



PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) DES ROUTES DEPARTEMENTALES

Département de la LOZERE

XX

4ème échéance

1. Le résumé non technique

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est un document rendu obligatoire par la directive européenne 2002/49/CE pour les gestionnaires d'infrastructures et plus particulièrement s'agissant du réseau routier pour lequel le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit un taux journalier moyen de 8200 véhicules.

Le Département de la Lozère est concerné pour les routes départementales suivantes :

- la route départementale RD42 dans l'agglomération de Mende, depuis le carrefour avec la route nationale RN88 (PR 14+480 - carrefour giratoire dit « de la Bête ») jusqu'au carrefour avec la route départementale RD50 (PR 20+240 - carrefour giratoire « Georges Pompidou ») soit environ 2,6 km.

- la route départementale RD809 dans l'agglomération de Marvejols, depuis le carrefour avec la route nationale RD900 (PR 43+929 - carrefour giratoire dit « de Cockermouth ») jusqu'au carrefour avec la route départementale RD808 (PR 45+912 - carrefour au lieu-dit « Pont Pessil ») soit environ 2,6 km.

Les cartes stratégiques de bruit établies par le Centre d'Étude et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA), en application de l'article L.572-4 du Code de l'environnement, permettent d'identifier les voiries dont le niveau sonore dépasse les valeurs limites réglementaires.

Ces cartes, réalisées selon la méthode harmonisée pour tous les États membres de l'union Européenne (méthode CNOSSOS – EU), ont été adoptées par arrêté préfectoral en date du 30 mars 2023 portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules dans le département de la Lozère (4ème échéance).

Ainsi, le Département envisage, dans le cadre des travaux à réaliser au niveau des sections concernées, de conduire une réflexion visant à prendre en compte les ambiances sonores effectives sur les secteurs à enjeu, en vue de déterminer les mesures les plus appropriées dans la limite de ses compétences propres.

Le PPBE recense les actions des dernières années et présente celles prévues pour les cinq ans à venir.

Il s'appuie sur les éléments de diagnostic qui émergent de la cartographie stratégique du bruit et doit être élaboré en cohérence avec les documents d'urbanisme existants sur le territoire.

Il ressort de ces cartes de bruit, dont les premières versions ont été établies le 22 février 2022, que les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées pour les deux sections d'infrastructure identifiées et ce, pour certains bâtiments d'habitations, d'enseignement et de santé.

Conformément aux articles L572-1 à 11 et R 572-1 à 11 du Code de l'Environnement définissant les autorités compétentes pour établir puis arrêter les cartes de bruit et les PPBE, le Conseil départemental de la Lozère est chargé d'établir le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sur son réseau routier, lequel s'appuie sur les éléments précédemment cités.

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.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) au niveau local.

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 plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Le département de la Lozère possède des infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules. L'approbation des cartes de bruit relève dans ce cas de l'autorité du Préfet du département de la Lozère.

Les cartes de bruit du Département de la Lozère ont été approuvées par le préfet en date du 30 mars 2023. Elles concernent l'intégralité du territoire départemental et permettent d'évaluer l'exposition au bruit des populations. Elles sont consultables sur le site Internet de la préfecture de la Lozère.

L'élaboration et l'approbation du PPBE relèvent du gestionnaire de voiries, donc du Département de la Lozère pour les routes départementales.

Le PPBE s'inscrit dans la continuité des 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.

Le Département de la Lozère a élaboré son PPBE au cours de l'année 2024. Ce plan couvre la période allant de sa date d'approbation à celle du 31 décembre 2029. Les actions mises en œuvre satisferont aux obligations de la 4^{ème} échéance de mise en œuvre de la directive européenne.

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 a une vocation d'ensemblier des actions des différents maîtres d'ouvrages concernés.

3. Quelques notions sur le bruit

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	Échelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression acoustique)	Fort Faible	Intensité I Décibel dB, décibel pondéré dB(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 μ 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.

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).

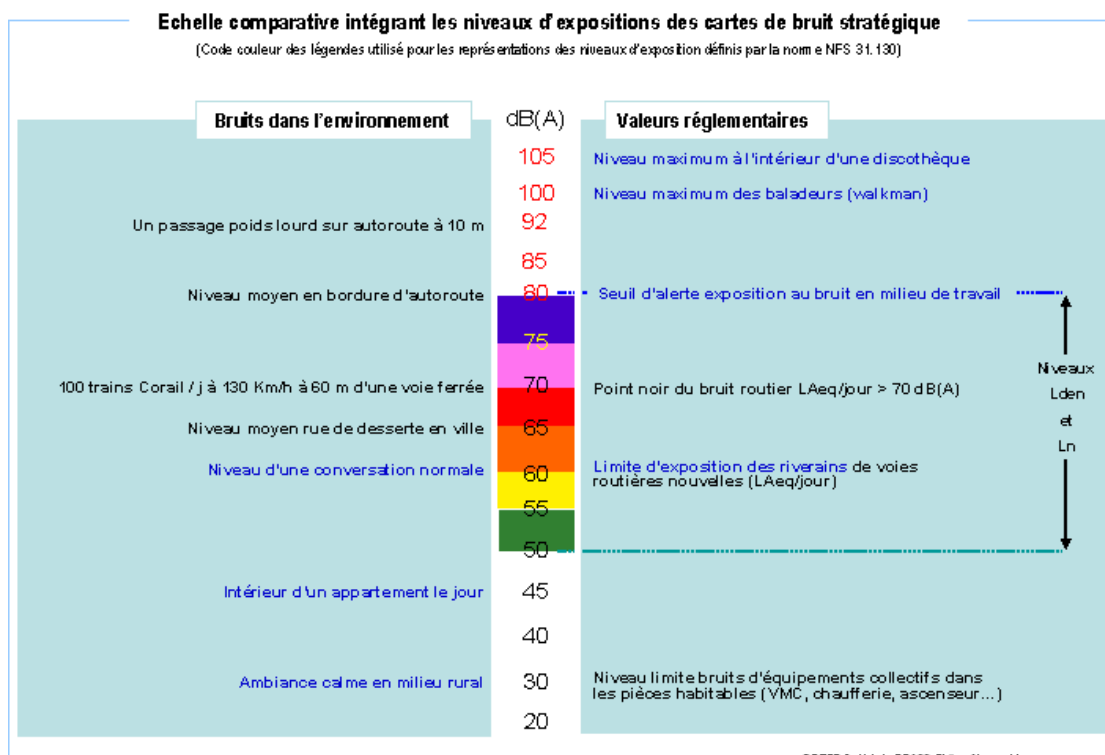
Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

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)

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



4. Le diagnostic territorial

La directive européenne fixe la liste des sources de bruit à prendre en considération dans les agglomérations. Il s'agit des sources routières, ferroviaires, aériennes, ainsi que certaines activités industrielles, les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

Il faut souligner que les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique qui a essentiellement pour objectif, d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, d'inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit et de préserver des zones de calme.

Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures et les activités industrielles. Les secteurs subissant du bruit excessif pourront nécessiter un diagnostic complémentaire.

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union européenne Lden (pour les 24 heures) et Ln (pour la nuit). Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

Cartes stratégiques du bruit :

Il existe 5 types de cartes stratégiques du bruit :

- Carte de type A : indicateur Lden

Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Lden (période de 24h), par paliers de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A).

- Carte de type A : indicateur Ln

Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Ln (période nocturne) par paliers de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).

- Carte de type B : indicateur Ln

Carte représentant 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).

- Carte de type C : indicateurs Lden et Ln

Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées, selon les indicateurs Lden (période de 24h) et Ln (période nocturne).

- Carte de type D :

Carte représentant les évolutions des niveaux de bruit liées à la réalisation de nouveaux projets d'infrastructures (il n'y a pas de projet d'aménagement du réseau routier départemental concerné par cette cartographie).

Seules les cartes de type A et C nécessitent d'être produites dans le cadre de la 4ème échéance :

- les cartes de type A sont rapportées à la Commission Européenne ;
- les cartes de type C sont utilisées par les services de l'État et les collectivités concernées pour l'élaboration des PPBE.

Les cartes de bruit ainsi réalisées (cf. annexes correspondantes) sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

L'analyse des cartes de bruit et la perception générale du territoire départemental permettent d'identifier les sources de bruit marquantes suivantes sur le réseau routier départemental :

- La route départementale D42 dans l'agglomération de Mende écoulant en moyenne 9627 véhicules / jour
- La route départementale D809 dans l'agglomération de Marvejols écoulant en moyenne 10233 véhicules / jour

Compte tenu du diagnostic réalisé sur l'ensemble du territoire départemental, le Département de la Lozère 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 évaluations des populations concernées par une exposition au bruit, contenues dans les cartes de bruit, sont indiquées dans les tableaux ci-après :

Indice L_{den} en dB(A)

L_{den}	Nombre de personnes exposées					Nombre de logements exposés				
	Voie	[55-60[[60-65[[65-70[[70-75[>75	[55-60[[60-65[[65-70[[70-75[
D42	185	194	120	2	0	169	177	109	2	0
D809	195	178	206	102	0	177	162	187	92	0

L_{den}	Nombre d'établissements de santé exposés					Nombre d'établissements d'enseignement exposés					
	Voie	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
D42	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0
D809	1	1	1	0	0	0	11	3	10	0	0

L_{den}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés
Voie	>68			
D42	16	14	0	1
D809	191	174	0	7

Indice L_{night} en dB(A)

L_{night}	Nombre de personnes exposées					Nombre de logements exposés					
	Voie	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70
D42	199	113	2	0	0	0	181	102	2	0	0
D809	181	203	99	0	0	0	164	185	90	0	0

L _{night}	Nombre d'établissements de santé exposés					Nombre d'établissements d'enseignement exposés				
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70
D42	0	0	0	0	0	2	2	2	1	0
D809	2	1	1	1	0	6	11	3	10	0

L _{night}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés
Voie	>62			
D42	1	1	0	1
D809	38	35	2	13

Exposition aux effets nuisibles

Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles			
Voie	Cardiopathie ischémique	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
D42	0	89	18
D809	1	140	34

Ces différentes données font état de l'exposition sonore des populations et des établissements sensibles et de leur exposition aux effets nuisibles du bruit. Après avoir été arrêtés par le préfet du département, les résultats de cette étude, qui constituent des éléments de diagnostic préalables à l'établissement des plans de prévention du bruit, sont transmis à la Commission européenne et mis à la disposition du public.

Ainsi, pour les deux routes départementales, les informations qui suivent sont à relever :

En bordure de la RD42, aucun point noir bruit n'est recensé mais un établissement d'enseignement est néanmoins identifié comme exposé dans les cartes de bruit, aussi bien s'agissant des nuisances en journée que pendant la nuit. Il s'agit en l'occurrence du lycée régional Emile Peytavin – Avenue du 11 novembre.

En bordure de la RD809, 7 établissements d'enseignement sont identifiés comme exposés dans les cartes de bruit en journée et 13 pendant la nuit parmi lesquels plusieurs sont potentiellement constitutifs de points noirs bruit nocturne. Par ailleurs, on note également que 2 établissements de santé sont concernés par les cartes de bruit de nuit.

5. Les objectifs de réduction du bruit

Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français :

La directive européenne impose aux États membres l'utilisation des indicateurs Lden et Ln pour évaluer l'exposition au bruit des populations, hiérarchiser les situations et identifier les zones d'exposition excessive. L'indicateur Lden 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 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 5dB
Ln est le niveau sonore LAeq (22h-6h) dit de nuit, dans le Lden 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
Lden	55	68	73	71
Ln	-	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.

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
LAeq(6h-22h)	65	68	68
LAeq(22h-6h)	60	63	63
LAeq(6h-18h)	65	-	-
LAeq(18h-22h)	65	-	-

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

Objectifs isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-22h) - 40	$I_f(6h-22h) - 40$	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-18h) - 40	$I_f(22h-6h) - 35$	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(18h-22h) - 40	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(22h-6h) - 35	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	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.

6. 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.

La Directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement du 25 juin 2002 ne fixe pas de seuil acoustique pour les zones calmes.

L'article L 572-6 du Code de l'environnement précise que les Plans de prévention du bruit dans l'environnement tendent notamment à protéger les zones calmes.

L'article R 572-8 2° du même Code prévoit que le PPBE comprend « s'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes définies à l'article L 572-6 et les objectifs de préservation les concernant ».

D'une façon générale, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en terme de sauvegarde. Le Département de La Lozère n'a donc pas identifié de zone particulière à préserver au titre de cette deuxième échéance.

7. Les mesures réalisées depuis 10 ans par la collectivité

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.

Il est à noter que l'attention portée par le Département de La Lozère vis-à-vis des nuisances occasionnées par les sources de bruit, particulièrement s'agissant du réseau routier, est antérieure à l'instauration du présent PPBE.

En effet, en sa qualité de gestionnaire des routes départementales, le Conseil départemental de La Lozère réalise des opérations d'amélioration du réseau avec la préoccupation constante du confort des riverains dès lors que l'infrastructure concerne des espaces urbanisés ou habités et est susceptible d'avoir un impact significatif sur ces derniers.

Par ailleurs et de manière générale, le Département assure un entretien et une maintenance régulière du réseau pour maintenir un bon niveau de qualité de revêtement.

Le Département accompagne financièrement l'État dans les études puis la réalisation du contournement de Mende, qui devrait significativement diminuer le trafic de transit dans la traversée de la ville, en particulier sur la route départementale n°42, et les nuisances sonores qui y sont liées.

D'ores et déjà, avec la mise en service de la rocade ouest au mois de juillet 2023, dans le cadre duquel le Département a participé à hauteur de 5,7 M€, les premiers relevés de trafic font état d'une baisse sensible. En effet, les chiffres des comptages réalisés les semaines 21 puis 42 de l'année 2023 au droit de la gendarmerie de Mende, soit avant puis après la mise en service du barreau, mettent en évidence une réduction de l'ordre de 11 % pour l'ensemble des véhicules en semaine complète (13,6 % pour les jours ouvrés seuls, avec des baisses respectives de 12,3 % pour les VL et 61 % pour les PL). Il convient de noter que dans le même temps, en concertation avec la commune, le trafic PL a également été notablement réduit sur la RD806, à proximité immédiate de l'hôpital, avec la mise en sens unique montant pour les PL (interdiction aux plus de 7,5 tonnes en sens descendant), mesure également mise en place à l'été 2023.

En outre, toujours concernant la route départementale n°42, le Département a assuré et mené à bien le renouvellement de la chaussée de l'intégralité de la section correspondant à la zone d'étude du présent dossier, soit celle comprise entre le carrefour avec la route nationale RN88 (PR 14+480 - carrefour giratoire dit « de la Bête ») jusqu'au carrefour avec la route départementale RD50 (PR 20+240 - carrefour giratoire « Georges Pompidou »). Cette opération conduite en plusieurs phases, a permis de mettre en œuvre des revêtements neufs moins bruyants et de gommer les importantes irrégularités de surface, notamment dues aux passages de réseaux, fortement génératrices de nuisances sonores.

De plus, sur ce même tronçon, le Département a accompagné la Commune de Mende qui a profité des travaux de réfection de chaussée pour créer des bandes cyclables :

- en partie basse entre le carrefour du Chapitre et la rocade ouest avec suppression de l'ancienne voie centrale faisant office de tournes-à-gauche. Cette mesure a également permis d'éloigner les trafics de véhicules des façades des constructions riveraines du fait de la mise en place de la circulation douce ;
- en partie intermédiaire entre la rocade ouest et le carrefour giratoire Raymond Poulidor, au droit du lycée technique Emile Peytavin, avec la création d'une bande cyclable dans le sens montant ;
- en partie haute, entre le carrefour giratoire Raymond Poulidor et la RD50 avec la création d'une bande cyclable dans le sens montant également.

Par ailleurs, le Département a précédemment réalisé sur l'ensemble de son territoire pas moins de 19 aires de covoiturages afin d'inciter les lozériens à mutualiser les moyens de locomotion.

Le Département a également œuvré à la création de nouvelles lignes régulières de transport en commun, compétence aujourd'hui transférée à la Région Occitanie.

Dans sa politique de protection de l'environnement, le Département de la Lozère s'est doté de véhicules électriques pour la distribution du courrier et pour certains de ses services, y compris une partie de ceux affectés aux interventions d'entretien des routes.

8. Les mesures réalisées depuis 10 ans par les autres maîtres d'ouvrages

Parallèlement aux actions prises sur l'initiative de la collectivité, certains maîtres d'ouvrages ont mis en œuvre des actions susceptibles d'améliorer l'exposition au bruit des citoyens.

- Développement des services d'auto-partage et de l'offre de transport public par la Région Occitanie, entraînant notamment une forte hausse de la fréquentation des lignes commerciales, et contribuant ainsi à la maîtrise du nombre de véhicules en circulation.
- Gros entretien et remise en état des voies ferrées, notamment la ligne reliant La Bastide-Puylaurent à l'Est) Marvejols à l'Ouest.

9. 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.

Le Département a d'ores et déjà validé le principe du renouvellement de la chaussée de la RD 809 au droit du boulevard Saint-Dominique dans la traversée de Marvejols (centre-ville), en appui du projet de requalification conduit par la Commune, ainsi que de la section située en entrée sud de la ville, entre le carrefour avec la route départementale RD808 (PR 45+912 - carrefour au lieu-dit « Pont Pessil ») et le carrefour giratoire du centre commercial.

Dans la continuité de ces opérations, la réflexion sera portée sur l'intégralité de la traversée de l'agglomération, notamment en matière d'itinéraires cyclables et ce, en accompagnement de la restriction de circulation concernant les poids lourds en transit.

Le Département continuera en outre de participer au projet de contournement de Mende avec la rocade ouest restant à étudier.

Enfin, le Département poursuit ses actions, dans ses champs de compétence, en matière de lutte contre le bruit qui portent principalement sur :

- La politique de déplacements avec les modes alternatifs au véhicule traditionnel personnel (développement du covoiturage, exemplarité par l'acquisition de véhicules électriques ...)
- La création d'itinéraires cyclables comme l'aménagement de la V86 – vallée du Lot ;
- La mise en œuvre d'une politique cyclable et d'un schéma global d'aménagement et d'appui aux collectivités et aux partenaires.
- L'entretien régulier des chaussées des sections concernées, en concertation avec les communes et les différents concessionnaires de réseaux, afin de préserver un état de surface suffisamment confortable et présentant un uni acceptable.
- La poursuite de la politique d'achat de véhicules électriques pour chaque domaine de compétence où ce choix est possible et lorsque le type d'activité s'y prête.

10. Les mesures envisagées sur les 5 ans par les autres maîtres d'ouvrage

La mise en service de la rocade ouest de Mende est intervenue en juillet 2023.

S'agissant de la poursuite du contournement de la ville et dans le cadre de la loi 3DS, le gouvernement a décidé le transfert de la RN88 notamment en Lozère, à titre expérimental, à la Région Occitanie. Pour cette dernière, cette décision doit donner aux collectivités les moyens de répondre efficacement aux attentes des habitants dans les territoires ruraux, où ces routes jouent un rôle déterminant en matière de déplacements du quotidien et de

désenclavement. En effet, la Région participait au financement des travaux sur ces itinéraires mais elle jugeait l'action de l'État trop lente et parfois inadaptée aux attentes car trop éloignée des enjeux locaux.

Sur la partie lozérienne, elle souhaite ainsi que les études et les travaux puissent être accélérés, en priorité du côté de Romardiès et de Mende.

La poursuite du projet doit permettre une baisse du trafic de transit dans la traversée de Mende.

11. Les financements

Les actions sont financées par leurs commanditaires.

Celles concernant le réseau routier départemental sont financées par le Conseil départemental avec les éventuelles règles de cofinancement en usage.

Les mesures de résorption programmées ou envisagées sont financées conformément aux textes en vigueur, notamment aux circulaires du 12 juin 2001 et du 25 mai 2004.

12. La justification des mesures

Parmi les objectifs, le contournement de Mende, dont la Rcade Ouest représente la première tranche de réalisation, est de redonner du souffle au centre-ville, de fluidifier le trafic des véhicules en transit en l'allégeant, d'améliorer la qualité de vie et la sécurité de ses habitants en permettant de dégager, à terme, suffisamment d'espaces pour développer les modes de déplacements alternatifs aux véhicules.

En effet, sa mise en service va diminuer le trafic sur la RD42 dans Mende et donc réduire le bruit le long de cette voie.

Mais ce projet routier n'est pas le seul puisque le Département souhaite, malgré son caractère rural et les caractéristiques et contraintes qui en découlent, s'engager résolument dans un schéma de développement des itinéraires cyclables. Le but est d'encourager la pratique, au niveau du tourisme comme des utilisations quotidiennes et ainsi, contribuer à la maîtrise du trafic motorisé.

Ce schéma devrait concerner fortement les agglomérations de Mende et Marvejols et ainsi conduire à la réduction des nuisances engendrées dans leur traversée par le trafic des RD809 et RD42.

13. L'impact des mesures

Le contournement de Mende va détourner le trafic des véhicules en transit de l'avenue du 11 novembre et donc réduire le bruit. Pour cet aménagement dont la justification n'est pas purement acoustique, il est difficile de quantifier a priori l'effet en terme d'amélioration de l'ambiance sonore. Cependant, d'ores et déjà avec la mise en service de la partie ouest, une baisse sensible du trafic sur la section comprise entre celle-ci et la RN88 a pu être immédiatement notée.

La prise en compte des modes de déplacement doux permet une certaine maîtrise de trafic, une réduction de la place réservée aux véhicules les plus bruyants avec notamment un éloignement des façades, une réduction globale des vitesses et donc des nuisances qui y sont associées.

La part croissante de véhicules électriques dans le parc des services du Département contribuera à la réduction des émissions sonores.

14. La consultation du public

Le projet de présent plan de prévention du bruit dans l'environnement fera l'objet d'une consultation du public conformément aux articles L571-9 et L.572-8 du Code de l'environnement.

Un avis, faisant connaître les dates et les conditions de mise à disposition des éléments pour une durée de 2 mois, sera prochainement publié dans la presse locale (Midi Libre). L'information sera également relayée via le site Facebook du Département et le site inforoute48.fr.

Les citoyens auront ainsi la possibilité de consulter le projet de PPBE dans le hall d'accueil du Département rue de la Rovère 48000 MENDE et de consigner leurs remarques sur un registre papier prévu à cet effet.