

Commune de Montluel

PPBE 4^{ième} échéance

Table des mises à jour du document

Indice de révision	Date	Objet de la mise à jour	Etabli par	Vérifié par
a	17.05.2024		Fabrice CASCINO	Isabelle ELAAMMARI

Liste de diffusion

Société / Maitre d'ouvrage	Contact
Commune de Montluel	Joël MEANT

Réf document : R-G-24-01047 PPBE Montluel
Le 15.05.2024

Sommaire

1.	Résumé non technique du PPBE	3
2.	Contexte réglementaire	4
2.1.	La Directive Européenne du 25 Juin 2002.....	4
2.2.	Cartes de bruit et seuils limites	4
3.	Généralités sur le bruit.....	6
3.1.	Définition du son et du bruit	6
3.1.1.	Échelle des bruits.....	6
3.1.2.	Quelques repères sur l'échelle de bruit.....	6
3.2.	Indices acoustiques	7
3.3.	Une arithmétique particulière.....	7
3.4.	Risques sanitaires	9
4.	Diagnostic de l'environnement sonore	10
4.1.	Le territoire	10
4.2.	La synthèse des cartes de bruit.....	11
4.2.1.	Infrastructures terrestres	11
4.2.1.	ICPE	14
4.2.2.	Aéroport de Lyon	15
4.3.	Les PPBE des autres gestionnaires	16
5.	Identification des zones à enjeux	16
5.1.	Zones de bruit potentielles	16
5.1.1.	Zone 1.....	16
5.1.2.	Zone 2.....	17
5.2.	Préserver les zones dites « calmes ».....	18
6.	Plan d'actions	21
6.1.	Démarche générale pour limiter le bruit	22
6.1.1.	Logigramme des actions mises en place.....	22
6.1.2.	Recensement des actions réalisées au cours des 10 dernières années	23
6.2.	Actions programmées dans le cadre de ce PPBE	24
7.	Validation du PPBE.....	26
8.	Conclusion.....	26

1. Résumé non technique du PPBE

Contexte

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

Cette approche est basée sur l'élaboration de cartes de bruit stratégiques (abrégé CBS), sur une information des populations et sur la mise en œuvre de plans de prévention du bruit dans l'environnement (abrégé PPBE).

Quels sont les bruits concernés ?

Les bruits concernés réglementairement sont ceux des infrastructures de transports terrestres (route et fer), des aéroports et des industries (ICPE soumises à autorisation), auxquels sont exposés les êtres humains dans les espaces bâtis, les parcs publics, les lieux calmes, et près des bâtiments et zones sensibles (logements, établissements scolaires et de santé).

Qu'est-ce qu'un PPBE – objet du présent document ?

Un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est un document visant à optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations sonores critiques et de préserver les endroits remarquables par leur qualité sonore.

Il comprend un diagnostic de la situation sonore existante, recense les mesures ayant une action sur le bruit réalisées sur les dix dernières années et fixe les actions à entreprendre pour les cinq prochaines années.

Principaux points du PPBE

Le diagnostic de la situation sonore se base sur les cartes de bruit de la 4^{ème} échéance réalisées par le CEREMA pour le département de l'Ain et disponible sur le site internet.

La commune agit sur trois thématiques pour améliorer l'environnement sonore :

- Planification urbaine et urbanisme
- Politique des transports et bruit des infrastructures
- Enjeux acoustiques dans la vie locale

Les actions déjà réalisées depuis 10 ans sont listées et la commune de Montluel va poursuivre ces efforts selon ces trois thèmes dans les 5 prochaines années.

2. Contexte réglementaire

2.1. La Directive Européenne du 25 Juin 2002

La Directive européenne 2002/49/CE (dite « Directive Bruit ») vise à établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles liés au bruit dans l'environnement. Cette réglementation européenne impose l'élaboration, tous les 5 ans, à échéance fixe, des cartes de bruit stratégiques (CBS) selon des méthodes d'évaluation communes, puis de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour prévenir et si possible réduire les effets des nuisances sonores. L'adoption des CBS de la 4^{ème} échéance de la Directive Bruit était fixée au 30 juin 2022 (mais elles ont été publiées le 31 janvier 2023) et celle des PPBE au 18 juillet 2024.

La commune de Montluel est l'une des 15 communes du département de l'Ain faisant partie de l'agglomération de Lyon au sens de l'INSEE et dispose de la compétence environnementale de « lutte contre les nuisances sonores ». L'élaboration et l'approbation du PPBE relèvent donc de l'autorité du maire.

La directive européenne fixe la liste des sources de bruit à prendre en compte dans les agglomérations. Il s'agit des sources routières, ferroviaires, aériennes ainsi que les Installations Classées pour l'Environnement soumises à autorisation (ICPE_A).

Les cartes de bruits doivent être réexaminés, et le cas échéant, révisés tous les cinq ans.

2.2. Cartes de bruit et seuils limites

Les valeurs sonores limites retenues par la Directive Européenne pour les infrastructures routières sont :

Valeurs limites en dB(A)	
Indicateurs	Route
L _{den}	68
L _n	62

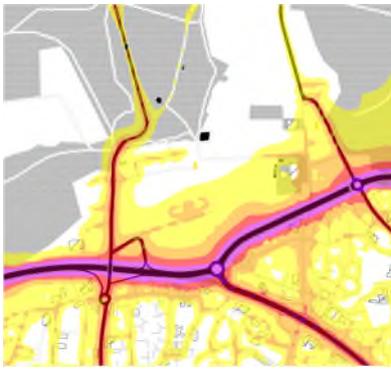
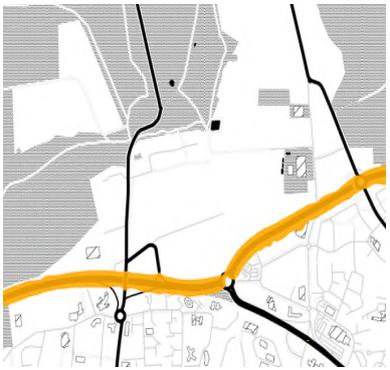
Ce diagnostic s'appuie sur les cartes stratégiques de Bruit (CSB) qui ont été réalisées par le CEREMA et arrêtées par le préfet.

Ces cartes représentent les surfaces impactées par les infrastructures de transport. Elles sont réalisées par modélisation à l'aide d'un logiciel qui calcule l'émission sonore en intégrant différentes données comme la topographie, le type de véhicules, le trafic, les vitesses, etc.

L'article R.572-5 définit quatre types de cartes de bruit stratégiques :

- Type **A** : cartes des zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones ;
- Type **B** : cartes des secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet ;
- Type **C** : cartes des zones où les niveaux seuils mentionnés dans l'article L.572-6 sont dépassés.
- Type **D** : cartes des évolutions des niveaux de bruit, connues ou prévisibles, vis-à-vis de la situation de référence.

Les typologies des cartes de bruit de type A, B et C sont données à titre indicatif ci-dessous :

Type A	Type B	Type C														
<p>Cartes des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur LDEN et LN, par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le LDEN et 50 pour le LN</p>	<p>Carte présentant les secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies en vigueur)</p>	<p>Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur LDEN ou LN</p>														
																
<p>Légende</p> <table border="0"> <tr> <td style="background-color: yellow; width: 20px; height: 15px;"></td> <td>[55 - 60 [</td> </tr> <tr> <td style="background-color: orange; width: 20px; height: 15px;"></td> <td>[60 - 65 [</td> </tr> <tr> <td style="background-color: red; width: 20px; height: 15px;"></td> <td>[65 - 70 [</td> </tr> <tr> <td style="background-color: purple; width: 20px; height: 15px;"></td> <td>[70 - 75 [</td> </tr> <tr> <td style="background-color: darkpurple; width: 20px; height: 15px;"></td> <td>≥ 75</td> </tr> </table>		[55 - 60 [[60 - 65 [[65 - 70 [[70 - 75 [≥ 75	<p>Légende</p> <table border="0"> <tr> <td style="background-color: #f08080; width: 20px; height: 15px; border: 1px solid black;"></td> <td>Secteur affecté par le bruit</td> </tr> </table>		Secteur affecté par le bruit	<p>Légende (indice en dB(A))</p> <table border="0"> <tr> <td style="background-color: orange; width: 20px; height: 15px;"></td> <td>> 68</td> </tr> </table>		> 68
	[55 - 60 [
	[60 - 65 [
	[65 - 70 [
	[70 - 75 [
	≥ 75															
	Secteur affecté par le bruit															
	> 68															

3. Généralités sur le bruit

3.1. Définition du son et du bruit

Le son est dû à la différence instantanée entre la pression de perturbation (le bruit) et la pression atmosphérique. Le son, ou vibration acoustique, est un mouvement des particules d'un milieu élastique de part et d'autre d'une position d'équilibre.

L'émission est le mécanisme par lequel une source de son communique un mouvement oscillatoire au milieu ambiant.

La propagation est le phénomène par lequel ce mouvement est transmis de proche en proche à tout le milieu.

Le bruit est un ensemble de sons provoquant, pour celui qui l'entend, une sensation auditive considérée

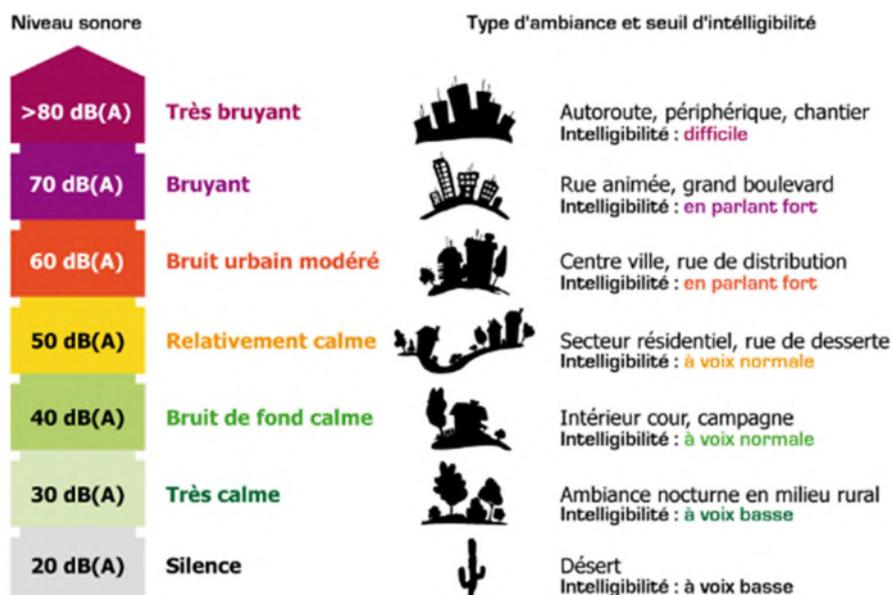
3.1.1. Échelle des bruits

Un bruit se caractérise d'abord par son niveau sonore, son intensité. L'unité utilisée est le décibel (dB). L'oreille humaine est capable de percevoir un son compris entre 0 dB et 120 dB, seuil de douleur. À partir de 140 dB, il y a perte d'audition.

3.1.2. Quelques repères sur l'échelle de bruit

Notre oreille est plus sensible aux moyennes fréquences qu'aux basses et hautes fréquences. Pour tenir compte de ce comportement physiologique de l'oreille, les instruments de mesure sont équipés d'un filtre dit « de pondération A » dont la réponse en fréquence est la même que celle de l'oreille. L'unité de mesure s'appelle alors le décibel pondéré A (dB(A)).

Il permet de décrire globalement la sensation quand l'excitation sonore couvre une large plage de fréquences, ce qui est le cas de presque tous les bruits auxquels nous sommes soumis.



Echelle des niveaux sonores

3.2. Indices acoustiques

Les indicateurs L_{den} et L_n sont exprimés en décibels « pondérés A » dB(A), et moyennés sur une année de référence. Ils traduisent une notion de gêne globale.



Période de temps des indicateurs L_{den} et L_n

Le **L_{den}** permet de rendre compte de l'exposition au bruit sur 24h et correspond au cumul de trois périodes réglementaires :

- La période jour (« **day** ») de 6h à 18h ;
- La période soir (« **evening** ») de 18h à 22h ;
- La période nuit (« **night** ») de 22h à 6h.

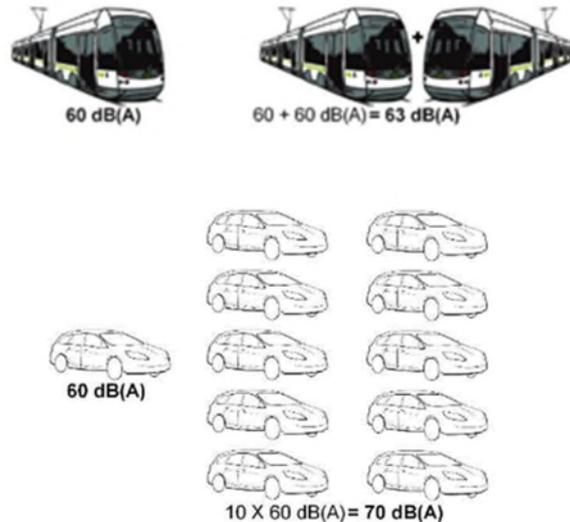
Il prend en compte la sensibilité particulière de la population dans les tranches horaires soir et nuit en majorant le bruit sur ces périodes de 5 dB(A) et 10 dB(A) respectivement.

Le **L_n** est destiné à rendre compte uniquement des perturbations du sommeil observées chez les personnes exposées au bruit en période nocturne. Cet indicateur acoustique correspond à la période nocturne uniquement (22h-6h).

3.3. Une arithmétique particulière

L'usage du décibel implique un référentiel de calcul spécifique, qu'il est possible de résumer selon un ensemble de règles simples, rappelées ci-dessous :

- Le doublement d'une source de bruit augmente le niveau de 3 dB. Ainsi, le passage de deux tramways identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'un seul tramway.
- Effet de masque : si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par 2 sources sonores différentes, et si le premier est au moins supérieur de 10 dB par rapport au second, le niveau sonore perçu correspond au niveau sonore le plus grand des deux. Le bruit le plus faible est alors masqué par le plus fort.



Equivalence des décibels

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

Une variation de 3 dB(A) est juste perceptible alors qu'il s'agit du doublement d'une source de bruit.

Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort qu'une seule voiture (l'augmentation est alors de 10 dB environ).

Multiplier l'énergie sonore par	Correspond à une	
	Augmentation du niveau de	Sensation sonore d'une variation
2	3 dB	Très légère
4	6 dB	Nette : Sentiment d'aggravation ou d'amélioration si le bruit augmente ou diminue de 6 dB
10	10 dB	Flagrante : 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 déconcentrer
100 000	50 dB	Comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter

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

3.4. Risques sanitaires

La directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement est le texte de référence pour l'élaboration des cartographies stratégiques du bruit.

Son annexe III relative aux relations dose-effet a été complétée par la DIRECTIVE (UE) 2020/367 de la commission européenne du 4 mars 2020 ; dorénavant, les effets nuisibles suivants sont pris en considération :

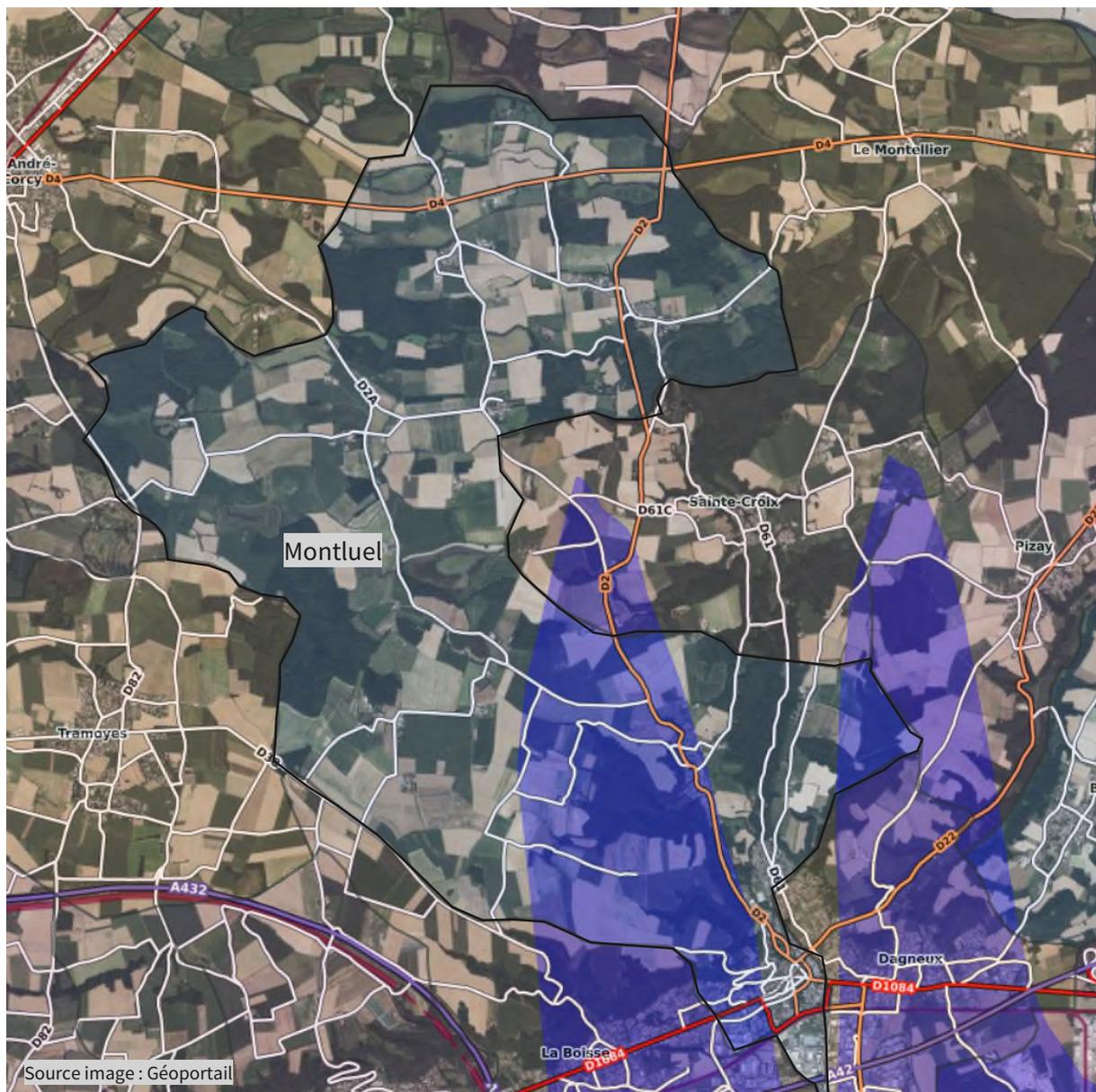
- La forte gêne (**H**igh **A**nnoyance, HA)
- Les fortes perturbations du sommeil (**H**igh **S**leep **D**isturbance, HSD)
- La cardiopathie ischémique (**C**PI)

4. Diagnostic de l'environnement sonore

4.1. Le territoire

La commune de Montluel est impactée par :

- Des axes routiers, notamment la D1084, D2, D4 et A42. Bien que plus éloignée de la commune, on peut noter la présence au Sud-ouest de l'A432
- La zone D de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry (apparaissant en violet sur la carte ci-dessous)
- Le bruit ferroviaire au Sud (Lyon-Ambérieu)



Visualisation de la commune, des axes routiers et ferroviaires ainsi que du Plan d'Exposition au Bruit

4.2. La synthèse des cartes de bruit

4.2.1. Infrastructures terrestres

Les cartes de bruit stratégiques 4ème échéance 2022-2024 (CBS 2022) ont été réalisées de la manière suivante pour le réseau :

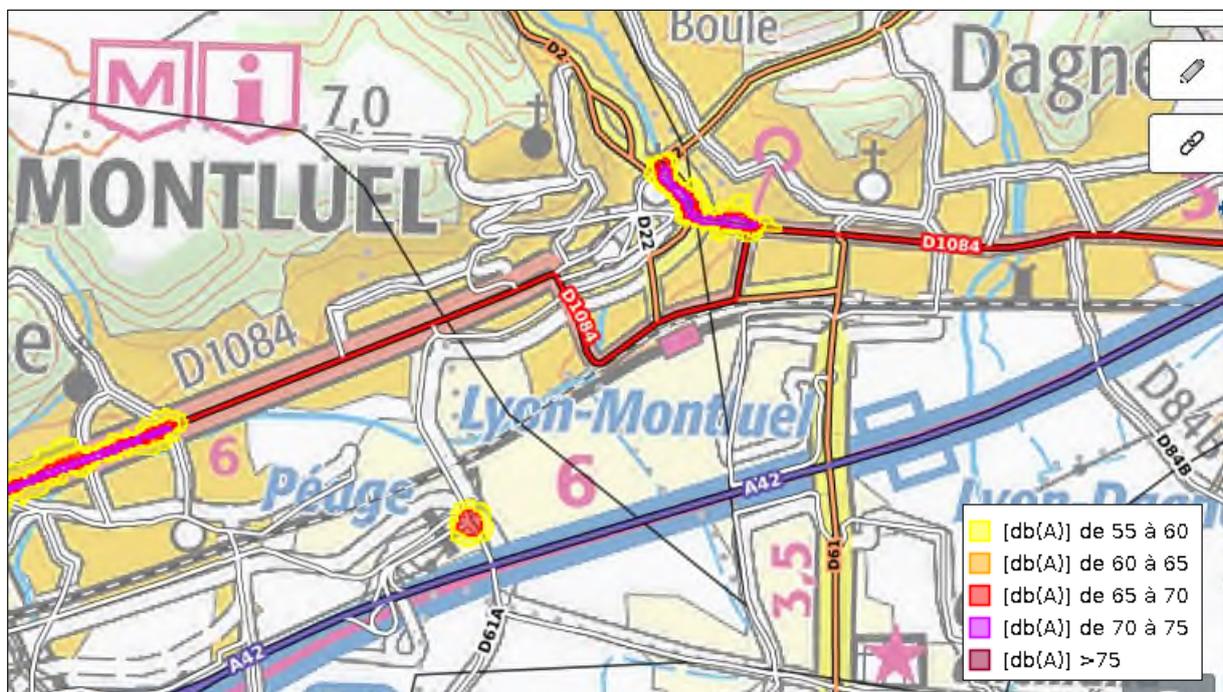
- Routier non concédé : réalisation par le CEREMA,
- Routier national concédé (autoroutes) : fourniture des données par les sociétés concessionnaires autoroutières (APRR et ATMB),
- Ferroviaire : réalisation par le CEREMA.

Les cartes de bruit stratégiques 4ème échéance ont été approuvées par l'arrêté préfectoral du 7 février 2023. Cela concerne les infrastructures routières des réseaux non concédés, concédés dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaire dont le trafic annuel est supérieur à 30000 passages de trains.

Les cartes présentées sont accessibles depuis le site du département :

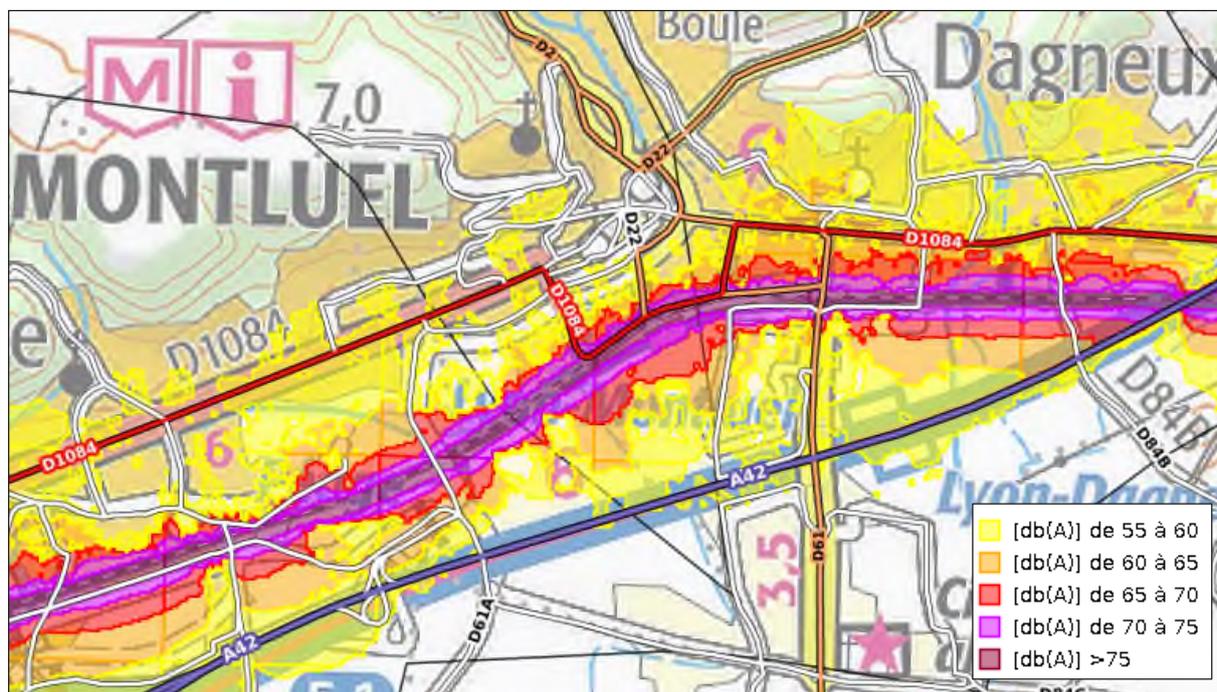
<https://www.ain.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Protection-de-l-environnement/Bruit-des-infrastructures-des-transport-terrestres-ITT/Cartes-de-bruit-strategiques-grandes-infrastructures-routieres-et-ferroviaires-4eme-echeance-2022-2024>

La carte de type A ci-dessous fait ressortir le bruit routier (infrastructures non concédées). On constate que seule la RD1084 ressort sur un petit linéaire au Sud de la commune.



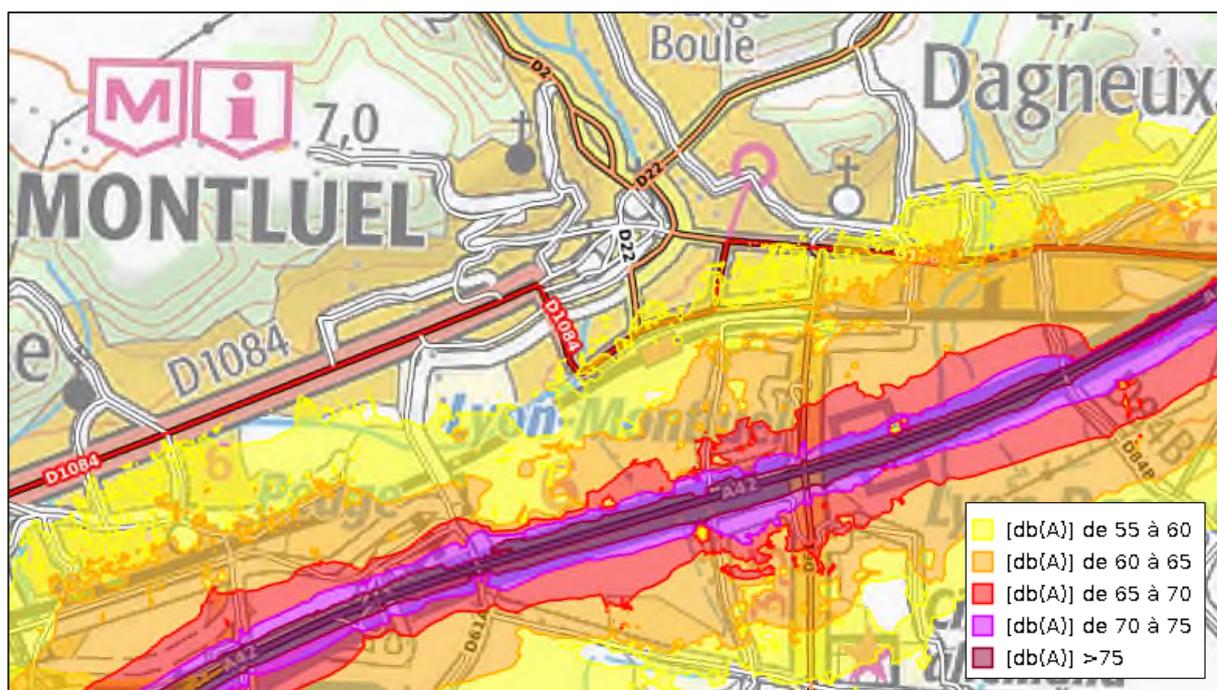
Carte de type A – indicateur Lden – réseau routier non concédé

La carte de type A ci-dessous fait ressortir le bruit ferroviaire. On constate que le bruit ferroviaire impacte l'environnement de la pointe Sud de la commune.



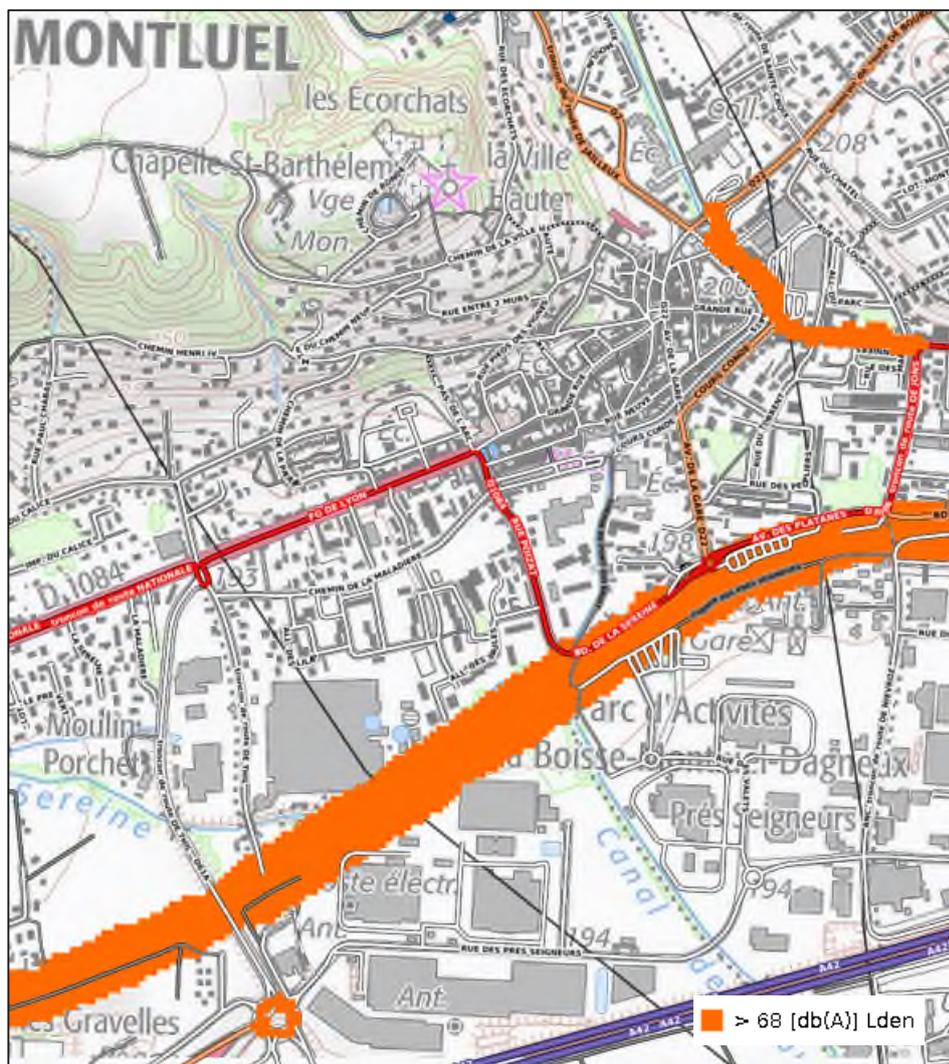
Carte de type A – indicateur L_{den} – réseau ferroviaire

La carte de type A ci-dessous fait ressortir le bruit routier (infrastructures concédées). On constate que l'A42 impacte la pointe Sud de la commune.



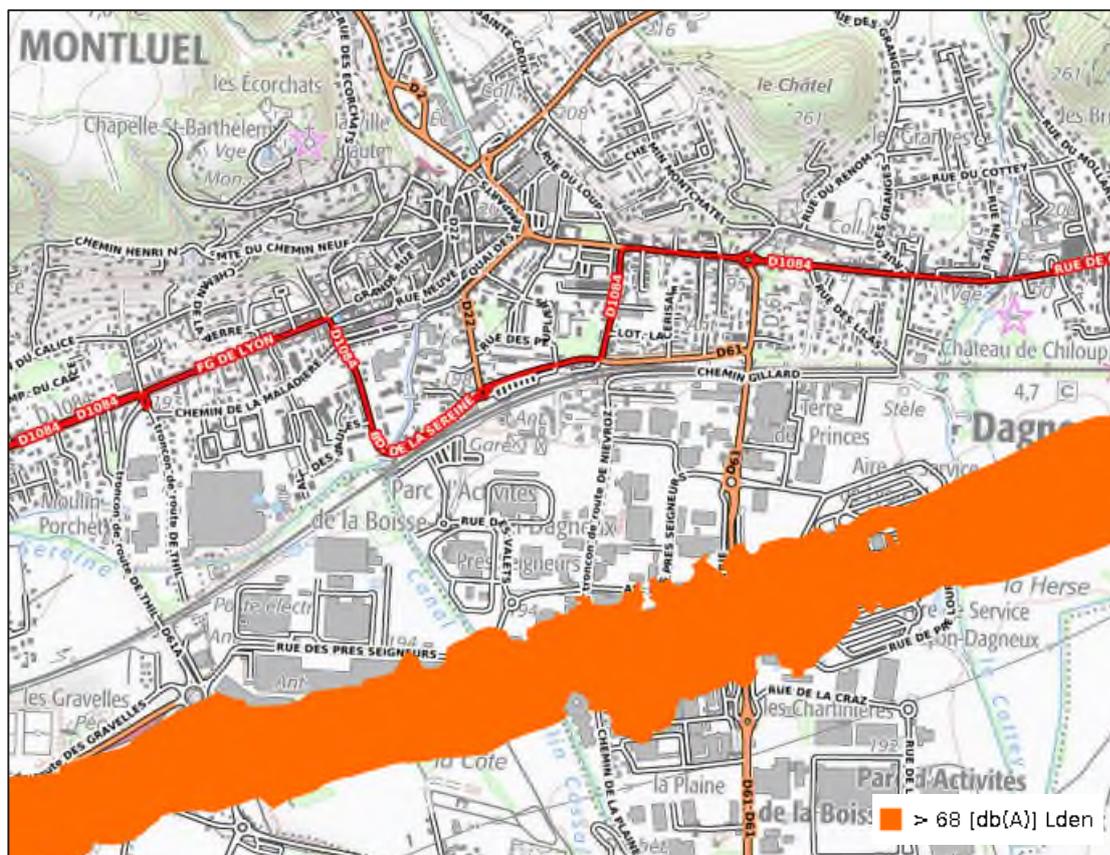
Carte de type A – indicateur L_{den} – réseau routier concédé

La carte de type C ci-dessous fait ressortir les dépassements de seuils réglementaires pour les bruits routiers et ferroviaires (infrastructures non concédées).



Carte de type C – indicateur Lden – réseaux routiers et ferroviaires non concédés

La carte de type C ci-dessous fait ressortir les dépassements de seuils réglementaires pour les bruits routiers (infrastructures concédées).



Carte de type C – indicateur Lden – réseaux routiers concédés

4.2.1. ICPE

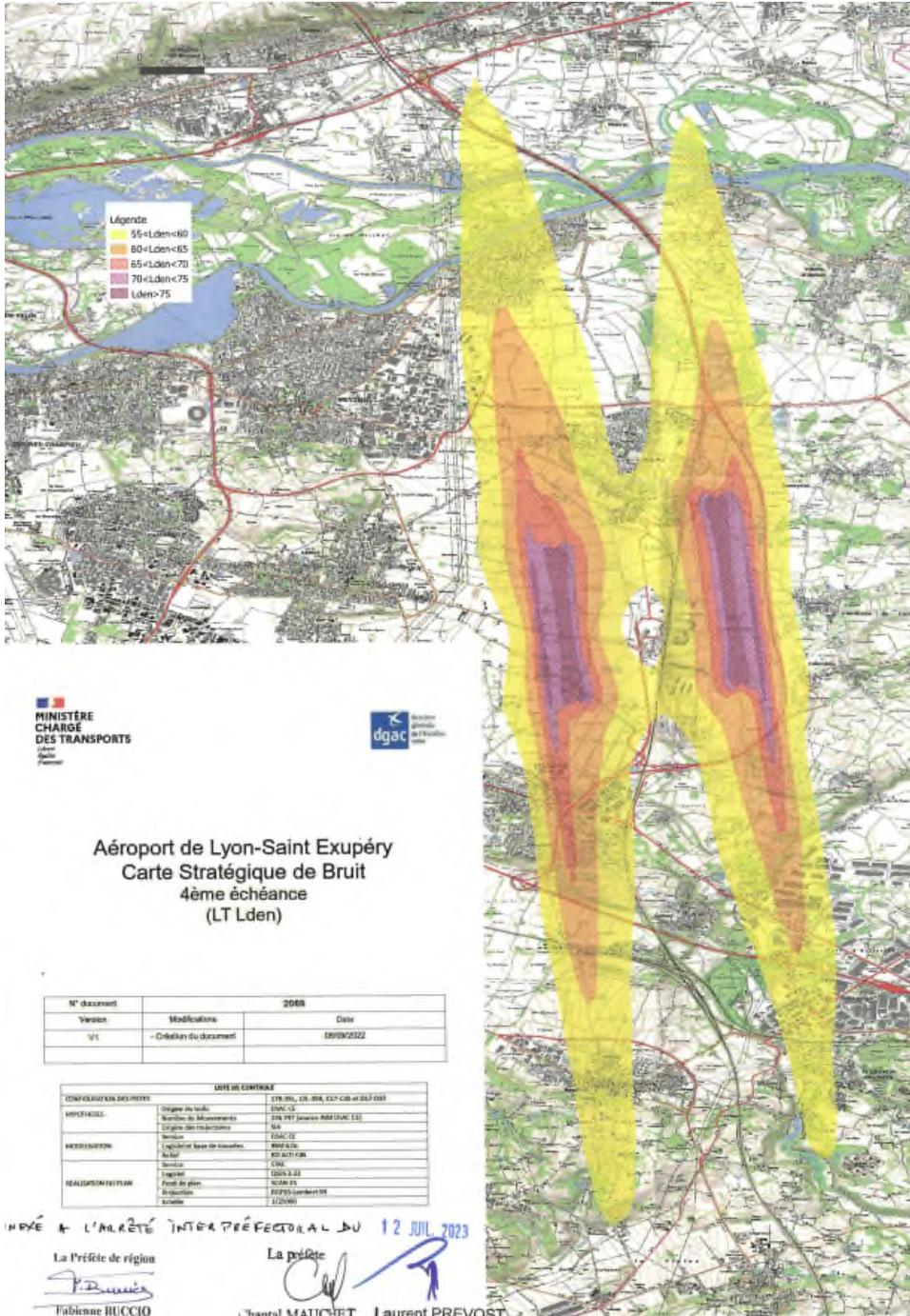
Seule une ICPE soumise à autorisation est recensée sur la commune :

Numéro d'établissement	Nom établissement	Adresse
6102152	CARRIER SCS	ROUTE DE THIL

Identification des ICPE_A sur la commune de Montluel (source : www.géorisques.gouv.fr)

4.2.2. Aéroport de Lyon

Les CBS de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry correspondant à la 4^{ème} échéance ont été lancées en 2022. Deux horizons ont été étudiés : court terme (CT) et long terme (LT). Dans les 2 cas, l'isophone limite 55dB, n'atteint pas la commune de Montluel.



Carte de bruit de 4^{ème} échéance, horizon long - aéroport de Lyon Saint-Exupéry (12/07/2022)

4.3. Les PPBE des autres gestionnaires

Les autres gestionnaires ont également réalisé leurs PPBE. Les résumés non techniques des gestionnaires suivants sont disponibles sur le site du département : APPR, ATMB, SNCF réseau.

<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>

5. Identification des zones à enjeux

Il existe 2 types de zones à enjeux dans un PPBE : les zones de fort bruit et les « zones calmes ». Elles sont présentées ci-après.

5.1. Zones de bruit potentielles

Le code de l'environnement et la loi bruit de 1992 fixent des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative. La valeur limite, de 68 dB(A) pour le Lden et 62 dB(A) pour le Ln, est mesurée à deux mètres en avant des façades (arrête du 5 mai 1995 – norme NF S 31-085 pour le bruit routier).

5.1.1. Zone 1

La seule zone à enjeux potentielle qui ressort des cartes se situe au niveau du cours de la Portelle, entre les 2 giratoires, tel que précisé ci-dessous. Il ressort que cette zone en dépassement impacte peu de bâtiments sensibles. L'enjeu est qualifié de modéré.



Zoom sur la zone à enjeux potentielle n°1

5.1.2. Zone 2

Les limites des cartes de bruit réalisées par les différents gestionnaires sont les suivantes :

- Cartes concernant uniquement le réseau routier et ferroviaire dépassant les trafics nécessaires pour être pris en compte pour la 4^{ème} échéance
- Pas de cartes de cumul demandé par la réglementation
- Cartes réalisées à une échelle macroscopique

Il peut donc exister localement des zones à enjeux qui ne ressortent pas des cartes de bruit.

Ces zones à enjeux potentielles seraient à confirmer avec une investigation plus fine autour de la RD1084 et de la voie ferrée, dont le bruit cumulé pourrait faire émerger un bruit pouvant impacter la santé des riverains les plus proches.



Zoom sur la zone à enjeux n°2 (zone en jaune)

5.2. Préserver les zones dites « calmes »

L'article L572-6 du Code de l'environnement définit les zones calmes comme « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

L'absence de qualification précise des zones « calmes » d'un point de vue réglementaire demande dès lors aux autorités responsables de se positionner dans leurs choix suivant les spécificités territoriales de chaque entité concernée. La définition d'une zone « calme » appartient donc à l'autorité compétente afin d'établir son propre référentiel, sur la base de critères acoustiques, appuyés d'arguments urbanistiques, patrimoniaux, paysagers ou d'usages des lieux.

Il peut s'agir de zones de ressourcement pour les habitants à vocation de calme, exposée ou non à la pollution sonore. Par exemple cela peut correspondre à des parcs, jardins, lacs, espaces de promenade ou encore cimetière.

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

Notons que le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) de 2020 fait ressortir un territoire favorisant et protégeant les espaces agricoles et naturels (cf. graphiques pages suivantes).

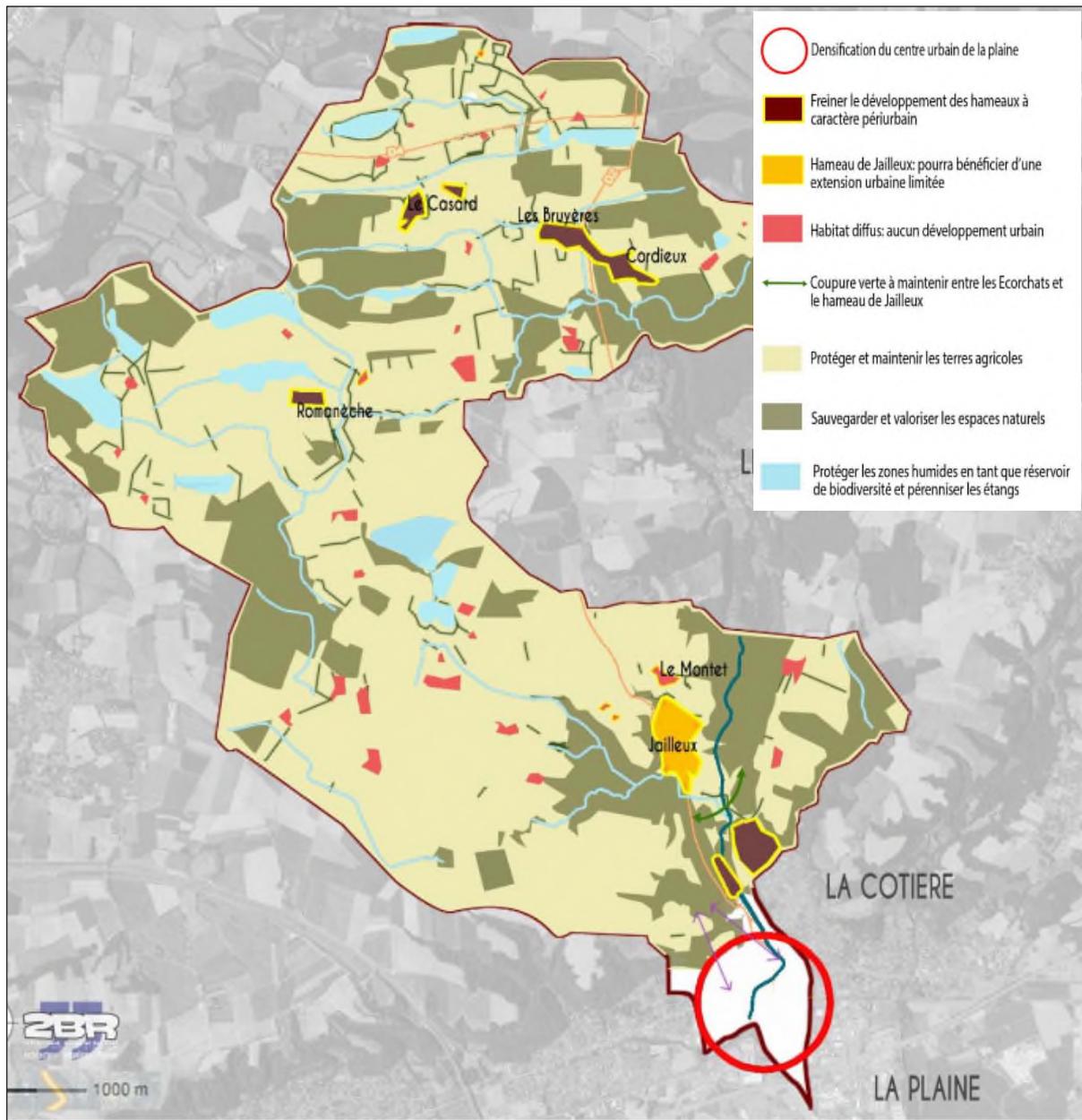


Schéma de principe de l'axe 1 – extrait du PADD 2020

On constate sur ce document un développement urbain maîtrisé et très localisé. A contrario, les surfaces agricoles et naturelles occupent une grande partie de la commune et sont déjà repérées comme des espaces à protéger et à valoriser.

Le document ci-dessous montre des zones Natura 2000 qui sont des secteurs protégés limitant les activités humaines. On visualise également un « secteur Côtière » indiqué également comme à préserver.

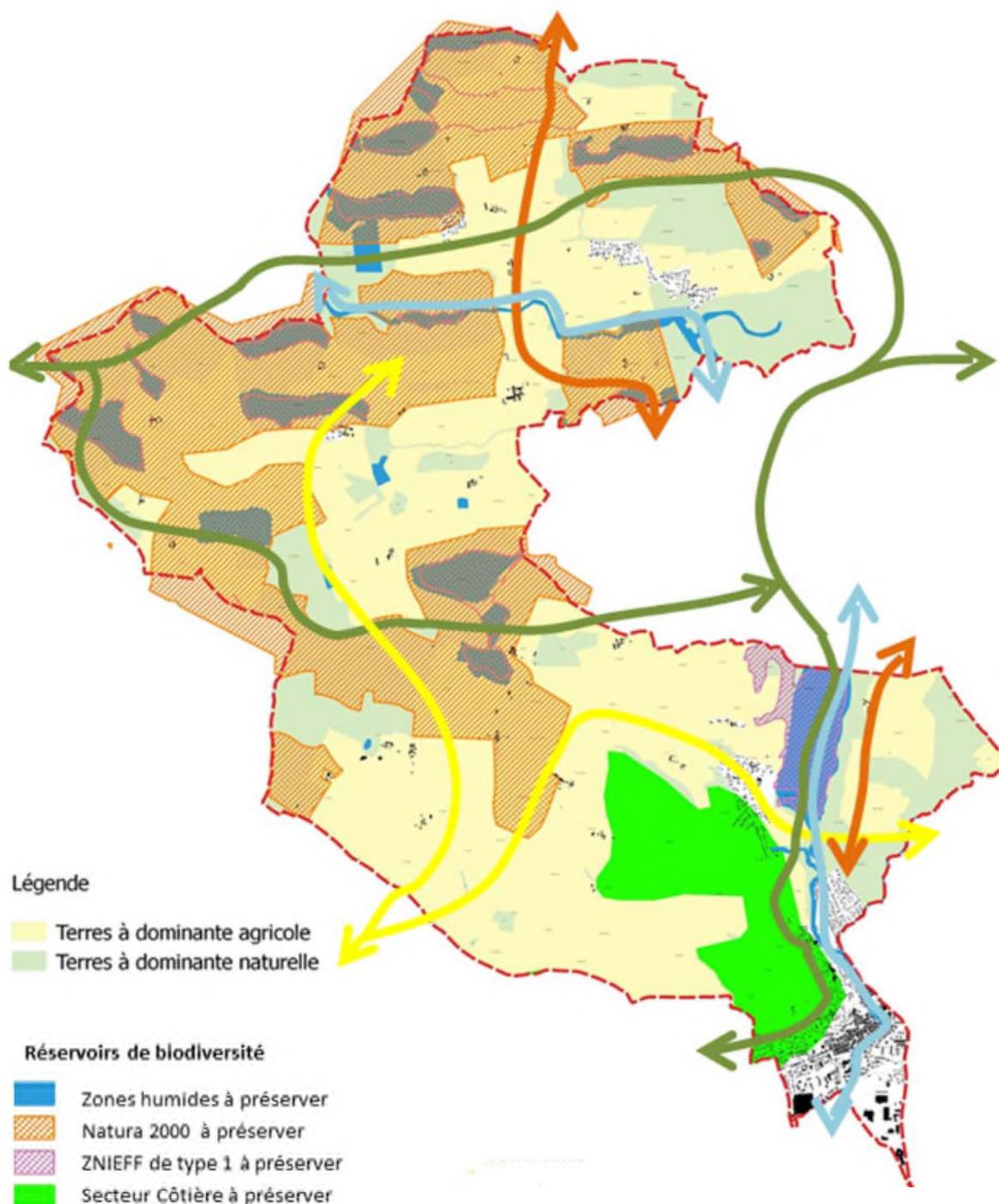


Schéma de principe de l'axe 5 – extrait du PADD 2020

6. Plan d'actions

La commune de Montluel œuvre pour l'amélioration du cadre de vie et garantir un service public correspondant aux attentes de la population. La politique de prévention des effets du bruit routier sur la commune vise plusieurs niveaux d'actions :

- Intégration des modes de déplacement autres que celui des véhicules classiques (véhicules légers, camions) tels que l'usage des vélos, le covoiturage, des transports en commun.
- Gestion, suivi et entretien de son réseau routier.
- Anticipation de la prise en compte des questions environnementales et, plus particulièrement l'environnement sonore, dans le respect de la réglementation pour l'implantation de voirie nouvelle ou de bâtiments neufs à proximité d'infrastructures routières.

La commune de Montluel fait partie du territoire de la 3CM qui met en place des actions visant à :

- Proposer des transports en commun (trains, cars, transports à la demande)
- Faciliter les déplacements à vélo (on retrouve ces informations sur l'application Géovélo). En gare de Montluel, la SNCF met à disposition 48 places de stationnements vélo. En gare, il existe également une station de réparation des vélos.
- Aider à l'achat d'un vélo électrique
- Encourager le covoiturage (différentes applications de Covoiturage)

Source : <https://www.3cm.fr/1>

6.1. Démarche générale pour limiter le bruit

Les actions de réduction du bruit suivent l'ordre de réflexion suivant :

- Actions amont
- Actions à l'émission du bruit (prévention)
- Actions sur la transmission du bruit
- Actions sur la réception du bruit

6.1.1. Logigramme des actions mises en place

Le graphique ci-dessous présente les principales actions mises en œuvre par la commune :



Principe générique d'actions à l'échelle de la commune de Montluel

6.1.2. Recensement des actions réalisées au cours des 10 dernières années

Les actions réalisées permettant de réduire le bruit sont indiquées ci-dessous :

Type d'action	Descriptif de l'action	Motif	Date de réalisation
Chaussée	Création d'un plateau surélevé et élargissement du trottoir Boulevard de la Sereine (RD1084)	Réduire la vitesse des véhicules et créer un mode doux le long de la chaussée	2022
Chaussée	Création de trois plateaux surélevés Faubourg de Lyon (RD1084)	Réduire la vitesse des véhicules	2023
Mode doux	Création d'une piste cyclable le long de la voie ferrée Chemin des Prés Seigneurs	Faciliter l'accès du parc d'entreprises en vélo depuis la gare	2021
Plantation d'arbres	Plantation d'une rangée d'arbres le long de la voie ferrée Boulevard de la Sereine	Masquer visuellement la voie ferrée	2022
Mode doux	Mise en place d'un Plan De Mobilité Simplifiée (PDMS) par l'intercommunalité en collaboration avec les communes	Anticiper les besoins en mobilité des usagers du territoire en développant les transports en commun et les modes doux (déplacement à vélo et/ou à pied)	2022

Notons que d'autres actions plus anciennes ont été mises en œuvre telles que les zones 30 et l'interdiction de circulation des poids-lourds dans la traversée de la commune (RD1084)

6.2. Actions programmées dans le cadre de ce PPBE

La Directive européenne 2002/49/CE prévoit plusieurs étapes : la réalisation de cartes stratégiques de bruit puis le diagnostic avec l'identification des zones à enjeux, et enfin les actions permettant de réduire les nuisances sonores dans ces secteurs identifiés.

Ce chapitre présente les actions qui seront menées au niveau de la commune seule ou de la collectivité 3CM.

Actions envisagées	Précision
Installation de dispositifs de régulation de la vitesse (chicane – feux tricolores intelligents)	
Développement du covoiturage	Création de parkings pour le covoiturage
Développement des Installations de Recharge des Véhicules Electriques (IRVE)	La mairie de Montluel met à disposition des bornes de recharge pour les véhicules électriques
Favoriser le développement des modes doux	Inciter les usagers à se déplacer en vélo ou à pied (action portée par 3CM)
Favoriser le développement des modes doux	Mise en place dans le PLU de la commune d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) intitulée « Les promenades de la Sereine »

Notons que la commune de Montluel est engagée dans un Plan de mobilité (nommé PDMS) dans le cadre de la communauté de communes de la Côtère (3CM).

Ce plan daté de février 2023 définit des actions dont certaines favorables à un mode de déplacement plus vertueux et moins bruyant. L'illustration suivante indique le sommaire de ce plan à titre indicatif.

Objet du PDMS et rappel des orientations

- *Objectifs et méthodologie de l'étude PdMS*
- *Rappel des chiffres clés du territoire*
- *Les flux d'échanges et les flux internes de la 3CM*
- *Les solutions existantes de transports collectifs*
- *Les grandes orientations*

Aménager l'espace public et partager la voirie pour faciliter les déplacements de tous

- *Action 1.1 – Apaiser la RD1084*
- *Action 1.2 – Créer un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé, aménageable à court et long terme*
- *Action 1.3 – Mettre en place une politique de stationnement vélo*
- *Action 1.4 – Aménager les centres-bourgs pour la marche à pied*
- *Action 1.5 – Poursuivre l'aménagement des pôles multimodaux avec un rayonnement à 360°*
- *Action 1.6 – Conforter les parkings de covoiturage*
- *Action 1.7 – Accompagner la transition vers les nouvelles motorisations*

Créer un bouquet d'offres et de services de mobilité active, partagée et inclusive

- *Action 2.1 – Optimiser et déployer le réseau « solutions transport 3CM »*
- *Action 2.2 – Mettre en place des services vélo*
- *Action 2.3 – Développer la pratique du covoiturage*
- *Action 2.4 – Développer des outils et des usages numériques au service de la mobilité*

Faire émerger une politique de mobilité en connexion avec les territoires limitrophes

- *Action 3.1 - Créer des transversales vélos pour desservir les territoires voisins et la métropole de Lyon*
- *Action 3.2 - Faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de TC*
- *Action 3.3 – Accompagner le développement de l'offre TC régionale*

Accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus durable

- *Action 4.1 - Faire connaître les services de mobilité*
- *Action 4.2 - Management de la mobilité des actifs*
- *Action 4.3 - Management de la mobilité des scolaires*
- *Action 4.4 - Faciliter la mobilité des publics fragiles*
- *Action 4.5 - Accompagner les nouvelles façons de travailler et de consommer*

Sommaire du PDMS de février 2023

7. Validation du PPBE

Une fois le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) validé par le conseil municipal, il sera mis à disposition du public pendant deux mois, conformément à la réglementation applicable. Cette étape permettra au public de prendre connaissance du document et d'émettre éventuellement des remarques.

Le document sera consultable sur le site internet de la commune de Montluel ainsi que sur place au niveau de la Mairie (format papier à l'accueil), il sera possible de consigner des remarques sur un registre spécialement ouvert à cet effet.

Après deux mois de mise à disposition, la commune prendra connaissance des remarques formulées par le public et retiendra les modifications à apporter au projet de PPBE.

Après validation, le PPBE sera transmis au préfet pour validation par les Instances Européennes selon les procédures imposées par la directive.

8. Conclusion

Le présent document constitue le PPBE de la commune de Montluel. Il fait état d'un diagnostic des cartes de bruit stratégiques réalisées par le CEREMA dans le cadre de la 4^{ème} échéance.

Le territoire de Montluel apparaît relativement préservé du bruit. Seule la pointe Sud du territoire est multi-exposé au bruit routier (RD1084) et ferroviaire (ligne Lyon-Ambérieu).

La partie Sud-est du territoire fait partie de la zone D de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry. Cette zone implique une obligation de respecter un certain niveau d'isolation des façades des nouvelles habitations.

Il n'y a pas d'enjeux bruit vis-à-vis des ICPE soumises à autorisation.

Il existe deux types de zones à enjeux sur le territoire :

- « Zones de fort bruit croisant des bâtiments sensibles. Seules 2 zones à enjeux potentielles vis-à-vis du bruit ont été relevées au Sud du territoire.
- « Zones calmes » ou zones à préserver du bruit. Quasiment tout le territoire se situe en zone agricole ou naturelle avec un PADD qui projette de continuer à protéger et valoriser ces espaces. C'est un des points forts du territoire qui va également dans le sens d'une préservation du bruit. De fait, il n'apparaît pas nécessaire de définir des zones spécifiques en « zones calmes »

La commune de Montluel continue à mettre en place des actions qui auront un impact positif vis-à-vis de l'environnement sonore, soit seule soit dans le cadre de la communauté de communes 3CM.