



# Plan de Prévention du Bruit en Environnement 3<sup>ème</sup> échéance

## Infrastructures routières de la commune de MARLY



Projet soumis à consultation du public

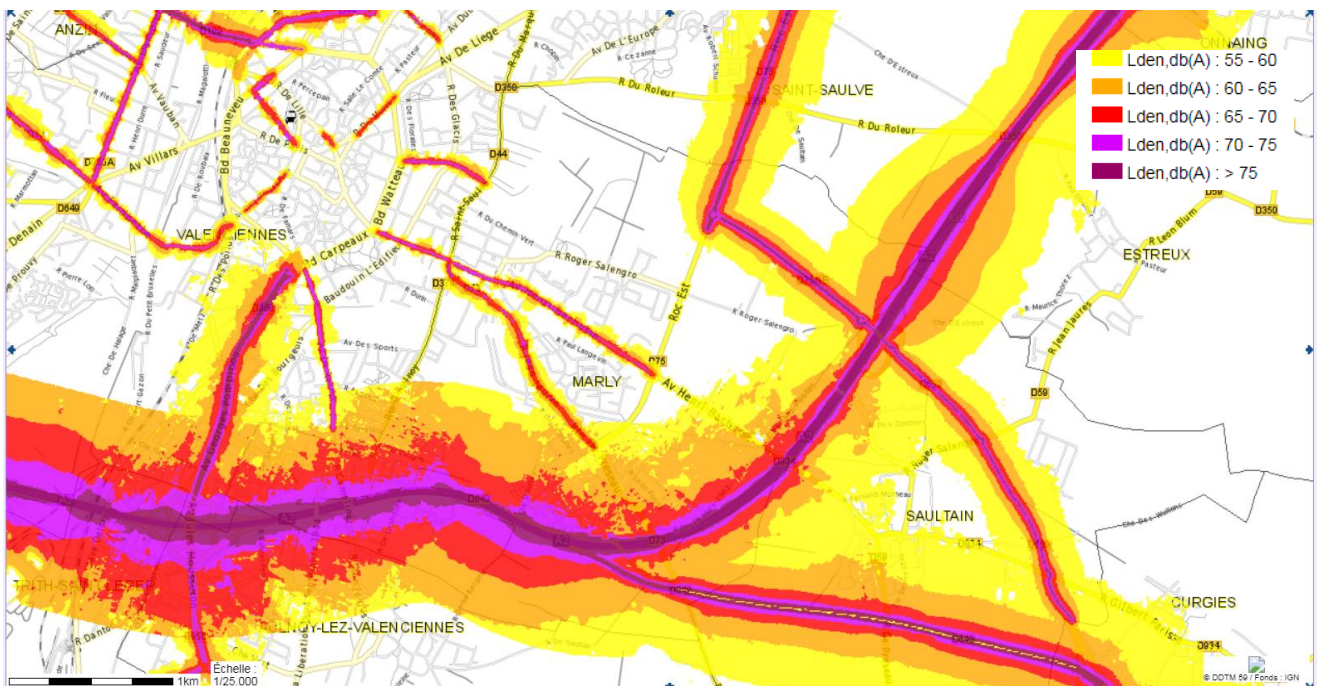
# SOMMAIRE du PPBE

<b>1. Le résumé non technique.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Quelques notions sur le bruit .....</b>	<b>6</b>
3.1 Le son .....	6
3.2 Le bruit .....	6
<b>4. Diagnostic.....</b>	<b>8</b>
<b>5. Les zones à enjeux identifiées par la commune .....</b>	<b>15</b>
5.1 Méthode .....	15
5.2 Résultats.....	15
5.3 Localisation des zones à enjeux.....	15
5.3.1 Localisation de la zone d'enjeu concernant les habitations .....	16
5.3.2 Localisation de la zone d'enjeu concernant l'établissement d'enseignement..	17
5.3.3 Localisation de la zone d'enjeu concernant l'établissement d'accueil médicalisé.....	18
<b>La carte suivante représente la consolidation des zones à enjeux destinées à être protégées de l'exposition du bruit dans l'environnement. ....</b>	<b>19</b>
<b>6. Les objectifs de réduction du bruit .....</b>	<b>20</b>
<b>7. Les zones de calme .....</b>	<b>22</b>
<b>8. Les mesures réalisées depuis 10 ans par la collectivité .....</b>	<b>23</b>
<b>9. Les mesures réalisées depuis 10 ans par les autres maîtres d'ouvrages ..</b>	<b>23</b>
<b>10. Les mesures envisagées sur les 5 ans relevant de la compétence de la collectivité .....</b>	<b>23</b>
<b>11. Les mesures envisagées sur les 5 ans par les autres maîtres d'ouvrage ..</b>	<b>25</b>
<b>12. Les mesures envisagées sur les 5 ans par la collectivité vis-à-vis des bruiteurs .....</b>	<b>25</b>
<b>13. Les financements.....</b>	<b>25</b>
<b>14. La justification des mesures .....</b>	<b>25</b>
<b>15. L'impact des mesures .....</b>	<b>25</b>
<b>16. La consultation du public.....</b>	<b>26</b>

# 1. Le résumé non technique

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des grandes infrastructures terrestres de la ville de Marly, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il a été établi sur la base des éléments diagnostiqués par la DDTM et notamment des cartographies arrêtées le 21 novembre 2018 (3<sup>e</sup> échéance).

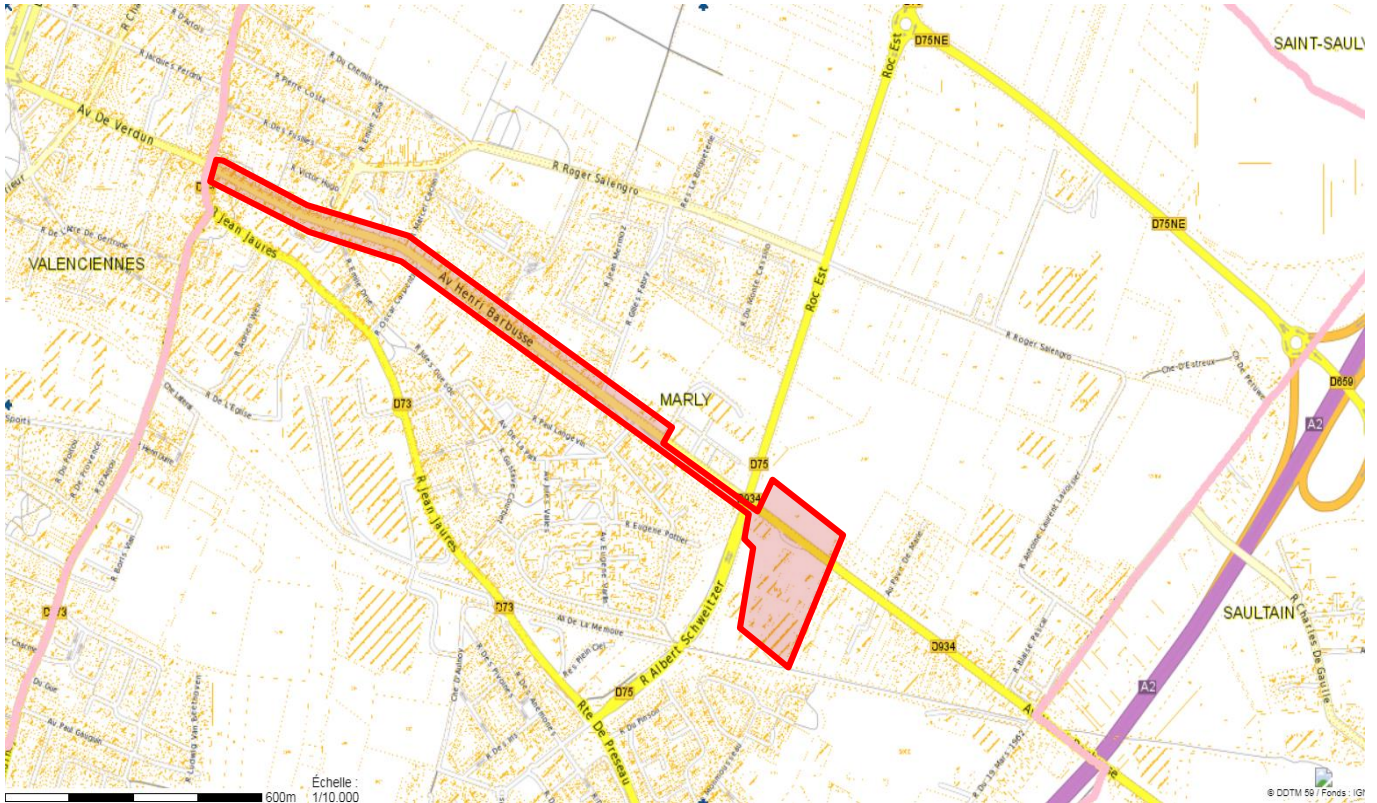
Cette carte ci-dessous représente les indicateurs acoustiques relatifs aux infrastructures routières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an (>8200 véhicules par jour). A l'échelle de la commune de Marly, le présent PPBE concerne uniquement la voie communale de l'**Avenue Henri Barbusse dont elle est gestionnaire**.



Pour établir ce PPBE, l'équipe projet, représenté par les services techniques et le service urbanisme de la commune de Marly avec la participation de la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole, a repris les résultats du diagnostic mené par la DDTM au niveau départemental. Cette étude a permis de disposer de plusieurs outils : cartes de bruit, plaintes émises par la population, politique routière du Département, mesures in situ et bilan des actions menées par le passé.

Des zones dites « à enjeux » ont été délimitées, au sein desquelles des bâtiments sensibles (habités ou lieux d'enseignement ou de santé) sont soumis à des niveaux sonores élevés, et dépassant les seuils réglementaires.

La carte ci-dessous représente les zones à enjeux définies à l'issue de l'examen des cartographies d'exposition au bruit.



Le traitement des zones prioritaires sera échelonné dans le temps en fonction de l'enveloppe budgétaire attribuée et de l'ampleur des actions à mener.

Pour information, la commune de Marly avec le concours d'autres maîtres d'ouvrages dont la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole (CAVM) a déjà mené ou projette de mener les actions suivantes après l'approbation du PPBE et sa consultation auprès du public :

- **Travaux d'aménagement et de remise en état totale de la voirie (enrobé, assainissement, enfouissement des réseaux) avec intégration d'un enrobé phonique réduisant l'impact sonore. Cette mesure sera complétée par des aménagements judicieux de réduction de vitesse. Réfection envisagée depuis la place de l'Hôtel de Ville jusqu'à l'entrée de Valenciennes.**
- **Publication d'un arrêté municipal pour lutter contre le bruit de voisinage et pour limiter les impacts sonores lors des chantiers sur la commune de Marly**
- **Sensibiliser le personnel des Services Techniques Communaux et communiquer sur les bonnes actions favorables à une limite des impacts sonores associés à leurs activités**



- **Report des éventuelles révisions du classement sonore des voies dans le document d'urbanisme de la commune (PLU de la Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole)**
- **Mention spéciale dans les certificats d'urbanisme et les arrêtés de permis de construire délivrés par la commune sur les parcelles situées à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit arrêté par le Préfet en application de l'article L571-10 du code de l'environnement.**
- **Mise en place d'une organisation pour l'élaboration du PPBE des infrastructures routières de la ville avec le concours de la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole (CAVM)**

## **2. Le contexte à la base de l'établissement 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 nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

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

La commune de MARLY fait partie de l'agglomération de VALENCIENNES METROPOLE mais demeure gestionnaire des infrastructures routières dont elle est délégataire. C'est le cas de l'avenue Henri Barbusse. C'est pourquoi, l'élaboration et l'approbation de ce PPBE relèvent donc de l'autorité du maire de Marly.

Sur la base des cartographies des Grandes Infrastructures de Transport Terrestres (voirie dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules) établies par le Préfet (approuvées le 28/11/18), la commune de Marly est concernée par l'établissement et l'approbation du PPBE communal sur l'avenue Henri Barbusse en tant que gestionnaire de cette dernière. Le PPBE s'inscrit dans la continuité de ces cartes de bruit.

Il consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit jugés excessifs et à préserver d'éventuelles zones de calme. Il est établi pour une durée maximale de 5 ans.

La commune de MARLY a élaboré son PPBE au cours des années 2019 et 2020.

La construction du PPBE a été menée à travers une série d'ateliers. Elle s'est déroulée en 3 étapes :

- Diagnostic du territoire communal et évaluation des enjeux en matière de réduction du bruit et de préservation des zones de calme,
- Recensement des actions mises en oeuvre sur les 10 dernières années et des actions prévues sur la durée du PPBE,
- Rédaction du PPBE communal.

Le présent PPBE a pour objectif d'optimiser sur le plan stratégique, technique et économique les actions à engager pour améliorer les situations dégradées et préserver la qualité sonore de secteurs qui le justifient. Il précise également, pour information, l'ensemble des actions décidées par les différents gestionnaires des GITT présents sur le territoire communal.

### 3. Quelques notions sur le bruit

#### 3.1 Le son

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

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

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

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

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

#### 3.2 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 considéré comme désagréable ou gênante (notions que l'on aborde au moyen des sciences humaines - psychologie, sociologie) »

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

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

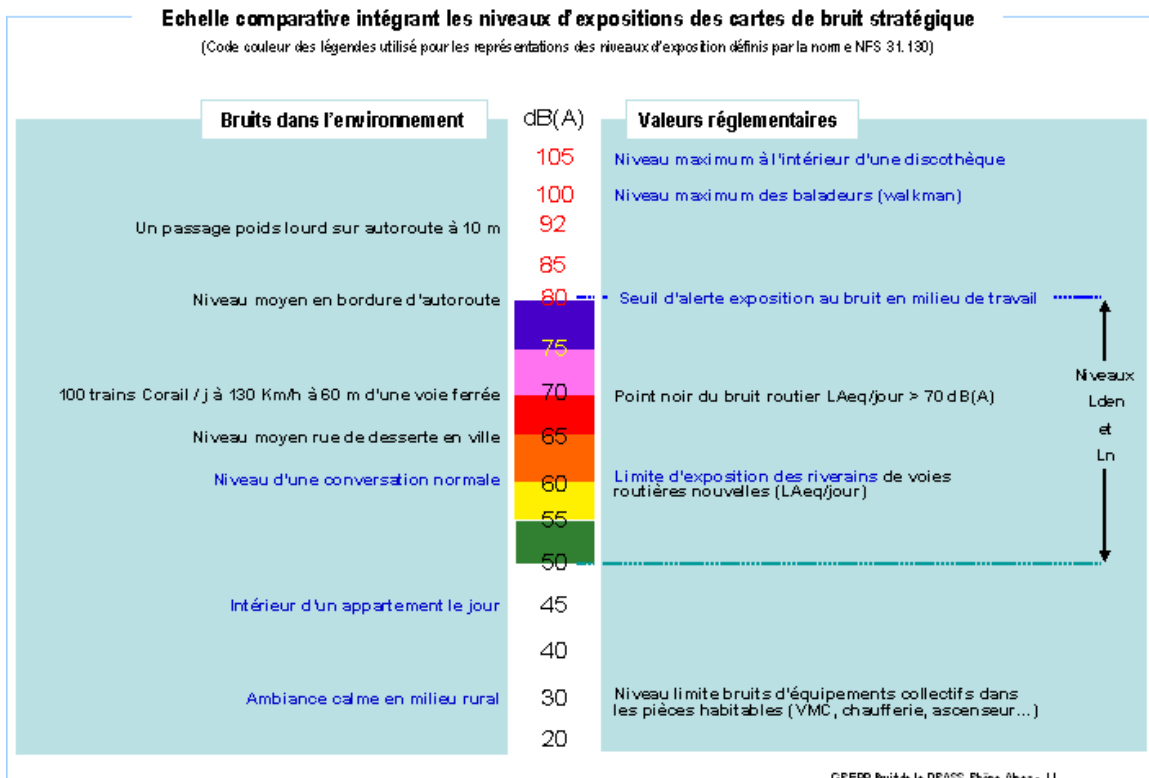
Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

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

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

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

<b>Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement...</b>		
<b>Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par</b>	<b>c'est augmenter le niveau sonore de</b>	<b>c'est faire varier l'impression sonore</b>
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



## 4. Diagnostic

Pour rappel, les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union européenne Lden (pour les 24 heures) et Ln (pour la nuit), pour plus de détail se référer au chapitre 5 partie « Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français ». Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

Les cartographies des GITT du département sont consultables sur le site internet [nord.gouv.fr](http://nord.gouv.fr)

L'analyse des cartes de bruit et la perception générale que nous avons du territoire communal, nous permettent d'identifier les sources de bruit marquantes à travers les routes dont le trafic annuel dépasse les 3 millions de véhicules soit l'équivalent d'un trafic journalier de 8200 véhicules.

Ainsi, concernant le PPBE des infrastructures routières de la ville de Marly et sa mise en œuvre, la source d'origine routière d'exposition au bruit est unique et concerne l'**avenue Henri BARBUSSE** d'une longueur de 1482 mètres. Cette avenue débute au carrefour Romainville à la sortie de Valenciennes.

La population habitant ou travaillant au niveau de cette avenue est estimée à environ 750 personnes.

Il s'agit d'une infrastructure routière occupée en grande partie par des zones pavillonnaires individuelles, du logement collectif et des zones d'activités.





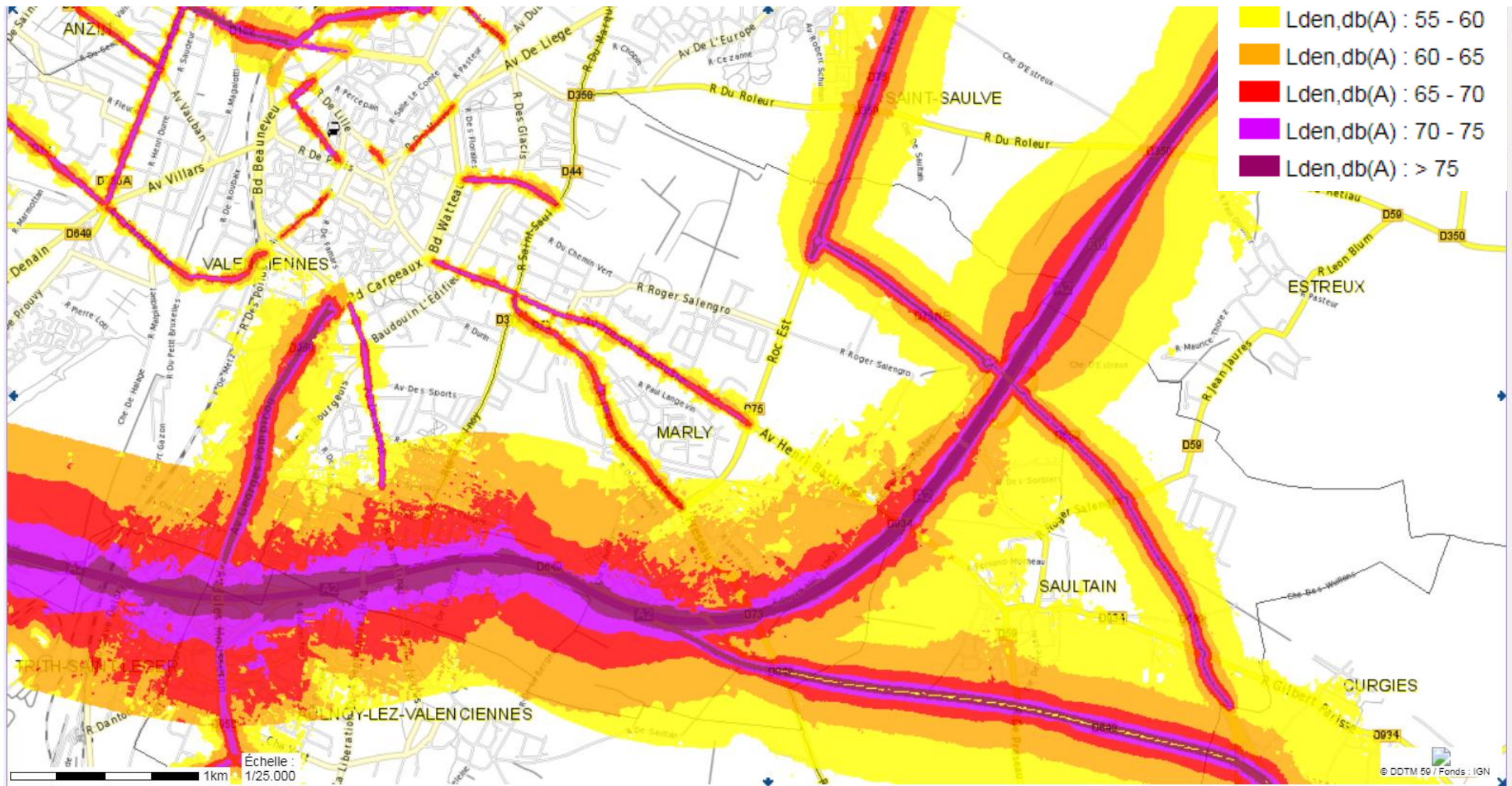
### ***Tracé de l'avenue Henri Barbusse au sein de la commune de Marly***

D'autres infrastructures routières présentes au sein de la commune sont également des sources de bruit dans l'environnement mais doivent être traitées à travers le PPBE de l'État pour ce qui concerne l'A2 et le PPBE du Conseil Départemental 59 pour les RD (73, 75 et 649)

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

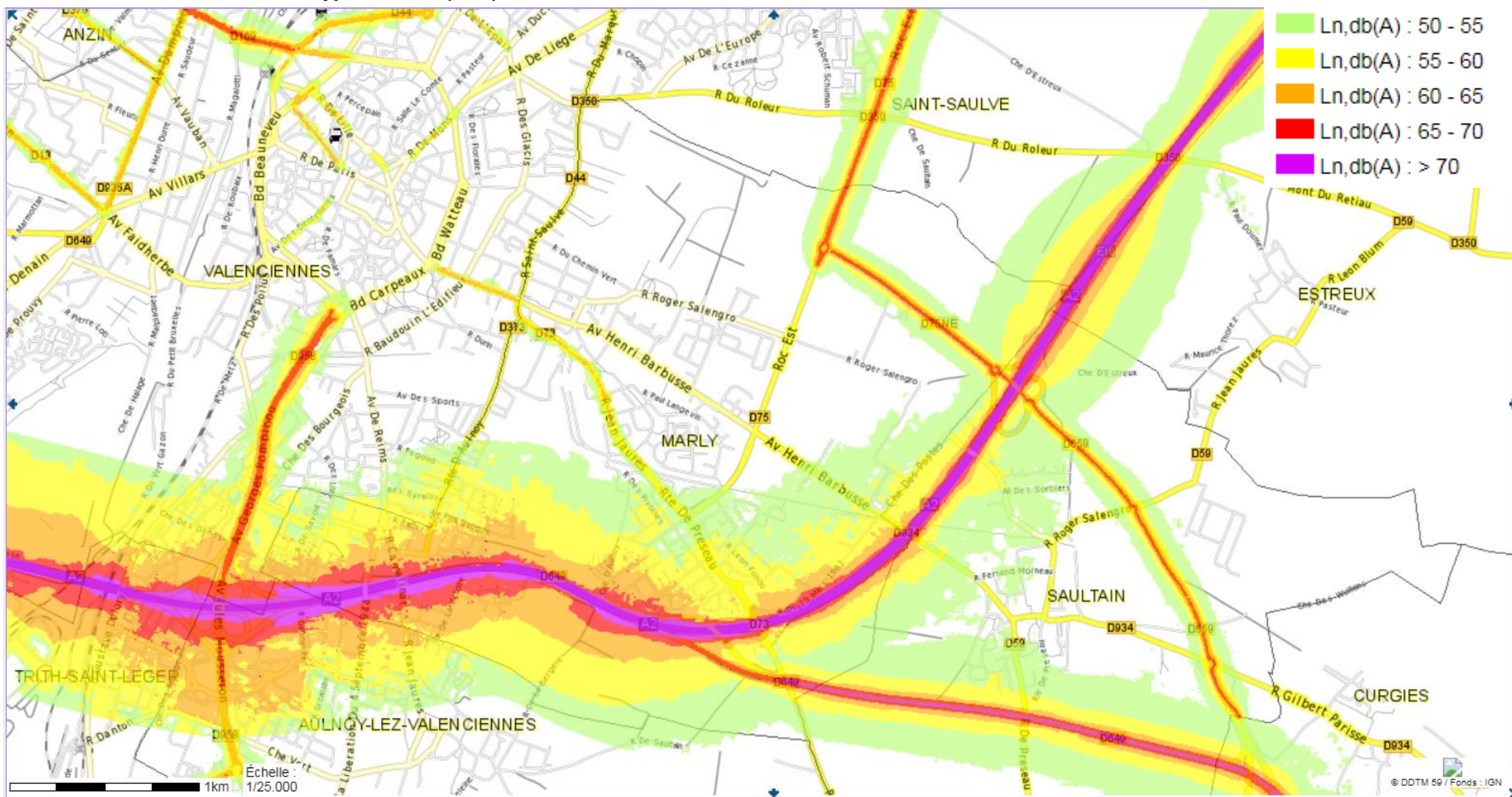
Les extraits des cartographies de bruit par type (A et C) sont présentés ci-dessous.

Extrait de la carte de type A en Lden (Jour-Soirée-Nuit)

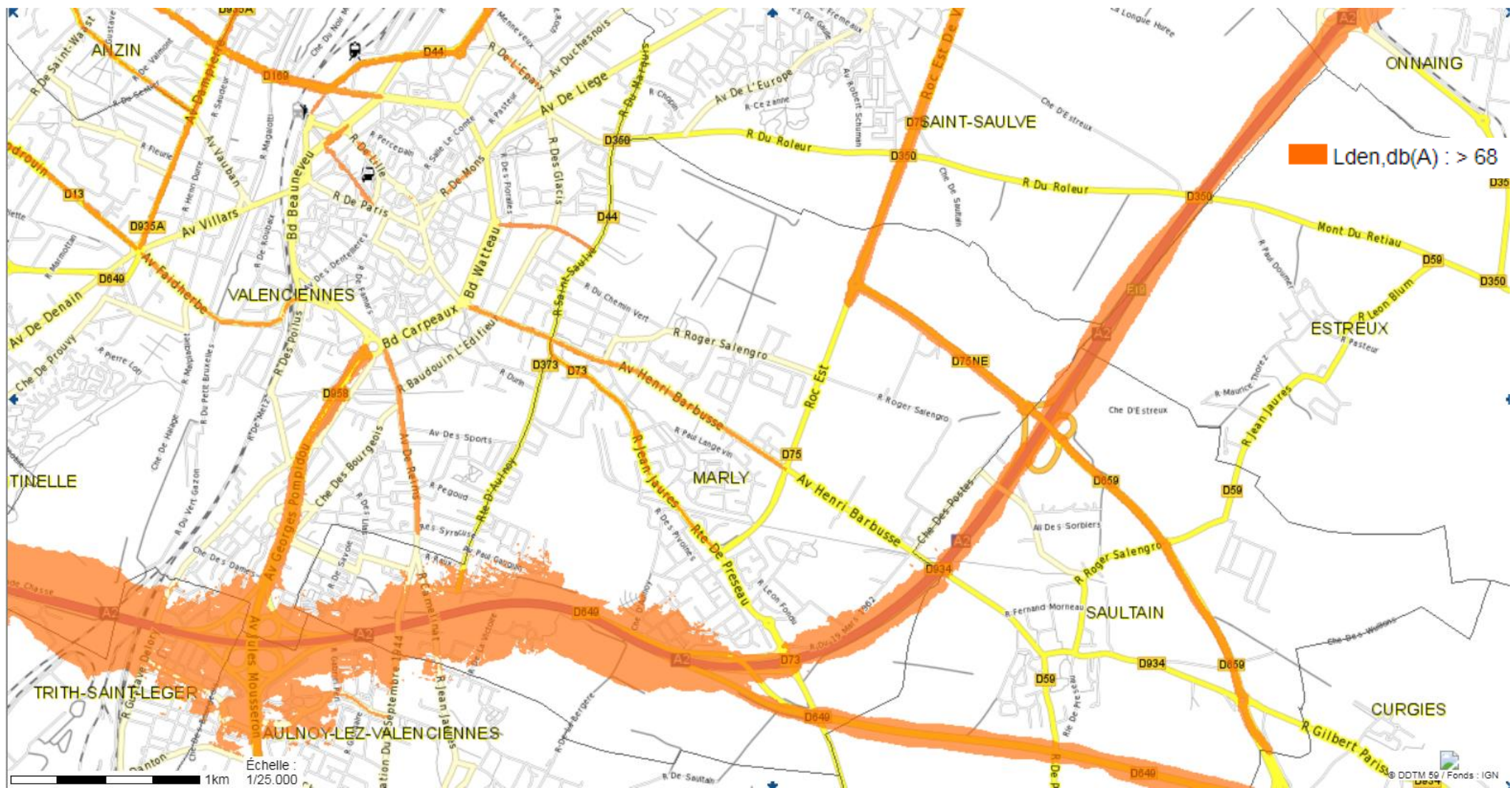




Extrait de la carte de type A en Ln (Nuit)







Extrait de la carte de type C en Lden (Jour-Soirée-Nuit)







**Tableau 1 : Répartition de la population exposée au bruit selon Lden et Ln en dB(A)**

Av Henri Barbusse

Lden en dB(A)	Population		Ln en dB(A)	Population	
	Nombre de personnes			Nombre de personnes	
[55 - 60 dB(A)[	202		[50 - 55 dB(A)[	172	
[60 - 65 dB(A)[	187		[55 - 60 dB(A)[	477	
[65 - 70 dB(A)[	679		[60 - 65 dB(A)[	339	
[70 - 75 dB(A)[	170		[65 - 70 dB(A)[	47	
[75 dB(A) et plus[	0		[70 dB(A) et plus[	0	
> 68 dB(A)	672		> 62 dB(A)	170	

**Tableau 2 : Superficie communale exposée au bruit selon Lden en dB(A)**

Marly-Av Henri Barbusse

V0063

Superficie	
Lden en dB(A)	Superficie Km <sup>2</sup>
> 55 dB(A)	0,1262
> 65 dB(A)	0,0319
> 75 dB(A)	0,0000

**Tableau 3 : Nombre d'établissement d'enseignement exposés au bruit dans l'environnement**

Av Henri Barbusse

Lden en dB(A)	Enseignement		Ln en dB(A)	Enseignement	
	Nombre d'établissements			Nombre d'établissements	
[55 - 60 dB(A)[	0		[50 - 55 dB(A)[	0	
[60 - 65 dB(A)[	0		[55 - 60 dB(A)[	1	
[65 - 70 dB(A)[	1		[60 - 65 dB(A)[	0	
[70 - 75 dB(A)[	0		[65 - 70 dB(A)[	0	
[75 dB(A) et plus[	0		[70 dB(A) et plus[	0	
> 68 dB(A)	0		> 62 dB(A)	0	

**Tableau 4 : Nombre d'établissement de Soins & Santé exposés au bruit dans l'environnement <sup>(1)</sup>**

Av Henri Barbusse

Lden en dB(A)	Soins & Santé		Ln en dB(A)	Soins & Santé	
	Nombre d'établissements			Nombre d'établissements	
[55 - 60 dB(A)[	0		[50 - 55 dB(A)[	0	
[60 - 65 dB(A)[	0		[55 - 60 dB(A)[	0	
[65 - 70 dB(A)[	0		[60 - 65 dB(A)[	0	
[70 - 75 dB(A)[	0		[65 - 70 dB(A)[	0	
[75 dB(A) et plus[	0		[70 dB(A) et plus[	0	
> 68 dB(A)	0		> 62 dB(A)	0	

(1)

Lors de l'établissement des cartographies GITT réalisées par le Préfet pour la 3<sup>ème</sup> échéance en 2018, aucun établissement de Soins & Santé n'avait été repéré. Depuis le début d'année 2017, la ville de Marly a vu l'ouverture d'un foyer d'accueil médicalisé pour des personnes

adultes autistes. Même si cet établissement a été construit en 2017 et respecte donc les normes d'isolation acoustique (classé en niveau 3 par le classement sonore des voiries routières approuvé le 26/02/2016), il sera pris en compte dans le cadre de ce PPBE et sera considéré comme établissement sensible potentiellement exposée au bruit dans l'environnement et donc comme zone à enjeux.

## 5. Les zones à enjeux identifiées par la commune

### 5.1 Méthode

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

Les bâtiments dits « sensibles » (bâtiments d'habitation, à usage de santé ou d'enseignement) situés dans les zones délimitées par les isophones Lden 68 dB(A) et Ln 62 dB(A) issues des cartes stratégiques du bruit ont été recensés.

Ces premières recherches ont eu pour objectif de déterminer plus finement les bâtiments potentiellement à traiter. Cependant, des analyses complémentaires seront à mener afin de vérifier les éléments d'exposition au bruit et antériorité avant de planifier la mise en place de mesures adaptées.

Les bâtiments ont été ensuite regroupés dans des secteurs dits zones à enjeux, car comprenant des bâtiments potentiellement à traiter.

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

### 5.2 Résultats

Les résultats de cette étude montrent que ces zones à enjeux sont :

- 1) Les habitations accolées à l'Avenue Henri Barbusse sur la portion concernée par des dépassements de valeurs limite Lden et Ln (672 personnes en Lden et 170 personnes en Ln)
- 2) Le Foyer d'Accueil Médicalisé et le Foyer d'Accueil Spécialisé de MARLY, situé au 315 Avenue Henri BARBUSSE, avec une capacité d'accueil de 60 chambres individuelles.
- 3) Le lycée professionnel François MANSARD, avec un effectif actuel de 383 élèves.

### 5.3 Localisation des zones à enjeux

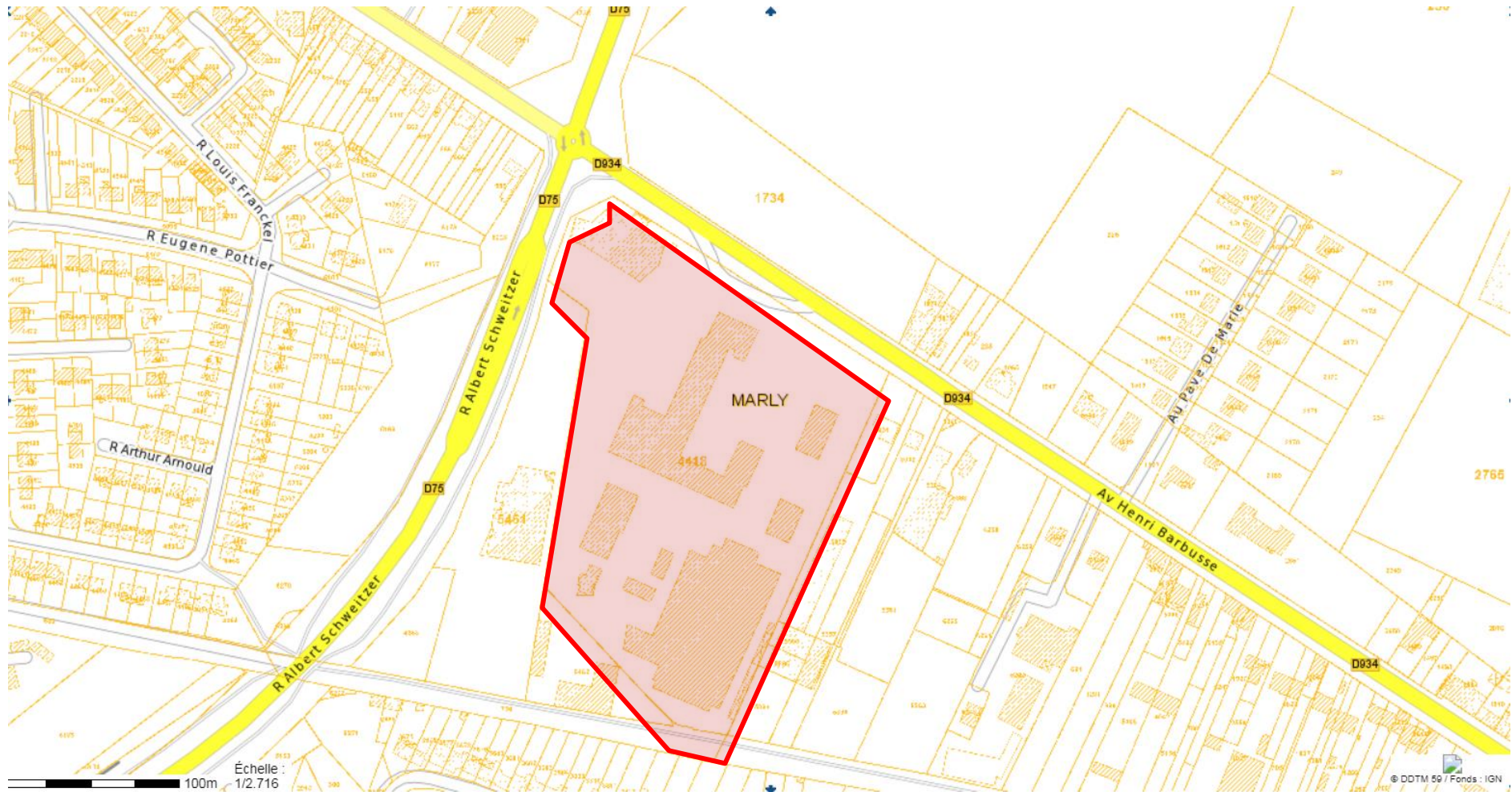
Les cartes ci-dessous présentent les localisations des zones à enjeux et leur délimitation

### 5.3.1 Localisation de la zone d'enjeux concernant les habitations



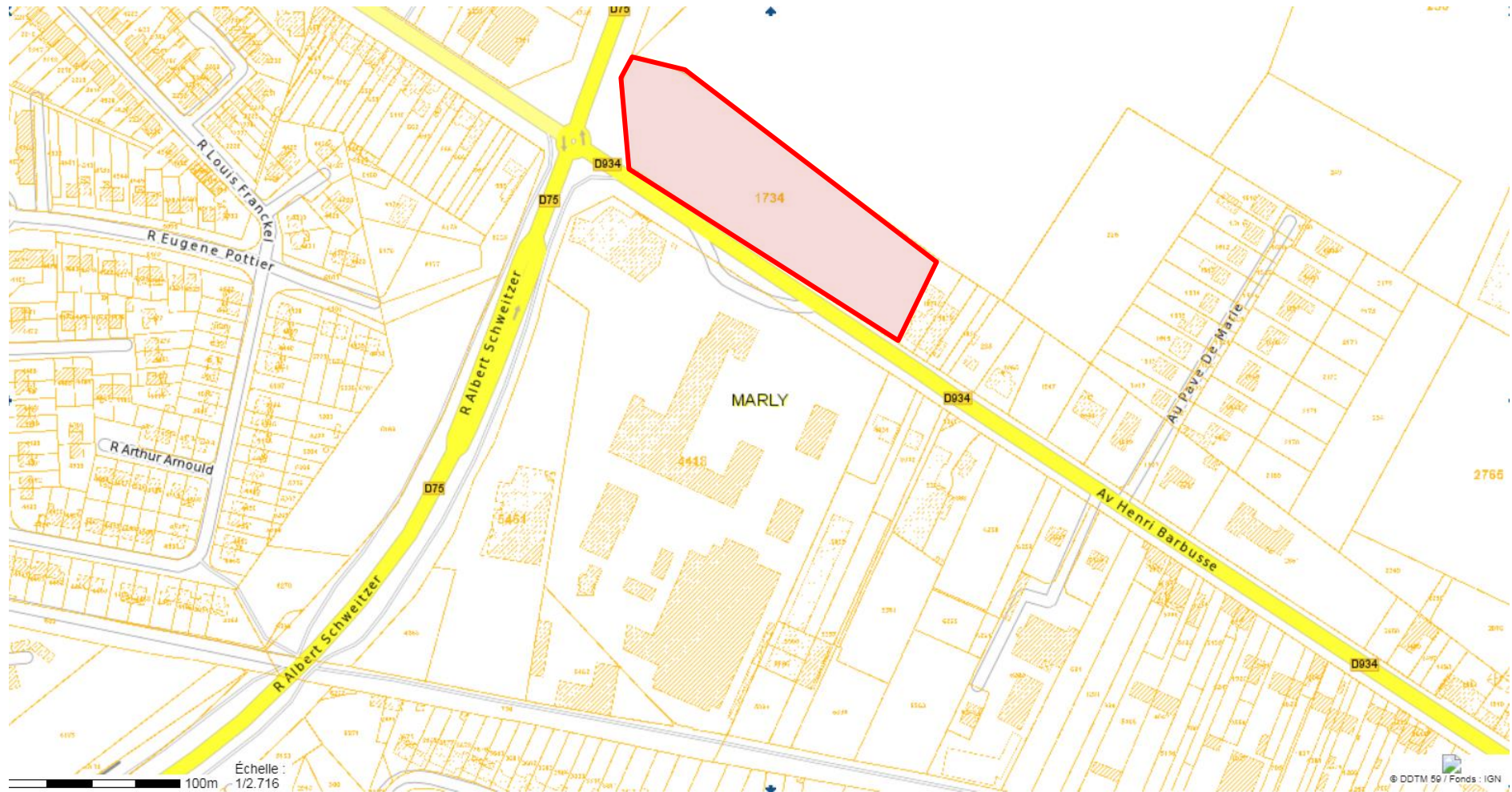


### 5.3.2 Localisation de la zone d'enjeux concernant l'établissement d'enseignement



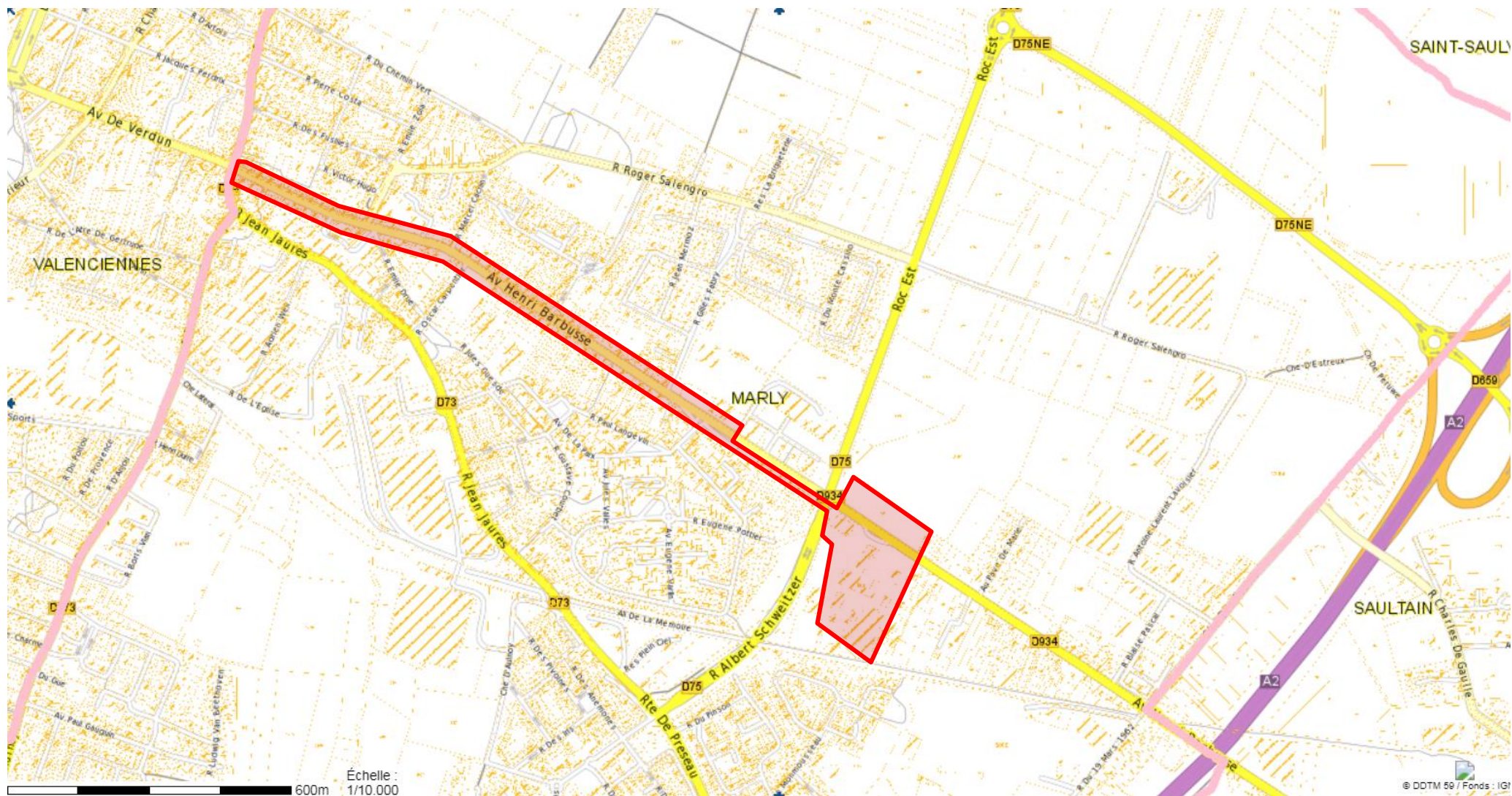


### 5.3.3 Localisation de la zone d'enjeux concernant l'établissement d'accueil médicalisé





La carte suivante représente la consolidation des zones à enjeux destinées à être protégées de l'exposition du bruit dans l'environnement.



## 6. Les objectifs de réduction du bruit

### Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français :

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

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

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

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

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

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

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
$L_{den}$	55	68	73	71
$L_n$	-	62	65	60

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

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

Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique nationale de résorption des points noirs du bruit. Un point noir du bruit est un bâtiment sensible au bruit qui subit une gêne dépassant les valeurs limites et qui répond aux conditions d'antériorité.

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

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

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

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

Objectifs isolement acoustique D <sub>nT,A,tr</sub> en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	L <sub>Aeq</sub> (6h-22h) - 40	I <sub>f</sub> (6h-22h) - 40	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	L <sub>Aeq</sub> (6h-18h) - 40	I <sub>f</sub> (22h-6h) - 35	
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	L <sub>Aeq</sub> (18h-22h) - 40	-	
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	L <sub>Aeq</sub> (22h-6h) - 35	-	
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	30	30	

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;

- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :

1° publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure

2° mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme



(Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables

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

4° mise en service de l'infrastructure

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

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

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

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

**L'établissement d'enseignement de la commune de Marly et le foyer d'accueil médicalisé ne sont pas exposés au bruit au-delà des valeurs limites Lden > 68 dB(A) et Ln > 62 dB(A). Ils demeurent néanmoins des zones à enjeux forts et à protéger.**

## 7. Les zones de calme

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

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

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

Du point de vue qualitatif, des critères comme l'usage des lieux (repos, détente, activités sportives, équipement, ...), leur perception (ce que l'on voit, ce que l'on ressent, ...), leur valeur paysagère et naturelle (végétalisation, ...), la qualité des sons présents (rythme, distinction, ...) et des critères plus divers comme leur domanialité (public ou privé), leur proximité, leur accessibilité, leur propreté ou encore leur sécurité peuvent être pris en considération par l'autorité compétente.

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

## **8. Les mesures réalisées depuis 10 ans par la collectivité**

Des efforts entrepris par la commune pour réduire les nuisances occasionnées par les sources de bruit affectant le territoire communal ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement réalisées ou arrêtées au cours des dix dernières années.

- Réalisation d'une zone 30 limitant la vitesse des camions transportant des matières dangereuses à l'entrée de l'avenue Henri Barbusse (carrefour Romainville) ;
- Création d'un carrefour giratoire avec la Rocade Est ;
- Travaux d'aménagement sécuritaire intersection avenue Henri Barbusse et rue Gilles Fabry (Mise en place de « Cédez le passage ») ;
- Création d'un carrefour à feux de signalisation au niveau du croisement de l'Alsacienne (Avenue Henri Barbusse – rue du 19 mars 1962 – Chemin des postes) ;
- Création d'un boulevard reliant l'avenue Jean-Jaurès et la route d'Aulnoy ;
- Acquisition de véhicules électriques pour les activités des Services Techniques.

## **9. Les mesures réalisées depuis 10 ans par les autres maîtres d'ouvrages**

- Création d'un boulevard urbain entre le début de l'avenue Jean Jaurès jusqu'à la route du Hainaut à proximité du Stade du Hainaut. La fin de projet a eu lieu en juin 2020. Cet axe de 1,2 km permet de désengorger l'axe de l'avenue Henri Barbusse.
- Réfection de la couche de roulement de la RD934 incluant l'avenue Henri Barbusse depuis l'insertion avec la RD 59 de Saultain jusqu'au numéro 323 à Marly (Travaux financés par le Département pour une enveloppe totale de 350 000 € HT).

## **10. Les mesures envisagées sur les 5 ans relevant de la compétence de la collectivité**

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

Les champs de compétence de la commune en matière de lutte contre le bruit portent principalement sur :

- L'aménagement et l'urbanisme (PLUi, SCOT, carte communale, ...).
- La création, l'aménagement et la requalification des voies communales.
- La sensibilisation, l'éducation et la communication.
- La création, l'aménagement et la rénovation de bâtiments communaux.
- La réalisation d'étude acoustique et le suivi acoustique de l'environnement sonore.



- Le soutien à des programmes de lutte contre le bruit, en initiant des partenariats ou en cofinçant certaines actions.
- La politique de déplacements (PDU, ...)
- La collecte des déchets
- La salubrité publique

Le Maire dispose également de la compétence « lutte contre les bruits de voisinage », mais ce domaine n'étant pas couvert par la directive européenne, le présent PPBE ne contient pas d'action concrète pour lutter contre ces désordres. Mais un arrêté municipal pour lutter contre le bruit de voisinage sera étudié pour protéger les zones à enjeux notamment concernant les secteurs d'habitations de l'avenue Henri Barbusse et la rue Jean-Jaurès. Les poids lourds sortant de l'autoroute pourront donc éviter ces axes et limiter ainsi leur impact sonore.

De telles actions sont par ailleurs délicates à mener, car elles nécessitent un travail d'écoute des protagonistes, d'objectivation de la gêne et la recherche d'un équilibre entre l'acceptation des bruits incontournables de la vie sociale et économique et le désir légitime de vivre au calme pour la population.

La municipalité envisage également de consulter les gestionnaires des sources de bruit présentant un enjeu sur le territoire communal pour connaître leurs propositions.

#### **Actions prioritaires à mener après approbation du PPBE:**

- **Travaux d'aménagement et de remise en état totale de la voirie (enrobé, assainissement, enfouissement des réseaux) avec intégration d'un enrobé phonique réduisant l'impact sonore. Cette mesure sera complétée par des aménagements judicieux de réduction de vitesse. Réfection envisagée depuis la place de l'Hôtel de Ville jusqu'à l'entrée de Valenciennes.**
- **Publication d'un arrêté municipal pour lutter contre le bruit de voisinage et pour limiter les impacts sonores lors des chantiers sur la commune de Marly**
- **Sensibiliser le personnel des Services Techniques Communaux et communiquer sur les bonnes actions favorables à une limite des impacts sonores associés à leurs activités**
- **Mention spéciale dans les certificats d'urbanisme et les arrêtés de permis de construire délivrés par la commune sur les parcelles situées à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit arrêté par le Préfet en application de l'article L571-10 du code de l'environnement.**
- **Mise en place d'une organisation pour l'élaboration du PPBE des infrastructures routières de la ville avec le concours de la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole (CAVM)**

## **11. Les mesures envisagées sur les 5 ans par les autres maîtres d'ouvrage**

- Report des éventuelles révisions du classement sonore des voies dans le document d'urbanisme de la commune (PLU de la Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole)

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

*Aucune mesure prévue à ce jour.*

## **13. Les financements**

Les actions sont financées par leurs commanditaires.

Les actions relevant de la commune seront financées directement par la commune de Marly. En ce qui concerne les travaux d'aménagement de l'Avenue Henri Barbusse, la prise en charge financière sera assumée par la Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole (CAVM).

Les coûts sont très variables selon les actions envisagées et pour certaines d'entre elles (relevant notamment des champs de compétence de la commune comme la planification, l'urbanisme, la sensibilisation ou encore la communication), ils sont difficiles à chiffrer.

Pour les actions relevant du champ des aménagements, 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.

## **14. La justification des mesures**

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

## **15. L'impact des mesures**

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

Il en va de même de certains projets d'aménagement 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.

## **16. La consultation du public**

La consultation de la population relative au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Ville de Marly - réalisé en application de la Directive Européenne CE2002/49/CE - s'est tenue du 12 avril au 11 juin 2021.

En l'absence de remarques de la population, il a été proposé au Conseil Municipal d'approuver le PPBE.

Après délibération au Conseil Municipal du 29 septembre 2021, le PPBE a été adopté.