



Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des infrastructures de transport

Période 2024-2029

Conformément à la directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement,

le présent PPBE concerne exclusivement :

- les voies **communales** identifiées dans l'arrêté préfectoral du **07/02/2023** (voies et tronçons de voies communales supportant un trafic > 8 200 véhicules / jour)
- le bruit **lié à la circulation routière**

SOMMAIRE

1.	Résumé non technique.....	3
2.	Généralités sur le bruit - Impact sur la santé	4
2.1.	Le son.....	4
2.2.	Le bruit	4
2.3.	Bruit et santé	6
3.	Le contexte à la base de l'établissement du PPBE	7
3.1.	Cadre réglementaire - Champ d'application du PPBE.....	7
3.2.	La démarche mise en œuvre pour l'élaboration du PPBE du réseau routier communal de la Ville de Bourg-en-Bresse	8
4.	Les principaux résultats du diagnostic cartographique.....	9
4.1.	Éléments sur la méthode d'élaboration des CBS	9
4.2.	Les voies communales concernées	11
4.3.	Les secteurs exposés au bruit	13
4.4.	Les secteurs où les valeurs limites sont dépassées	14
5.	Objectifs - Analyse - Détermination des zones à enjeux	15
5.1.	Objectifs du PPBE	15
5.2.	Analyse détaillée des axes et secteurs concernés par le PPBE	15
5.3.	Identification des zones à enjeux	17
6.	Programme d'actions.....	19
6.1	Paramètres influant sur le niveau du bruit lié aux infrastructures routières.....	19
6.2	Les actions préventives	21
6.3	Recensement des actions menées par la Ville sur le territoire communal	23
6.3.1	Actions réalisées par la Ville depuis 10 ans	23
6.3.2	Actions programmées par la Ville pour les 5 ans à venir.....	28
7.	Impact et suivi du plan d'actions.....	30
7.1.	Impact des actions programmées ou envisagées sur les populations	30
7.2.	Suivi du plan d'action.....	30
7.3.	Justification du choix des actions programmées ou envisagées	30
8.	Bilan de la consultation du public.....	31
9.	Glossaire	32
	ANNEXE 1 : Arrêté du 7/2/23 portant approbation des cartes de bruit stratégiques des infrastructures routières et ferroviaires sur le territoire du département de l'Ain	33

1. Résumé non technique

La directive européenne (2002) relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit (CBS), et à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Pour cela, le Préfet de l'Ain a arrêté le 7/2/2023 les cartes stratégiques du bruit et la liste des voies concernées pour le département, et a demandé notamment à la Ville de BOURG-EN-BRESSE de réaliser un PPBE avant le 18 juillet 2024.

Dans ce cadre, la Ville de BOURG-EN-BRESSE est concernée **exclusivement** :

- **au titre des voiries communales dont elle est gestionnaire** (les voiries départementales sont prises en compte dans le PPBE du conseil départemental),
- **dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules / an**, soit en moyenne 8200 véhicules/jour (17 rues ou tronçons de rue identifiés dans l'arrêté préfectoral – cf. annexe 1),
- **pour le bruit routier** (les autres sources de bruit ne sont pas prises en compte).

Les objectifs de la directive sont :

- garantir une information des populations riveraines des voies concernées sur leur niveau d'exposition sonore liée à la circulation routière et sur les actions prévues pour réduire cette pollution,
- protéger ces populations, dans les logements et les établissements scolaires ou de santé qui bordent ces voies, des nuisances sonores excessives liées à la circulation routière, et de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore.

Contenu du PPBE :

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir :

- **à partir des cartes de bruit établies par le Préfet du département de l'Ain selon les modalités réglementaires**, approuvées le 7/2/2023 par arrêté préfectoral (cf. annexe 1) et disponibles sur le site Internet de la Préfecture :
<https://www.ain.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Protection-de-l-environnement/Bruit-des-infrastructures-des-transports-terrestres-ITT/Cartes-de-bruit-strategiques-grandes-infrastructures-routieres-et-ferroviaires-4eme-echeance-2022-2024>
- **au regard des valeurs limites fixées par les textes.**

Dans ce cadre contraint, la Ville de BOURG-EN-BRESSE, pour rédiger ce diagnostic, a donc uniquement analysé et organisé dans le document les éléments fournis par le Préfet de l'Ain.

Le cadre réglementaire du PPBE prévoit ensuite un recensement des mesures réalisées depuis 10 ans et prévues pour les 5 ans à venir, visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement.

La seconde étape a donc consisté à établir la liste des actions réalisées par la Ville de BOURG-EN-BRESSE depuis 2013 et de celles projetées jusqu'en 2029, ayant un impact sur le bruit des infrastructures routières dont il a la responsabilité.

Ces actions consistent principalement à :

- orienter le trafic de transit vers les boulevards et rocades,
- développer les modes de déplacements peu bruyants,
- réduire la vitesse aux abords des voies concernées,
- favoriser la fluidité du trafic,
- entretenir et aménager la voirie.

2. Généralités sur le bruit - Impact sur la santé

(Sources : <http://www.bruitparif.fr> , <http://www.sante.gouv.fr> , <http://www.anses.fr>)

2.1. Le son

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

Il 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	Échelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression)	Fort / Faible	Intensité I Décibel, dB
Hauteur (son pur)	Aigu / Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu / Grave	Spectre
Durée	Longue / Brève	Durée

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB, correspondant au seuil d'audibilité et 120 dB correspondant au seuil de la douleur.

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.

2.2. 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 considérée 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 (l'augmentation est alors de 10 dB environ).

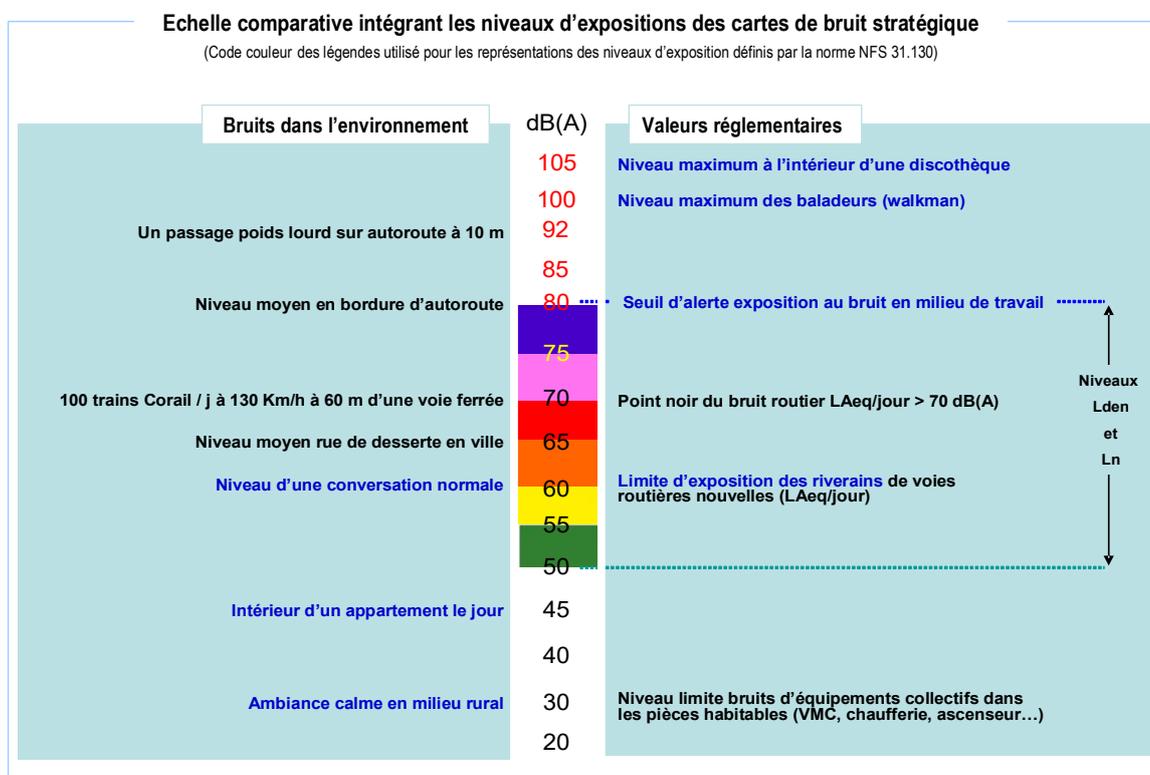
Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement...		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) 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 nettement :
4	6 dB	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 médium 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).

La grandeur physique qui permet d'exprimer le niveau sonore équivalent moyen pendant une période donnée est le LAeq, dont l'unité de mesure est le dB (A).

Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport. 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).



2.3. Bruit et santé

(Sources : [Avis ANSES 13/02/2013](#), [avis CGEDD 2015](#))

Les effets du bruit sur la santé peuvent se répartir en 2 catégories : les effets auditifs (altération des organes de l'audition) et extra-auditifs.

Le bruit routier provoque principalement des effets extra-auditifs.

Certains se manifestent à court terme : perturbations du sommeil, fatigue, anxiété, stress.

D'autres effets extra auditifs associés au bruit, observés à plus long terme, sont décrits : hypertension artérielle, risques accrus d'infarctus du myocarde et troubles de l'apprentissage scolaire.

Enfin, on peut noter que l'exposition aux nuisances sonores et à leurs effets sanitaires n'est pas distribuée de manière uniforme au sein de la société : les personnes sont en moyenne d'autant plus exposées, que ce soit à leur domicile ou sur leur lieu de travail, que leur niveau de diplôme ou de revenu est faible (cumul exposition travail/logement).

La gêne due au bruit est considérée comme un effet sanitaire à part entière car elle peut, en tant que facteur intermédiaire, participer au développement d'autres pathologies, physiques et mentales, lorsqu'elle est chronique et qu'elle constitue un facteur de stress continu.

La perception de la gêne est variable selon les individus.

Elle est liée :

- à la personne (âge, niveau d'étude, actif, présence au domicile, propriétaire ou locataire, opinion personnelle quant à l'opportunité de la présence d'une source de bruit donnée),
- à son environnement (région, type d'habitation, situation et antériorité par rapport à l'existence de l'infrastructure ou de l'activité, isolation de façade),
- aux caractéristiques du bruit (intensité, durée, fréquence) : à intensité sonore égale, les bruits impulsionnels sont souvent considérés comme plus gênants que ceux qui apparaissent progressivement (« bruit annoncé à moitié pardonné »).

Le bruit de la circulation routière est un bruit permanent, annoncé et souvent considéré comme inévitable.

Il est perçu plus perturbant pour les activités à l'extérieur, pour l'ouverture des fenêtres, et la nuit.

Par contre, les bruits excessifs et ponctuels provenant d'un seul véhicule, liés à un nouvel aménagement et/ou liés au comportement humain (usage intempestif d'avertisseur sonore, échappement défectueux, conduite « sportive » ...) sont plus mal supportés par la population car souvent considérés comme évitables et inutiles.

Ainsi, on considère que l'intensité sonore du bruit perturbateur peut ne représenter que 30% du sentiment global de gêne (*Cerema*).

Enfin, même si elles ont parfois la sensation de s'y accoutumer, les personnes exposées de manière quotidienne à un bruit excessif continuent à en subir les effets. Leur sommeil continue d'être perturbé et la fatigue générée par le bruit reste présente.

3. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE

3.1. Cadre réglementaire - Champ d'application du PPBE

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 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, et la mise en œuvre au niveau local de politiques visant à réduire le niveau d'exposition.

- Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent **les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les PPBE dans l'environnement.**

Le législateur a voulu une pluralité des autorités compétentes pour réaliser leur cartographie et leur PPBE.

	Cartes de bruit	PPBE
Routes nationales Autoroutes concédées	Préfet	Préfet
Routes collectivités	Préfet	Collectivités gestionnaires

- Le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 définit les infrastructures concernées, le contenu des cartes de bruit stratégiques (CBS) et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

! Les sources de bruit concernées par le présent PPBE sont les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules / jour.

- L'arrêté du 4 avril 2006 fixe les modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu des cartes de bruit

Les cartes de bruit stratégiques sont réexaminées tous les 5 ans et en cas de modification significative, révisées.

Dans le département de l'Ain, les CBS ont été approuvées par arrêté préfectoral du 7 février 2023.

C'est sur cette base que la Ville de BOURG-EN-BRESSE a élaboré le présent PPBE, pour les voies communales dont elle est gestionnaire et identifiées par le Préfet de l'Ain.

! D'autres infrastructures routières situées à Bourg-en-Bresse entrent dans le champ d'application du Code de l'Environnement.

- Il appartient à leur gestionnaire, le Conseil Départemental de l'Ain, de réaliser le PPBE les concernant.

! Conformément à la réglementation, seul le bruit émis par la circulation routière sur les voies concernées est pris en compte. Les autres sources de bruit ne sont pas comptabilisées.

3.2. La démarche mise en œuvre pour l'élaboration du PPBE du réseau routier communal de la Ville de Bourg-en-Bresse

- Les cartes approuvées par le Préfet en février 2023 ont fait l'objet d'une concertation préalable qui a permis de rectifier, en amont, les voies dont le trafic est passé en-dessous du seuil :
 - Tronçon de l'avenue Amédée Mercier (du boulevard de Gaulle à l'avenue des sports),
 - Tronçon de l'avenue Alsace Lorraine (de la Place Joubert au boulevard Paul Bert).

Ainsi, ces itinéraires n'entrent pas dans le périmètre du présent PPBE.

D'autres tronçons concernés par ce PPBE peuvent également être écartés suite à des mises à jour récente de comptages.

Néanmoins, les actions ayant conduit à la réduction du trafic seront recensées dans le chapitre 6.

Ces remarques ont été prises en compte dans les CBS approuvées par le Préfet de l'Ain le 7/2/2023.

- Compte tenu du calendrier fixé, la Ville de Bourg-En-Bresse a choisi une démarche interne pour élaborer son PPBE.

A partir des cartes de bruit stratégiques arrêtées par le Préfet,

- **une 1^{ère} étape de diagnostic** a permis, après actualisation des données, d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites définies par la réglementation, afin d'évaluer les enjeux en matière de réduction du bruit dans ces secteurs,
- **la 2^{ème} étape a permis de recenser les actions** réalisées sur le réseau depuis une dizaine d'années en faveur de la lutte contre le bruit, et les actions programmées pour les 5 ans à venir.

Un projet de PPBE synthétisant ces éléments a été rédigé.

Ce projet est porté à la consultation du public du **18 mars au 18 mai 2024** comme le prévoit l'article R 572-8 du code de l'environnement.

4. Les principaux résultats du diagnostic cartographique

4.1. Éléments sur la méthode d'élaboration des CBS

Les cartes de bruit stratégiques (CBS) élaborées par le Préfet sont le résultat d'une approche macroscopique, qui a essentiellement pour objectif d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit.

Ainsi, si les cartes de bruit permettent de mettre en évidence des situations de fortes nuisances, elles n'ont pas pour objectif de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures, celui-ci étant, si besoin, réalisé par les gestionnaires dans le cadre de l'élaboration de leur PPBE (cf. chapitre 5).

Les cartes de bruit sont lisibles à l'échelle du 1/25 000ème et sont établies sur la base d'indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union Européenne, le Lden pour les 24 heures et le Ln pour la nuit.

L'indicateur Lden se construit à partir de 3 périodes (la journée, la soirée et la nuit) :

Ld est le niveau sonore LAeq (6h-18h) dit de journée, dans le Lden il est pris tel quel

Le est le niveau sonore LAeq (18h-22h) dit de soirée, dans le Lden il est pondéré par 5 dB

Ln est le niveau sonore LAeq (22h-6h) dit de nuit, dans le Lden il est pondéré par 10 dB

Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation (nombre et types de véhicules, vitesse, topographie des voies...)

Différents types de cartes sont élaborés :

1/ Carte de type « a » : Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport, selon l'indicateur Lden (période de 24 h) et selon l'indicateur Ln (période nocturne), par pallier de 5 en 5 dB (A) à partir de 50 ou 55 dB (A).

2/ Carte de type « b » : Carte des secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le Préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (classement sonore des voies annexé au PLU).

Ces cartes ne sont pas utiles pour l'élaboration du PPBE et ne seront donc pas commentées.

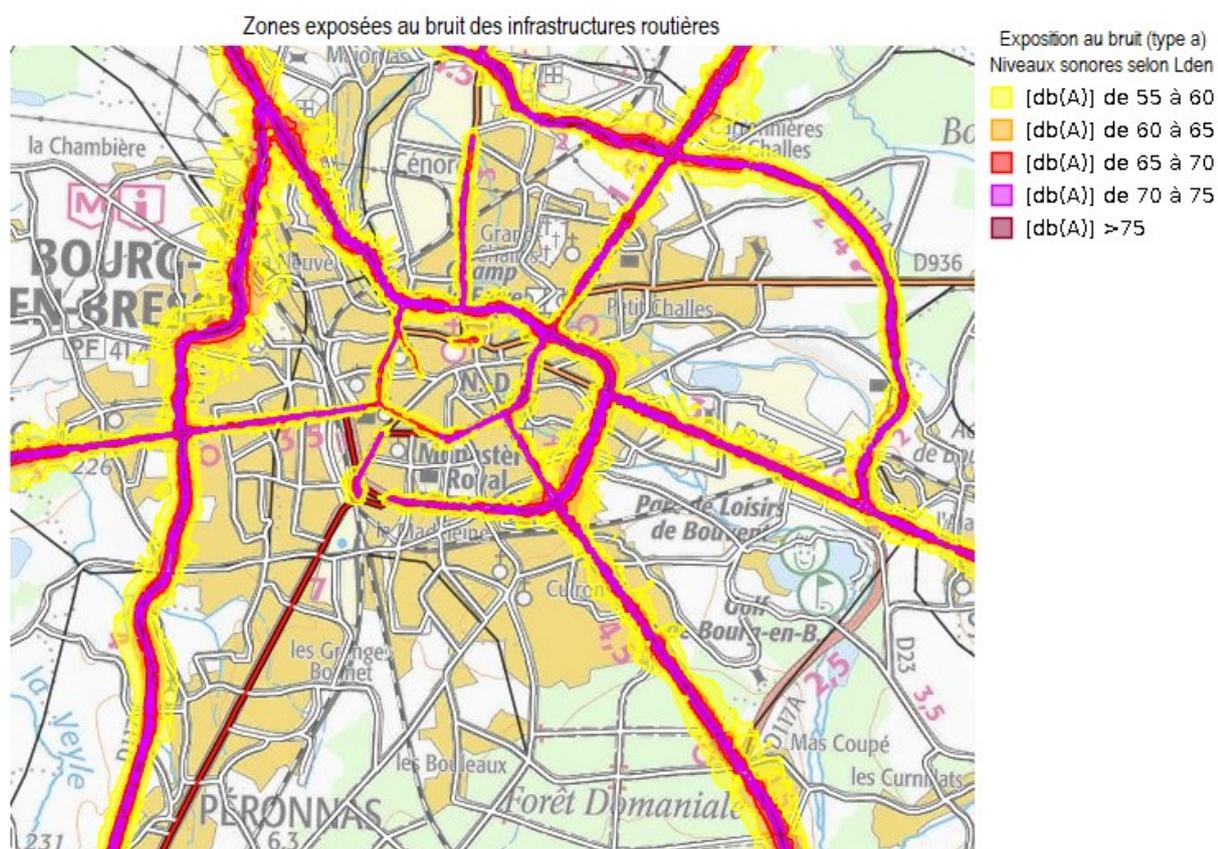
3/ Carte de type « c » : Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées : 68 dB (A) selon l'indicateur Lden (période de 24h) et 62 dB (A) selon l'indicateur Ln (période nocturne)

Sur le réseau routier de Bourg-en-Bresse, les éléments de cartographie du bruit concernant le présent PPBE ont été réalisés par le CEREMA à partir des données fournies par les gestionnaires au moment de l'établissement des CBS 2023.

Les cartes de bruit stratégiques sont mises en ligne sur le site internet des services de l'Etat de l'Ain.

<https://www.ain.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Protection-de-l-environnement/Bruit-des-infrastructures-des-transport-terrestres-ITT/Cartes-de-bruit-strategiques-grandes-infrastructures-routieres-et-ferroviaires-4eme-echeance-2022-2024>

Carte des infrastructures routières exposées au bruit selon l'indicateur Lden (24h) à Bourg-en-Bresse



Les CBS identifient toutes les voies dont le trafic annuel est > 3 millions de véhicules, sans distinction de leur gestionnaire (Ville ou Conseil Départemental pour le territoire de Bourg-en-Bresse).

A titre d'information, les voies suivantes sont départementales et ne sont pas traitées dans le présent PPBE :

- Avenue Jean-Jaurès ;
- Boulevard Paul Bert (tronçon boulevard Voltaire à la place Perrier Labalme) ;
- Place Perrier Labalme ;
- Boulevard Victor Hugo ;
- Boulevard Saint-Nicolas ;
- Avenue des Sports (tronçon avenue Amédée Mercier au carrefour de l'Europe) ;
- Boulevard du 8 mai 1945 ;
- Boulevard Charles de Gaulle ;
- Boulevard John Kennedy ;
- Boulevard Irène Joliot-Curie ;
- Boulevard André Lévrier ;
- Boulevard Edouard Herriot ;
- Avenue du Marechal Juin ;
- Boulevard de Brou (tronçon avenue Marechal Juin au Boulevard Charles de Gaulle) ;
- Avenue Amédée Mercier (tronçon rue de l'Alagnier au Boulevard Charles de Gaulle) ;
- D117A (Rocade).

4.2. Les voies communales concernées

Les infrastructures communales concernées sont celles dont le trafic annuel > 3M de véhicules, soit en moyenne 8 200 véh/jour, et cartographiées dans les CBS approuvées par le Préfet de l'Ain.

Elles représentent au total **7,4 km** de voies (baisse de 11% du linéaire par rapport au PPBE de 2018).

Ainsi, le réseau concerné est le suivant :

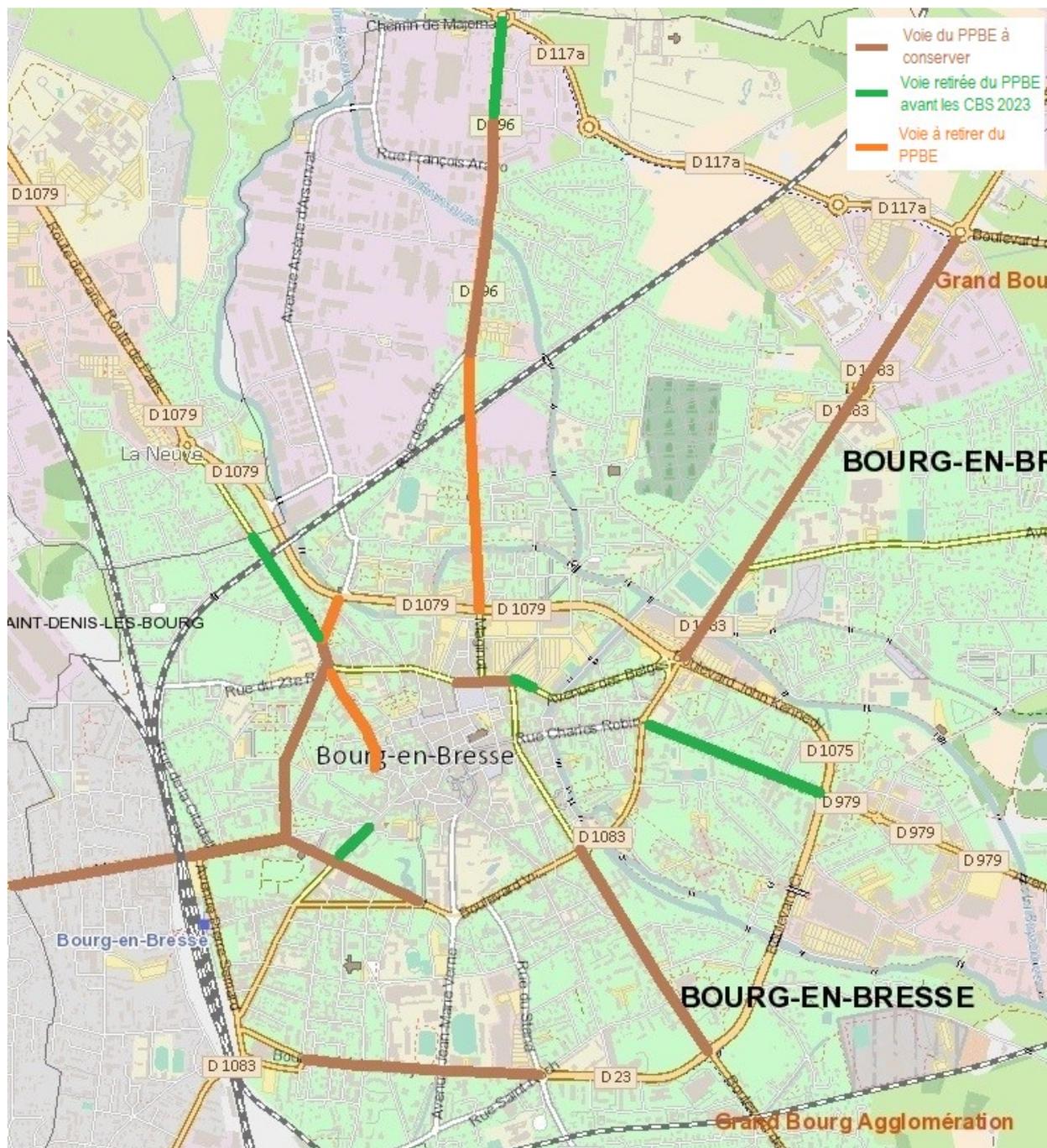
Tableau 1 : voies du PPBE

Nom de la route	Point repère début	Point repère fin	Longueur
Avenue du Mail	Saint-Denis lès Bourg	Avenue de la Victoire	800 m
Avenue des Anciens combattants	Boulevard Paul Bert	Avenue du Mail	150 m
Boulevard Paul Bert	Boulevard Marechal Leclerc	Boulevard Voltaire	520 m
Boulevard Jules Ferry	Boulevard Emile Huchet	Rue Général Delestraint	270 m
Boulevard Emile Huchet	Boulevard Paul Valery	Boulevard Jules Ferry	180 m
Boulevard Paul Valery	Rue du Stand	Boulevard Emile Huchet	320 m
Rue du Pont des Chèvres	Boulevard Edouard Herriot	Avenue de Mâcon	160 m
Avenue de Mâcon	Rue du Pont des Chèvres	Boulevard Marechal Leclerc	120 m
Rue Bourgmayer	Rue Gabriel Vicaire	Rue des Casernes	370 m
Boulevard Marechal Leclerc	Avenue de Mâcon	Boulevard Paul Bert	580 m
Place Carriat / Avenue du Champ de Foire	Rue du Quatre Septembre	Rue Gabriel Vicaire	185 m
Avenue Maginot	Boulevard Edouard Herriot	Avenue de Marboz	670 m
Avenue de Marboz	Rond-point des Crêts	Chemin de Saint-Georges	580 m
Boulevard de Brou	Boulevard Général De Gaulle	Boulevard Saint-Nicolas	800 m
Avenue des Sports	Carrefour de l'Europe	Boulevard Bad Kreuznach	380 m
Avenue de Bad Kreuznach	Avenue des Sports	Boulevard du Bois de Tharlet (rocade)	1315 m
Total			7 400 m

Les voies listées dans le tableau 2 étaient concernées par l'échéance précédente du PPBE. Elles ont été écartées par le Préfet car des nouveaux comptages montrent une baisse significative de la circulation en lien avec les aménagements réalisés et l'évolution du plan de déplacement.

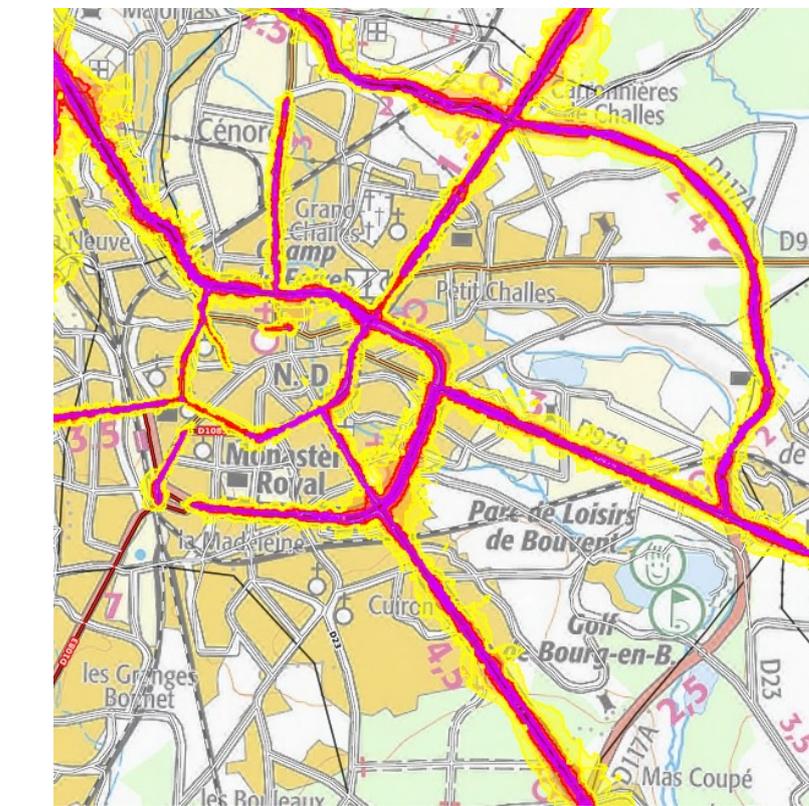
Tableau 2 : Voies de l'ancien PPBE retirées avant la finalisation des CBS 2023

Nom de la route	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur
Avenue de Marboz	Chemin de Saint-Georges	D117a	555 m
Avenue Amédée Mercier	Boulevard General De Gaulle	Avenue des Sports	640 m
Avenue du Champ de Foire	Rue du Quatre Septembre	Avenue Paul Barberot	70 m
Avenue Alsace Lorraine	Place Joubert	Boulevard Paul Bert	160 m



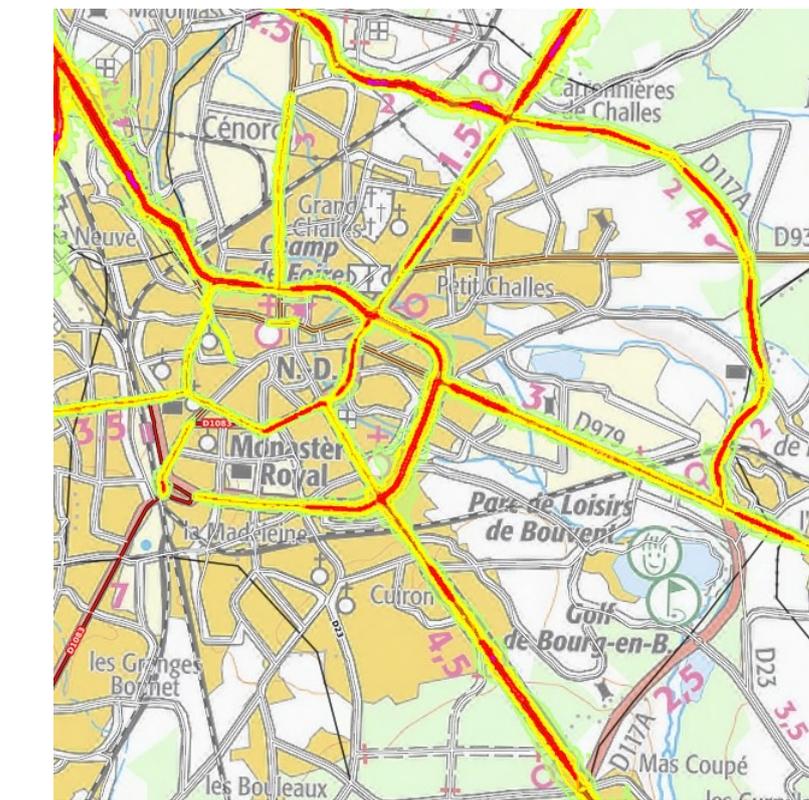
4.3. Les secteurs exposés au bruit

Les cartes de type a permettent de visualiser les niveaux de bruit générés aux abords des voies concernées (cf page 9).



Secteurs exposés au bruit selon l'indicateur Lden (24h) aux abords des voies communales concernées

Légende	
	55 < Lden(Db) < 60
	60 < Lden(Db) < 65
	65 < Lden(Db) < 70
	70 < Lden(Db) < 75
	Lden(Db) > 75



Secteurs exposés au bruit selon l'indicateur Ln (nuit) aux abords des voies communales concernées

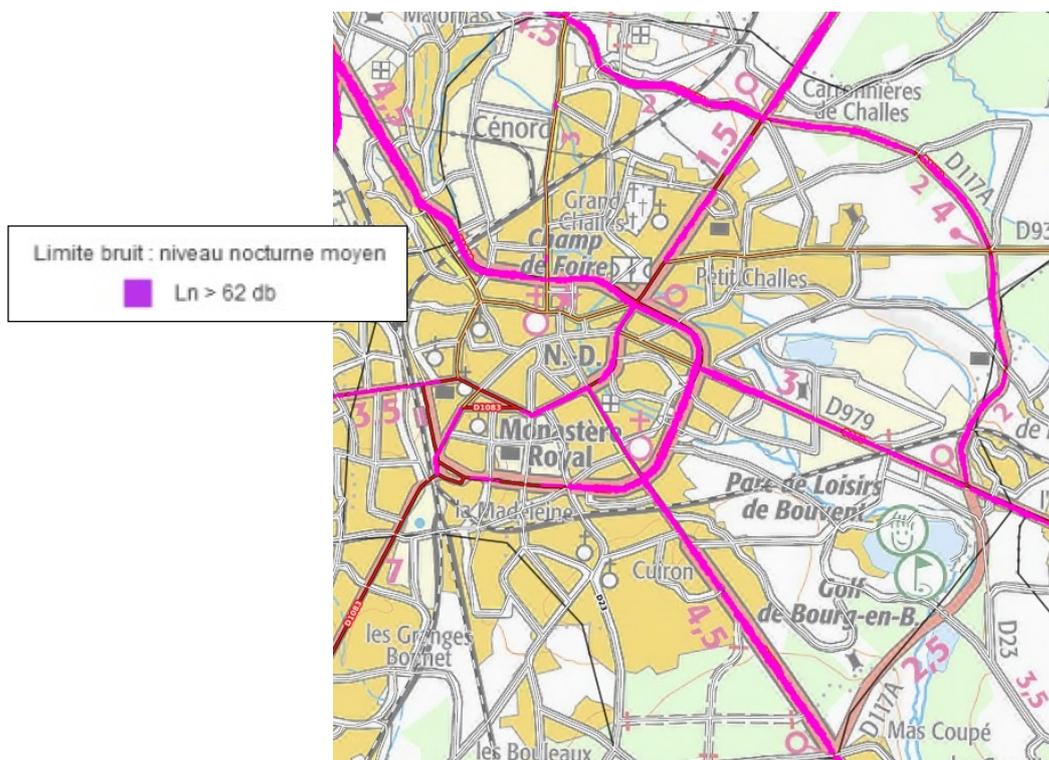
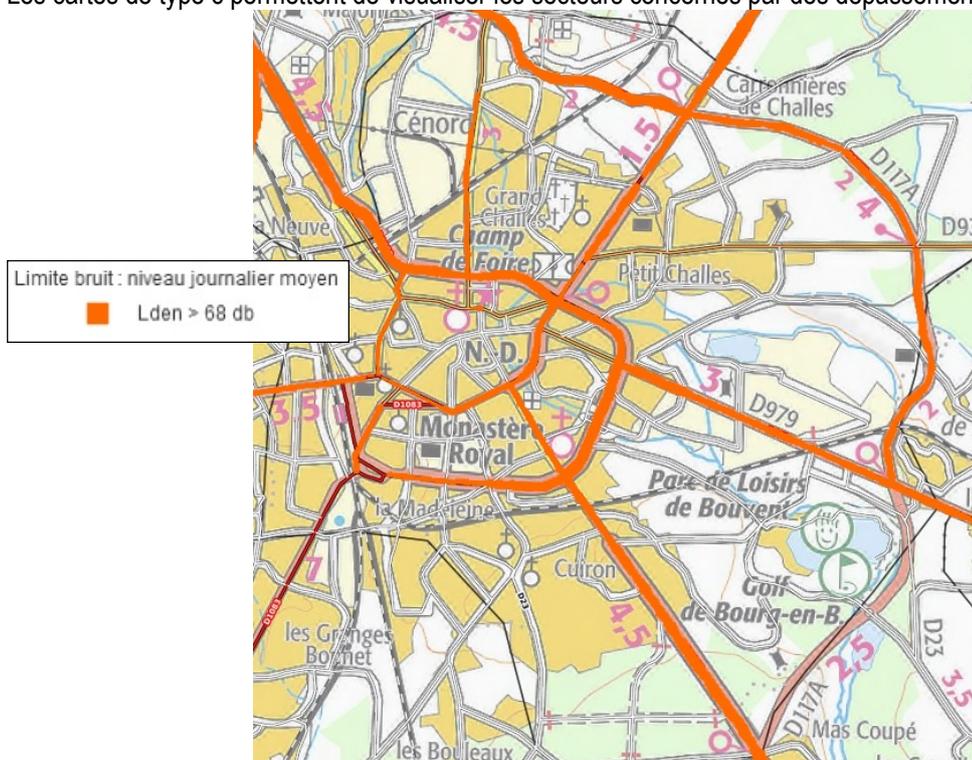
Légende	
	50 < Ln(Db) < 55
	55 < Ln(Db) < 60
	60 < Ln(Db) < 65
	65 < Ln(Db) < 70
	70 < Ln(Db) < 75

4.4. Les secteurs où les valeurs limites sont dépassées

Les valeurs limites sont 68 dB (A) selon l'indicateur Lden (24h), et 62 dB (A) selon l'indicateur Ln (nuit)

Elles caractérisent un niveau de bruit moyen excessif sur la période considérée.

Les cartes de type c permettent de visualiser les secteurs concernés par des dépassements des valeurs limites.



5. Objectifs - Analyse - Détermination des zones à enjeux

5.1. Objectifs du PPBE

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié.

Les objectifs à atteindre sont fixés individuellement par chaque autorité compétente.

Cependant, la transposition de la directive dans le code de l'environnement français fixe **des valeurs limites** (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit (PNB) du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004.

Ces valeurs limites sont, pour les routes : Lden 68 dB (A) et Ln 62 dB (A).

Les valeurs d'exposition sont évaluées à 2 mètres en avant des façades extérieures et concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de soin/santé.

Pour le réseau communal visé par le présent PPBE, l'objectif principal consiste à **diminuer le nombre de personnes ou d'établissements sensibles exposés à des niveaux de bruit excessifs, supérieurs aux valeurs limites, et à prévenir l'apparition de nouvelles nuisances.**

La définition des zones à enjeux découle de ces objectifs.

5.2. Analyse détaillée des axes et secteurs concernés par le PPBE

Les données utilisées par le CEREMA pour élaborer les CBS ont été recueillies et extraites pour chacune des voies concernées afin d'avoir une vision plus fine de la situation.

Elles ont été comparées aux données récentes mises à jour par la Ville, concernant le trafic avec des mises jours de comptages récent.

En effet, la Ville de Bourg-en-Bresse a beaucoup évolué ces dernières années avec l'adaptation du plan de déplacement, l'ouverture progressive des rocade, les zones zen en centre-ville, le développement des modes de déplacement alternatif (voies cyclables, navettes desservant la gare et le centre-ville, l'évolution des offres pour le transport collectif (bus, covoiturage...) et la mise en place de la ville apaisée. Leur actualisation impacte l'éligibilité des voies au PPBE, et les niveaux de bruit auxquels sont exposés les riverains.

Ces niveaux de bruit sont en très grande majorité réévalués à la baisse en dehors de certains grands axes.

L'impact théorique des écarts constatés sur le niveau de bruit a été évalué selon les paramètres détaillés au chapitre 6.1.

Tableau 3 : Actualisation des données de trafic des voies et tronçons de voies du PPBE

Rues	Données PPBE 2018	Données PPBE 2023	Ecart / Impact
	Nombre de véh/jour	Nombre de véh/jour	
Mail	13669 (trémie) Avr. 2014	13292	Trafic -2,9 % équivalent
Anciens combattants	9688 Avr. 2014	10433	Trafic +7,7 % < 1 dB
Paul Bert	10076 (Pref) Avr. 2014 11754 (muscat) Avr. 2014	8657	Trafic -14 % <1 dB Trafic -26 % -1,3 dB
Jules Ferry	12476 Juin 2014	6960	Trafic -44 % -2,5 dB
Emile Huchet	9453 Fév.2015	10118	Trafic +7 % < 1 dB
Paul Valery	11396 Fév 2015	13083	Trafic +15 % < 1 dB
Pont des Chèvres	10264	7180 (avril 2023)	Trafic -30 % -1,5 dB
Mâcon	9929 (Vicaire) Avr. 2014	10053	Trafic + 1 % équivalent
Bourgmayer		2003	
Marechal Leclerc	10830 (bas) Avr.2018	10513	Trafic -2,9 % équivalent
Place Carriat / Avenue du Champ de Foire	7940	8171	Trafic + 2,9 % <1 dB
Marboz	10261(Jacquard) oct 2017 8988 (canal) Nov 2014	8006 6512	Trafic -22% -1 dB Trafic -27% -1,4 dB
Maginot	9275 (Bd Herriot) Nov 2014 8704 (Parant) Nov 2014 8988 (canal) Nov 2014	6785 (mai 2023) 6512 (mai 2023)	Trafic -26,8% -1,4 dB Trafic -25,2% -1,3 dB Trafic -27,5% -1,4 dB
Brou	11599 (H. Dieu) avr. 2013 11381(PLe Beau) avr.2013 9181 (Abbaye) avr. 2013	8649	Trafic -25,4% -1,3 dB Trafic -24% -1,2 dB Trafic -5,8% <1 dB
Sports	21754 oct 2012	14373	Trafic -33,9% -1,8 dB
Bad Kreuznach	13442 oct 2012 20388 oct 2012	13283	Trafic -1,2% équivalent Trafic -34,8% -1,9 dB

Rappel : une baisse de 3 dB correspond à une division par 2 de l'intensité sonore (cf paragraphe 2.2 page 4).

► Certains tronçons de voies (en gris dans le tableau) sont désormais en dessous du seuil d'éligibilité au PPBE (8 200 véhicules/jour) : **avenue Maginot sur la totalité des tronçon, avenue de Marboz** (tronçon avenue Maginot, rond-point des Crêts) **rue du Pont des Chèvres** et **rue Bourgmayer**.

→ Ils sont retirés du présent PPBE.

► Des comptages récents montrent que la circulation est juste en-dessous des seuils sur les voies suivantes **avenue de Marboz** (du rond-point des Crêts au chemin de Saint-Georges), **avenue du Champ de Foire** (de la rue du Quatre Septembre à l'avenue Maginot), **place Carriat** (de l'avenue Maginot à la rue René Cassin), mais :

→ Ils sont conservés dans le présent PPBE.

→ De nouveaux comptages seront à prévoir au cours des 5 ans du présent PPBE.

► Le **boulevard Jules Ferry** présente un trafic très faible en comparaison des comptages des boulevards Paul Valery et Emile Huchet dans le prolongement. Le comptage date de 2019, or l'aménagement du pont de Lyon, en 2023, a fortement influencé ce secteur.

→ Il est conservé dans le présent PPBE.

→ De nouveaux comptages seront à prévoir au cours des 5 ans du présent PPBE.

=> le linéaire total des voies conservées est donc de 6,21 km (baisse de 25% du linéaire par rapport au PPBE de 2018).

=> Le report de trafic est essentiellement effectué sur les rocade, dont la fréquentation a fortement augmenté depuis 2018. (cf PPBE du CD 01)

5.3. Identification des zones à enjeux

L'identification des zones à enjeux découle du recensement des populations et établissements impactés par des dépassements des valeurs limites, conformément aux objectifs fixés.

Le tableau suivant détaille le nombre de personnes et d'établissements sensibles (santé et enseignement) potentiellement soumis à des dépassements des valeurs limites pour les axes cartographiés.

Méthode : données fournies par les CBS (tables de données / bâti et des cartes de type c), corrigées pour les établissements de santé en fonction de leur activité : exclusion des accueils temporaires pour des consultations d'une durée limitée (ex. pharmacies et cabinets médicaux), fermeture de l'hôtel Dieu en 2023

Tableau 4 : population et établissements de santé et d'enseignement exposés

Rues	Nb de personnes exposées (logements)		Nombre d'établissements de santé		Nombre d'établissements d'enseignement	
	jour	nuît	jour	nuît	jour	nuît
Av. du Mail	108	8	-	-	-	-
Av. des Anciens Combattants	23	0	-	-	-	-
Bd Paul Bert	23	0	-	-	-	-
Bd Jules Ferry	85	41	-	-	-	-
Bd Emile Huchet	1	0	-	-	-	-
Bd Paul Valery	27	0	-	-	-	-
Av. de Mâcon	14	0	-	-	-	-
Bd Marechal Leclerc	79	0	-	-	-	-
Avenue du Champ de Foire	22	0	-	-	-	-
Place Carriat	0	0	-	-	-	-
Av. de Marboz	1	0	-	-	-	-
Bd de Brou	176	38	-	-	-	-
Av. des Sports	0	0	-	-	-	-
Av. de Bad Kreuznach	58	17	-	-	-	-
TOTAL	617	104	0	0	0	0

A noter :

Le mode de calcul du niveau de bruit, à 4 mètres de hauteur et sur la façade la plus bruyante d'une part, et la prise en compte de tous les habitants d'un même immeuble (sans tenir compte de l'exposition du logement) d'autre part, ont tendance à surestimer la population exposée au-delà des valeurs limites.

→ le nombre de personnes exposées est donc légèrement surévalué par rapport à la réalité pour les tronçons concernés. L'évaluation de l'évolution du nombre de personnes exposées suite à la mise à jour des comptages nécessite un ajustement de la modélisation par le CEREMA.

Analyse

► Etablissements sensibles repérés comme exposés au-delà des valeurs limites dans les CBS :

Après correction, aucun usager d'établissement sensible n'est concerné par un dépassement de valeur limite.

A noter :

- l'école Charles Robin n'est plus concernée par le PPBE : la circulation de l'avenue Amédée Mercier est passée sous le seuil des 8200 véhicules par jour et depuis 2022, les locaux le long de cette voie ne sont plus occupés par des classes (classes regroupées le long de l'avenue des sports / cf PPBE CD01).
- le lycée Pardé n'est plus concerné selon l'arrêté préfectoral.

► Populations exposées dans les logements

12 voies sont concernées par des dépassements des valeurs limites qui exposent des logements à des niveaux de bruit excessifs.

617 personnes en période globale (sur 24h) et 104 personnes en période nocturne sont ainsi impactées.

Pour rappel, le niveau de bruit auquel chaque bâtiment est exposé est évalué par modélisation (CEREMA) selon les modalités réglementaires (2 m en avant de la façade et à 4m de haut). L'indicateur retenu (Lden) indique un niveau de bruit moyen sur la période considérée (24h ou nuit), qui est comparé à des valeurs limites au-delà desquelles le bruit est considéré comme excessif.

■ Cette méthode (réglementaire), qui a pour but d'objectiver l'exposition au bruit des logements afin d'informer les habitants, peut parfois être en décalage avec la gêne ressentie par les riverains selon le contexte, notamment en période de pointe, les niveaux de bruit étant alors temporairement plus élevés, et/ou dans les espaces extérieurs quand le bâtiment est en retrait.

Conformément aux objectifs fixés, les secteurs où se situent les logements exposés à des niveaux de bruit excessifs constituent des zones à enjeux prioritaires au sens du présent PPBE.

6. Programme d'actions

Pour réduire les nuisances sonores selon les objectifs énoncés au paragraphe 5.1, plusieurs types d'actions sont possibles :

- Les actions permettant de limiter le bruit à la source sont privilégiées. Les paramètres qui les influencent sont détaillés au paragraphe 6.1
- Les mesures préventives lors de la construction de nouvelles voies ou de nouveaux bâtiments, inscrites désormais dans les textes et détaillées au chapitre 6.2, visent à éviter ces difficultés.
- Dans certaines situations, il n'est pas possible techniquement ou économiquement d'abaisser les niveaux sonores à la source suffisamment pour permettre le respect des seuils (fixés à 2 m en avant des façades).
Dans ce cas, seule l'isolation des façades permet d'obtenir des niveaux sonores acceptables dans les bâtiments construits antérieurement aux réglementations précitées.

Le programme d'actions développé par la Ville de Bourg-en-Bresse énonce, comme le prévoit la réglementation, les actions menées au cours des 10 dernières années et celles prévues pour les 5 années suivantes.

Un travail de recensement a donc été mené largement, auprès des services municipaux concernés, en utilisant une méthode participative.

Chacun a pu apporter sa connaissance des mesures prises ou envisagées à l'échelle de la commune et spécifiquement sur les voies communales identifiées dans le PPBE.

6.1 Paramètres influant sur le niveau du bruit lié aux infrastructures routières

Le bruit lié au trafic routier est lié :

- **aux sources d'émissions** : bruit du moteur et bruit de roulement sur la chaussée.
 - **à la propagation du bruit** : en fonction des éléments de l'environnement (transmission ou obstacle)
- ⇒ **Rappel : pour percevoir un changement, il faut au moins 2 ou 3 dB (A) de variation du niveau sonore.**

Paramètres influant sur l'émission du bruit

TRAFIC	<p>Impact faible d'une variation du nombre de véhicules sur le niveau sonore</p> <p>Ex : trafic divisé par 2 = ↓ de 3 dB (A), ↓1/3 du trafic = ↓ niveau sonore de 1 dB(A)</p>
TYPE DE VEHICULE	<p>Les véhicules légers (VL) et poids lourds (PL) n'émettent pas le même niveau sonore</p> <p>Seuls les VL et les PL (+3,5 T) sont pris en compte pour les cartes de bruit en 2018</p> <p>La valeur relative des émissions de bruit des véhicules légers (VL) et poids lourds (PL) est variable selon la vitesse 1 PL = 5 VL sur autoroute ; 1 PL = 10 VL en ville.</p>
VITESSE	<p>Impact significatif de la vitesse sur le bruit</p> <p>1/ Variation de 10 km/h = écart moyen de 1 dB (A)</p> <p>Cet écart est plus important sur les petites vitesses :</p> <p>entre 70 et 50 km / h : ↓1,2 dB entre 50 et 30 km / h : ↓1,5 dB.</p> <p>L'aménagement d'une zone 30 km/ h, initialement à 50 km/h = ↓3 dB.</p> <p>2/ La vitesse a un effet sur le type de bruit (groupe moteur / roulement).</p> <p>Pour un VL à partir de 50 km/h, le bruit de roulement est prépondérant / bruit du moteur.</p>

<p>FLUIDITE DU TRAFIC / ALLURE</p>	<p>Passage d'une circulation pulsée à une circulation fluide = gain de 1 et 3 dB (A) à 50 km/h</p> <p>L'attitude du conducteur (conduite apaisée ou sportive) peut avoir des effets sur le bruit, en dessous de 60 km/h.</p> <p>Les décélérations / accélérations liées aux équipements sur la voirie sont également sources de bruit.</p>
<p>REVETEMENT DE CHAUSSEE</p>	<p>Les revêtements acoustiques absorbants / drainants ont un impact uniquement sur le bruit de roulement et à partir de 50 km/h. La part du bruit moteur absorbé est très faible. Ils n'ont donc que peu d'intérêt en centre-ville.</p> <p>Les irrégularités sur la voirie sont sources de bruit : bandes rugueuses, surélévation, joint de dilatation, ouvertures de tranchées, bouches, orniérage ...</p>

Paramètres influant sur **la propagation du bruit**

<p>DISTANCE</p>	<p>La distance a un impact important, surtout à proximité de la source</p> <p>A chaque doublement de la distance par rapport à la source routière = ↓ 3 dB</p> <p>Impact horizontal : retrait des immeubles par rapport à la voie</p> <p>Impact vertical : le RDC est l'étage le plus exposé.</p>
<p>PROFIL DE LA VOIE</p>	<p>La propagation du bruit est fonction du profil de la voie : terrain plat, remblai, déblai.</p> <p>Le déblai étant la meilleure option pour limiter la propagation car diffraction sur les talus.</p>
<p>TOPOGRAPHIE</p>	<p>La topographie de la rue influence la réflexion du son et donc l'ambiance sonore.</p> <p>Les immeubles bas et les ouvertures (voies perpendiculaires, espaces verts, esplanades) permettent au bruit de se disperser.</p> <p>A l'inverse, une rue en U (rapport entre la hauteur de la façade et la largeur de la rue > 0,3) provoque un « effet canyon », majorant le niveau de bruit ambiant.</p>
<p>ECRANS</p>	<p>En milieu urbain, les merlons et écrans acoustiques sont peu utilisés car inadaptés aux contraintes.</p> <p>Les façades sur rue constituent des écrans efficaces pour les façades arrières ou les immeubles situés en 2ème rang.</p>
<p>TYPE DE SOL</p>	<p>Les différents types de sol sont plus ou moins absorbants (terre) / réfléchissants. Mais l'impact sur les niveaux de bruit est peu significatif en milieu urbain.</p>

6.2 Les actions préventives

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992.

- **Lors de la construction d'une infrastructure routière ou ferroviaire nouvelle** (ou la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes), il appartient au maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement (article L571-9 du code de l'environnement.) Il s'agit de privilégier le traitement du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (tracé, profils en travers), de prévoir des protections (de type butte, écrans) lorsque les objectifs risquent d'être dépassés, et en dernier recours, de protéger les locaux sensibles par le traitement acoustique des façades (avec obligation de résultat en isolement acoustique).

! Les voies ciblées par le présent PPBE ne sont pas concernées.

- **Lors de la construction de bâtiments nouveaux** sensibles au bruit à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure. (Article L571-10 du code de l'environnement)

Le classement sonore des voies : Le Préfet définit la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs. Le constructeur dispose ainsi de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour se protéger du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, afin d'arriver aux objectifs de niveau de bruit à l'intérieur des logements suivants : niveau de bruit de jour 35 dB(A), niveau de bruit de nuit 30 dB(A).

Dans le département de l'Ain, le Préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées par arrêtés établis en 1999, 2016 et 2023. Il fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen.

Il est consultable sur le site Internet de la Préfecture à l'adresse suivante :

<https://www.ain.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Protection-de-l-environnement/Bruit-des-infrastructures-des-transports-terrestres-ITT/Classement-sonore-du-departement-de-l-Ain-2023>

Conformément à la réglementation, la Ville de BOURG-EN-BRESSE va annexer ce classement au futur PLU.

Ainsi, tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classé par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés.

L'isolation des façades

L'arrêté ministériel du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit définit l'isolement acoustique minimum pour les bâtiments d'habitations ou sensibles. En effet, lorsque le traitement à la source ne permet pas d'atteindre les niveaux d'isolation suffisants, le traitement des façades constitue un complément nécessaire.

Pour améliorer l'isolation d'une façade vis-à-vis des bruits extérieurs, il faut prendre en compte les différentes voies de transmission : fenêtres, murs, éléments de toiture, coffres de volets roulants, ouverture en liaison directe avec l'extérieur (ventilations, conduits ...).

! Un diagnostic acoustique est conseillé avant de réaliser des travaux sur les façades.

- ! Le renforcement de l'isolation d'un bâtiment peut avoir un impact sur la perception des bruits intérieurs qui peuvent émerger et se révéler plus gênants que les bruits extérieurs.

Différentes alternatives sont proposées aux bourgiens pour les accompagner dans leurs démarches pour la réalisation de travaux :

=> **Un accompagnement, « Mon Cap Energie »**

Les habitants du bassin de Bourg-en-Bresse peuvent bénéficier d'un accompagnement complet de leur projet par une équipe de Grand-Bourg-Agglomération : définition des travaux prioritaires, choix des matériaux, sélection des artisans et mobilisation des aides financières.

=> **Des aides financières, l'OPAH et l'OPAH-RU**

La communauté d'agglomération du Bassin de Bourg-en-Bresse (GBA) mène une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH), dont les principaux objectifs concernant l'habitat sont les suivants :

- diminuer les dépenses énergétiques et améliorer le confort des propriétaires occupants et des locataires
- privilégier les travaux d'isolation avant le remplacement des équipements.

L'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain (OPAH-RU) permet, spécifiquement pour les logements du périmètre Action Cœur de Ville, de lutter contre la vacance et de limiter l'étalement urbain. Elle est également un levier pour améliorer la performance énergétique des logements anciens, pour les mettre en conformité avec les besoins actuels et lutter contre le mal-logement.

6.3 Recensement des actions menées par la Ville sur le territoire communal

Les actions globales présentées sont celles conduites par la Ville à l'échelle de la commune, et qui contribuent à la baisse des niveaux de bruit sur les voies ciblées.

D'autres actions contribuant à limiter le bruit généré par le trafic routier sur le territoire communal sont menées par des acteurs publics (GBA, Conseil Départemental ...).

Ces actions concernent essentiellement la création ou la modification de voies non communales (rocodes...) qui permettent de délester les voies communales du trafic de transit, et le développement de modes de transports moins bruyants.

Les actions qui concernent spécifiquement les voies du PPBE sont **en gras**. Les coûts indiqués sont TTC.

6.3.1 Actions réalisées par la Ville depuis 10 ans

ACTIONS MENEES PAR LA VILLE ENTRE 2013 et 2023				
N°	Intitulé	Description	Impact acoustique attendu ou avéré	Date
1	Etude déplacements	Etude de circulation à l'échelle du centre-ville élargi	Analyse de la situation pour une meilleure distribution du trafic	2015
2	Plan de déplacement	Outil de planification de la mobilité à l'échelle communale	Orienter la circulation de transit sur les boulevards	Depuis l'étude déplacement de 2015
3	Jalonnement	Travail avec les fournisseurs GPS pour désencombrer certaines voiries	Limitation du trafic et du bruit routier sur les voiries concernées	2018
4	Étude circulation centre-ville	Diagnostic des flux automobiles sur le centre-ville + étude de 8 scénarios de fermeture de rue/modification de sens, dans l'objectif de diminuer le trafic routier en centre-ville (notamment le trafic de shunt) – coût de 55 824 €	Diminution attendue du trafic en centre-ville si mise en place des scénarios	2022
5	Comptages routiers	Connaître le nombre de véhicules circulant sur l'ensemble de son réseau routier permet de mieux comprendre les flux de déplacements 40 à 50 comptages par an sur 2018-23 (13 compteurs routiers axiaux)	Diagnostic du réseau routier	Régulier depuis 2006
6	Onde verte	Le véhicule est synchronisé avec le rythme de passage des feux au vert du faubourg de Mâcon au carrefour de l'Europe	Effets positifs sur l'émission sonore de la rue avec baisse du nombre de redémarrages aux feux	depuis 2008
7	Régulation des feux	Micro-régulation de tous les carrefours à feux Macro-régulation des carrefours du bd Herriot au carrefour de l'Europe	Fluidité, baisse du nombre de redémarrage aux feux	

N°	Intitulé	Description	Impact acoustique attendu ou avéré	Date
8	Développement des zones zen et apaisées	Création successives de zones de rencontre en centre-ville. Désormais toutes les rues de l'hyper-centre sont en zone de rencontre ou en aire piétonne	Réduction des vitesses : Zones zen à 20 km/h en centre-ville	2013 : rue Notre Dame, 2017 rue Cassin Mars 2019 : 43 rues du centre-ville
9		Ville Apaisée : grands axes à 50 km/h / petites rues à 30 km/h / hyper-centre à 20 km/h	Réduction des vitesses	A partir du 2 octobre 2023 sur toute la commune
10	Observatoire de la mobilité	Outil des services pour disposer d'une connaissance fine de l'ensemble des mobilités : acquisitions supplémentaires de compteurs routiers et « modes actifs » ou de radars pédagogiques, observation et étude des usages de l'espace public. Acquisition de 4 compteurs mode doux pour 19 500€	Connaissance des différents types de mobilité	2019
11	Radar pédagogique	Acquisition de 6 radars Coût : 11 000€	Effet ponctuel, baisse moyenne de vitesse de 5 à 8 %	2 radars en 2010 2 en 2017 et 2 en 2019
12	Plan d'accessibilité de la voirie (PAVE)	Développement des modes de déplacements alternatifs (piéton, cycle)	Favorisation des modes doux limitant le trafic automobile	2016 (lancement de la démarche dès 2009)
13	Plan piéton	8 258 m d'itinéraires jalonnés en 2015, 4 462 m en plus en 2018	Favorisation des modes doux limitant le trafic automobile	2015 et 2018
14	Plan cycles	83,7 km de voies aménagées pour les vélos au 1/1/2023 (équivalent de la moitié de l'ensemble de la voirie communale), 40 feux équipés de TAD pour les cyclistes sur 58. Stationnements vélos Label « Villes et territoires vélo-touristiques » en 2016 Label « Ville à Vélo du Tour de France 2023 »	Favorisation des modes doux limitant le trafic automobile Rétrécissement de la voie donc réduction de vitesse (pistes sur la chaussée)	2015-2023
15	Stationnement vélo	400 places de stationnement vélo créées entre 2018 et 2023	Favoriser l'usage du vélo	2018-2023
16	Co-voiturage	20 places de stationnements réservées au co-voiturage	Limitation du nombre de véhicules en circulation	2018
17		Création de deux lignes de covoiturage expérimentales avec des arrêts avenue Amédée Mercier, bd Edouard Herriot, Joliot Curie. Coût : 80 000 € / an	Limitation du nombre de véhicules en circulation	2022
18	Auto-partage	Système de voitures en libre-service	Limitation du nombre de véhicules en circulation	2018

N°	Intitulé	Description	Impact acoustique attendu ou avéré	Date
19	Création d'une voie cyclable et suppression d'une voie de circulation aux véhicules motorisés	Réaménagement du carrefour du Pont de Lyon (Bd J. Ferry, E. Huchet, P. Valery et de la rue de l'école Normale) : - Création d'une voie cyclable - Suppression d'une voie de circulation aux véhicules motorisés	Baisse de la circulation et favoriser les modes de circulation non-motorisés.	2022-2023
20	Voie cyclable La Traverse	Création de la voie verte entre le rond-point de Louhans et Saint-Just	Favoriser l'usage du vélo : incitation au report modal par création d'une infrastructure structurante	2018 à 2023
21	Voie cyclable Avenue de Marboz / la Traverse	Création d'une piste cyclable bidirectionnelle à la place de la bande cyclable	Baisse de la circulation et favoriser les modes de circulation non-motorisés.	2023
22	Voie cyclable Avenue Maginot et avenue de Marboz	Création d'une piste cyclable unidirectionnelle dans chaque sens, sécurisation de traversées piétonnes (création d'îlots centraux), suppression d'une partie de voie de tourne à gauche avenue Maginot	Baisse de la circulation et favoriser les modes de circulation non-motorisés.	2019
23	Voie cyclable avenue Marechal Leclerc	Réduction de 3 voies à 2 voies de circulation avec création d'une voie bus à contre sens (cycles et taxis) (côté Est) et d'une piste cyclable sur trottoir (côté Ouest) ; réduction des largeurs de voies	Baisse de la circulation et favoriser les modes de circulation non-motorisés et alternatif.	2017
24	Voie cyclable avenue de la Victoire	création d'une piste cyclable bidirectionnelle	Suppression d'une voie voiture et favoriser les modes de circulation non-motorisés.	2021
25	Voie cyclable avenue du Mail	Création de bandes cyclables dans les 2 sens de circulation du souterrain du Mail inclus au rond-point de Trévoux	Favoriser les modes de circulation non-motorisés	2020
26	Voie cyclable bd 8 mai 45	Création d'une piste cyclable bidirectionnelle, suppression d'une voie voiture	Baisse de la circulation et favoriser les modes de circulation non-motorisés.	2022
27	Voie cyclable bd Saint-Nicolas	Création d'une piste cyclable bidirectionnelle, reprise couche de roulement	Baisse de la circulation et favoriser les modes de circulation non-motorisés.	2021-2022
28	Voie cyclable avenue Jean-Marie Verne	Création d'une piste cyclable bidirectionnelle, reprise couche de roulement	Baisse de la circulation et favoriser les modes de circulation non-motorisés.	2019-2021

N°	Intitulé	Description	Impact acoustique attendu ou avéré	Date
29	Voie cyclable avenue Maréchal Juin	Création d'une piste cyclable bidirectionnelle suppression d'une voie voiture	Baisse de la circulation et favoriser les modes de circulation non-motorisés.	2021
30	Aménagement de l'avenue du Champ de Foire	Création d'une piste cyclable bidirectionnelle Suppression d'une voie de circulation Création d'un ilot central	Baisse de la circulation et favoriser les modes de circulation non-motorisés.	2016
31	Vélo en libre-service Rubis Vélos	Mise en place du service de vélos en libre-service Rubis Vélo (19 station dont 13 à Bourg-en-Bresse, 100 vélos en circulation)	Favoriser l'usage du vélo : incitation au report modal par mise en place d'un service de location	juil.-19
32	Comptages modes doux	11 comptages par an en moyenne sur la période 2018-2023	Suivre l'évolution du trafic des vélos sur les voies cyclables aménagées	2018-2023
33	Création de stationnements vélos supplémentaires en libre accès sur le domaine public	400 places vélos supplémentaires sur le domaine public entre 2018 et 2023	Favoriser l'usage du vélo	2018-2023
34	Financement d'un vélo adapté pour les personnes à mobilité réduite	Mise en service d'un vélo adapté aux PMR avec l'association APF France Handicap	Favoriser les modes de circulation non-motorisés.	2023
35	Augmentation parc vélos de service et fonction agents Ville	Achat de 15 VAE, 1 vélo classique et 1 triporteur	Augmenter la part de déplacements en mobilité douce chez les agents Ville	2021
36	Déplacement de la Gare des bus	Déplacement de la gare des bus avenue du Champ de Foire		2019
37	Navette gratuite gare / centre-ville	Navette gratuite électrique desservant le centre-ville et s'arrêtant à la demande	Navette légère et électrique en substitution de véhicules plus lourds	2018-2023
38	Prolongement du réseau de bus	Prolongement de la ligne 3 jusqu'à la commune voisine de Saint-Just	Facilité le transport collectif alternatif	2019
39	Bus gratuit les samedis de décembre	Gratuité des bus pour les samedis de la période précédant les fêtes	Limiter l'augmentation du trafic	2023
40	Bornes de recharge véhicules électriques	Installation par la Ville de 8 bornes de recharge pour véhicules électriques sur le domaine public. Bornes supplémentaires déployées dans les parkings privés commerciaux etc.	Favoriser l'usage des véhicules électriques moins bruyant à faible vitesse	2019
41	Ouverture rocade	Ouverture rocade entre la RD1075 et la RD979	Délestage et réorientation du trafic	04/11/19

N°	Intitulé	Description	Impact acoustique attendu ou avéré	Date
42	Piétonisation partielle rue de la République	3 soirs / semaine entre mai et septembre : piétonisation du bas de la rue de la République.	Diminution globale du trafic dans le secteur de la rue de la République	2022-2023
43	Modification de sens de circulation	Modification des sens de circulations des rues Littré et Samaritaine autour de la rue de la République	Diminution du trafic en centre-ville	2023
44	Requalification et renaturation de l'allée de Challes	Fermeture de l'allée aux véhicules motorisés. Création d'une piste cyclable bidirectionnelle et d'un cheminement piéton,	Fermeture d'une rue aux véhicules motorisés + végétalisation	2023-2024
45	Aménagement d'intersection	Mise en place d'un cédez le passage au niveau du croisement Victoire / Mail	Réduction de la vitesse	2017
46	Aménagement d'intersection	Modification du carrefour Herriot – Pont des Chèvres	Réduction de la vitesse en TAD	2019
47	Aménagement de la rue Gabriel Vicaire	Suppression d'une voie de circulation Création d'une voie dédiée aux bus et aux vélos	Réduction du trafic	2016
48	Aménagement de l'Avenue Alsace Lorraine	Réaménagement de la voie Création d'une voie cyclable dans le sens de la montée	Baisse de la circulation et favoriser les modes de circulation non-motorisés.	2018
49	Réfection partielle ou complète du revêtement	Programme annuel de réfection du revêtement des voies de circulation	Limiter des bruits de frottements	continu
50	Aménagement d'une traversée de piétons	Création d'un îlot central pour la traversée des piétons sur l'Avenue de Bad Kreuznach en 2 temps	Réduction de la vitesse	2017
51	Jalonnement piéton	Jalonnement itinéraire piéton entre l'Hôtel de Ville et le Monastère Royal de Brou	Baisse de la circulation	2016
52	Parc de véhicules et engins municipaux	Renouvellement des véhicules et engins municipaux par du matériel moins bruyant : remplacement par des véhicules et engins électriques	Absence de bruit de motorisation	Depuis 2012
53	Mesures éducatives	Piste de prévention routière créée en 1963 100 à 120 élèves par an	Education du jeune public aux règles de bonne conduite	Tous les ans
54	Mesures répressives	Campagne de contrôle : 2 roues vitesse, échappement, comportement (verbalisation si le bruit est excessif),	Bruit des véhicules limité	continuité
55	Cartes de bruit	Inclusion des cartes de bruit dans le SIG de la ville	Prise en compte du bruit	2015
56	Classement sonore des voies	Classement annexé au PLU de la Ville	Application des normes d'isolation acoustique pour les nouvelles constructions	2013, mis à jour en 2017

6.3.2 Actions programmées par la Ville pour les 5 ans à venir

ACTIONS PROGRAMMEES PAR LA VILLE ENTRE 2024 et 2029				
N°	Intitulé	Description	Impact acoustique attendu ou avéré	Date
1	Voie cyclable (900 m) bd De Gaulle Voie cyclable (500 m) entre le Parc des Baudières et le chemin de la Hulotte	- Création d'une piste cyclable bidirectionnelle bd De Gaulle, - Création d'une voie verte entre Parc des Baudières et Chemin de la Hulotte, - Création de 2 traversées modes doux du bd De Gaulle gérées par feux	Suppression d'une à deux voies voiture sur tout le linéaire du bd De Gaulle	2024-2025
2	Voies partagées supplémentaires sur 4 km	Marquage de 11 voies partagées (= chaussées à voie centrale banalisée)	Ralentissement des voitures, création aménagements cyclables	2024-2025
3	Nouveaux contresens cyclables	Travail en cours pour créer des contresens cyclables supplémentaires		2024-2025
4	Voie cyclable avenue de Lyon	Création d'une piste cyclable bidirectionnelle	Favoriser l'usage du vélo	2027
5	Vélo libre-service Rubis vélos	Augmentation du nombre de stations de VLS : 21 stations supplémentaires et 70 vélos supplémentaires	Favoriser l'usage du vélo	mai-2024
6	Création de 5 lignes de covoiturage supplémentaires	Création de 5 lignes de covoiturage supplémentaires pour équiper les pénétrantes en direction de Polliat, Marboz, St-Etienne du Bois, Jasseron et Servas/Lent.	Inciter le report modal par le développement du covoiturage	mai-2024
7	Application Blablacar Daily	Application Blablacar dédiée au covoiturage du quotidien GBA propose, pour les conducteurs : - 100€ de prime covoiturage, - Compensation de 1,5 à 3 € par trajet selon la distance parcourue	Baisse du trafic routier attendu	depuis le 1er décembre 2023
8	Electrification progressive des bus urbains	5 bus urbains électriques mis en service en novembre 2023. Objectif 2030 : 100% du parc électrifié	Diminution bruit lié aux moteurs des bus	2023-2030
9	Cadence des bus ligne 1, 2 et 3	La fréquence des bus va passer de 15 à 12 minutes en période pointe et 30 à 20 minutes les samedis et pendant les vacances	Baisse du trafic routier attendu	2024-2029
10	Cadence des bus ligne 4, 5 et 6	La fréquence des bus va passer de 30 à 20 minutes en période pointe et 45/30 à 30 minutes les samedis et pendant les vacances	Baisse du trafic routier attendu	2024-2029
11	Cadence la ligne 7	Fréquence de 60 minutes aux heures de pointe, les samedis et pendant les vacances	Baisse du trafic routier attendu	2024-2029
12	Cadence ligne 10	Fréquence des bus va passer de 5 à 7 allers-retours / jour à 13 en semaine et 3 allers-retours / jour à 8 les samedis et de 4 à 5 allers-retours / jour à 8 l'été	Baisse du trafic routier attendu	2024-2029

N°	Intitulé	Description	Impact acoustique attendu ou avéré	Date
13	Cadence ligne 11	Fréquence de 6 allers-retours / jour en semaine, les samedis et pendant les vacances	Baisse du trafic routier attendu	2024-2029
14	Cadence ligne 12	Fréquence des bus va passer de 1 aller-retour / jour à 4 en semaine, les samedis et pendant les vacances	Baisse du trafic routier attendu	2024-2029
15	Transport à la demande	5 allers-retours / jour pour les 4 secteurs définis sur toute l'agglomération avec l'organisation de correspondances avec les lignes périurbaines et les navettes de transport à la demande	Baisse du trafic routier attendu	2024-2029
16	Application Rubis Plus Time	Création d'une application pour desservir le cœur urbain les matins, soirs et dimanches	Baisse du trafic routier attendu	2024-2029
17	Réfection ponctuelle des voiries	Prise en compte des doléances des riverains sur la voirie et intervention des services	Limitation des bruits liés aux imperfections de la voirie	continuité
18	Réfection partielle du revêtement des voies	Remplacement du revêtement sur les tronçons des voies : - avenue de Marboz (tronçon rue J. Jacquard – rond-point des Crêts) - avenue Maginot (au niveau du carrefour avec la rue H. Dunant)	Limiter les bruits liés aux frottements sur le revêtement	2024
19	Réaménagement complet de rues	Rues identifiées au programme annuel de voirie	Limiter les imperfections de la voirie Réduction des vitesses	Continuité
20	Classement sonore des voies	Classement annexé au PLU de la Ville	Application des normes d'isolation acoustique pour les nouvelles constructions	mis à jour en 2024
21	Plan réfection des trottoirs	Action à poursuivre	Favoriser le déplacement piéton	Continuité
22	Transit des bennes de la déchetterie	Utilisation d'un camion électrique pour le transit des bennes de la déchetterie	Véhicule moins bruyant	2024
23	Parc de véhicules Et engins municipaux	Renouvellement des véhicules et engins municipaux par du matériel moins bruyant : remplacement par des véhicules et engins électriques Remplacement de 5 véhicules thermiques par des véhicules électriques par an jusqu'en 2030 pour atteindre 50% de véhicules électriques dans l'ensemble du parc	Absence de bruit de motorisation	Depuis 2012

Les mesures correctives, éducatives et répressives citées au chapitre précédent seront également poursuivies en évoluant si besoin.

7. Impact et suivi du plan d'actions

7.1. Impact des actions programmées ou envisagées sur les populations

Les indicateurs retenus pour évaluer l'impact des actions programmées ou envisagées se basent sur la population résidente et sur le nombre d'établissements sensibles (enseignement, soin/santé) qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites définies.

Les mesures préventives proposées par la Ville de Bourg-en-Bresse étant par définition destinées à éviter de nouvelles expositions au bruit, il n'est pas possible de chiffrer précisément leur impact en termes de personnes protégées.

Il en va de même pour les actions curatives dont la justification n'est pas purement acoustique et pour lesquels il est difficile de quantifier a priori leur effet en termes d'amélioration de l'ambiance sonore liée à la circulation routière.

L'influence des actions sur les zones à enjeux identifiées par le diagnostic et listées dans le tableau 4 de la page 18 sera à affiner. La mise en œuvre récente de plusieurs actions nécessite une stabilisation du trafic sur les secteurs identifiés.

L'impact des actions menées pourra être observé au moment de l'élaboration des cartes de bruit stratégiques lors de la prochaine échéance (2029).

7.2. Suivi du plan d'action

Le suivi d'un PPBE est nécessaire dans le cadre de la mise à jour quinquennale du PPBE qui fait suite à celles des cartes de bruit.

Les actions programmées ou envisagées concernant directement le domaine routier sont financées majoritairement par la Ville de BOURG-EN-BRESSE, s'agissant de voiries communales.

Les coûts sont très variables selon les actions envisagées et, pour certaines d'entre elles, difficiles à chiffrer. Pour les actions du type « aménagements », mis à part certains projets suffisamment aboutis déjà chiffrés, il n'est pas possible de les estimer à ce stade de mise en œuvre du plan.

7.3. Justification du choix des actions programmées ou envisagées

Les mesures proposées par la Ville de Bourg-en-Bresse 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

8. Bilan de la consultation du public

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE a été soumis à la consultation du Public du 18 mars au 18 mai 2024.

Un avis faisant connaître les dates et les conditions de mise à disposition du public a été publié dans la presse locale (journal La Voix de l'Ain) le 23 février 2024.

Les citoyens ont pu consulter le projet de PPBE sur le site Internet de la Ville de Bourg-en-Bresse (www.bourgenbresse.fr) ou directement à l'Hôtel de Ville (registre papier)
Aucune remarque n'a été recueillie.

9. Glossaire

Bâtiment sensible au bruit	Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale
CBS - Cartes de bruit stratégiques	Les cartes de bruit permettent l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et d'établir des prévisions générales de son évolution. Elles permettent une représentation des niveaux de bruit, mais également de dénombrer la population exposée, de quantifier les nuisances.
Critères d'antériorité	Antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs
dB (A)	Décibel, Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique)
Hertz (Hz)	Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son
LAeq	Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée T ; à la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles
Lden	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soirée), night (nuit)
Ln	Niveau acoustique moyen de nuit (22h-6h)
Pascal (Pa):	Unité de mesure de pression équivalant 1 newton/m ²
PPBE	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
Point Noir du Bruit	Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB (A) [73 dB (A) pour le ferroviaire] en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB (A) [68 dB (A) pour le ferroviaire] en période nocturne (LAeq (22h-6h)) et qui répond aux critères d'antériorité

ANNEXE 1 : Arrêté du 7/2/23 portant approbation des cartes de bruit stratégiques des infrastructures routières et ferroviaires sur le territoire du département de l'Ain



*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires**

Service éducation et sécurité routières

Unité gestion de crise et transports

A R R E T É

Portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières des réseaux non concédés, concédés dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains par an, dans le département de l'Ain (4^{ème} échéance)

**La préfète de l'Ain,
Officier de la Légion d'honneur,
Officier de l'Ordre national du Mérite**

Vu la directive européenne 2002/49/CE du Parlement et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit ;

Vu le code de l'Environnement, notamment ses articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-12 ;

Vu l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

Vu l'arrêté préfectoral du 13 septembre 2018 portant approbation au titre de l'échéance 3 de la directive 2002/49/CE des cartes de bruit des infrastructures routières situées dans l'Ain et recevant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules ;

Vu l'arrêté préfectoral du 13 septembre 2018 portant approbation au titre de l'échéance 3 de la directive 2002/49/CE des cartes de bruit des infrastructures ferroviaires situées dans l'Ain et recevant un trafic annuel supérieur à 30 000 trains ;

Vu l'arrêté préfectoral du 19 octobre 2022 portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières concédées dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an, dans le département de l'Ain (4^{ème} échéance) ;

Vu l'arrêté modificatif de l'arrêté préfectoral du 19 octobre 2022 du 17 novembre 2022 portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières concédées dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an, dans le département de l'Ain (4^{ème} échéance) ;

Vu les données cartographiques communiquées par le Groupe Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) le 28 février 2022 pour les infrastructures autoroutières concédées du département de l'Ain ;

Vu les données cartographiques communiquées par le Groupe Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB) le 21 octobre 2022 pour les infrastructures autoroutières concédées du département de l'Ain ;

Vu les données cartographiques communiquées par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement le 11 janvier 2023 pour le réseau routier non concédé et le réseau ferroviaire du département de l'Ain ;

Considérant que les cartes de bruit doivent être réexaminées et, le cas échéant, révisées, au moins tous les 5 ans ;

Considérant que ce réexamen a conduit à une révision de la cartographie des infrastructures routières recevant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules et des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains ;

ARRETE

Article 1 : objet de l'arrêté

I. Sont arrêtées les cartes de bruit stratégiques de 4ème échéance des infrastructures routières des réseaux concédés et non concédés selon les modalités ci-après.

II. Sont arrêtées les cartes de bruit de 4ème échéance des infrastructures ferroviaires selon les modalités ci-après.

Article 2 : contenu des cartes de bruit stratégiques

Les cartes de bruit comprennent :

I. Des documents graphiques, listés ci-après :

- deux représentations graphiques des zones exposées au bruit indiquant la graduation de l'exposition au bruit appelées carte « de type a » à l'aide des courbes isophones avec un pas de 5 dB(A)

- 1- selon l'indicateur Lden (sur 24h) allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus ;

- 2- selon l'indicateur Ln (en période de nuit) allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus.

- deux représentations graphiques des zones de dépassement de valeurs limites, appelées cartes « de type c » qui concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements de soins et de santé ou d'enseignement :

- 1- où l'indicateur Lden dépasse 68 dB(A) pour les voies routières et les lignes ferroviaires à grande vitesse et 73 dB(A) pour les voies ferroviaires conventionnelles ;

- 2- où l'indicateur Ln dépasse 62 dB(A) pour les voies routières et les voies ferroviaires à grande vitesse et 65 dB(A) pour les voies ferroviaires conventionnelles.

II. Les cartes sont accompagnées :

- d'un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration.

- d'estimation :

- du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation, du nombre d'établissement d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
- d'une évaluation du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles dus à l'exposition au bruit mentionnés à l'article R. 572-6 du code de l'environnement ;
- de la superficie totale en kilomètres carrés exposée à des valeurs Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A).

Article 3 : publication

Le présent arrêté, les résumés non techniques et les cartes de bruit sont mises en ligne sur le site INTERNET des services de l'État de l'Ain à l'adresse suivante :

<https://www.ain.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-grandes-a7611.html>

Les documents sont consultables à la Direction départementale des territoires – Service sécurité et éducation routières – 23 rue Bourgmayer 01000 Bourg-en-Bresse

Article 5 : abrogation

Toutes dispositions antérieures à cet arrêté sont abrogées.

Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Ain.

Article 6 : notification

Les cartes de bruit stratégiques sont transmises aux gestionnaires en vue de l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement correspondants.

Article 7 : exécution

La Préfète de l'Ain est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Auvergne-Rhône-Alpes et au Directeur Général de la Prévention des risques du Ministère de la Transition Écologique.

Fait à Bourg en Bresse, le 07 février 2023

La préfète,

Signé

Cécile BIGOT-DEKEYZER

Voies de recours :

Le présent arrêté peut être contesté dans un délai de 2 mois à compter de sa publication et notification :

- soit par un recours gracieux auprès de l'auteur de la décision ou par un recours hiérarchique.

La décision explicite ou l'absence de réponse dans un délai de 2 mois qui fait naître une décision implicite de rejet peuvent être déférées au tribunal administratif de Lyon.

- soit directement par un recours contentieux devant le tribunal administratif de Lyon . Le recours contentieux peut être déposé auprès des juridictions administratives sur l'application internet "Télérecours citoyens", en suivant les instructions disponibles sur le site : <https://citoyens.telerecours.fr>

ANNEXES

Annexe 1 : résumé non technique réseau concédé Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)

Annexe 2 : résumé non technique réseau concédé Autoroutes Tunnel du Mont Blanc (ATMB)

Annexe 3 : résumé non technique réseau non concédé et ferroviaire