

PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (P.P.B.E.)

3^{ème} échéance
2018-2023

« Projet soumis à la consultation du public du 16 décembre 2019 au 17 février 2020 »

Directive européenne n°2002/49/CE
relative à l'évaluation et à la gestion du
bruit dans l'environnement

SOMMAIRE

- I. Résumé non technique
- II. Le bruit et la santé
 - I. Quelques généralités sur le bruit
 - I. Le son
 - II. Le bruit
 - III. Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement
 - II. Les effets de bruit sur la santé
- III. Réglementation applicable à la réalisation du PPBE
 - I. La directive européenne
 - II. Autres textes
 - III. Définition du PPBE
 - IV. Champ applicable et échéances
 - V. Compétences
- IV. Présentation du contexte du PPBE de la Ville de Senlis
 - I. Infrastructure concernée par le PPBE de la Ville de Senlis
 - II. Les cartes de bruit relatives à la 3^{ième} échéance
- V. Prise en compte des « Zones de calme »
- VI. Bilan des actions menées par la Ville de Senlis pour la réduction des nuisances
- VII. Consultation du public
- VIII. Glossaire

I. Résumé non technique

La directive européenne n°2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic, de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). L'objectif est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

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

En France, depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures, et plus particulièrement depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, des dispositifs de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mis en place.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, le gestionnaire dispose des cartes de bruit de 3^{ème} échéance établies par le Préfet du département de l'Oise approuvées le 5 décembre 2018 et disponibles sur le site Internet de la préfecture : <http://www.oise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Le-bruit/Bruit-des-infrastructures-terrestres-Reseaux-routiers-et-voies-ferrees/Directive-europeenne-relative-a-la-gestion-du-bruit-PPBE/3eme-PHASE>.

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 10 ans dans sa lutte contre le bruit des infrastructures routières dont il a la responsabilité.

La troisième et dernière étape a consisté à recenser une liste d'actions permettant d'améliorer l'exposition sonore de nos concitoyens et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2018 – 2023.

La Ville de Senlis n'est concernée que pour son réseau routier ayant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules.

La voie retenue comme zone à enjeux dans ce présent document est l'**Avenue du Poteau**.

II. Le bruit et la santé

I. Quelques généralités sur le bruit

I. 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)	Fort / Faible	Intensité I Décibel, dB(A)
Hauteur (son pur)	Aigu / Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu / Grave	Spectre
Durée	Longue / Brève	Durée LAeq (niveau équivalent moyen)

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 (soit une pression acoustique de 20 µPascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (soit 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.



II. 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.

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
4	6 dB	nettement : on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB
10	10 dB	de manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100.000	50 dB	comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences 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.

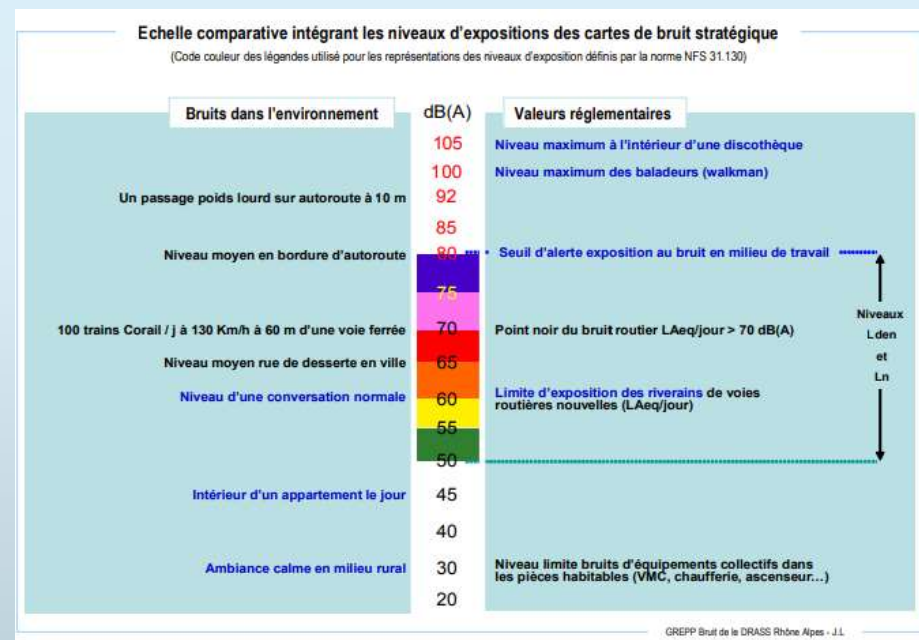
Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés (cartographies des agglomérations) et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans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

III. Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement

La perception de la gêne reste variable selon les individus. Elle est liée à la personne (âge, niveau d'étude, actif, présence au domicile, propriétaire ou locataire, opinion personnelle quant à l'opportunité de la présence d'une source de bruit donnée) et à son environnement (région, type d'habitation, situation et antériorité par rapport à l'existence de l'infrastructure ou de l'activité, isolation de façade).

Le présent PPBE concerne le bruit produit par les infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an.

Le bruit de la route est un bruit permanent. Il est perçu plus perturbant pour les activités à l'extérieur, pour l'ouverture des fenêtres, et la nuit. Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique ont conduit à la mise en évidence de la contribution de plus en plus importante du bruit dû au contact pneumatiques-chaussée dans le bruit global émis par les véhicules en circulation à des vitesses supérieures à 60 km/h.



II. Les effets du bruit sur la santé

Les sources principales de bruit dans l'environnement incluent le trafic aérien, le trafic routier, le trafic ferroviaire, les industries, la construction et les travaux publics, et le voisinage.

Le bruit est ainsi défini en tant que son indésirable.

La pollution par le bruit continue à se développer et génère un nombre croissant de plaintes de la part des personnes qui y sont exposées. La croissance des nuisances sonores a des effets négatifs sur la santé à la fois directs et cumulés. Elle affecte également les générations futures, et a des implications sur les effets socio-culturels, physiques et économiques.

Les effets sur la santé de la pollution par le bruit sont :

- **Déficit auditif dû au bruit** : le déficit auditif dû au bruit est le plus répandu des dangers professionnels, mais le bruit dans l'environnement avec un LAeq 24h de 70 dB(A) ne causera pas de déficit auditif pour la grande majorité des personnes, même après une exposition tout au long de leur vie. ☒
Interférence avec la transmission de la parole : la compréhension de la parole est compromise par le bruit.
- **Perturbation du repos et du sommeil** : les effets primaires de la perturbation du sommeil sont : la difficulté de l'endormissement, les réveils et les changements de phase ou de profondeur de sommeil, la tension artérielle, la fréquence cardiaque et l'augmentation de l'impulsion dans les doigts, la vasoconstriction, les changements de respiration, l'arythmie cardiaque et les mouvements accrus de corps. Les effets secondaires, ou répercussions, le jour suivant sont : une fatigue accrue, un sentiment de dépression et des performances réduites.
- **Effets psychophysiologiques** : concernent essentiellement les travailleurs exposés à un niveau de bruit industriel important. Des effets cardiovasculaires sont également survenus après une exposition de longue durée aux trafics aérien et automobile avec des valeurs de LAeq 24h de 65-70 dB(A).

- **Effets sur la santé mentale et effets sur les performances** : le bruit dans l'environnement n'est pas censé avoir une incidence directe sur les maladies mentales, mais on suppose qu'il peut accélérer et intensifier le développement de troubles mentaux latents. Il a été montré, principalement pour les travailleurs et les enfants, que le bruit peut compromettre l'exécution de tâches cognitives. Chez les enfants vivant dans les zones plus bruyantes, le système nerveux sympathique réagit davantage, comme le montre l'augmentation du niveau d'hormone de stress ainsi qu'une tension artérielle au repos élevée. Il est évident que les garderies et les écoles ne devraient pas être situées à proximité de sources de bruit importantes : l'exposition chronique au bruit pendant la petite enfance semble altérer l'acquisition de la lecture et réduit la motivation.
- **Effets sur le comportement avec le voisinage et gêne** : ces effets sont souvent complexes, subtils et indirects. La gêne des populations dépend non seulement des caractéristiques du bruit, y compris sa source, mais également dans une grande mesure de nombreux facteurs non-acoustiques, à caractère social, psychologique ou économique. On a observé des réactions plus fortes quand le bruit est accompagné de vibrations et contient des composants de basse fréquence.

Les sous-groupes vulnérables au sein de la population, doivent être pris en compte lorsque des recommandations ou des règlements relatifs à la lutte contre le bruit sont émis, à savoir : les personnes atteintes de maladies particulières ou présentant des problèmes médicaux (par exemple hypertension), les patients dans les hôpitaux ou en convalescence chez eux; les personnes exécutant des tâches cognitives complexes, les aveugles, les personnes présentant un déficit auditif, les fœtus, les bébés et les enfants en bas âge et les personnes âgées en général.

III. Réglementation applicable à la réalisation du PPBE

I. La directive européenne

La directive européenne n°2002-49 du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'Environnement et sa transposition en droit français a pour vocation de définir, à l'échelon de l'Union européenne une approche commune visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nocifs de l'exposition des populations au bruit de l'environnement.

Cette approche est basée sur :

- la réalisation de cartes de bruit stratégiques dans les agglomérations ou aux abords des grandes infrastructures de transport terrestre (route et fer). Dans les agglomérations, le bruit considéré est celui dû au fer, à la route, à l'aérien mais aussi aux activités industrielles ;
- l'élaboration, à la suite de ces cartes, de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement, visant à prévenir et réduire les niveaux de bruit, notamment dans les zones bruyantes, à préserver les zones dites « calmes » et à recenser les mesures proposées par les autorités compétentes sur le territoire en question

Cette directive ne concerne, en revanche ni le bruit des activités militaires, artisanales, commerciales ou de loisirs, ni les bruits domestiques.

Leur réalisation est prévue en deux temps pour une mise en œuvre progressive :

- **La première phase** concerne l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour :
 - Les routes supportant un trafic annuel supérieur à six millions de véhicules, soit 16400 véhicules/jour (réseau concédé SANEF , réseau national non concédé , réseau départemental , réseau communal) ;
 - Les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains soit 164 trains par jour.
 - Les agglomérations de plus de 250 000 habitants, le département de l'Oise n'est pas concerné.
- **La deuxième phase** concerne les cartes de bruit stratégiques et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour :
 - Les routes supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules soit 8 200 véhicules/jour.
 - Les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 30 000 passages de trains soit 82 trains par jour.
 - Les agglomérations de plus de 100 000 habitants

II. Autres textes

- L'instruction du 14 avril 2017 relative à l'application de la directive européenne 2009/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;
- Les articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 du Code l'Environnement qui définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- Les articles R.572-3, R.572-4 et R.572-8 du Code de l'Environnement qui définit les infrastructures concernées, le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- L'arrêté préfectoral du 5 décembre 2018 portant sur les cartes de bruit dans le département de l'Oise (3^{ième} échéance) ;
- L'arrêté du 4 avril 2006 qui fixe les modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit.

III. Définition du PPBE

En juillet 2002, l'Union Européenne a adopté la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement. Les textes imposent à toutes les grandes agglomérations de plus de 250 000 habitants l'établissement de cartes de bruit stratégiques (CBS) ainsi que la réalisation d'un Plan de Prévention du bruit dans l'Environnement (PPBE).

Le PPBE tend à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues.

Les PPBE recensent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque des valeurs limites fixées dans des conditions définies par décret en Conseil d'État sont dépassées ou risquent de l'être.

Les projets de PPBE sont mis à la disposition du public pendant deux mois au siège de l'autorité compétente. Ils doivent tenir compte et répondre aux avis du public, avant d'être approuvés et publiés électroniquement.

Ils sont réexaminés et, le cas échéant, révisés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés, et en tout état de cause au moins tous les cinq ans.

IV. Champ applicable et échéances

L'article L.572-9 du Code de l'Environnement a fixé les échéances pour l'établissement de ces documents :

- 1^{ière} échéance : Réalisation des CBS pour le 30 juin 2007 et des PPBE pour le 18 juillet 2008 pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules, les voies ferrées de plus de 60 000 passages de trains par an, les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an ainsi que les agglomérations de plus de 250 000 habitants.
- 2^{nde} échéance : Réalisation des CBS pour le 30 juin 2012 et des PPBE pour le 18 juillet 2013 pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, les voies ferrées de plus de 30 000 passages de trains par an ainsi que les agglomérations de plus de 100 000 habitants.
- 3^{ème} échéance : La liste des communes concernées dans l'Oise est disponible dans l'arrêté préfectoral du 5 décembre 2018 portant sur les cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, dans le département de l'Oise.

La directive 2002/49/CE prévoit également une révision des CBS et des PPBE tous les 5 ans (troisième échéance: révision des CBS et PPBE de la deuxième échéance, soit avant les 30 juin 2017 et 18 Juillet 2018).

V. Compétences

Compétences en agglomération

En agglomération, les autorités compétentes pour l'élaboration des cartes de bruit et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sont les communes situées dans le périmètre des agglomérations ou, s'il en existe, leurs établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores. Ceci signifie que le territoire de toutes les communes comprises dans une agglomération de plus de 100 000 habitants (250 000 habitants pour la première étape) doit faire une cartographie.

Compétences pour les grandes agglomérations

L'autorité compétente pour l'élaboration des cartes de bruit des grandes infrastructures est le préfet de département. Pour les infrastructures autoroutières et routières du réseau national, les infrastructures ferroviaires et les grands aéroports, les autorités compétentes pour l'élaboration des PPBE sont les gestionnaires de ces infrastructures.

Compétences pour les grandes infrastructures en agglomération

Concernant les grandes infrastructures en agglomération, deux autorités compétentes sont donc désignées. Les différentes échéances de publication des cartes, les différents outils exploités et la différence d'échelles des territoires le justifient. Il convient que ces autorités travaillent de concert.

IV. Présentation du contexte du PPBE de la Ville de Senlis

L'objectif du présent PPBE est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques (situations où la population est exposée potentiellement à des dépassements des valeurs limites), préserver la qualité des endroits remarquables (zones de calme) et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement.

I. Infrastructure concernée par le PPBE de la Ville de Senlis

La commune de Senlis 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.

Elle est concernée par les 2ème et 3ème échéances des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement, car impactée par les CBS réalisées en 2ème et 3ème échéances dans le Département de l'Oise.

Les sources de bruit identifiées sont uniquement d'origine routière : À savoir pour les infrastructures routières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an.

La voie communale supportant un trafic annuel > 3 millions de véhicules, est l'**Avenue du Poteau** sur une longueur de 270 mètres.

Avenue du Poteau



Partie concernée

II. Les cartes de bruit relatives à la 3^{ème} échéance

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.

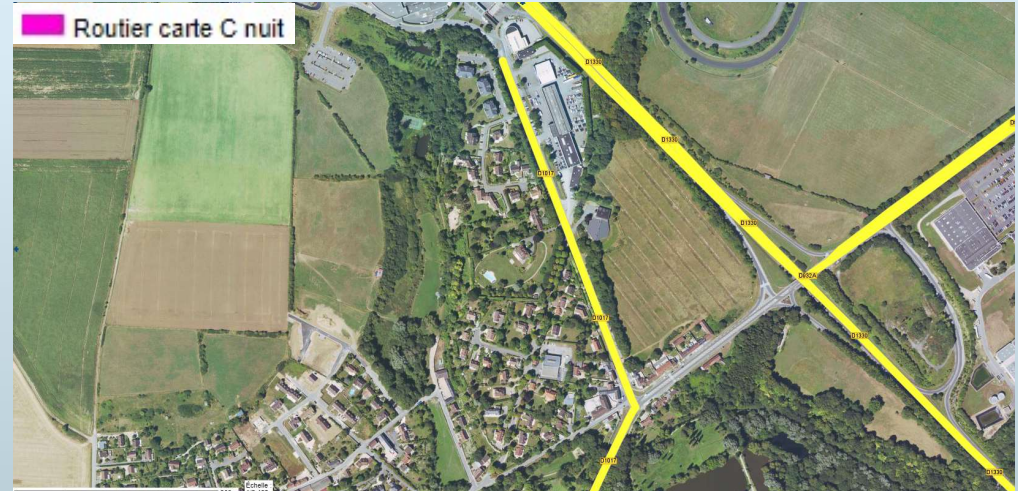
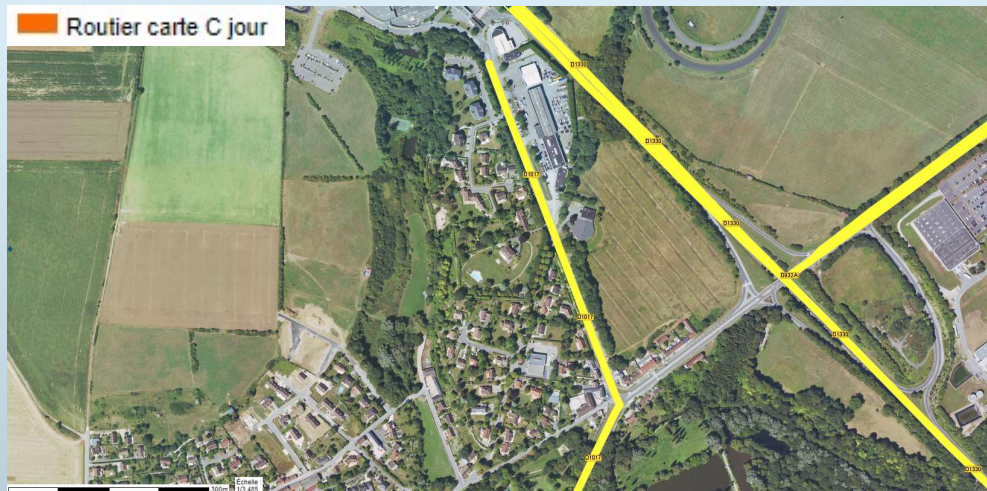
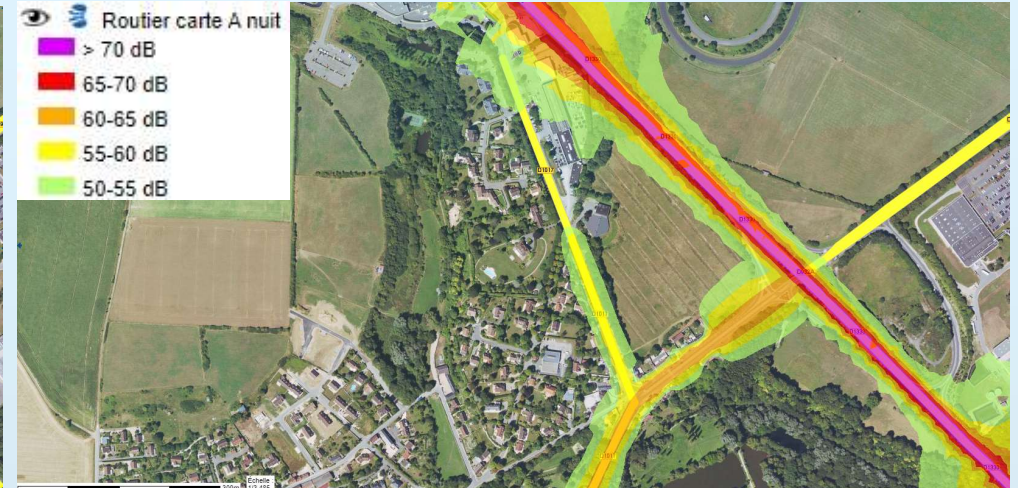
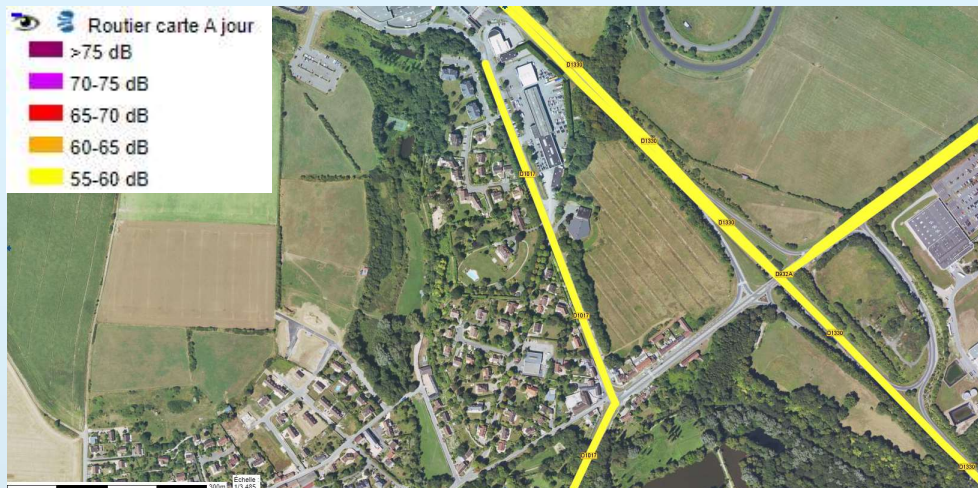
Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union européenne L den (pour les 24 heures) et L n (pour la nuit), Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation.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

Le Département de l'Oise n'est concerné par la directive européenne précitée que pour les infrastructures routières et ferroviaires.

Les cartes de bruit relatives à ces infrastructures ont été arrêtées par le Préfet le 5 décembre 2018.

Les cartes de bruit peuvent être consultées sur le site internet des services de l'Etat dans l'Oise à l'aide du lien suivant : <http://www.oise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Le-bruit/Bruit-des-infrastructures-terrestres-Reseaux-routiers-et-voies-ferrees/Directive-europeenne-relative-a-la-gestion-du-bruit-PPBE/3eme-PHASE>

Ainsi que sur le lien suivant, spécifiquement pour les cartes relatives à la 3^{ème} échéance : <http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/160/bruit.map>



V. Prise en compte des zones calmes

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver, appelées « zones de calme ».

La notion de « zone calme » est intégrée dans le code de l'environnement (Art.L.572-6), qui précise qu'il s'agit d'« 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. »

Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

La notion de « zones calmes » est liée au PPBE des agglomérations. Par nature, les abords des grandes infrastructures ne peuvent être considérées comme des zones de calme.

A ce jour, aucune zone calme n'a été identifiée aux abords de l'avenue du Poteau.

VI. Bilan des actions menées par la Ville de Senlis pour la réduction des nuisances

Les efforts entrepris par la Ville de Senlis pour maîtriser ou réduire les nuisances occasionnées par l'Avenue du Poteau ont été engagés dès 2013.

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures arrêtées au cours des dix années précédentes qui ont eu pour objet de prévenir ou de réduire le bruit dans l'environnement.

La Ville de Senlis requalifie et travaille à la mise en valeur des espaces publics. Ces opérations d'aménagement visent à améliorer le cadre de vie, la sécurité, l'équilibre entre les différents modes de transports. Toutes ces actions ont un impact direct sur le bruit des infrastructures qu'elles répondent ou non à une obligation réglementaire.

Lors de la construction d'une infrastructure routière ou ferroviaire, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement. Par contre, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

Pour l'Avenue du Poteau, des actions ont déjà été réalisées, celles-ci sont inscrites dans le précédent PPBE.

Pour rappel, la Ville de Senlis a programmé sur deux ans la réfection du tapis d'enrobé. Ce dernier était en très mauvais état, et par conséquent, source de nuisance sonore. Le tableau suivant liste les actions réalisées depuis 10 ans au niveau du secteur identifié par les cartes de bruit, c'est-à-dire l'Avenue du Poteau.

	Date des travaux	Description de l'action	Lieu
1 ^{ère} partie	2013	Réfection tapis d'enrobé 1334 m ²	A partir de la station Total jusqu'à la chaussée PontPoint
2 nd e partie	2014	Réfection tapis d'enrobé 1473 m ²	A partir de la Chaussée PontPoint jusqu'à la route de Compiègne (RD1017)

De plus, une haie végétale arbustive a été plantée il y a plus de dix ans, au moment de la construction des bâtiments collectifs. Cette haie constitue aujourd'hui un réel écran visuel pour les habitants.

Aucune autre action spécifique n'est prévue. La répartition et le traitement des intersections permettent de limiter la longueur de section ou cette voie est prioritaire : Présence d'un carrefour giratoire, et d'un carrefour de feux à une extrémité de la voie. Sur cette voie, on ne compte aucun établissement scolaire. Le tissu urbain est majoritairement de la zone d'activité économique et résidentiel.

VII. Consultation du public

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE est soumis à la consultation du public durant deux mois.

Cette consultation a lieu 16 décembre 2019 au 17 février 2020.

Le public pourra prendre connaissance du dossier de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (P.P.B.E.) et consigner ses observations grâce au dossier et registre de consultation publique qui seront mis à disposition du public :

- au service techniques de la mairie (3, Place Henri IV) du lundi au vendredi de 08h30 à 12h et de 13h30 à 17h30 (Hors jours fériés) – Support papier à disposition.

- à l'accueil de la mairie (3, Place Henri IV), les samedis matins de 9h à 12h – Support papier à disposition.

Le dossier est consultable sur le site internet de la Ville www.ville-senlis.fr/PPBE et à l'adresse internet suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/1844>.

Le public pourra également adresser ses observations à l'adresse internet ci-après : techniques@ville-senlis.fr ou par courrier, adressé à « Madame le Maire de Senlis » - Hôtel de Ville – 3, Place Henri IV – 60300 SENLIS. Les observations reçues par courriel et courrier seront annexées au registre de la consultation publique.

A l'issue de la consultation, le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (P.P.B.E.) sera soumis à approbation par délibération du Conseil Municipal de la Ville de Senlis.

VIII. Glossaire

• Carte de bruit	Une carte de bruit (ou carte d'exposition au bruit) est une carte (2D ou 3D) représentant, généralement par des codes de couleur, l'exposition (moyenne) au bruit ambiant.
• dB (A)	Décibel pondéré A Désigne le niveau de pression acoustique d'un signal sonore filtré à l'aide d'un dispositif qui a les mêmes caractéristiques de réponse qu'une oreille moyenne en rapport avec la fréquence.
• Hertz	Un hertz (Hz) est l'unité de mesure de la fréquence.
• Spectre	Décomposition d'une onde ou d'un rayonnement en ses différentes composantes.
• Laeq	Valeur moyenne de l'énergie acoustique, c'est-à-dire la « dose de bruit » sur un temps donné.
• Pascal (PA)	Unité de mesure de pression équivalent 1 newton/m ²
• Infrasons	Vibration inaudible, de fréquence inférieure à 20 hertz.
• Ultrasons	Vibration sonore de fréquence très élevée, non perceptible par l'oreille humaine.
• Bruits domestiques	Les bruits de comportement ou bruits domestiques correspondent principalement aux bruits de la vie quotidienne.
• Lden	Indice acoustique Jour Soirée Nuit, c'est la « dose de bruit » reçue en une journée, mais le bruit de soirée et de nuit est ajouté avec une pénalité.
• Ln	Niveau acoustique moyen de nuit (22h-6h)