

TRANSPORTS
PRÉVENTION
MOBILITÉ DOUCE
SILENCE
ISOLATION
ZONE CALME
SANTÉ
AMÉNAGEMENT URBAIN
DÉCIBEL

PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT

DANS L'ENVIRONNEMENT 2024-2029

TRAFIC FERROVIAIRE

BRUIT INDUSTRIEL

DÉPLACEMENTS

MUR ANTI-BRUIIS

CALME

SON

POLLUTION SONORE

NUISANCES SONORES

NIVEAU SONORE

OUÏE

15 actions pour réduire
les nuisances sonores
sur le territoire
métropolitain

ORLÉANS
MÉTROPOLÉ



TOUJOURS **+** VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT



orleans-metropole.fr

Table des matières

1	Résumé non technique du plan.....	4
1.1	Pourquoi ?	4
1.2	Objectifs ?.....	4
1.3	Quand ?	4
1.4	Qui fait quoi ?	4
1.5	Comment ?	4
2	Sensibilisation à la notion de bruit.....	6
2.1	Le son.....	6
2.2	Les bruits et la gêne.....	6
2.3	Les effets sur la santé.....	6
2.4	Quelques notions sur le décibel.....	7
2.5	L'échelle des bruits.....	9
3	Contexte et enjeu du réexamen du PPBE	10
3.1	Le cadre réglementaire	10
3.1.1	Directive européenne.....	10
3.1.2	Code de l'environnement.....	10
3.2	Le contexte du territoire	11
3.2.1	Le territoire et son développement	11
3.2.2	Les infrastructures de transports présentes et les acteurs	11
3.3	Les enjeux de réexamen du PPBE.....	14
4	Bilan des actions sur 5 ans passés.....	17
4.1	Les actions d'Orléans Métropole	17
4.2	Les actions du Département du Loiret.....	22
4.3	Les actions de SNCF Réseau	23
4.3.1	Actions sur l'infrastructure ferroviaire.....	23
4.3.2	Actions spécifiques réalisées sur la Métropole.....	25
4.4	Les actions de Vinci Cofiroute	26
4.5	Les actions relatives au transport aérien	26
5	La stratégie d'Orléans Métropole	27
5.1	Identification des secteurs à enjeux, de vigilance et stratégie	27
5.2	Les leviers et actions	27
6	Etat des lieux de l'environnement sonore de la Métropole	28
6.1	Diagnostic et expositions globales des populations (CSB 2022)	28
6.1.1	Bruit routier.....	28

6.1.2	Bruit ferroviaire	30
6.1.3	Bruit aérien	31
6.1.4	Bruit des activités industrielles	31
6.1.5	Les zones calmes	31
6.2	Diagnostic et expositions de la population aux grandes infrastructures supportant plus de 3M de véhicules par an (CSB 2022)	33
6.3	Evolution de l'environnement sonore de la Métropole	34
6.4	Coût économique et social du bruit	36
6.4.1	Recensement de l'impact du bruit	36
6.4.2	Coût annuel social du bruit	37
6.4.3	Coût annuel économique du bruit	37
6.4.4	Conclusion	37
7	Les actions prévues sur la Métropole pour 2024-2029	38
7.1	Mesures portées par Orléans Métropole	38
7.1.1	Prévenir et limiter les nuisances sonores dans tout nouveau projet	38
7.1.2	Protéger la population des nuisances sonores	38
7.1.3	Connaitre le bruit	38
7.1.4	Partager, informer et sensibiliser	39
7.1.5	Suivre et évaluer l'avancée du PPBE	39
7.2	Mesures des autres gestionnaires d'infrastructures à horizon de 5 ans	39
7.2.1	Actions du Département du Loiret	39
7.2.2	Actions de SNCF Réseau	39
7.2.3	Actions de Cofiroute	40
7.2.4	Actions des gestionnaires aériens	40
8	La consultation publique	41
8.1	La mise en œuvre	41
8.2	Les résultats	41
8.3	Les conclusions et ajustement du PPBE	43
9	GLOSSAIRE	44
10	Annexes	45
10.1	Annexe 1 : Plan d'action du PPBE 4	45
10.2	Annexe 2 : Carte des échanges de voirie entre Orléans Métropole et le Département du Loiret	61
10.3	Annexe 3 : Plan du tramway d'Orléans	62
10.4	Annexe 4 : Synthèse des voies par gestionnaire	63

10.5	Annexe 5 : Synthèse des voies métropolitaines supportant plus de 3M de véhicules par an.	64
10.6	Annexe 6 : Avis des habitants sur le dossier projet du PPBE	65

1 Résumé non technique du plan

1.1 Pourquoi ?

La réglementation européenne prévoit que chaque collectivité de plus de 100 000 habitants ou que chaque gestionnaire d'infrastructure supportant plus de 3 millions de véhicules par an élabore pour son territoire, un **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)**.

1.2 Objectifs ?

Les objectifs de ce plan sont de prévenir les effets du bruit et de réduire si possible les niveaux de bruit générés par les activités routières, ferroviaires et des industries, d'évaluer le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et de recenser les différentes mesures prévues pour lutter contre ces nuisances.

1.3 Quand ?

Le PPBE doit être réexaminé tous les 5 ans ou en cas d'augmentation significative des niveaux de bruit identifiés par les cartes de bruit. Le PPBE approuvé en 2020 par le Conseil Métropolitain et établi pour la période 2020-2024 étant désormais arrivé à son terme, il convient de procéder à sa mise à jour. Ce nouveau PPBE porte sur la période 2024-2029.

1.4 Qui fait quoi ?

Conformément à la réglementation, Orléans Métropole doit établir le PPBE de l'ensemble de son territoire (22 communes) à partir des **Cartes Stratégiques de Bruit (CSB)**. Ces cartes sont des modélisations théoriques de l'impact du bruit des infrastructures de transport (voiture, train et avion) ainsi que des entreprises classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Elles sont créées par les services de l'Etat Français, sur la base d'un modèle créé par l'Union Européenne dans un but de cohérence au niveau du territoire européen. Elles sont des indications des niveaux de bruit théoriques et ne sont pas opposables.

1.5 Comment ?

Les Cartes Stratégiques de Bruit fondent le PPBE d'Orléans Métropole. Ce document d'orientation recense les actions et définit les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartographies. Décidées avec l'ensemble des acteurs concernés, les propositions d'actions visent à prévenir les effets du bruit et à le réduire si nécessaire.

Elles s'articulent principalement autour des lignes directrices suivantes :

- 1) Prévenir et limiter les nuisances sonores dans tout nouveau projet,
- 2) Protéger la population des nuisances sonores,
- 3) Connaître le bruit,
- 4) Partager, informer et sensibiliser,
- 5) Suivre et évaluer l'avancée du PPBE.

Sont considérés comme **Point Noir Bruit (PNB)** uniquement les logements ainsi que les bâtiments dits « sensibles » (établissements d'enseignement ou de santé) cumulant 2 conditions telles que définies par la réglementation :

- Construction du bâtiment avant octobre 1978 *ou* date de permis de construire du bâtiment antérieure à la construction/densification de l'infrastructure source de bruit
- Dépassement des niveaux sonores réglementaires en façade du bâtiment

L'obligation d'action d'Orléans Métropole porte uniquement sur les zones du territoire dont les bâtiments sensibles répondent aux 2 conditions citées ci-dessus.

2 Sensibilisation à la notion de bruit

2.1 Le son

Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air. Ce phénomène vibratoire est caractérisé par :

- Sa force : fort/faible, mesurée en décibel (dB),
- Sa hauteur (fréquence) : aigu / grave, mesurée en Hertz (Hz),
- Sa durée : longue / brève.

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,
- 120 dB correspondant au seuil de la douleur.

2.2 Les bruits et la gêne

Les bruits sont constitués d'un mélange confus de sons produits par une ou plusieurs sources sonores qui provoquent des vibrations de l'air. Celles-ci se propagent jusqu'à notre oreille, entraînant une sensation auditive qui peut être agréable ou plus ou moins gênante.

Lorsque la sensation auditive est perçue de façon négative, on parle plus généralement de bruit.

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.

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, performance de l'isolation de façade).

Ainsi la gêne reste une notion subjective, difficile à prendre en compte par des indicateurs purement physiques.

2.3 Les effets sur la santé

La pollution par le bruit 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 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 impacts 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 niveau sonore équivalent (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 cardio-vasculaires sont également survenus après une exposition de longue durée aux trafics aérien et automobile avec des valeurs de niveau sonore équivalent (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 personnes aveugles, les personnes présentant un déficit auditif, les fœtus, les bébés et les enfants en bas âge et les personnes âgées en général.

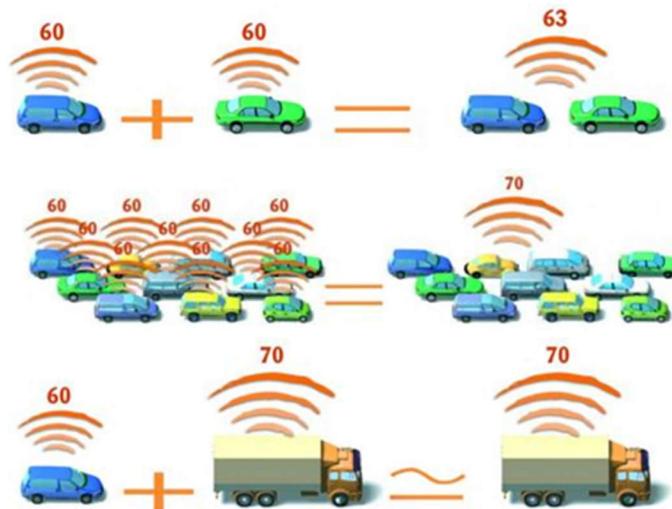
2.4 Quelques notions sur le décibel

L'incidence des bruits sur les personnes et les activités humaines est en première approche abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en **décibel (dB)**.

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon à toutes les fréquences d'un son : elle est beaucoup plus sensible aux fréquences aiguës qu'aux graves.

Deux sons de même intensité et de fréquences différentes induisant une sensation de force sonore différente, une nouvelle unité a été introduite pour représenter plus fidèlement la sensation auditive humaine : **le dB (A)**, ou décibel pondéré A.

L'**unité décibel** a une arithmétique particulière, différente de l'arithmétique algébrique :



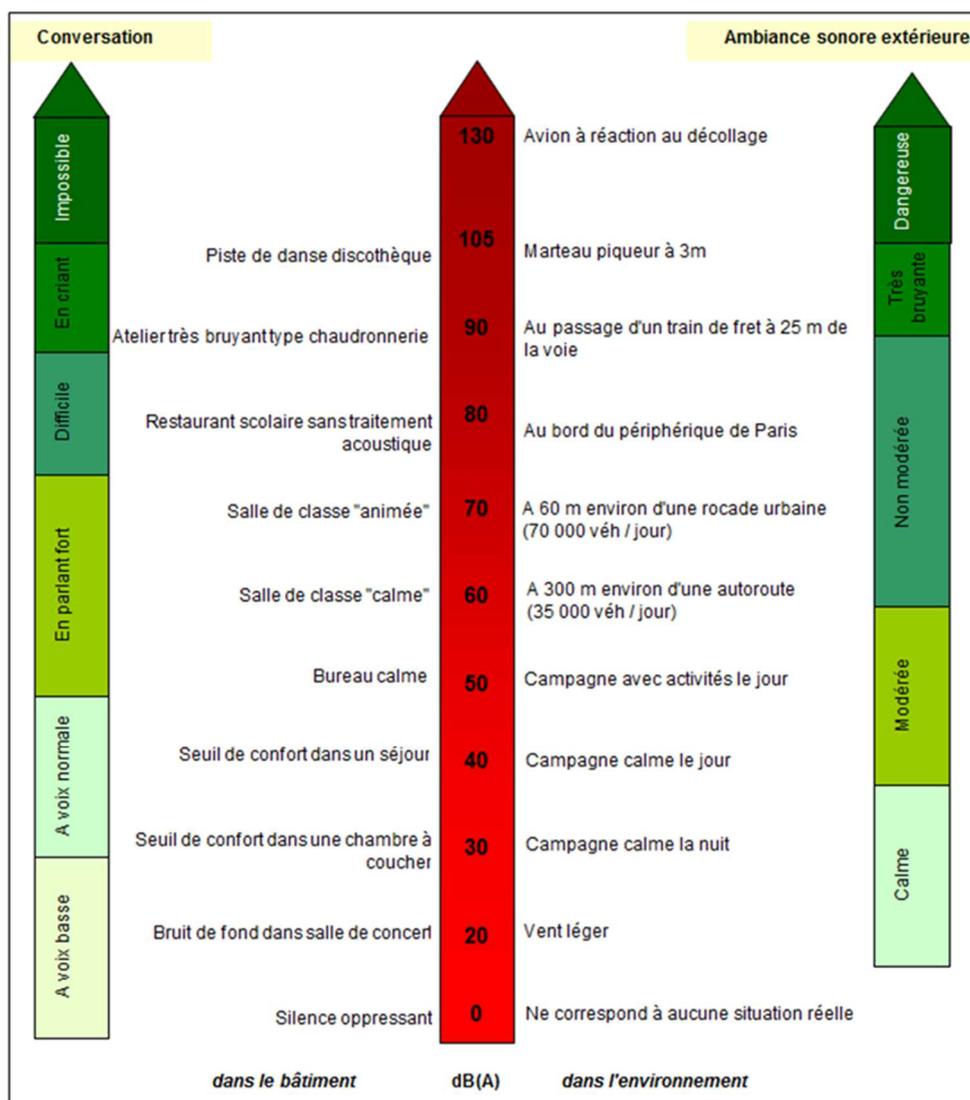
Source bruitparif.fr

Le tableau suivant exprime le rapport entre la mesure du bruit et son ressenti et permet de mieux appréhender la lecture de résultats exprimés en décibels.

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement...		
Augmentation du niveau sonore de :	Multiplication de l'énergie sonore par :	Impression sonore
3 dB	2	On ressent une très légère augmentation du niveau sonore, on fait difficilement la différence entre 2 lieux où le niveau sonore diffère de 3 dB
5 dB	3	On ressent nettement un changement de l'ambiance sonore
10 dB	10	Variation flagrante : comme si le bruit était 2 fois plus fort
20 dB	100	Comme si le bruit était 4 fois plus fort. Une variation de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
50 dB	100000	Comme si le bruit était 30 fois plus fort. Une variation brutale de 50 dB fait sursauter

2.5 L'échelle des bruits

Cette échelle permet de hiérarchiser les bruits des ambiances sonores intérieures et extérieures.



3 Contexte et enjeu du réexamen du PPBE

3.1 Le cadre réglementaire

3.1.1 Directive européenne

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, transposée en droit français, spécifie pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures de transports (grands axes routiers et ferroviaires, grands aéroports) la réalisation de cartes stratégiques de bruit et l'adoption de plans d'actions.

Les textes réglementaires de référence, relatifs à la fois à la Cartographie Stratégique du Bruit (CSB) et aux plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), sont pour la France :

- Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement,
- Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement,
- Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement,
- Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement modifié par l'arrêté du 14 octobre 2022,
- Circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Il s'agit d'une approche commune à tous les états membres, afin de prévenir et/ou de réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit, basée sur l'élaboration d'un constat de l'environnement sonore, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de plans de prévention du bruit.

3.1.2 Code de l'environnement

Le Code de l'Environnement stipule les éléments suivants dans son Article L572-6 (Version en vigueur depuis le 14 novembre 2004) :

« Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) tendent 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 comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits.

Ils 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'Etat sont dépassées ou risquent de l'être. »

3.2 Le contexte du territoire

3.2.1 Le territoire et son développement

Le territoire concerné par le présent PPBE d'Orléans Métropole représente une population de plus de 292 001 habitants (données de population, INSEE-2021), répartie sur 22 communes : Boigny-Sur-Bionne, Bou, Chanteau, Chécy, Combleux, Fleury-les-Aubrais, Ingré, La Chapelle-Saint-Mesmin, Mardié, Marigny-Les-Usages, Olivet, Orléans, Saint-Cyr-En-Val, Saint-Hilaire-Saint-Mesmin, Saint-Jean-de-Braye, Saint-Jean-de-la-Ruelle, Saint-Jean-le-Blanc, Saint-Pryvé-Saint-Mesmin, Saran et Semoy. Cette population a augmenté de 3.6 % depuis 2015.

3.2.2 Les infrastructures de transports présentes et les acteurs

3.2.2.1 Les voiries communales et métropolitaines

Depuis sa création en mai 2017, les communes ont transféré à Orléans Métropole la compétence voirie. A ce titre, elle est désormais gestionnaire de l'intégralité du réseau routier métropolitain (hors réseau départemental et autoroutier).

3.2.2.2 Les voiries départementales et le Département

Depuis 2018, date des dernières CSB réalisées par Orléans Métropole, cette dernière et le Département du Loiret ont procédé mutuellement à un transfert de voirie dans un esprit de mise en cohérence des politiques routières.

La carte des voies échangées est présentée en Annexe 2.

3.2.2.3 Les voiries autoroutières et les concessionnaires

Le territoire d'Orléans Métropole est traversé par 2 autoroutes gérées par un seul et même concessionnaire : Cofiroute, du groupe Vinci Autoroute.

Il s'agit de l'A10 reliant Paris à Bordeaux et l'A71 reliant Orléans à Clermont-Ferrand.

3.2.2.4 Les voies ferroviaires et la SNCF

La Métropole d'Orléans est traversée par plusieurs lignes ferroviaires.

Parmi les lignes dites "structurantes" :

- La ligne 570 000 (Paris Austerlitz - Bordeaux Saint Jean),
- La ligne 590 000 (Les Aubrais Orléans – Montauban Ville Bourbon).

Parmi les lignes dites "de desserte fine du territoire" et les lignes fret :

- La ligne 556 000 (Chartres - Orléans),
- La ligne 683 000 (Les Aubrais-Orléans - Malesherbes),
- La ligne 686 000 (Les Aubrais-Orléans - Montargis),
- La ligne 687 000 (Orléans -Gien).

3.2.2.5 Les voies de tramway et le délégataire

La Métropole dispose de 2 lignes de tramway gérées par un délégataire de service Keolis Métropole Orléans.

Une ligne A Nord-Sud de Fleury les Aubrais à l'Hôpital de la Source (Orléans) mise en service le 27 novembre 2000 et compte 27 stations sur 18 km de lignes.

La ligne B Ouest –Est de La-Chapelle-St-Mesmin à St-Jean-de-Braye mise en service le 30 juin 2012 et compte 25 stations sur 11,3 km de lignes. Elle est en correspondance avec la ligne A du tramway d'Orléans à la station « *De Gaulle* » où se trouve aussi un raccordement de service entre les deux lignes (Cf. 10.3 Annexe 3).

3.2.2.6 Les activités industrielles IPCE-A

Des ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) soumises à Autorisation sont localisées sur le territoire d'Orléans Métropole. Elles sont au nombre de 27 et sont cartographiées sur le site Géoportail.gouv.fr avec pour chacune d'elle une fiche indiquant son exploitation et le régime de déclaration. Elles ont fait l'objet d'une cartographie spécifique dans le cadre des CSB.

3.2.2.7 Les activités aériennes

Le territoire d'Orléans Métropole ne possède pas au titre de la réglementation Bruit un aéroport sur son territoire, impliquant d'intégrer cette dimension dans les infrastructures à prendre en compte. Toutefois plusieurs équipements aériens sur le territoire ou à proximité immédiate produisent des nuisances.

On peut citer :

- La base aérienne militaire de Bricy
- Les héliports du CHU et du pôle santé Oréliance,
- Le club ULM de Mardié,
- L'aéroport Orléans Loire Valley de St Denis de l'Hôtel,

3.2.2.8 Synthèse des linéaires de voies

En synthèse, le tableau suivant détaille les linéaires de voies selon chaque gestionnaire :

Gestionnaire	Linéaire de voie en gestion en km
CD45	241,82
Orléans Métropole	1 488,73
Privé	352,14

Les gestionnaires privés sont les gestionnaires autoroutiers et les propriétaires de voies privées sur la Métropole.

Ces éléments sont cartographiés en Annexe 4.

1.3 Les enjeux de réexamen du PPBE

Les PPBE doivent régulièrement être révisés selon un calendrier fixé par l'Union Européenne, sur des périmètres précis :

	1ère échéance	2ème échéance	3ème échéance	4ème échéance
Routes	+ de 6 millions de passage de véhicules/jour	+ de 3 millions de passage de véhicules jour	+ de 3 millions de passage de véhicules jour	+ de 3 millions de passage de véhicules jour
Voies ferrées	+ de 60 000 passages de train par jour	+ de 30 000 passages de train par jour	+ de 30 000 passages de train par jour	+ de 30 000 passages de train par jour
Agglomérations	+ de 250 000 habitants	+ de 100 000 habitants	+ de 100 000 habitants avec une nouvelle liste des agglomérations fixée par arrêté du 14/04/17	+ de 100 000 habitants avec une nouvelle liste des agglomérations fixée par arrêté du 14/04/17
Aéroports	+ de 50 000 mouvements par an	+ de 30 000 mouvements par an	+ de 30 000 mouvements par an	+ de 30 000 mouvements par an
Echéance cartes de Bruit	2007	2012	2018	2022
Échéance PPBE	2008	2013	2020	2024

Depuis le 1er janvier 2016, la métropole d'Orléans est concernée par la réglementation présentée ci-dessus en tant qu'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) compétente en matière de « lutte contre les nuisances sonores » et à ce titre, elle est l'autorité compétente pour l'élaboration des Cartes Stratégiques du Bruit et du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

La précédente Cartographie Stratégique du Bruit a été validée par le conseil métropolitain du 13 janvier 2020, elle constitue un diagnostic acoustique indicatif des contributions sonores des principales sources de bruit sur le territoire étudié, mettant notamment en évidence les dépassements de seuil de bruit.

Le tableau ci-dessous présente le nombre d'habitants et d'établissements impactés par un niveau sonore dépassant les valeurs limites soit pour le bruit routier, soit pour le bruit ferroviaire, pour la période « journée » sur 24h (Lden) et pour la période « nuit » de 22h-6h (Ln) suivant la modélisation de 2018.

	Lden		Ln	
	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit routier	Bruit ferroviaire
<i>Valeur limite en dB(A)</i>	<i>68</i>	<i>73</i>	<i>62</i>	<i>65</i>
Nb d'habitants	9177	141	1169	237
Nb d'établissements d'enseignement	21	1	4	1
Nb d'établissements de santé	4	0	0	0

Ainsi, **au maximum**, il y a 9 177 personnes (3.15 % de la population totale) en dépassement des valeurs limites bruit routier et 237 personnes (0,8 % de la population totale) en dépassement des valeurs limites en bruit ferroviaire. Il y a également au plus 25 établissements sensibles en dépassements des valeurs limites routière et 1 en dépassement des valeurs limite ferroviaire. Sur les 22 communes du territoire, 12 communes sont concernées par des dépassements de seuils routiers, 7 communes par des dépassements ferroviaires.

Les graphiques ci-dessous présente par commune les nombres d'habitants et d'établissements sensibles concernés identifiés comme PNB en Lden et Ln.

Communes	Bruit Routier				Bruit Ferroviaire			
	Lden		Ln		Lden		Ln	
	Nombre d'Habitants	Nombre d'Habitations	Nombre d'Habitants	Nombre d'Habitations	Nombre d'Habitants	Nombre d'Habitations	Nombre d'Habitants	Nombre d'Habitations
Boigny sur Bionne								
Bou								
Chanteau								
Chécy	3	1						
Combleux								
Fleury les Aubrais	93	17	4	1			2	1
Ingré	20	3	4	1				
La Chapelle Saint Mesmin	10	3					6	2
Mardié								
Marigny les Usages								
Olivet	24	8	5	1				
Orléans	1293	84			109	4	109	4
Ormes	8	3						
Saint Cyr en Val					3	2	3	2
Saint Denis en Val								
Saint Hilaire Saint Mesmin								
Saint Jean de Braye	88	16						
Saint Jean de la Ruelle	293	23	15	1	8	2	161	6
Saint Jean le Blanc	5	2			2	1	2	1
Saint Pryvé Saint Mesmin								
Saran	104	10					2	1
Semoy	3	1						

Communes	Bruit Routier				Bruit Ferroviaire			
	Lden		Ln		Lden		Ln	
	Nombre d'établissements d'enseignement	Nombre d'établissement de santé	Nombre d'établissements d'enseignement	Nombre d'établissement de santé	Nombre d'établissements d'enseignement	Nombre d'établissement de santé	Nombre d'établissements d'enseignement	Nombre d'établissement de santé
Boigny sur Bionne								
Bou								
Chanteau								
Chécy								
Combleux								
Fleury les Aubrais	1							
Ingré								
La Chapelle Saint Mesmin								
Mardié								
Marigny les Usages								
Olivet	3	1						
Orléans	14	3						
Ormes								
Saint Cyr en Val								
Saint Denis en Val								
Saint Hilaire Saint Mesmin								
Saint Jean de Braye								
Saint Jean de la Ruelle	3							
Saint Jean le Blanc								
Saint Pryvé Saint Mesmin								
Saran								
Semoy								

De manière complémentaire, cette CSB a montré un nombre conséquent de Points Noir Bruit (PNB) potentiels.

	Nombre de PNB potentiels totaux	Nombre de bâtiments sensibles totaux	Nombre de PNB Potentiels en %
Habitations	2 404	81 339	2.95 %
Enseignements	42	1 496	2.81 %
Santé	10	328	3.05 %
Totaux :	2 456	83 163	3 %

L'ensemble de ces données et l'importance de la population potentiellement impactée ont conduit Orléans Métropole à fiabiliser ces zones de dépassement potentiel de bruit dans le cadre de la quatrième échéance de son PPBE, au travers de mesures de bruit in situ et de modélisation spécifiques.

4 Bilan des actions sur 5 ans passés

4.1 Les actions d'Orléans Métropole

Le PPBE 3^{ème} échéance a été validé en CM en janvier 2020. Il comportait 37 actions réparties en 5 axes, présentés ci-dessous, avec les actions menées depuis l'adoption de ce plan.

1^{er} axe stratégique : Réduire les nuisances sonores des infrastructures de transports et résorber les points noirs bruit avérés (PNB).

Action n°1 Croiser les données de l'Observatoire des déplacements et du PPBE Etat avec les données des cartes stratégiques du bruit. Vérifier la cohérence avec les CSB établies par les gestionnaires

Cette action a été réalisée par un géomaticien avec la mise en cohérence des CSB de 2018 avec celles des gestionnaires.

Action n°2 Intégrer dans le SIG d'Orléans Métropole les PNB présumés, les dates de permis de construire, les dates de construction des infrastructures routières et ferroviaires. Vérifier les critères d'antériorité

Cette action a été réalisée par un géomaticien : il manque toutefois pour 300 adresses les dates de construction. Au vue du lieu, il a été acté que les constructions sont antérieures à l'infrastructure actuelle. Ces éléments sont encore à positionner de manière cartographique.

Action n°3 Identifier et localiser des PNB avérés

Afin de confirmer de manière objective ces points noirs bruit potentiels, établis sur la base de modélisations, il a fallu procéder préalablement à des mesures in situ.

Orléans Métropole a notifié un marché avec le bureau d'études Echo Acoustique en novembre 2020 (durée 3 ans) pour mener ces mesures sur 48 secteurs identifiés contenant des points noirs bruits potentiels, qui sont répartis sur 12 communes de la Métropole dont Orléans.

Ces mesures sont faites :

- soit en façade d'habitation chez des particuliers,
- soit sur le domaine public de la commune.

Ces mesures n'ont pu commencer qu'en novembre 2021, en raison du covid, il était nécessaire d'avoir des conditions de circulation normales pour effectuer les mesures.

Des mesures sur 10 premiers secteurs ont été réalisées entre décembre 2021 et mars 2022. Une seconde tranche de 9 secteurs a été réalisée entre juin et novembre 2022. Une tranche complémentaire de 8 secteurs a été lancée fin de l'année 2022 avec les livrables fournis en juillet 2023. 6 secteurs complémentaires ont été réalisés à la fin 2023. Pour 6 secteurs, le bruit est généré par des infrastructures dont le gestionnaire n'est pas la Métropole (Département et Cofiroute).

En conclusion, il a été identifié sur ces 48 secteurs 1 312, bâtiments comme étant des PNB potentiels et 322 bâtiments proches PNB potentiels (valeurs relevées inférieures à moins de 1 dB(A) des seuils). Cependant, ces éléments sont à fiabiliser avec le critère d'antériorité défini ci-dessus.

Action n°4 Etudier l'efficacité acoustique de différents principes de traitements de réduction du bruit et hiérarchiser les traitements au regard du rapport coût/bénéfice

Action non réalisée mais des ouvrages existants précisent ces éléments

Action n°5 Estimer des coûts de travaux liés à la mise en œuvre du traitement le plus adapté, planification et mise en œuvre

Action non réalisée

Action n°6 Mobiliser les gestionnaires dans la résorption de leurs PNB

Action non réalisée par Orléans Métropole mais le gestionnaire d'autoroute Cofiroute dans le cadre de l'élargissement de l'A10 a procédé à la mise en œuvre de protections et d'enrobés phoniques et une diminution des vitesses.

Pour la SNCF, des mesures de bruit sont en cours pour résorber les points noirs bruit sur la Métropole sur les 2 lignes traversantes.

Le Département, dans sa gestion de la Tangentielle, a réduit la vitesse à 70 km/h sur une majeure partie du contournement d'Orléans et appliqué un revêtement routier à caractère phonique entre l'avenue Pierre Mendès France à Saint-Jean-de-la-Ruelle et le giratoire terminant l'avenue des Droits de l'Homme à Orléans.

Action n°7 Identifier les bâtiments sensibles, soumis au dépassement des valeurs limites fixées et les présenter sous la forme d'une cartographie pour visualiser les zones à enjeux multi exposition

Cette action est en cours de réalisation avec l'appui d'un géomaticien.

Action n°8 Prioriser les zones à enjeux multi critères (bruit, mobilité, qualité de l'air) en lien avec le PDU (Plan de Déplacements Urbains)

Action non réalisée

Action n°9 Réduire les émissions sonores liées aux déplacements

Cette action est en cours de réalisation avec l'acquisition d'une flotte de bus électriques pour le transport en commun (50 bus soit 27.8 % de la flotte totale), la mise en œuvre d'une limitation à 30 km/h de l'ensemble du secteur compris entre les mails et la Loire. Cela comprend des zones de rencontre, des zones apaisées et des zones piétonnes.

En complément, 476 km d'aménagements cyclables dont 308 km uniquement dédiés aux cyclistes ont été mis en œuvre.

2^{ème} axe stratégique : Prendre en compte le facteur "bruit" dans tout nouveau projet de construction et d'aménagement

Un marché a été notifié en mai 2022 avec la société ORFEA pour proposer une sensibilisation et une montée en compétence technique à destination des agents de la Métropole, des élus, des agents des communes et des porteurs de projets. Notamment, une partie de ces formations a été adaptée à une cible d'interlocuteurs chargés de l'urbanisme et de l'aménagement. Ces temps sont complétés par la réalisation de 2 guides (sensibilisation et montée en compétence) ainsi que la réalisation de 11 fiches techniques constituant une boîte à outils s'intégrant à l'outil « Référentiel ville durable » d'Orléans Métropole, disponible sur internet (<https://referentiel-ville-durable.orleans-metropole.fr/>). Les fiches traitent de sujets variés tels que « le cadre réglementaire vis-à-vis des bâtiments », « la méthodologie

d'étude pour l'implantation d'une ZAC » ou « quelles solutions contre le bruit issu des transports terrestres ».

Le référentiel Ville durable est un outil d'évaluation des projets urbains, construit spécifiquement pour Orléans Métropole autour d'indicateurs de déclinaison de la transition écologique dans l'aménagement du territoire.

Des temps de sensibilisation et de montée en compétence ont été proposés dans le cadre de l'Embarcadère (école interne de transition écologique).

Action n°10 Créer un dossier contenant l'ensemble des documents relatifs à la prise en compte du bruit dans les documents de planification

Action non réalisée

Action n°11 Définir des exigences acoustiques et règles liées au bruit à intégrer dans chacun des documents d'urbanisme retenus et dans les projets de ZAC. Lien avec le référentiel de la ville durable

Action non réalisée

Action n°12 Favoriser un projet de territoire et de développement urbain, en complément du travail sur le PLUm, en intégrant un volet bruit dans la politique de développement urbain par des mesures d'animation, de sensibilisation, et d'appui spécifique

Action non réalisée

Action n°13 Elaborer une liste exhaustive des exigences acoustiques réglementaires applicables aux différentes constructions avec avis des services référents

Action non réalisée

Action n°14 Faire une évaluation post travaux pour mesurer l'impact bruit et valoriser la diminution du bruit quand des programmes sont portés. Partager les résultats

Action partiellement réalisée – Des mesures de bruit au niveau de l'allée Saint Croix à Orléans ont été menées suite à des plaintes de riverains, et avant un aménagement d'un « tourne à droite » au niveau du carrefour entre l'avenue de Verdun et l'avenue de Sologne. Les résultats, partagés avec les riverains, ne montrent pas de dépassement des seuils réglementaires.

Action n°15 Rechercher des exemples « clause bruit » en interrogeant les collectivités ayant un PPBE et inclure ce clausier dans les marchés publics de la collectivité notamment de travaux.

Action partiellement réalisée : une « CHARTE DE CHANTIER VERT et FAIBLES NUISANCES » est en cours d'élaboration au sein de la Direction des Espaces Publics, incluant un volet sur les nuisances sonores.

Action n°16 Mener une réflexion afin d'intégrer systématiquement les caractéristiques acoustiques lors de choix de matériels municipaux, communautaires ou de gestionnaires privés

Le marché de collecte en Porte A Porte (PAP) passé fin 2022 comportait un critère « Performances de développement durable » intégrant notamment les aspects consommation d'énergie et niveau de pollution sonore et atmosphérique.

Le prestataire retenu a répondu avec des poids lourds 26 T à motorisation électrique dont le niveau sonore est plus faible que des véhicules thermiques. Ces camions ont été mis en service en avril 2024. De plus, la collecte des voies étroites du centre-ville d'Orléans est assurée en véhicule de faible gabarit électrique également.

La collecte des cartons dans certaines voies est quant à elle assurée en vélo.

Pour le ramassage en régie, le parc de véhicules est régulièrement renouvelé afin de disposer de matériels récents dont le niveau sonore est amélioré.

Le marché de collecte des biodéchets passé en 2023 prévoit une collecte en mode doux. Le prestataire retenu assurera la collecte en vélo sur l'hypercentre d'Orléans et en véhicule électrique sur les zones périphériques lors de l'extension de ce service sur la métropole.

Les bacs roulants fournis aux usagers sont équipés de dispositifs permettant de limiter le bruit lors du roulage et lors de la collecte.

Les colonnes d'apport volontaire pour le flux Verre sont systématiquement équipées de dispositifs d'insonorisation.

Il n'y a pas d'approche particulière sur les déchetteries/végé'tri.

Action n°17 Etablir des référentiels de coûts entre scénario de réalisation de projets, réinterroger des modèles économiques et des budgets pour remettre en cause la logique de retour sur investissement et intégrer des critères environnementaux

Action non réalisée. Un lien avec l'obligation d'élaboration d'un budget vert en 2025 sera étudié pour mettre en place cette action.

Action n°18 Compléter les propositions de la Plate-forme Territoriale de Rénovation Energétique (PTRE) par des conseils de réduction des nuisances sonores via l'ADIL

Action non réalisée

Action n°19 Porter à connaissance des réalisations exemplaires et programmer des visites

Action non réalisée

Action n°20 Intégrer à l'Observatoire du Risque, la problématique des nuisances sonores avec les zones à enjeux

Action non réalisée

3^{ème} axe stratégique : Mettre en place une réflexion approfondie sur les zones calmes

La préservation/création de zones de calme ne pourra se faire qu'en lien avec les autres politiques publiques (ville durable, biodiversité, qualité de l'air, mobilité...)

Action n°21 Mise en place d'une réflexion approfondie en partenariat avec les communes, Orléans Métropole et les éventuels gestionnaires pour définir les critères d'identification des zones calmes.

Action non réalisée

Action n°22 Identifier des zones calmes, au regard des critères préalablement définis

Action non réalisée

Action n°23 Accroître l'attractivité des zones calmes

Action non réalisée

Action n°24 Définir des objectifs de préservation des zones calmes

Action non réalisée

4^{ème} axe stratégique : Amélioration de la connaissance du bruit sur le territoire et faire vivre le PPBE

Dans le cadre réglementaire et selon la 4^{ème} échéance, il a été lancé une consultation en novembre 2022 pour réviser les cartes stratégiques du bruit sur le territoire d'Orléans Métropole. Le cabinet IMPEDANCE a été choisi pour cette mission.

Action n°25 Créer un volet Bruit à l'Observatoire des déplacements existant

Action non réalisée

Action n°26 Définir un protocole MAP'O d'intégration des données récoltées dans le système d'information géographique

Action réalisée avec un géomaticien. Une application cartographique dédiée a été créée et mise à disposition de l'ensemble des agents de la Métropole. Elle regroupe toutes les données du PPBE, les CSB ainsi qu'une partie didactique sur les connaissances sur le bruit.

Action n°27 Recueil des données sonores existantes auprès des différents partenaires au fur et à mesure en vue des prochaines révisions des Cartes Stratégiques de Bruit

Action non réalisée

Action n°28 Identifier les acteurs concernés et mettre en place des partenariats avec les gestionnaires d'infrastructures de transport aérien ; Identifier des données à recenser

Action partiellement réalisée. Des contacts ont été pris avec la base aérienne de Bricy, même si l'infrastructure est située en dehors du territoire de la Métropole d'Orléans. Mais les contraintes liées à la défense nationale ne permettent pas une adaptation des exercices du personnel de la base militaire.

Action n°29 Réfléchir sur la faisabilité d'études complémentaires spécifiques concernant le bruit aérien

Action non réalisée

Action n°30 Organiser un comité de suivi annuel de la mise en œuvre du PPBE et des tâches à effectuer par chaque membre tout au long de l'année pour assurer l'efficacité des comités

Action en cours de mise en place

Action n°31 Réaliser des présentations dans les communes le souhaitant et auprès des grands donneurs d'ordres

Accompagnement des communes mis en place à la demande lors de plaintes d'usagers (Marigny, Olivet, Saran)

5^{ème} axe stratégique : Information et sensibilisation des différents acteurs et de la population – Mettre en œuvre des actions de communication

Avec la refonte du site internet d'Orléans Métropole en juillet 2024, il pourra être possible de mettre à disposition des habitants le PPBE mais également les cartes stratégiques du bruit sous forme de Story Map pour une meilleure compréhension du sujet du bruit, d'ici la fin de l'année 2024.

De plus, la mise en œuvre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été intégrée à la feuille de route Transition Ecologique Métropolitaine, axe Urbanisme Durable.

Action n°32 Mettre à disposition les différentes données relatives au bruit, notamment des cartes stratégiques du bruit et du PPBE en interne et externe

Action partiellement réalisée en interne via un dossier partagé et Map'O

Action n°33 Organiser des journées techniques explicatives

Action réalisée avec le bureau d'étude ORFEA en lien avec Embarcadère (école de la transition interne) Un temps de sensibilisation et une montée en compétence technique a été réalisé sur les thèmes du transport terrestre et du bâtiment.

Une action spécifique de sensibilisation et d'intelligence collective a été réalisée le 19 novembre 2022 dans le cadre de la démarche « vigie citoyenne » avec l'action 2 de la deuxième séquence (Ville Durable) « Zoom sur : la lutte contre les nuisances sonores : le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement d'Orléans Métropole ».

Action n°34 Former et informer les grands "maîtres d'ouvrages" : communes, Société d'Economie Mixte, promoteurs, aménageurs

Action non réalisée

Action n°35 Définir des cibles et sensibiliser chacune d'elles à son environnement sonore

Action non réalisée

Action n°36 Sensibiliser et responsabiliser les utilisateurs de 2 roues, le prestataire du réseau de tramway et les services de secours et sécurité au respect de la réglementation en vigueur et travailler avec l'ensemble des professionnels de ce domaine (médiation, formation)

Action non réalisée

Action n°37 Sensibiliser et éduquer la population à la santé environnementale et aux impacts des nuisances sonores sur la santé en s'appuyant sur le PRSE 3

Action non réalisée. Ces éléments pourront être complétés par les potentiels éléments du PRSE4.

4.2 Les actions du Département du Loiret

Le Département du Loiret a travaillé sur trois actions principales :

- Comme indiqué au niveau du bilan de l'action 6 ci-dessus, la réduction du bruits liés aux infrastructures avec la limitation à 70 km/h de la tangentielle et l'application d'un revêtement aux propriétés acoustiques sur 10 km,
- Le remplacement des joints d'ouvrage de la tangentielle par des joints moins bruyants dans le cadre de l'ensemble des travaux d'enrobés,
- La réponse systématique à l'ensemble des plaintes de bruits (65 plaintes traitées) avec la réalisation de compléments de mesures in situ dans 3 cas spécifiques.

4.3 Les actions de SNCF Réseau

4.3.1 Actions sur l'infrastructure ferroviaire

Les solutions de réduction du bruit ferroviaire telles que les grandes opérations de renouvellement, d'électrification, de rénovation du réseau ferroviaire sont porteuses d'actions favorables à la réduction du bruit ferroviaire.

➤ Armement de la voie

Une voie va être plus ou moins émissive de bruit en fonction de l'armement de la voie, c'est-à-dire le type de rail, de traverses (béton/bois), de fixations, de semelles sous rail ou sous traverses. Le remplacement d'une voie usagée ou d'une partie de ses constituants (rails, traverses, ballast) par une voie neuve apporte des gains significatifs en matière de bruit. Ainsi l'utilisation de longs rails soudés (LRS) réduit les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des rails courts qui étaient classiquement utilisés il y a encore 30 ans. L'utilisation de traverses béton réduit également les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des traverses bois, ces deux gains pouvant se cumuler.



Rails courts sur traverses bois



Longs Rails soudés sur traverses béton

➤ Meulage des voies

Quand leur état de surface est dégradé, il est nécessaire de meuler les rails afin de les rendre plus lisses, ce qui diminue le niveau de bruit produit par les circulations. Le meulage est une opération lente et elle-même bruyante qui doit être réalisée en dehors de toute circulation, c'est à dire souvent la nuit. C'est une solution locale dont l'efficacité est limitée dans le temps. Depuis 2017, les marchés de meulage pour la maintenance du rail comprennent un critère de performance acoustique qui exige un niveau de finition de meilleure qualité d'un point de vue acoustique sur les parties du réseau en zone dense.



Train meuleur



Rail après meulage

➤ Traitement des ouvrages d'art

Le remplacement d'ouvrages d'art métalliques devenus vétustes par des ouvrages de conception moderne alliant l'acier et le béton permet la pose de voie sur ballast sur une structure béton moins

vibrante, qui peut réduire jusqu'à 15 dB(A) les niveaux d'émission. Mais cela ne peut se concevoir que dans le cadre d'un programme global de réfection des ouvrages d'art.

Les ouvrages d'art métalliques bruyants qui n'ont pas encore atteint leur fin de vie et qui ne seront pas renouvelés dans un avenir proche peuvent faire l'objet d'un traitement correctif acoustique particulier (pose d'absorbeurs dynamiques sur les rails et sur les platelages, dont le rôle est d'absorber les vibrations, remplacement des systèmes d'attache des rails et mise en place d'écrans acoustiques absorbants, ...).

Les absorbeurs dynamiques sur rails (système mécanique de type masse/ressort positionné entre les traverses pour atténuer la propagation de la vibration mécanique dans le rail) peuvent apporter un gain de 0 à 3 dB(A) selon la nature du rail et son mode de fixation. Ils ne sont généralement pas utilisés en voie courante mais peuvent venir compléter les traitements précédents pour les ouvrages d'art métalliques concernés.



Absorbeur sur rail



Absorbeur sur platelage

➤ Actions sur le matériel roulant

Des actions sur le matériel roulant peuvent être réalisées par les entreprises ferroviaires.

Les caractéristiques du matériel roulant sont en constante amélioration. Les organes de freinage récents permettent un meilleur état de surface des roues (et donc une moindre usure des rails) à l'origine d'une limitation des niveaux sonores, perceptible sur l'ensemble du parcours et pas uniquement dans les zones de freinage.

La généralisation du freinage par disque sur les remorques TGV et la mise en place de semelles de freins en matériau composite sur les motrices TGV ont permis de réduire de 10dB(A) sur 10 ans le bruit de circulation des rames. Entre les TGV orange de première génération (1981) et les rames actuelles, un gain de plus de 14 dB(A) a été constaté.

La mise en place de semelles de frein en matériau composite, remplaçant les semelles de frein en fonte sur les autres types de matériel roulant permet d'obtenir une baisse de 8 à 10 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels.

Le déploiement de matériels ferroviaires récents moins bruyants, car respectant des spécifications acoustiques de plus en plus contraignantes, initié en Ile de France sur les RER s'est poursuivie avec le Francilien en Île-de-France et le déploiement des Régiolis et Regio 2N, les régions (opérateurs qui exploitent les TER) s'étant largement engagées dans le renouvellement de leurs parcs. Ainsi, la totalité du matériel voyageurs, hors Corail et VB2N (voitures banlieue à 2 niveaux), est désormais équipée de semelles de frein en matériaux composites.

Pour le matériel fret, le déploiement de cette amélioration, qui dépend des détenteurs de wagons, a été plus lente mais elle est désormais bien engagée et des gains similaires ont pu être obtenus. En effet, la révision de la spécifications techniques d'interopérabilité bruit publiée le 16 mai 2019 au journal officiel de l'union européenne a introduit la notion d'« itinéraire silencieux » (quieter route) :

section de ligne d'au moins 20 km de longueur sur laquelle le TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel y compris le week-end) moyenné sur les années 2015-16-17 sur la seule période de nuit (22h-6h) est supérieur à 12 trains de fret. Sur les « itinéraires silencieux », aucun wagon équipé de semelles de frein en fonte ne sera autorisé à circuler à partir du 8 décembre 2024 (soit au changement de service annuel). Ainsi, tout wagon qui empruntera au moins quelques mètres d'un « itinéraire silencieux » sur son parcours sera nécessairement silencieux sur l'ensemble de son parcours. Il n'est pas nécessaire que le wagon circule sur 20 km d'itinéraire silencieux pour être soumis à l'obligation.

La quasi-totalité des wagons rouleront de fait sur un itinéraire silencieux fin 2024 et seront donc freinés composite.

➤ Programmes de recherche et innovation

La lutte contre le bruit est l'occasion pour l'entreprise d'innover tout en s'intégrant pleinement dans les objectifs de développement durable qu'elle s'est fixé. Citons par exemple les améliorations de la voie avec les semelles sous-traverses ou encore l'utilisation de béton bas carbone pour la construction de murs acoustiques permettant de limiter les émissions de gaz à effet de serre tout en gardant l'objectif clair de diminuer les nuisances sonores pour les riverains.

SNCF Réseau s'implique également dans des expérimentations et des programmes de recherche et nationaux et internationaux, sur des problématiques complexes comme la combinaison de solutions de réduction du bruit sur l'infrastructure et le matériel roulant, la prédiction fine du bruit au passage du train

De plus, SNCF Réseau s'est associée à Bruitparif et l'Université Gustave Eiffel pour répondre à un appel à projet de l'ANSES visant à mieux identifier les facteurs de gêne sur un échantillon de riverains exposés au bruit ferroviaire.

Autre sujet acoustique bien investi par l'entreprise : l'amélioration des conditions de travail de ses agents exposés au bruit avec des EPI (équipements de protection individuelle) homologués et individualisés (comme la moulure sur mesure pour des bouchons d'oreille) et un traitement acoustique des ballastières qui diminue également le bruit pour les riverains des renouvellements de voies.

4.3.2 Actions spécifiques réalisées sur la Métropole

➤ Travaux

Les principaux travaux de renouvellement de voie et de ballast, réalisés afin de maintenir la longévité et les performances des lignes, contribuent à la réduction du bruit généré par les transports terrestres dans l'environnement. Il en va de même du meulage de rails.

Sans exhaustivité, les principaux travaux structurants des dernières années sont :

- Programme de meulage de rails sur la ligne 570 000 et la mise en place d'installation permanente de contre sens entre Toury et Cercottes permettant, le cas échéant, une meilleure fluidité du trafic,
- La modernisation entre les Aubrais et Orgères de la ligne capillaire fret 556 000,
- La modernisation de voie en gare des Aubrais,
- Des améliorations du matériel roulant sont également à mettre en avant avec l'arrivée des trains Regio 2 N déployés à compter de 2022 en Région Centre-Val de Loire, et quasi généralisés sur toutes les lignes structurantes en 2024.

➤ Mise à jour des cartographies du bruit

Une mise à jour des cartographies du bruit a été réalisée dans le cadre de la directive européenne 2002/49. SNCF Réseau a fourni l'ensemble des entrants nécessaires pour l'élaboration des cartes de quatrième échéance.

➤ Mise à jour du classement des voies

Une mise à jour du classement des voies a été engagée sur l'ensemble des tronçons circulés par plus de 50 trains quotidiens, et a été proposée au Préfet en juillet 2019 afin de prendre en compte les évolutions des trafics et des matériels roulants, en conformité avec l'arrêté du 23 juillet 2013.

Entre la 3ème et 4ème échéance, on peut parfois constater une augmentation de population impactée malgré une amélioration du matériel roulant. Ces éventuelles augmentations sont à prendre avec réserve, car elles peuvent être issues d'une éventuelle augmentation de trafic, mais également être dues au changement de méthode de calcul (CNOSSOS contre NMPB auparavant) et/ou à une densification du bâti à proximité des voies.

4.4 Les actions de Vinci Cofiroute

Comme indiqué dans le bilan de l'action 6, le gestionnaire d'autoroute Cofiroute a procédé à la mise en œuvre de protections acoustiques et d'enrobés phoniques et une diminution des vitesses dans le cadre de l'élargissement de l'A10.

4.5 Les actions relatives au transport aérien

Les actions menées par l'aéroport Loire Valley durant ces dernières années ont principalement consisté en une sensibilisation des entreprises et des utilisateurs de l'aéroport dans la modernisation des aéronefs (moteur électrique, remplacement du matériel vieillissant, ...).

5 La stratégie d'Orléans Métropole

5.1 Identification des secteurs à enjeux, de vigilance et stratégie

La mise en œuvre du précédent PPBE a été fortement impactée par la période COVID. En effet, l'une des priorités était de venir caractériser plus finement et valider (ou invalider) les Points Noirs Bruits potentiels identifiés à l'aide de mesures in situ. Comme présenté précédemment, la réalisation de ces mesures s'est achevée début 2024, le calendrier de réalisation ayant glissé dans le temps du fait de la succession de périodes de confinement.

Des orientations fortes ont été données par Orléans Métropole pour la réalisation de ce prochain PPBE. La Métropole s'est tout d'abord engagée dans l'identification et la consolidation des différents PNB présents sur l'ensemble de son territoire.

Ainsi, les principaux objectifs seront :

- Faire le bilan des mesures de bruit pour qualifier les Points Noirs Bruit et déterminer les bâtiments sensibles et les secteurs géographiques à traiter en priorité (zones à enjeux),
- Définir les actions prioritaires pour résorber les Points Noirs Bruit avérés et passer à l'opérationnel,
- Mettre en œuvre les actions nécessaires pour limiter les nuisances sonores dans les nouveaux projets.

Une attention particulière est portée sur les localisations soumises à plusieurs sensibilités. Ainsi, les PNB présents dans des zones présentant potentiellement des enjeux connexes de pollution de l'air, de priorités socio-économiques ou de biodiversité ou de gestion des eaux seront priorisés dans leurs traitements. Ces éléments seront validés lors des premiers comités de suivi du PPBE.

5.2 Les leviers et actions

Les principales actions portées par Orléans Métropole dans le cadre de la gestion du bruit sont axées sur la mise en œuvre des différents axes identifiés dans le PPBE 3^{ème} échéance, en intégrant au maximum la prise en compte des enjeux sonores dans l'ensembles de projets menés.

Les moyens mis en œuvre pour réaliser ces actions seront organisés autour des éléments suivants :

- Co construire en transversalité avec les services des directions concernées,
- Impliquer les communes dans des groupes de travail,
- Produire un PPBE opérationnel autour de 5 axes et un périmètre d'actions plus concentrées et efficientes,
- Mettre en place un comité de suivi et construire des outils de pilotage opérationnels

6 Etat des lieux de l'environnement sonore de la Métropole

La consolidation des cartes stratégiques de bruit 2022, servant de base à cette version du PPBE a été confiée à un bureau d'étude spécialisé : IMPEDANCE.

Pour des raisons de fiabilité des données et de niveau de trafic, seuls les axes routiers principaux ont été modélisés.

De plus, les textes règlementaires imposent de traiter spécifiquement les EPCI au travers de deux aspects :

- L'exposition globale de la population en tant qu'agglomération,
- L'exposition spécifique pour les voies supportant plus de 3M de véhicules par an en tant que gestionnaire de voirie.

6.1 Diagnostic et expositions globales des populations (CSB 2022)

6.1.1 Bruit routier

La consolidation des modélisations des CSB 2022 a permis d'affiner la localisation et le nombre d'habitations concernées par un dépassement des seuils règlementaires de bruits et donc considérées comme des PNB potentiels.

Lden		Ln		Dépassement de seuils					
Tranche	Nombre d'habitants	Tranche	Nombre d'habitants	Lden	Nombre d'habitants	Nombre d'habitations	Ln	Nombre d'habitants	Nombre d'habitations
		50-55	57 276	≥ 68	12 282	1 706	≥ 62	340	59
55-60	100 483	55-60	17 453						
60-65	66 464	60-65	2 722						
65-70	17 599	65-70	3						
70-75	3 958	≥70							
≥75	55								

Communes	Bruit Routier	
	Lden	Ln
	Nombre d'Habitations	Nombre d'Habitations
Boigny sur Bionne		
Bou		
Chanteau		
Chécy	2	
Combleux		
Fleury les Aubrais	168	3
Ingré	110	9
La Chapelle Saint Mesmin	86	3
Mardié	1	
Marigny les Usages		
Olivet	59	13
Orléans	840	17
Ormes	63	

Saint Cyr en Val		
Saint Denis en Val		
Saint Hilaire Saint Mesmin		
Saint Jean de Braye	71	
Saint Jean de la Ruelle	203	12
Saint Jean le Blanc	20	
Saint Pryvé Saint Mesmin	10	1
Saran	73	1
Semoy		

Répartition de l'exposition des établissements sensibles								
	Lden	Nombre d'établissement d'enseignement	Nombre d'établissement de santé	Ln	Nb d'établissement d'enseignement	Nombre d'établissement de santé	Nombre d'établissement d'enseignement présent sur le territoire	Nombre d'établissement de santé présent sur le territoire
Total	≥ 68	32	10	≥ 62	0	10	256	71

Communes	Bruit Routier			
	Lden		Ln	
	Nombre d'établissements d'enseignement	Nombre d'établissement de santé	Nombre d'établissements d'enseignement	Nombre d'établissement de santé
Boigny sur Bionne				
Bou				
Chanteau				
Chécy				
Combleux				
Fleury les Aubrais	4			
Ingré				
La Chapelle Saint Mesmin				
Mardié				
Marigny les Usages				
Olivet				
Orléans	21	10		10
Ormes				
Saint Cyr en Val				
Saint Denis en Val				
Saint Hilaire Saint Mesmin				
Saint Jean de Braye	1			
Saint Jean de la Ruelle	6			
Saint Jean le Blanc				
Saint Pryvé Saint Mesmin				
Saran				
Semoy				

En termes de dépassement de seuils de bruit sur la population et les établissements sensibles, la principale source de bruit est ainsi la route.

6.1.2 Bruit ferroviaire

La modélisation de l'impact sonore des infrastructures ferroviaires montre un impact plus faible que celui lié au trafic routier :

Bruit ferroviaire

Lden		Ln		Dépassement de seuils					
Tranche	Nombre d'habitants	Tranche	Nombre d'habitants	Lden	Nombre d'habitants	Nombre d'habitations	Ln	Nombre d'habitants	Nombre d'habitations
		50-55	7 363	≥ 73	814	202	≥65	1 159	289
55-60	10 801	55-60	3 132						
60-65	4 029	60-65	1 519						
65-70	1 972	65-70	1 081						
70-75	1 508	≥70	78						
≥75	177								

Communes	Bruit ferroviaire			
	Lden		Ln	
	Nombre d'établissements d'enseignement	Nombre d'établissement de santé	Nombre d'établissements d'enseignement	Nombre d'établissement de santé
Boigny sur Bionne				
Bou				
Chanteau				
Chécy				
Combleux				
Fleury les Aubrais				
Ingré				
La Chapelle Saint Mesmin				
Mardié				
Marigny les Usages				
Olivet				
Orléans	1		1	
Ormes				
Saint Cyr en Val				
Saint Denis en Val				
Saint Hilaire Saint Mesmin				
Saint Jean de Braye				
Saint Jean de la Ruelle				
Saint Jean le Blanc				
Saint Pryvé Saint Mesmin				
Saran				
Semoy				

Répartition de l'exposition des établissements sensibles

	Lden	Nombre d'établissement d'enseignement	Nombre d'établissement de santé	Ln	Nb d'établissement d'enseignement	Nombre d'établissement de santé	Nombre d'établissement d'enseignement présent sur le territoire	Nombre d'établissement de santé présent sur le territoire
Total	≥ 73	1	0	≥ 65	1	0	256	71

6.1.3 Bruit aérien

Orléans Métropole ne possédant pas d'aéroport sur son territoire avec un trafic suffisant pour être pris en compte, le bruit aérien n'a pas été cartographié. De plus, ses aéroports de Bricy et de de Saint-Denis-de-l'Hôtel ne possèdent également pas un niveau de trafic suffisant pour être intégré pour information au présent PPBE.

6.1.4 Bruit des activités industrielles

Aucune installation engendrant des dépassements des seuils règlementaires de bruit n'a été recensée sur le territoire lors de la consolidation des modélisations.

	Lden		Ln		Dépassement de seuil					Total population	Pourcentage de la population en dépassement de seuil Lden	Pourcentage de la population en dépassement de seuil Ln	
	Tranche	Nombre d'habitants	Tranche	Nombre d'habitants	Lden	Nombre d'habitants	Nombre d'habitations	Ln	Nombre d'habitants				Nombre d'habitations
Total			50-55	14	≥ 71	0	0	≥ 60	0	0	288 229	0%	0%
		157	55-60	0									
		29	60-65	0									
		0	65-70	0									
		0	≥ 70	0									
	0												

Répartition globale de l'exposition de la population au bruit industriel (L_{den} et L_n) et dépassements de seuils

6.1.5 Les zones calmes

Ce sont des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit dans lesquels on souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Les caractéristiques non sonores pouvant potentiellement être retenues sont les suivantes :

- Lien fort avec la nature, ambiance particulière, accessibilité et aménagement, usages (fréquentation, activités, propreté, sécurité),
- Espace de loisir avec éventuellement jeux d'enfants, parcours de santé, aire de pique-nique, accès modes doux, proximité d'un plan d'eau,
- Signalisation, entretien, équipements publics (bancs, poubelles, ...).

Ces éléments seront validés lors des instances de suivi du PPBE.

Il est possible dans le cadre des PPBE d'envisager la délimitation de zones calmes : espaces naturels ou urbains constituant des espaces extérieurs assurant des fonctions de ressourcement, de bien-être et de lieux loisirs pour les populations.

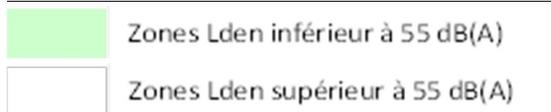
Le tableau suivant récapitule les résultats de l'exposition sonore des territoires vis à vis du seuil Lden de 55 dB(A) en contribution du bruit routier et ferroviaire, seuil proposé comme limite supérieure de la zone calme.

Communes	Surface de la commune en km ²	Surface en km ² à moins de 55 dB(A) Lden	% de la surface exposé en Lden en bruit global à moins de 55 dB(A)
Boigny sur Bionne	7,53	6,12	81%
Bou	6,29	5,8	92%
Chanteau	28,85	27,62	96%
Chécý	15,47	10,91	71%
Combleux	1,1	0,91	83%
Fleury Les Aubrais	10,12	3,7	37%

Ingré	20,82	12,32	59%
La Chapelle Saint Mesmin	8,96	2,62	29%
Mardié	17,28	15,07	87%
Marigny Les Usages	9,66	8,69	90%
Olivet	23,39	12,44	53%
Orléans	27,48	9,45	34%
Ormes	18,15	15,12	83%
Saint Cyr en Val	44,23	31,4	71%
Saint Denis en Val	17,11	14,08	82%
Saint Hilaire Saint Mesmin	14,12	12,54	89%
Saint Jean de Braye	13,7	7,23	53%
Saint Jean de la Ruelle	6,1	1,95	32%
Saint Jean le Blanc	7,66	2,46	32%
Saint Pryvé Saint Mesmin	8,87	4,61	52%
Saran	19,65	7,92	40%
Semoy	7,78	6,24	80%
Orléans Métropole	334,32	219,2	65,6 %

Les zones susceptibles (pour certaines) d'être classées en zones calmes représentent les zones vertes sur les cartes en Lden, soit environ 65.6 % du territoire global d'étude, soit une baisse de 8% par rapport au précédent PPBE. Cette baisse est liée principalement au changement du principe de modélisation imposé par l'Union Européenne.

Sur certaines communes, des zones calmes pourront donc être définies dans le cadre d'une politique d'amélioration / conservation / valorisation avec suivi acoustique.



6.2 Diagnostic et expositions de la population aux grandes infrastructures supportant plus de 3M de véhicules par an (CSB 2022)

Il est imposé par la réglementation européenne de réaliser un PPBE, outre sur le territoire de la Métropole en tant qu'EPCI de plus de 100 000 habitants, sur l'ensemble des infrastructures de transport supportant plus de 3 millions de véhicules par an.

De ces CSB utilisées précédemment, il est possible d'extraire les données concernant uniquement les voies métropolitaines répondant à ce critère. Cela représente 85,4 km de voies, soit 4,1 % du linéaire routier total sur le territoire de la Métropole. Ces routes sont présentées au sein de l'annexe 5. Les PNB identifiés ci-dessous ne concernent ainsi que l'impact acoustique des voies routières en gestion métropolitaine supportant plus de 3 millions de véhicules par an :

Lden		Ln		Dépassement de seuils			
Tranche	Nombre d'habitations	Tranche	Nombre d'habitations	Lden	Nombre d'habitations	Ln	Nombre d'habitations
		50-55	75	≥ 68	147	≥ 62	2
55-60	139	55-60	123				
60-65	75	60-65	30				
65-70	203	65-70					
70-75	54	≥70					
≥75							

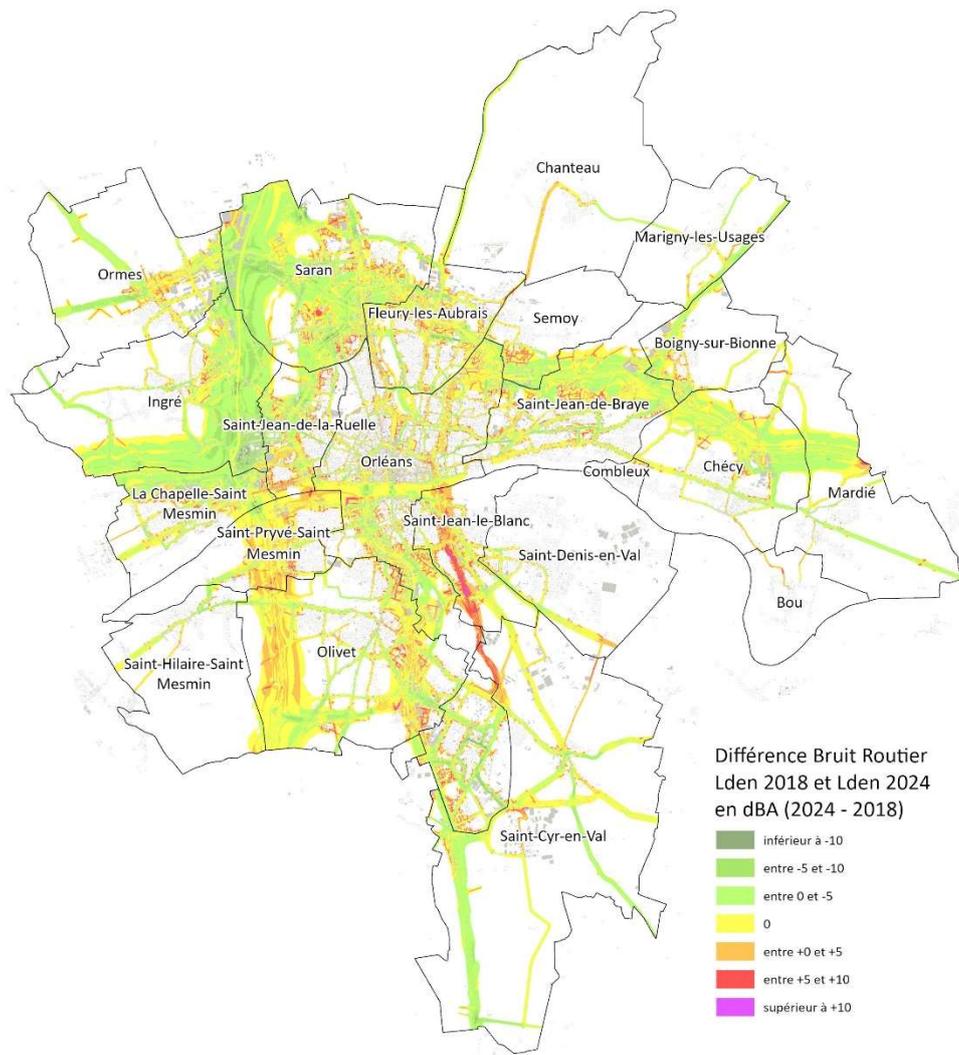
Dépassement de seuil						
	Lden	Nombre établissements d'enseignement	Nombre établissements de santé	Ln	Nombre établissements d'enseignement	Nombre établissements de santé
Total	≥ 68	19	5	≥ 62	0	0

Selon ces données, les dépassements des seuils réglementaires de bruit pour les infrastructures routières supportant plus de 3 M de véhicules par jour et gérées par Orléans Métropole ne représentent qu'une faible part de l'ensemble des PNB totaux présents sur le territoire, avec par exemple uniquement 7,7 % des bâtiments concernés pour les habitations sur une exposition sur une journée.

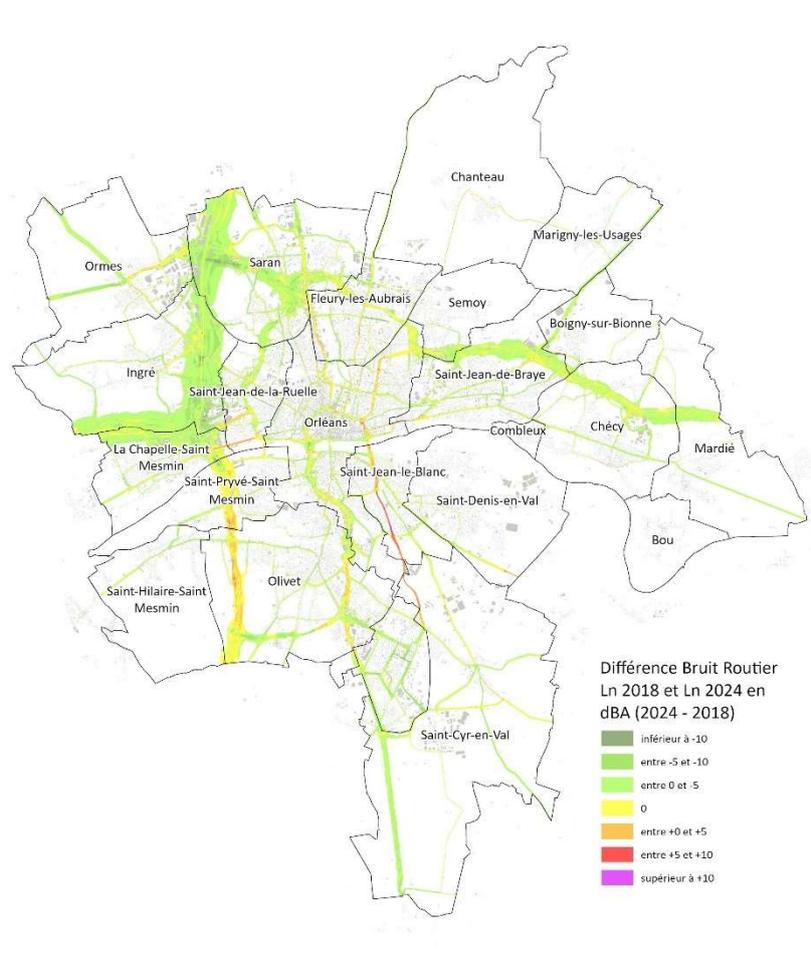
	Habitations				Etablissements sensibles					
	Lden	Nombre d'habitations	Ln	Nombre d'habitations	Lden	Nombre établissements d'enseignement	Nombre établissements de santé	Ln	Nombre établissements d'enseignement	Nombre établissements de santé
PNB Totaux sur la métropole	≥ 68	1908	≥ 62	629	≥ 68	33	10	≥ 62	1	10
PNB liés aux infrastructures en gestion métropolitaine	≥ 68	147	≥ 62	2	≥ 68	19	5	≥ 62	0	1
Pourcentage de PNB		7,70%		0,32%		57,58%	50,00%		0,00%	10,00%

6.3 Evolution de l'environnement sonore de la Métropole

La comparaison des modélisations entre la précédente version du PPBE et la présente montre sur la carte ci-dessous une diminution notable du bruit routier sur 24h (Lden) dans la partie nord de la Métropole et une dégradation au sud de la Loire, principalement dans le secteur de l'avenue Gaston Galloux.



Cependant, cette tendance ne se confirme pas pour le bruit routier de nuit (Ln) pour lequel nous pouvons constater une diminution globale des niveaux sonores.



Important : ces analyses sont à prendre avec précaution car les modèles utilisés pour établir ces cartes ont évolué entre 2018 et 2024, engendrant des différences fortes dans la prise en compte des données. De plus, cette évolution n’a pas permis de comparer les niveaux sonores liés aux trafics ferroviaires et du tramway.

6.4 Coût économique et social du bruit

Le recensement des différents PNB identifiés dans les CSB 2024 permet une estimation de l’impact socio-économique du bruit sur la population d’Orléans Métropole

6.4.1 Recensement de l’impact du bruit

L’annexe III de la Directive 2002/49/CE permet de corréler le niveau de population subissant des contraintes aux niveaux de bruit simulés dans les CSB sur les trois enjeux principaux que sont la gêne, les troubles du sommeil et la cardiopathie ischémique.

Source	Gêne	Troubles du sommeil	Cardiopathie ischémique	Total	Total % métropole
Route	6 325	216	2	6 543	2,2%
Fer	645	123	/	768	0,3%
Air	0	0	/	0	0,0%
Total	6 969	339	2	7 311	2,5%
Total % métropole	2,39%	0,12%	0,00%	2,5%	

6.4.2 Coût annuel social du bruit

Le coût annuel social du bruit est basé sur le calcul du DALY (Disability-adjusted life years) de l'OMS, c'est-à-dire de l'espérance de vie corrigée du facteur d'incapacité, rapportée au coût annuel d'une vie définie par la commission QUINET (132 000 €) en 2020.

Coût Social (OMS/ADEME)

Source	Gêne			Troubles du sommeil			Cardiopathie ischémique			Coût total par infra	
	population impactée	DALY	Coût annuel	population impactée	DALY	Coût annuel	population impactée	DALY	Coût annuel		
Route	6 325	126	16 697 304 €	216	15	1 996 016 €	2	1	84 490 €	18 777 811 €	86,85%
Fer	645	13	1 701 859 €	123	9	1 140 422 €	0	0	0	2 842 281 €	13,15%
Total	6 969	139	18 399 164 €	339	24	3 136 438 €	2	1	84 490 €	21 620 092 €	
			85,10%			14,51%			0,39%	0,22% du coût national	

En conclusion, le coût social du bruit pour Orléans Métropole est de 21,6M€ par an, soit 0,22% du coût national d'après les données de l'ADEME.

6.4.3 Coût annuel économique du bruit

Le coût annuel économique du bruit est basé sur les données de stratégie du gouvernement français et les données de l'étude HEATCO commandée par l'Union européenne.

Coût économique (Commission Quinet, Etat)

Lden exprimé en dB(A)	Route			Fer			Coût Total/ en € 2010	
	Population exposée (habitants)	Coût/an en € 2010 par hab	Coût total/an en € 2010	Population exposée (habitants)	Coût/an en € 2010 par hab	Coût total/an en € 2010		
[55-60[	12 126	75 €	914 300 €	2 109	38 €	80 142 €	994 442 €	19,53%
[60-65[	19 926	135 €	2 686 025 €	533	75 €	40 188 €	2 726 213 €	53,55%
[65-70[	3 595	229 €	823 255 €	314	135 €	42 327 €	865 582 €	17,00%
[70-75[	1 067	387 €	413 142 €	361	235 €	84 835 €	497 977 €	9,78%
≥ 75	11	602 €	6 626 €	1	407 €	407 €	7 033 €	0,14%
Total	36 725		4 843 348 €	3 318		247 899 €	5 091 248 €	
			95,13%			4,87%		

Le coût annuel économique du bruit pour la Métropole est estimé d'après ces données à 5,1M€/an.

6.4.4 Conclusion

En conclusion, le coût annuel socio-économique du bruit sur le territoire d'Orléans Métropole est estimé à 26,7M€.

7 Les actions prévues sur la Métropole pour 2024-2029

7.1 Mesures portées par Orléans Métropole

Les actions prévues par Orléans Métropole dans le cadre de la quatrième échéance du PPBE sont articulées autour de 5 axes, détaillées au sein de l'annexe 1.

7.1.1 Prévenir et limiter les nuisances sonores dans tout nouveau projet

La prévention des nuisances sonores s'intègre dans la planification urbaine, dans une logique d'urbanisme favorable à la santé, en particulier dans les choix de localisation de l'habitat ; des dispositions s'imposent en matière d'implantation des infrastructures de transport dans un milieu bâti et inversement.

Les cartes stratégiques du bruit et le PPBE sont des outils à mobiliser dans les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement en parallèle des dispositions réglementaires existantes (classement sonore des voies, marge de recul de la loi Barnier et du règlement de voirie).

7.1.2 Protéger la population des nuisances sonores

Orléans Métropole, sur les voiries dont elle a la gestion, a en charge le maintien à niveau et l'entretien de l'ensemble des protections acoustiques en place. Et dans le cas où des protections collectives ne seraient techniquement et financièrement pas envisageables, elle a également la possibilité de mettre en place un dispositif d'aide aux particuliers pour l'isolation phonique des habitations.

La réduction et la résorption de ces zones de dépassement des seuils réglementaires de bruit doit s'inscrire dans une démarche transversale d'intégration au Plan de Déplacements Urbain (PDU) afin de favoriser les modes de déplacement alternatifs et ainsi limiter l'impact sonore des véhicules.

Un approfondissement des connaissances des situations ainsi que des adaptations des infrastructures, limitant le trafic et les vitesses et valorisant les réseaux cyclables, sont des éléments complémentaires permettant d'atteindre ces objectifs.

7.1.3 Connaître le bruit

Orléans Métropole, en tant que détenteur de la compétence de lutte contre les nuisances sonore, a notamment vocation à mobiliser et à développer les connaissances sur son territoire. Cet objectif se décline à plusieurs échelles :

- Consolider et actualiser les outils de l'environnement sonore,
- Objectiver des situations de gêne sonore,
- Mobiliser l'expertise acoustique dans les projets,
- Croiser pollution sonore et atmosphérique,
- Identifier les zones calmes et les développer.

7.1.4 Partager, informer et sensibiliser

La mise en commun et l'accessibilité des informations permettant d'apprécier les nuisances sonores existantes et prévisibles aux abords des infrastructures majeures de transports constituent un enjeu interne et transversal.

Une démarche de mutualisation sera engagée pour les différentes prestations acoustiques externes (marché à bon de commande commun) ce qui permettra d'avoir une connaissance exhaustive des études acoustiques réalisées sur le territoire.

Ce marché permettra également des actions de sensibilisation et de formation des agents de la métropole via l'École des Transition « L'Embarcadère » mise en place en interne.

7.1.5 Suivre et évaluer l'avancée du PPBE

Le PPBE fera l'objet d'un reportage sur l'état d'avancement des actions de lutte contre le bruit qui sera organisé comme suit :

- Un point annuel à minima en comité de suivi associant les services concernés d'Orléans Métropole,
- Une évaluation au titre d'un prochain réexamen du PPBE.

Un tableau de bord de suivi des actions du plan sera constitué.

L'ensemble des 15 fiches actions détaillées réparties dans les 5 axes présentés ci-dessus sont à retrouver en annexe 1

7.2 Mesures des autres gestionnaires d'infrastructures à horizon de 5 ans

7.2.1 Actions du Département du Loiret

Le Département du Loiret s'est engagé à continuer la rénovation de ses grandes infrastructures de transport sur le territoire de la Métropole, en priorisant la fin de la rénovation de la RD2060 entre Orléans et Chécy, et en intégrant autant que possible la reprise des joints d'ouvrages d'art. Un programme d'entretien et de rénovation des écrans anti-bruit est également en cours de consolidation

7.2.2 Actions de SNCF Réseau

Les actions en cours d'identification des PNB, sur les deux lignes citées précédemment, vont être poursuivies par SNCF Réseau et la résorption de ces PNB sera réalisée **dans la limite des financements disponibles** et des participations des collectivités locales concernées, durant la période de validité du PPBE (2024 – 2029).

En complément et parmi les travaux programmés sur les lignes concernées sur le périmètre d'Orléans Métropole, on peut citer :

- Des renouvellements de rails sur plusieurs dizaines de kilomètres sur la ligne 590 000 entre les Aubrais et la Ferté Saint Aubin.
- Des renouvellements de voie ballast sur la ligne 570 000 entre Boisseaux et les Aubrais
- Des changements d'appareils de voies en gare des Aubrais et d'Orléans

De plus, les réflexions en cours dans le cadre d'un éventuel Service Express Métropolitain dans la Métropole d'Orléans, destiné à améliorer la mobilité au quotidien, devront intégrer le volet acoustique afin de respecter la réglementation, voire pourraient améliorer l'acoustique en fonction de l'optimisation des dessertes qui sera effectuée.

7.2.3 Actions de Cofiroute

Concernant la période 2024-2029, la société Cofiroute a prévu les travaux suivants :

- Réfection en fin d'année 2024 de la couche de roulement de l'A71 entre les sortie Orléans Centre et Olivet,
- Réfection en fin d'année 2024 de la couche de roulement de l'A10 sur 2km depuis l'embranchement avec l'A71 en direction de Tours.

7.2.4 Actions des gestionnaires aériens

Les deux sources principales de bruit lié aux infrastructures de transport aérien sont l'aéroport Loire Valley et la base militaire aérienne de Bricy. Ces deux sites sont situés en dehors du périmètre d'Orléans Métropole.

De plus, bien que conscients des prérogatives de défense nationale de la base de Bricy liées à l'entraînement des commandos d'intervention aériens, les services de la métropole ainsi que les élus ont essayé avec l'armée de trouver des pistes d'amélioration sur cette gestion du bruit. Cependant, la priorité liée à la défense nationale priorise les exercices aériens des militaires de la base. Une nouvelle action de médiation pourra être mise en œuvre vers la base aérienne pour identifier des pistes de réduction des nuisances sonores liées au survol du territoire.

8 La consultation publique

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) d'Orléans Métropole constitue le volet opérationnel du programme de lutte contre les nuisances sonores avec la publication des Cartes Stratégiques du Bruit (CSB). Il répond à des obligations réglementaires, mais avant tout, il permet au territoire d'assurer une politique de suivi sur le thème du bruit pour l'amélioration de l'environnement sonore sur son périmètre.

8.1 La mise en œuvre

Le présent document reprend le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement qui est mis à disposition du public durant deux mois, du 9 décembre 2024 au 14 février 2025.

Le public a été informé de l'ouverture de la consultation par voie de presse 15 jours avant le début de celle-ci.

Le projet du PPBE sur support papier est consultable à Orléans Métropole, au siège Espace Saint Marc au 5, place du 6 juin 1944 à Orléans, où un registre est à disposition pour que le public puisse noter ses observations.

Un dossier papier et des registres pour déposer des avis sont également disponibles à l'accueil des 22 communes et dans les 6 mairies de proximité d'Orléans.

Le dossier est également consultable numériquement sur le site internet : <https://www.ppbe-orleans-metropole.fr/>

Il est composé du dossier projet du PPBE, d'un document de synthèse reprenant le plan d'actions et les chiffres clés ainsi que les cartes stratégiques du bruit présentées sous forme d'une carte interactive.

8.2 Les résultats

L'ensemble des avis émis par les habitants sur le registre numérique ou sur les registres papier mis à disposition dans les mairies est annexé (Annexe 6) à ce document avec des réponses spécifiques pour certains sujets particuliers (bruit de voisinage, bruit relevant de la compétence du maire, ...).

En version numérique, le projet a vu :

- 3 566 visiteurs
- 490 visiteurs ayant téléchargé des documents (230 téléchargements du dossier du PPBE, 183 de la synthèse, 355 de l'avis de consultation du public ainsi que 123 consultations des cartes stratégiques du bruit depuis le registre)
- 82 avis émis, dont 32 anonymes et 5 doublons

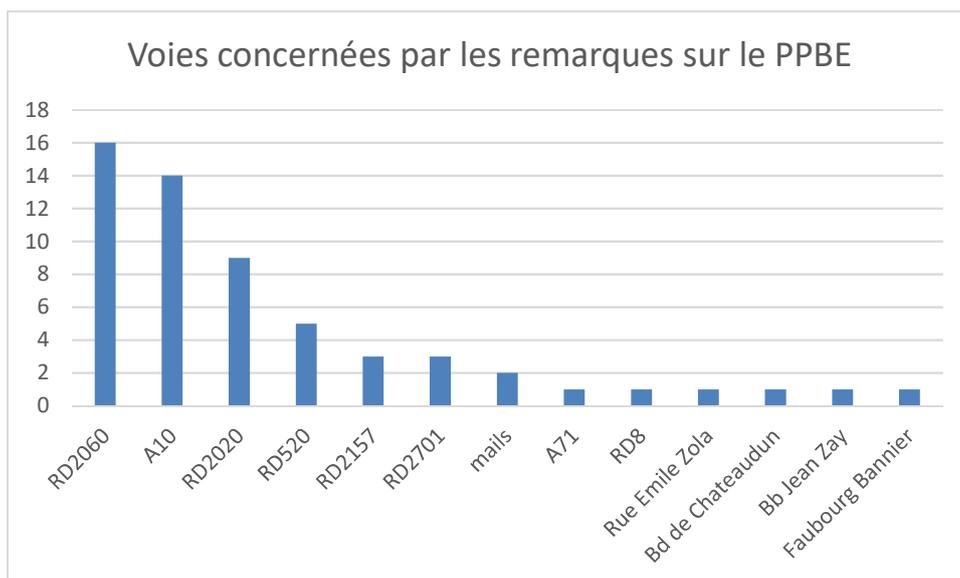
En version papier, le projet a vu :

- 1 demande de cartes stratégiques du bruit en version papier
- 12 avis émis

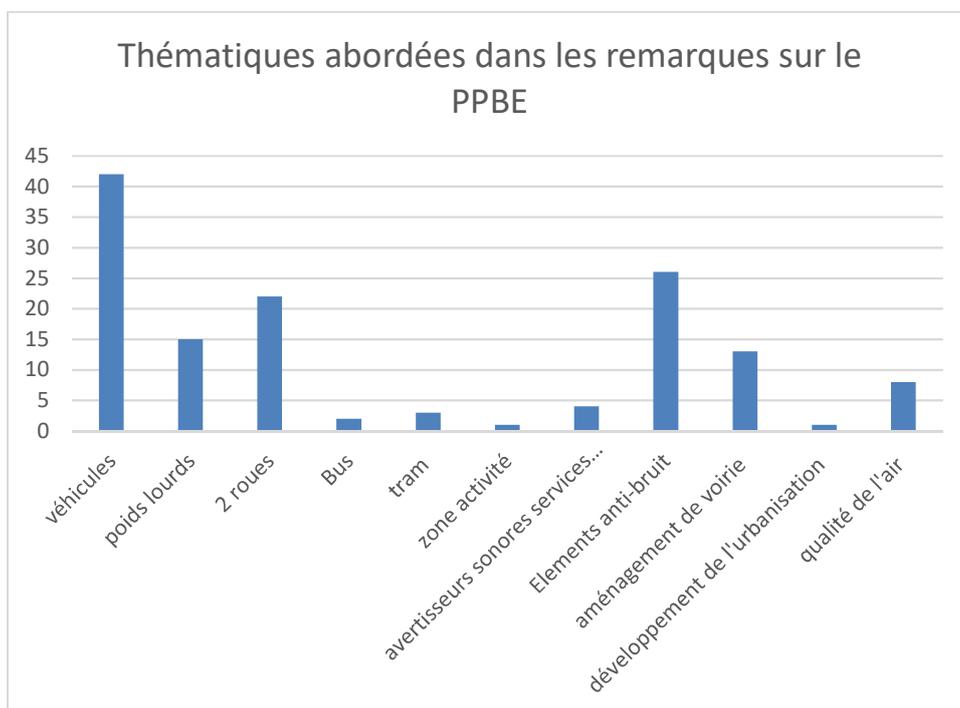
Soit un total de 94 avis émis, dont 5 doublons.

Des habitants d'une commune hors de la Métropole (Donnery) ont également exprimé leurs avis. Ces avis seront transmis au gestionnaire de la voie concernées (Département du Loiret pour la RD 2060).

Les principaux axes et infrastructures ciblés par les avis sont la tangentielle (RD 2060 et RD 520), l'A10 et la RD 2020.



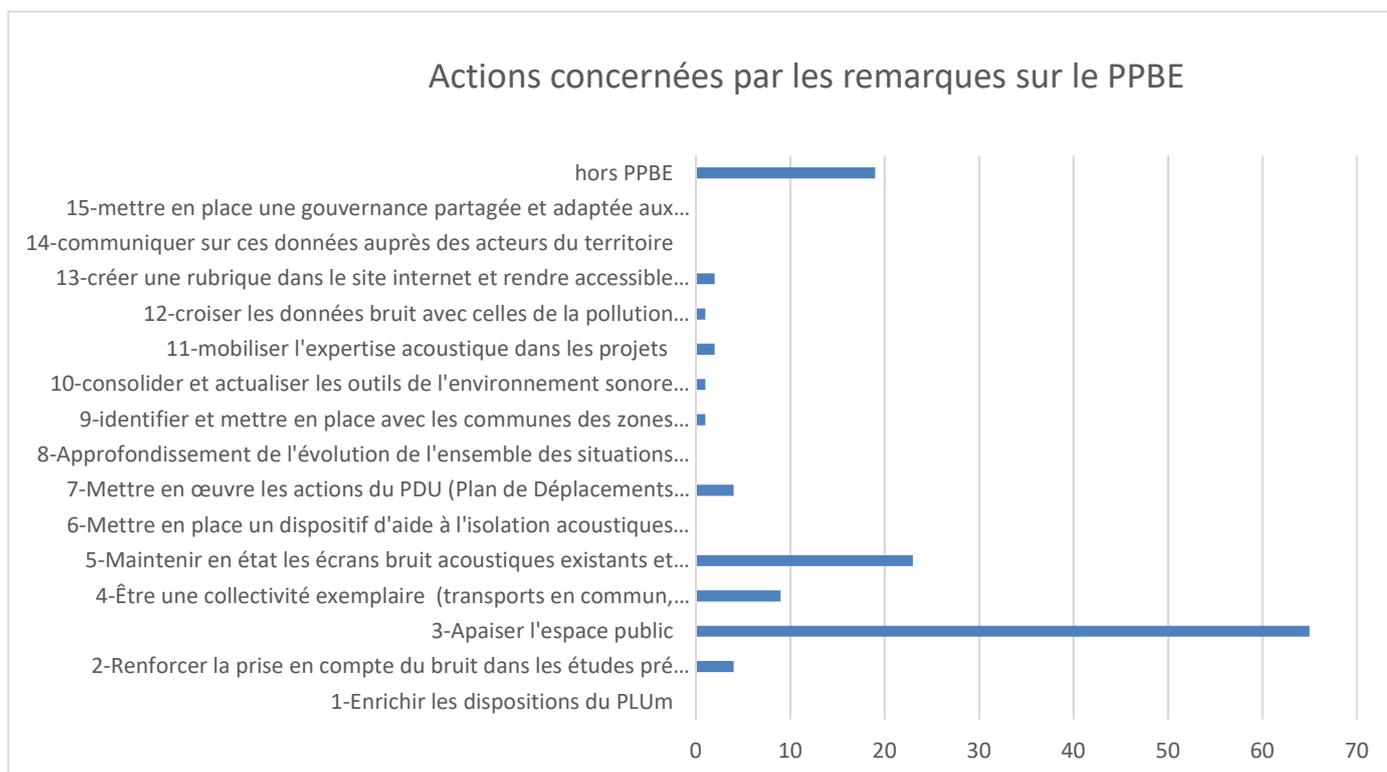
Les principales problématiques relèvent du bruit généré par la circulation des véhicules motorisés avec des remarques sur les niveaux sonores des véhicules, des poids lourds et des deux-roues mais aussi de problématiques liées à l'aménagement de dispositifs anti-bruit ou de voirie. Il ressort aussi des remarques sur la corrélation niveau sonore et problématique de la qualité de l'air.



19 contributions comportent des éléments hors du cadre du PPBE, concernant principalement l'impact de la base militaire aérienne de Bricy ou les bruits de voisinage.

8.3 Les conclusions et ajustement du PPBE

Le plan d'action prévu au sein du PPBE permet d'apporter une réponse à l'ensemble des remarques apportées lors de la consultation du PPBE. Il n'a pas été nécessaire d'intégrer au plan de nouvelles actions afin de répondre aux problématiques soulevées.



9 GLOSSAIRE

ADIL 45-28 : Agence Départementale d'Information sur le Logement, Espace Conseil France Rénov
AMO : Assistant à Maitrise d'Ouvrage

CCTP : Cahier des Clauses Techniques Particulières
CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CEREMA : Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
COPIL : COmité de PIlotage
CSB : Cartes Stratégiques du Bruit

DCE : Dossier de Consultation des Entreprises
DDT 45 : Direction Départementales de territoires du Loiret
DGTE : Délégation Générale à la Transition Ecologique
DIREVAD : Direction de la REduction et de la VALorisation des Déchets

Lden : Level day evening night –niveau jour soirée nuit
LIG'AIR : Association Agréée pour la surveillance de la qualité de l'air (AASQA) en région Centre-Val de Loire
Ln : Level night –niveau nuit

MAP'O : Système d'information géographique d'Orléans Métropole
DMTS : direction de la Mobilité, des Transports et du Stationnement

OAP : Orientation d'Aménagement et de Programmation

PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial
PDU : Plan de Déplacement Urbain
PLH : Plan Local de l'Habitat
PLUm : Plan Local d'Urbanisme métropolitain
PME : Plan de Mobilité Employeur
PNB : Points Noirs Bruit
PNSE : Plan National Santé Environnement
PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PPRI : Plan de Prévention des Risques d'Inondation
PRSE 4 : Plan Régional de Santé Environnemental 4

SCOT : Schéma de COhérence Territoriale
SIG : Système d'Information Géographique
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

TOPOS : agence de l'urbanisme des territoires de l'Orléanais

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

10 Annexes

10.1 Annexe 1 : Plan d'action du PPBE 4

Axe n° 1 : Prévenir et limiter les nuisances sonores dans tout nouveau projet (infrastructure, logement, ZAC, implantation d'entreprise, rénovation, ...)

Action n°1 : Enrichir les dispositions du PLUm

Avancement de l'action

0 %

Objectif : faire évoluer le PLUm pour mieux lutter contre les nuisances sonores par la prise en compte de potentiels nouveaux textes de lois, par la connaissance générale et locale et par les différentes situations urbaines

Description :

Le PLUm approuvé en 2022 comprend une orientation forte dans son projet "3.2.0 - OAP Risques naturels et sante urbaine" visant une Métropole de la qualité de vie au travers du développement renforcé d'un urbanisme favorable à la santé. A cet effet, dans les limites des capacités juridiques, le PLUm a mis en place un dispositif combinant la lutte contre les nuisances sonores et la lutte contre les pollutions atmosphériques reposant sur un ensemble de recommandations.

Un travail sur les possibilités de préconisation et/ou d'obligation dans le cadre de cette OAP pour les logements identifiés comme PNB est à mener, particulièrement dans le cadre de travaux de réhabilitation de logements collectifs (travail sur les bâtiments "rupture", les balcons, ...).

Des zones à enjeux ont été définies s'appuyant sur les cartes de PNB pour informer sur les zones où ne pas créer de nouvelles sources de bruit et où mieux les réfléchir.

Des principes d'organisation urbaine et architecturale sont recommandés de manière à minimiser ces nuisances sonores et favoriser des espaces apaisés (jouer sur la morphologie urbaine, travailler l'implantation des bâtiments par rapport aux autres, concevoir l'organisation du bâtiment en lui même). De même, la ville du 1/4h (territoire de proximité) en tant que stratégie foncière permettrait une forte réduction des déplacements en voiture

Acteurs Métropolitain : Direction de la Planification, de l'Aménagement Urbain et de l'Habitat, Direction de l'Espace Public

Acteurs externes :

- Communes de la Métropole (services urbanisme)
- Aménageurs urbains
- Concepteurs d'infrastructures
- Etat
- TOPOS

Indicateurs :

- Nombre d'études avant projet incluant une gestion du bruit
- Nombre de modélisation de l'impact phonique avant et après projet,
- Nombre de corrections apportées sur des projets suite à des modélisation phoniques
- Nombre de fiches outils de recommandation rédigées ou mises à jour
- Actualisation et renforcement de l'OAP thématique abordant le bruit

Co-bénéfices : amélioration de la qualité de l'air et de la santé environnementale

Moyens engagés :

Coût de fonctionnement hors temps homme : 0

Coût d'investissement : 20 000 € HT

Temp homme nécessaire : 50 j

Calendrier prévisionnel :

2025-2026



TOUJOURS + VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Axe n° 1 : Prévenir et limiter les nuisances sonores dans tout nouveau projet (infrastructure, logement, ZAC, implantation d'entreprise, rénovation, ...)

Action n°2 : Renforcer la prise en compte du bruit dans les études pré opérationnelles d'aménagement et d'infrastructures

Avancement de l'action

0 %

Objectif : intégrer dans tout nouveau projet la dimension bruit dès l'avant-projet et limiter les nuisances sonores notamment pour les habitats sensibles

Description :

Les CSB croisées aux secteurs de projets en extension urbaine ou de renouvellement urbain affectés à l'habitat peuvent faire apparaître des secteurs sensibles où les niveaux de bruit peuvent représenter une gêne pour les futurs usagers.

Il importe donc de renforcer l'information des services, des communes et des acteurs de l'aménagement urbain pour mieux prendre en compte les nuisances sonores dans les projets d'aménagement urbains à vocation d'habitat et d'infrastructures routières nouvelles ou modifiées.

Pour ce faire, la Métropole développera l'accompagnement des services et des acteurs et les incitera également à mobiliser davantage l'expertise acoustique (études, conseils, mesures,..) pour prendre la mesure de l'environnement sonore dans lequel s'inscrivent les projets et réduire l'impact sur les riverains en intégrant cela dans l'étude d'impact avant/après une nouvelle infrastructure.

Ces projets au regard de l'évaluation ville durable devront être revus s'ils ne répondent pas aux critères de qualité attendus. La Métropole dispose d'un outil référentiel d'évaluation des projets d'aménagement dans lequel des indicateurs sur le bruit figurent. Ces indicateurs seront adaptés pour intégrer cette expertise.

Acteurs Métropolitain : Direction de la Planification, de l'Aménagement Urbain et de l'Habitat, Direction de l'Espace Public, Direction de la Mobilité et du Stationnement

Acteurs externes :

- Communes de la Métropole
- Gestionnaires d'infrastructures routières
- Aménageurs publics et privés
- Référents contrat de ville
- Bureaux d'études spécialisés

Indicateurs :

- Nombre d'études et de modélisations acoustiques par rapport au nombre de projets nouveaux

Co-bénéfices : santé environnementale des habitants sur tous nouveaux projets, performance/qualité du bâti, montée en compétences des opérateurs

Moyens engagés :

Coût de fonctionnement hors temps homme : 5 000 € HT/an

Coût d'investissement : 20 000 € HT/an

Temp homme nécessaire : 20 j

Calendrier prévisionnel :

2025-2029



TOUJOURS + VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Axe n° 1 : Prévenir et limiter les nuisances sonores dans tout nouveau projet (infrastructure, logement, ZAC, implantation d'entreprise, rénovation, ...)

Action n°3 : Apaiser l'espace public

Avancement de l'action

0 %

Objectif : apaiser la circulation, améliorer la performance des transports collectifs, et concourir au partage de la voirie au bénéfice des mobilités actives

Description :

il s'agira de mettre en œuvre l'ensemble des actions concourant à apaiser la circulation :

- réduction du trafic,
- modérations des vitesses,
- radars de bruit,
- aménagement en faveur des modes actifs,
- performance des transports collectifs (progression de la part modale et flotte à faible émission, réflexion sur une tarification sociale ou solidaire),
- mise en œuvre du plan Vélo et mobilisation des moyens associés, couplé à un observatoire des mobilités,
- partage de la voirie au bénéfice des mobilités actives en privilégiant la surface dédiée aux modes actifs plutôt qu'aux véhicules motorisés.

L'ensemble de ces actions contribuent à l'amélioration de l'environnement sonore. L'apaisement de l'espace public passe aussi par l'encadrement de la circulation des véhicules de livraison (partenariat sur la logistique urbaine ou le ramassage des cartons d'emballage) ou de la Poste (charte de bonnes pratiques en matière de logistique urbaine, sortie du diesel au profit de véhicules propres).

Acteurs Métropolitain : Direction de la Mobilité et du Stationnement, Direction de l'Espace Public

Acteurs externes :

- Communes de la Métropole
- Gestionnaires d'infrastructures routières
- Délégué de transports
- Associations d'usagers sur la thématique mobilité
- Comité des usagers du vélo
- Topos

Indicateurs :

- Nombre de point d'augmentation des mobilités actives par rapport aux objectifs du PDU
- Nombre de compteurs vélo/géovélo
- Nombre de km de piste cyclable sécurisée en lien avec le plan vélo et qui respectent les recommandations du CEREMA
- Performance du transport collectif par rapport à 2023
- Nombre de plans de circulation
- Résultat de l'enquête mobilité
- Données de l'observatoire de la mobilité

Co-bénéfices : amélioration de la qualité de l'air, diminution de l'accidentologie, développement des mobilités douces/actives, partage de l'espace entre les différents usagers

Moyens engagés :

Coût de fonctionnement hors temps homme : 0€ HT

Coût d'investissement : intégré au budget de mise en œuvre du PDU

Temp homme nécessaire : 30 j

Calendrier prévisionnel :

2025-2029



TOUJOURS + VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Axe n° 1 : Prévenir et limiter les nuisances sonores dans tout nouveau projet (infrastructure, logement, ZAC, implantation d'entreprise, rénovation, ...)

Action n°4 : Être une collectivité exemplaire (transports en commun, collecte des déchets, flotte de véhicules...)

Avancement de l'action

0 %

Objectif : définir des exigences environnementales pour prévenir les nuisances sonores pour la gestion directe ou en prestation de service dans les domaines des transports publics ou des déchets

Description :

Les dessertes métropolitaines ont connu un fort développement quantitatif mais aussi qualitatif avec l'achat de bus électriques. La Métropole utilise de nombreux véhicules dans le cadre de ses diverses missions. L'objectif est de mutualiser et de rationaliser les usages pour répondre à l'enjeu de renouvellement pour une flotte moins polluante. C'est également de procéder à l'achat d'équipements et de mobilier urbain insonorisés (bacs, colonnes d'apport volontaires, ..). La collectivité pourra s'engager dans l'élaboration d'un plan de mobilité employeur (PME) afin de diminuer l'empreinte carbone des déplacements professionnels et des trajets domicile-travail, et d'améliorer la qualité de vie au travail de ses agents.

Acteurs Métropolitain : Direction de la Mobilité et du Stationnement, Direction de la Réduction, de la Collecte et de la Valorisation des Déchets, Direction de la Commande Publique et des Achats, Direction du Patrimoine

Acteurs externes :

- prestataires et délégataires de service public
- communes

Indicateurs :

- Clauses dans les marchés publics de fourniture
- Données de la DSP transport
- Données de la DSP déchets
- Elaboration d'un Plan de Mobilité Employeur

Co-bénéfices : amélioration de la qualité de l'air, diminution des coûts d'utilisation (entretiens, consommables, ...), développement des mobilités durables, baisse de l'empreinte carbone des déplacements professionnels des agents de la collectivité

Moyens engagés :

Coût de fonctionnement hors temps homme : 0 € HT

Coût d'investissement : intégré dans les budgets d'autres politiques publiques

Temp homme nécessaire : 15 j

Calendrier prévisionnel :

2025-2026



TOUJOURS + VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Axe n° 2 : Protéger la population des nuisances sonores

Action n°5 : Maintenir en état les écrans bruit acoustiques existants et développer des infrastructures de protection contre les nuisances sonores

Avancement de l'action

0 %

Objectif : ne pas dégrader les niveaux sonores derrière les murs anti bruit

Acteurs Métropolitain : Direction de l'Espace Public

Description :

Il s'agira de vérifier l'état qualitatif des murs anti bruit pour conserver les effets bénéfiques des écrans pour les habitats sensibles qu'ils protègent.

A la suite des études sur les PNB, dans le cas où cela est nécessaire et pertinent, il s'agira de mettre en œuvre ou de faire mettre en œuvre par le gestionnaire d'infrastructures des murs anti bruit, en intégrant des contraintes de délais dans les zones à fort enjeux.

Un travail sur les possibilités d'implantation d'écrans végétaux, moins efficaces en terme d'acoustique mais pouvant contribuer à une baisse de la gêne des riverains, est à mener au niveau des axes les moins exposés.

Acteurs externes :

- Communes de la Métropole
- Gestionnaires d'infrastructures routières : département, Vinci Cofiroute, SNCF

Indicateurs :

- Nombre de km d'écrans réparés par an par rapport au km d'écrans totaux
- Nombre de mesures avec gain en dB obtenus
- Quantification des nouvelles mesures de protections installées (km de murs, d'écrans végétaux, ...)

Co-bénéfices : amélioration de la santé environnementale, amélioration de la performance des protections existantes, intégration de la biodiversité (écrans végétaux)

Moyens engagés :

Coût de fonctionnement hors temps homme : 0 € HT

Coût d'investissement : 500 €/m² en moyenne + 10 000 à 20 000 € HT d'étude par projet

Temp homme nécessaire : 20 j/projet

Calendrier prévisionnel :

2027-2029



TOUJOURS + VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Axe n° 2 : Protéger la population des nuisances sonores

Action n°6 : Mettre en place un dispositif d'aide à l'isolation acoustiques des logements PNB

Avancement de l'action

0 %

Objectif : diminuer les nuisances sonores dans les zones à enjeux pour les habitats sensibles

Description :

Dans une logique d'amélioration de la performance de l'habitat et du confort pour les occupants, les enjeux de lutte contre les nuisances sonores seront intégrés dans le dispositif "Ma Métro Renov".

Un premier accompagnement technique sera déployé (premier conseil, fiches pratiques, mise à disposition de données sur le champ de l'isolation acoustique comme cela est effectué pour l'isolation thermique) en appui des conseillers de la plateforme. Une réflexion sera portée sur la faisabilité, les conditions et modalités d'un accompagnement plus poussé, notamment sur un accompagnement financier des logements Points Noirs Bruit, la Métropole ayant l'obligation de proposer des actions pour résorber ces dépassements des limites réglementaires.

Acteurs Métropolitain : Direction de la Planification, de l'Aménagement Urbain et de l'Habitat, Délégation Générale à la Transition Ecologique

Acteurs externes :

- Communes de la Métropole
- ADIL Espace France Renov / Ma Métro Renov

Indicateurs :

- Nombre de logements accompagnés
- Nombre de PNB supprimés
- Nombre et type d'outils techniques d'accompagnement produits
- Nombre d'actions de premier conseil sur le sujet du bruit auprès des habitants

Co-bénéfices : amélioration de la qualité des bâtiments, amélioration du confort de vie des habitants et baisse des émissions de CO2

Moyens engagés :

Coût de fonctionnement hors temps homme : 0 € HT

Coût d'investissement : 5 000 à 10 000 € HT par habitation - coûts portés par les habitants selon modalités d'intervention financière retenues par la Métropole

Temp homme nécessaire : 20 j hors accompagnement des projets de rénovation

Calendrier prévisionnel :

2025-2026



TOUJOURS + VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Axe n° 2 : Protéger la population des nuisances sonores

Action n°7 : Mettre en œuvre les actions du PDU (Plan de Déplacements Urbains) bénéfiques pour l'environnement sonore

Avancement de l'action

0 %

Objectif : Diminuer les nuisances sonores liées aux transports et aux mobilités

Acteurs Métropolitain : Direction de la Mobilité et du stationnement, Direction des Espaces Publics

Description :

Les ambitions du PDU 2019- 2028 sont d'arriver à "Moins d'un déplacement sur deux en voiture à horizon 10 ans ».

Il s'agit de viser par la mise en œuvre du plan d'action une baisse de 14,5% de la part modale automobile globale (incluant les conducteurs et les passagers) et de 20% de la part modale automobile pour les conducteurs permettant ainsi de réduire les nuisances dues au trafic routier et d'améliorer la circulation des autres modes de transport.

Ces ambitions vont de pair avec une augmentation de l'usage des modes alternatifs et du nombre de passagers dans les véhicules, avec un objectif :

- de presque doubler le nombre de déplacements vélos sur le territoire d'ici 10 ans,
- d'augmenter de 14% des déplacements en transport collectif, 9% des déplacements à pied et 33% les déplacements en covoiturage,
- de décarboner le réseau de transport en commun,
- d'étudier les différenciations possibles entre les revêtements routiers selon le degré d'exposition,
- de créer des liaisons cyclables structurantes entre plusieurs communes.

Acteurs externes :

- Communes de la Métropole
- Gestionnaires d'infrastructures routières
- Délégué de transport
- SPL Orléans Gestion
- Topos
- Associations autour de la mobilité

Indicateurs :

- Nombre de mesures de bruit et comptage routiers avant /après mise en œuvre des actions sur les zones à enjeux
- Actualisation de l'observatoire des déplacements
- Actualisation des chiffres de la mobilité
- Données de la révision à mi-parcours du PDU
- Données Topos

Co-bénéfices : diminution de l'accidentologie, développement d'espaces apaisés /partagés, gain de place, impact favorable sur la santé des individus, amélioration de la qualité de l'air et de la santé environnementale

Moyens engagés :

Coût de fonctionnement hors temps homme : 0

Coût d'investissement : 3M€/an dans le cadre du PDU et 5M€/an dans le cadre du plan vélo

Temp homme nécessaire : 10 j

Calendrier prévisionnel :

2025-2029



TOUJOURS + VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Axe n° 2 : Protéger la population des nuisances sonores

Action n°8 : Approfondissement de l'évolution de l'ensemble des situations d'exposition au bruit

Avancement de l'action

0 %

Objectif : réduire les PNB avérés identifiés en 2024

Acteurs Métropolitain : Délégation Générale de la Transition Ecologique, Direction de la Mobilité et du Stationnement, Direction des Espaces publics, Direction de la Planification, de l'Aménagement Urbain et de l'Habitat

Description :

Les cartes stratégiques du bruit de 2018 et de 2023 ainsi que les mesures effectuées in situ entre 2021 et 2024 ont permis de caractériser les zones à enjeux avec des dépassements des valeurs limites réglementaires en façade des bâtiments. Il s'agira de mettre en œuvre des solutions concrètes de réduction des nuisances sonores et de pouvoir en vérifier l'efficacité afin de traiter au cas par cas ces différentes zones. Quelques exemples de leviers à actionner :

- modification du plan de circulation sur Orléans et les autres communes,
- promotion des modes actifs,
- tarification attractive des transports en commun,
- augmentation de la proportion de réseau cyclable indépendant et sécurisé, création de voies express et des voies de dessertes cyclables,
- covoiturage,
- abaissement des vitesses et chicanes,
- réduction du trafic,
- nature du revêtement,
- coupler occasionnellement les comptages de vitesse avec le bruit.

Acteurs externes :

- Communes de la Métropole
- Gestionnaires d'infrastructures routières
- Délégué de transport
- Bureau d'études spécialisés

Indicateurs :

- Nombre de mesures de bruit/comptage routiers avant /après diminution
- Nombre de modification de plan de circulation
- Nombre de kilomètres de voies cyclables aménagées

Co-bénéfices : amélioration de la qualité de l'air et de la santé environnementale

Moyens engagés :

Coût de fonctionnement hors temps homme : 0

Coût d'investissement : 400 € HT/ point de mesure, hors coût de travaux

Temp homme nécessaire : 20 j/an pour 10 PNB

Calendrier prévisionnel :

2025-2029



TOUJOURS + VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Axe n° 2 : Protéger la population des nuisances sonores

Action n°9 : identifier et mettre en place avec les communes des zones calmes

Avancement de l'action

0 %

Objectif : proposer à l'ensemble des habitants de la Métropole des zones de repos à proximité de chez eux au sein desquelles les niveaux sonores sont en dessous des 55 dB(A)

Acteurs Métropolitain : Délégation Générale à la Transition Ecologique, Direction des Espaces Publics

Description :

Il s'agira en lien avec les communes de définir les lieux extérieurs (parcs, espaces naturels, cours d'écoles oasis...) qui, de part leur niveau sonore inférieur à 55 dB(A), peuvent servir de zones apaisées d'un point de vue acoustique pour les habitants qui les fréquentent.

La connaissance des niveaux sonores acquise dans le cadre du PPBE permettra d'identifier ces zones et au fil du temps d'en caractériser de nouvelles.

L'objectif sera de mailler le territoire avec des zones de calme réparties géographiquement. Ces zones pourront être aménagées pour permettre d'accueillir au mieux les habitants, tout en respectant leur caractéristique acoustique. Une réflexion sur des corridors entre ces zones sera à mener.

Acteurs externes :

- Communes de la Métropole

Indicateurs :

- Nombre de zones calmes identifiées
- Superficie de zones calmes sur le territoire
- Nombre de zones calmes aménagées

Co-bénéfices : développement, sur certaines zones, d'îlots de fraîcheur et permettre l'accès de la population à des espaces végétalisés de proximité, aménagement d'espaces apaisés et partagés multifonctionnels

Moyens engagés :

Coût de fonctionnement hors temps homme : 0 € HT

Coût d'investissement : à chiffrer de manière spécifique pour chaque projet

Temp homme nécessaire : 30 j/an

Calendrier prévisionnel :

2026-2029



TOUJOURS + VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Axe n° 3 : Connaitre le bruit

Action n°10 : consolider et actualiser les outils de l'environnement sonore et objectiver les nuisances sonores

Avancement de l'action

0 %

Objectif : collecter au fur et à mesure les données auprès des services et gestionnaires et qualifier la plainte au regard des valeurs limites réglementaires

Acteurs Métropolitain : Délégation Générale à la Transition Ecologique, Directions concernées par tous travaux ayant nécessité des mesures de bruit avant/après

Description :

La Métropole étant responsable de la prise en compte des dépassements des valeurs limites pour les infrastructures dont elle a la gestion, il s'agira, dans le cas où la Métropole ne dispose pas d'éléments de mesures ou cartographiques pour répondre aux plaignants sur les niveaux sonores, de faire effectuer par un bureau d'études spécialisé des mesures selon les normes en vigueur pour définir ou non le dépassement des valeurs limites.

La collecte des données nécessaire s'organisera en au fil de l'eau en lien avec les services et les gestionnaires concernés (trafics routiers, modèle trafic, vitesse, type de revêtement, plan de circulation, mesures acoustiques, opérations d'aménagement ou de requalifications dans les secteurs exposés au bruit).

Il s'agira également de produire un tableau de bord permettant de centraliser l'ensemble des réclamations des habitants, mais aussi les réponses apportées avec une procédure définie au préalable. Cet outil permettra d'informer l'ensemble des directions de la Métropole et les communes des modalités de traitement.

Une cartographie des plaintes pour objectiver les secteurs sous tensions sera construite afin d'intégrer la gêne générée par le bruit pour les riverains et non seulement les niveaux réglementaires mesurés.

Acteurs externes :

- Gestionnaires d'infrastructures routières et ferroviaires
- Préfecture (ICPE)
- Communes
- ADIL Ma Metro Renov

Indicateurs :

- Nombre et type de données récoltées d'ici 2029/ liste d'entrées nécessaires
- Nombre de réponses apportées par rapport au nombre de plaintes reçues
- Nombre de mesures effectuées
- Nombre d'études de bruit réalisées
- Production d'un tableau de bord et d'un outil cartographique de gestion des plaintes

Co-bénéfices :

Moyens engagés :

Coût de fonctionnement hors temps homme : 0 € HT

Coût d'investissement : 5 000 € HT par étude

Temp homme nécessaire : 20 j

Calendrier prévisionnel :

2025-2029



TOUJOURS + VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Axe n° 3 : Connaitre le bruit

Action n°11 : mobiliser l'expertise acoustique dans les projets

Avancement de l'action

0 %

Objectif : proposer aux services un accord cadre leur permettant de mobiliser des experts acoustiques pour les projets

Description :

En tant qu'acteur majeur de l'aménagement du territoire, Orléans Métropole est confronté aux impacts sonores liés à diverses opérations (requalification, rénovation, construction,...) qui supposent de s'entourer des compétences nécessaires pour en apprécier les effets à plusieurs niveaux : les secteurs d'habitat constitués (mesures acoustiques pour les projets d'infrastructures nouvelles ou modifiées) et les secteurs d'habitat programmé (études acoustiques dans les opérations d'aménagement et modélisation le cas échéant dans les opérations importantes). L'objectif est de garantir une qualité d'environnement sonore des futurs résidents.

Ces éléments devront être intégrés dans les stipulations des CCTP de maîtrise d'œuvre et étendus à d'autres thématiques de projets tel que la voirie par exemple..

Acteurs Métropolitain : Délégation Générale à la Transition Ecologique, Direction de la Commande Publique, Direction de la Mobilité et du Stationnement, Direction des Espaces Publics, Direction de la Planification, de l'Aménagement Urbain et de l'Habitat

Acteurs externes :

- Bureaux d'études spécialisés
- Aménageurs et promoteurs

Indicateurs :

- Notification du marché dédié (accord cadre à bons de commande ouvert pour la Métropole)
- Nombre de commande passées et budget consommé
- Nombre de projets d'aménagement ayant fait l'objet d'études bruit
- Nombre de projets

Co-bénéfices : partage des bonnes pratiques aux communes lors de permis de construire ou d'équipements publics générateurs de nuisances sonores

Moyens engagés :

Coût de fonctionnement hors temps homme : 0 € HT

Coût d'investissement : A chiffrer pour chaque projet de manière spécifique

Temp homme nécessaire : 25 j

Calendrier prévisionnel :

2025-2029



TOUJOURS + VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Axe n° 3 : Connaitre le bruit

Action n°12 : croiser les données bruit avec celles de la pollution atmosphérique

Avancement de l'action

0 %

Objectif : définir des zones à enjeux multi critères et traiter les problématiques

Acteurs Métropolitain : Délégation Générale à la Transition Ecologique

Description :

Il s'agira de définir des critères complémentaires aux seules nuisances sonores comme la qualité de l'air, le trafic routier, la densité de population à proximité de l'infrastructure en cause qui permettront d'attribuer des cotations et obtenir ainsi un classement des zones à enjeux. Cette catégorisation pourra être une aide à la décision des élus dans le traitement de ces zones à enjeux au regard des risques sanitaires pour la population.

Acteurs externes :

- Communes de la Métropole
- Gestionnaires d'infrastructures routières
- Lig'Air

Indicateurs :

- Production d'un outil figurant le croisement de ces données

Co-bénéfices : amélioration de la qualité de l'air, amélioration de la santé et du bien être pour les habitants des ces zones

Moyens engagés :

Coût de fonctionnement hors temps homme : 0 € HT

Coût d'investissement : 0 €HT

Temp homme nécessaire : 20 j la première année et 10j/an les années suivantes

Calendrier prévisionnel :

2026-2029



TOUJOURS + VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Axe n° 4 : Partager, informer et sensibiliser

Action n°13 : créer une rubrique dans le site internet et rendre accessible les données pour sensibiliser les habitants sur les conséquences sanitaires du bruit

Avancement de l'action

0 %

Objectif : Vulgariser et partager les notions de bruit sur l'ensemble du territoire aussi bien pour les habitants que pour les services et permettre aux habitants de prendre la mesure des conséquences du bruit sur leur santé physique et mentale

Description :

Un des objectifs du Plan National Santé Environnementale 4 est de réduire les expositions environnementales affectant la santé humaine et notamment protéger la tranquillité sonore des citoyens. De plus, les données de bruits à travers les Cartes Stratégiques du Bruit sont nombreuses et l'interprétation peut être complexe.

Il s'agira à travers un support pédagogique cartographique de vulgariser les résultats des niveaux sonores sur le territoire de la Métropole et permettre aux habitants d'en comprendre les tenants et les aboutissants. Ces éléments pourront être relayés sur les sites internet des communes.

Il s'agira également de proposer des moyens de sensibilisation de la population et notamment celle impactée dans les zones à enjeux. Cette action s'appuiera sur l'identification des zones à enjeux menée dans le cadre du Plan.

Il sera étudié l'intégration d'une sensibilisation au grand public sur les 2 roues avec les parties prenantes (prévention routière, police, FF Motards en colère).

Une intégration aux actions du Village de la Transition organisé de manière annuelle sera également mise en place.

Un sourcing auprès des autres collectivités en France et dans le monde pourra amener d'autres possibilités de communication (du type "Quiet Cities Initiative" à Londres ou "Tag gegen Lärm" à Berlin).

Acteurs Métropolitain : Délégation Générale à la Transition Ecologique, Direction de l'Information et de la Communication, Direction du Système d'Information, Direction de la Santé et de la Solidarité

Acteurs externes :

- Communes de la Métropole
- FRAPS
- CCAS des communes

Indicateurs :

- Publication des CSB et PPBE révisés tous les 5 ans
- Nombre d'interlocuteurs internes et externes informés ou sensibilisés par an
- Nombre de support / médias diffusés
- Nombre de réunion publique avant travaux ou aménagements pour sensibiliser au bruit et expliquer les mesures
- Nombre de réunions publiques

Co-bénéfices : contribution à la diffusion d'informations open data, amélioration de la qualité de l'air et des niveau sonore

Moyens engagés :

Coût de fonctionnement hors temps homme : 0 € HT

Coût d'investissement : 1 000 €HT/an

Temp homme nécessaire : 30 j

Calendrier prévisionnel :

2025-2029



TOUJOURS + VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Axe n° 4 : Partager, informer et sensibiliser

Action n°14 : communiquer sur ces données auprès des acteurs du territoire

Avancement de l'action

0 %

Objectif : communiquer auprès des partenaires susceptibles de diffuser les informations

Acteurs Métropolitain : Délégation Générale à la Transition Ecologique, Direction du Système d'Information, Direction de la Communication Interne

Description :

La question du Bruit et des nuisances sonores doit pouvoir être portée à connaissance d'un certain nombre de professionnels (agents immobiliers, notaires, architectes, aménageurs) pour lesquels la communication de ces données est pertinente dans le cadre de leur activité.

Cela leur permettra de prendre la mesure de cette question auprès de leurs clients et les conseiller au mieux.

Ces éléments d'information pourront également être intégrés dans les cahiers des charges de la Métropole pour sensibiliser les futurs bureaux d'études à cette question notamment en lien avec des infrastructures sources de Points Noirs Bruit.

Acteurs externes :

- Agences immobilières, architectes, promoteurs, constructeurs, fédération du bâtiment et des travaux publics, bureaux d'études voirie et travaux, notaires, aménageurs
- Gestionnaires d'infrastructures sur et hors territoire (autoroute, ferroviaire, route, base aérienne, ...)
- Communes

Indicateurs :

- Nombres d'acteurs sensibilisés par an

Co-bénéfices : diminuer les impacts négatifs ou aggravants post aménagements/ travaux

Moyens engagés :

Coût de fonctionnement hors temps homme : 0 € HT

Coût d'investissement : 1 000 €HT/an

Temp homme nécessaire : 5 j/an

Calendrier prévisionnel :

2026



TOUJOURS + VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT

Axe n° 5 : Suivre et évaluer l'avancée du PPBE

Action n°15 : mettre en place une gouvernance partagée et adaptée aux ambitions du plan

Avancement de l'action

0 %

Objectif : Installer une instance de pilotage composée des élus concernés par leur délégation pour pouvoir piloter les actions mises en œuvre dans le cadre du PPBE

Acteurs Métropolitain : Délégation Générale à la Transition Ecologique, élus désignés

Description :

Il s'agira de composer un comité de suivi du PPBE au sein duquel seront représentées les élus des politiques publiques clés pour la déclinaison du plan. Il sera proposé d'étudier l'intégration d'autres parties prenantes du territoire (communes notamment),

Il permettra d'impulser les actions à mettre en œuvre auprès de l'ensemble des directions de la Métropole mais aussi en transversalité au sein des politiques publiques.

La transmission régulière de l'avancée du plan est à intégrer à la démarche.

il s'agira également de construire et alimenter régulièrement un tableau de bord pour suivre et rendre compte de l'avancement du PPBE (d'un point de vue technique comme financier), notamment pour faciliter l'évaluation des actions réalisées par la collectivité lors de la révision du Plan tous les 5 ans.

Acteurs externes :

- Communes de la Métropole
- DDT
- TOPOS
- Gestionnaires d'infrastructures routières

Indicateurs :

- Nombre de comités de suivi organisé par an
- Nombre d'actions en cours ou réalisées par an
- Réalisation d'un bilan intermédiaire

Co-bénéfices :

Moyens engagés :

Coût de fonctionnement hors temps homme : 0 € HT

Coût d'investissement : 0 €HT

Temp homme nécessaire : 10 j/an

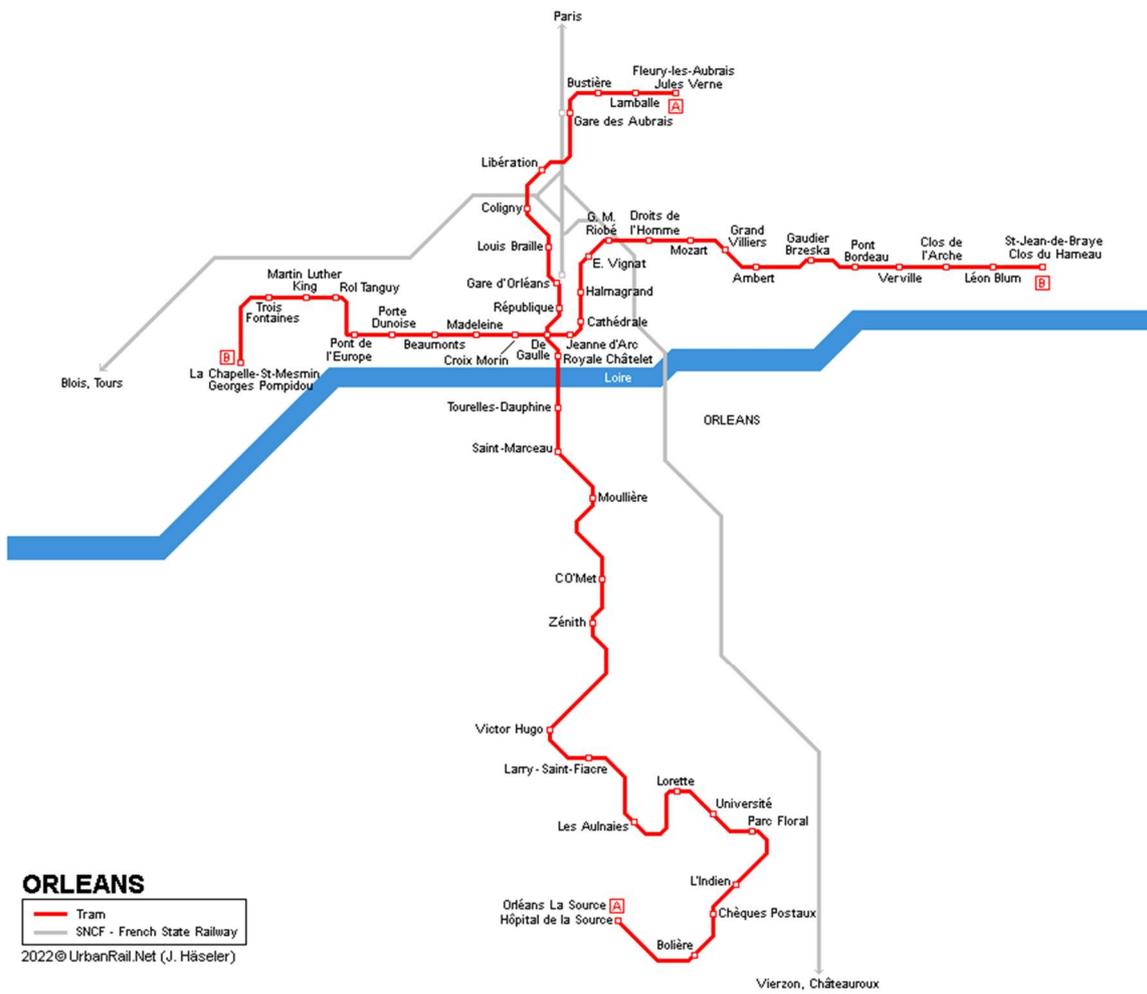
Calendrier prévisionnel :

2025



TOUJOURS + VITE POUR NOTRE ENVIRONNEMENT

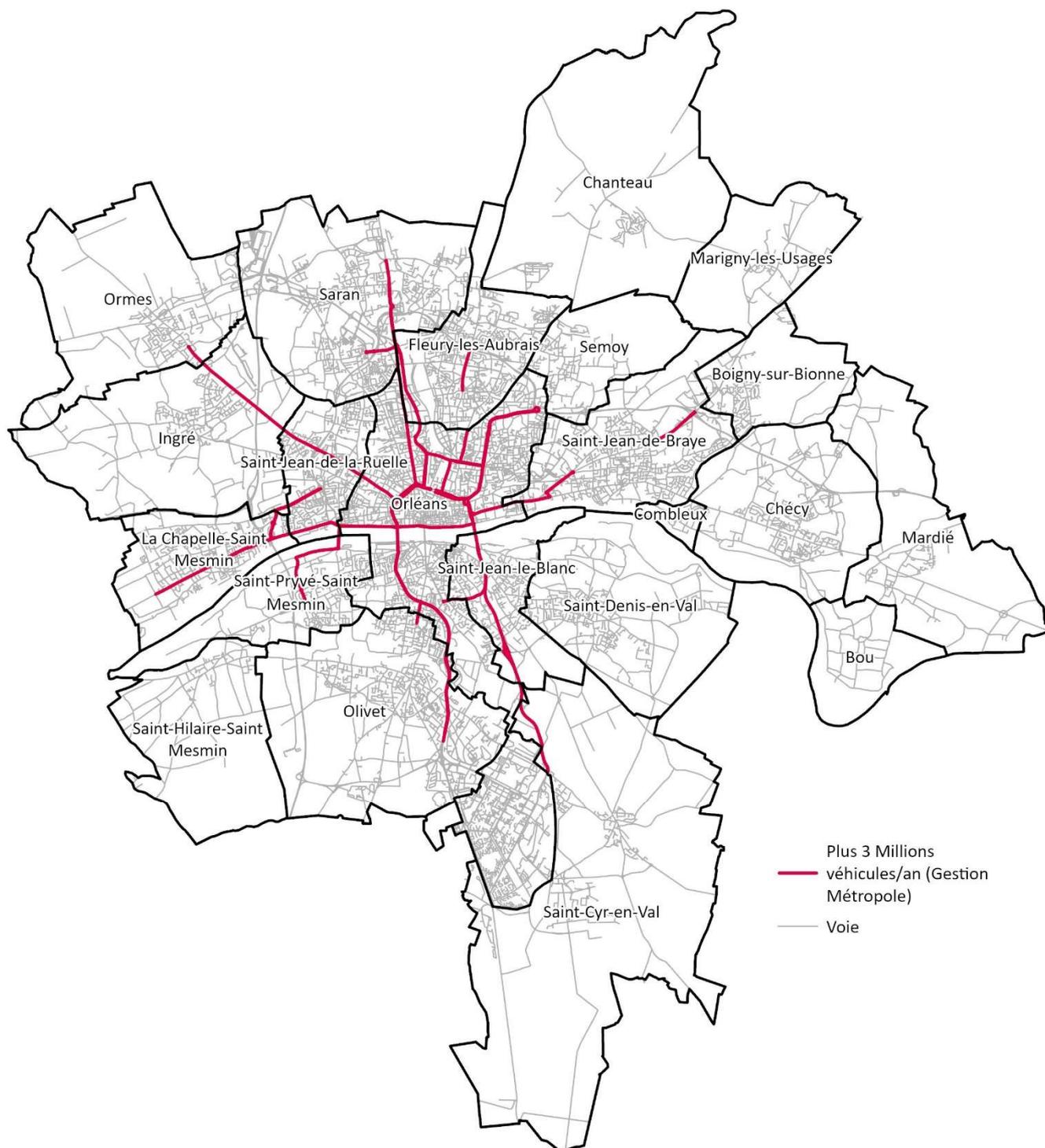
10.3 Annexe 3 : Plan du tramway d'Orléans



10.4 Annexe 4 : Synthèse des voies par gestionnaire



10.5 Annexe 5 : Synthèse des voies métropolitaines supportant plus de 3M de véhicules par an.



10.6 Annexe 6 : Avis des habitants sur le dossier projet du PPBE

Réf.	Ville	Observation	Actions du plan	Réponse à demandes hors sujet
1	Saran	Avec bien du mal nous avons obtenu le mur de la sortie nord de Saran (trop bas !) mais ce mur commence à fortement s'abimer, entretenir ce dernier devient plus que nécessaire...avant d'être obligé d'engager de gros travaux Merci	Action n°5	
2	Saran	<p>Le bruit dans l'environnement urbain, c'est comme pour la santé humaine : la PRÉVENTION est son meilleur remède ! Il faudrait donc avant d'urbaniser prendre la mesure des nuisances environnantes et, si elles sont trop élevées, renoncer à bâtir et donc à exposer les populations...au mépris de leur QUALITÉ DE VIE, mais aussi de leurs santé physique et mentale. Le futur quartier QUELLE sur Saran sera l'illustration de ce qu'il ne faudra plus faire !</p> <p>Nul n'ignore plus aujourd'hui les dégâts du bruit excessif sur les comportements humains et la violence urbaine. Construire au bord des autoroutes, des voies à grande circulation, des voies ferrées, des aéroports...est un non-sens grave et une totale irresponsabilité de la part des décideurs publics comme privés. De plus, les investissements a posteriori pour atténuer les bruits excédant les niveaux d'acceptabilité représentent des dépenses immenses qu'une PRÉVENTION en amont ferait économiser à tous les niveaux dans des budgets de plus en plus contraints !</p> <p>Le PPBE est donc un PIS-ALLER...avec même des œillères, comme les bruits aériens émanant des avions militaires exclus du champ d'application et qui pourtant constituent des nuisances lourdes pour les habitants des communes métropolitaines jouxtant, en particulier, la base de Bricy. L'Etat ne devrait pas s'exonérer du respect des prescriptions qu'il impose à l'aviation civile. A méditer...</p> <p>Il y a aussi la pollution sonore dans les espaces naturels insérés dans les zones urbaines, comme à Saran le Domaine du Clos Vert et les Bois du Château de l'Etang. Les motos, quads et autres engins aux moteurs trafiqués constituent de véritables agressions, en particulier pour les promeneurs en quête de tranquillité. Les pouvoirs publics devraient se donner les moyens de la lutte, en renforçant la police de l'environnement et ses rondes, en priorisant l'éducation dès l'école, en recourant aussi à la dissuasion, y compris par la voie de la confiscation des engins « hors normes » !</p> <p>Pour finir, pourquoi encore engorger de bruit permanent la traversée routière des cités comme Orléans et les communes riveraines, alors qu'il serait facile pour les véhicules en transit d'emprunter l'A10 élargie...en favorisant le « contour » urbain par la gratuité du péage entre Orléans Nord et Orléans la Source ?</p> <p>Merci pour l'attention accordée et pour les suites données.</p>	Action 3, Action 9, Action 13	

3	Boigny sur bionne	Bonjour, le bruit de la tangentielle est insupportable et continu au niveau de Boigny et Saint jean de Braye. Les camions émettent beaucoup de bruit et klaxonnent régulièrement. Le bruit des motos est aussi insupportable. Cordialement	Action 3	
4	Chécy	Est-il possible de réduire la vitesse sur la tangentielle à 90 km / heure jusqu'à Chécy ? Voir 70 ? Cela reduirait le bruit et le nombre d'accident. Cordialement	Action 3	
5	Orléans	La station de tram A située place de Gaulle direction Fleury émet à chaque passage du tram en journée un message sonore "attention à la marche » répété 3 fois, ce qui fait en fin de journée 560 fois cette phrase répétée. La pollution sonore est incontestable en raison du volume sonore. La qualité de vie des immeubles autour de cette station est réellement impactée	Action 4	
6	Fleury les Aubrais	Bonjour. Depuis plusieurs années des nuisances sonores récurrentes, intensives, y compris les week-ends et notamment le dimanche matin se produisent lors des tirs du stand municipal de Fleury-les-Aubrais. Dans les comptes rendus des responsables du site, ces derniers en sont bien conscients mais rien n'y fait par manque de moyens financiers (l'arlésienne quoi !). Pas grave, cela continue encore et encore. Idem pour la tangentielle où des murs antibruit n'existent pas dans certains secteurs (le long du parc de L'Hermitage par exemple). Je crois connaître votre réponse : pas de la compétence de la métropole ? Pourtant Fleury-les-Aubrais en est une partie intégrante Cordialement	hors PPBE	Les nuisances sonores liées au stand de tir relèvent des nuisances de voisinage, compétence spécifique du Maire et non d'Orléans Métropole
7		Pourquoi les camions en transit passent'ils par la tangentielle ? Pourquoi ne pas les interdire en les obligeant à emprunter l'autoroute Artenay Courtenay ? De nombreuses villes le pratiquent, en plus ces poids lourds n'hésitent pas à klaxonner à toutes heures et c'est insupportable.	Action 3	
8	Ormes	Bonjour, jours fériés et dimanche, tondeuses et autres engins de jardin motorisés, fonctionnent sans respect des voisins...à 300m près. Trop de proprios de chiens, laissent leur animal aboyer, au moindre bruit, au passage d'un piéton et seul le we (à 100m de chez moi et depuis 1an, un chien aboie constamment, aucun voisin, très proche, ne s'est jamais plaint ??). A débattre...salutations.	hors PPBE	Ces éléments relèvent du bruit de voisinage, compétence spécifique du Maire et non d'Orléans Métropole

9	Ormes	<p>Le long de ma clôture, sur un parking municipal, est installé un container à verres. Ce réceptacle "fonctionne" H24,incroyable mais vrai!!Les gens qui viennent en voiture, laisse tourner le moteur pour 50%,les portières restant ouvertes, nous bénéficions souvent de la musique et parfois du téléphone connecté en Bluetooth...il faut le vivre pour le croire.</p> <p>Enfin ce parking sert également de terrain de foot et les rebonds incessants du ballon sur le bitume rendent fou....alors que de nombreux équipements sportifs municipaux existent et sont accessibles pour tous à 500m.Bonne lecture</p>	actions du plan	Ces éléments relèvent du bruit de voisinage, compétence spécifique du Maire et non d'Orléans Métropole
10	Ingré	<p>Les nuisances sonores et olfactives de l'autoroute A10 sont de plus en plus importantes de jour comme de nuit (le long de l'autoroute, quartier du Coin Rond à Ingré), et plus particulièrement quand le vent souffle de l'ouest : bruits de freinage, coups de klaxon, travaux nocturnes, moteurs de camions, odeurs de carburants ...</p> <p>Qu'envisagent la Métropole et la compagnie autoroutière pour rendre à ce quartier d'Ingré la tranquillité et le calme, tant auditif qu'olfactif, que tout citoyen est en droit d'exiger à notre époque ?</p>	Action 3	
11	Saint Jean de Braye	<p>Bonjour,</p> <p>Nous sommes domiciliés à St Jean de Braye rue de la Croix des Haies ; nous subissons les nuisances sonores de la tangentielle ; nuisances accentuées depuis l'arrachage des fruitiers autrefois plantés et récoltés dans ce secteur. Trafic routier intense, arrivées des camions citernes sur le site de la ZI au dépôt pétrolier.</p> <p>Des murs anti-bruit sont indispensables pour les riverains et permettraient aussi d'éviter l'égarment de quelques chevreuils sur la voie.</p> <p>La pollution est accrue et les façades noircissent très vite depuis ces dernières années.</p> <p>J'espère que cette demande retiendra l'attention des responsables d'Orléans Métropole.</p> <p>Bien aimablement,</p>	Action 3, Action 5	
12	Orléans	<p>Bonjour,</p> <p>Nous résidons en haut de la rue du faubourg Bannier et les nuisances sonores sont bien présentes. le trafic routier est très dense, voitures et beaucoup de camions. trop de camions, (ce qui fait d'ailleurs trembler nos murs et nous craignons des fissures). et voitures régulièrement au-dessus des 50kms...nous ne sommes jamais sereins lorsque nous devons traverser cette rue qui est la nôtre. de plus cette année nous avons constaté beaucoup de bruit aérien, en journée mais aussi jusqu'à tard la nuit.</p>	Action 3, Action 5 hors PPBE	Ces éléments concernant des bruits aériens relèvent du bruit d'une installation militaire, donc hors du champ du PPBE

14	Donnery	Depuis que des arbres ont été abattu le long de la tangentielle on a une naissance sonore 24/24. merci Bonne journée	hors PPBE	La commune concernée est en dehors du territoire de la Métropole, et cette remarque ne peut pas être prise en compte dans ce PPBE. Cependant, ces éléments seront transmis au département du Loiret
15	Donnery	Je vous envoyé cette vidéo pour vous montrer que depuis qu'il n'y a plus d'arbres on a une nuisance sonore de la tangentielle 24h/24h	hors PPBE	La commune concernée est en dehors du territoire de la Métropole, et cette remarque ne peut pas être prise en compte dans ce PPBE. Cependant, ces éléments seront transmis au département du Loiret

16	Saint Jean de Braye	<p>Bonjour,</p> <p>Je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous une remarque sur le PPBE concernant les mesures de réduction de la vitesse sur les tronçons EST de la RD2060 situés sur les communes de Saint-Jean-de-Braye et Semoy.</p> <p>Au regard des résultats positifs obtenus à la suite de la réduction de la vitesse de 90 à 70 Km/h sur le tracé au cœur de la métropole orléanaise, cette mesure devrait être étendue dès l'entrée sur le territoire métropolitain situé à l'EST au niveau des communes de Saint-Jean-de-Braye puis de Semoy.</p> <p>De toute évidence, la réduction de la vitesse améliorerait grandement la qualité de vie des habitants sur cette zone dans la mesure où le tracé/profil de la RD2060 crée un véritable couloir de vent qui inonde de bruit les zones résidentielles lors des épisodes venteux venant de l'EST, de l'OUEST et du SUD.</p> <p>En vous remerciant de la prise en compte de cette remarque,</p> <p>Très cordialement.</p>	Action 3	
17		<p>bonjour.</p> <p>Je tiens à signaler les véhicules TAO qui lorsqu'ils restent en attente longtemps à un arrêt, ne coupent pas leur moteur. En hiver pour le chauffage et en été pour la clim. Moralité du bruit toute l'année ! vivement les bus électriques ... qui avaient été promis il y a déjà plusieurs années.</p> <p>bonnes fêtes</p>	Action 4	
18	Orléans	<p>Bonjour, j'habite sur les mails d'Orléans. Les nuisances sonores provoquées par le trafic routier sur les mails est très important, surtout au niveau des trémies et lorsqu'il pleut. Même si les trémies vont être supprimées, le bruit généré par les voitures doit être pris en compte dans le projet de requalification des mails.</p> <p>A noter également le bruit très important provoqué par les motos et les voitures tunnées qui prennent plaisir à accélérer très fort aux feux rouges et à aller au rupteur lorsqu'ils passent dans la trémie, et ce à n'importe quelle heure (surtout lorsqu'il fait beau). Je suis surpris qu'on laisse de tels véhicules circuler à Orléans alors que c'est interdit, qu'il s'agit bien souvent d'un excès de vitesse et qu'il existe des radars pour détecter ces incivilités (notamment le radar Hydre à venir). Ces nuisances sont constatées sur les mails mais aussi en centre-ville, sur la rue Jeanne d'Arc par exemple : il suffit d'y passer en plein été pour s'en rendre compte.</p> <p>Même en pleine nuit et avec du double vitrage, il est fréquent d'être réveillé par un motard qui se fiche bien de tous les gens qui dorment.</p>	Action 3, Action 13	
19	Orléans	<p>Bonjour, j'habite à Orléans au niveau des mails, près de Place d'arc. Les nuisances sonores sont quotidiennes, du fait particulièrement de motos très (trop !) bruyantes qui accélèrent plus que de raison sur les mails. À quand un véritable contrôle sonore, avec contraventions dissuasives ?</p>	Action n°5	

20	Ormes	<p>Bonjour, j'habite à Ormes ou je subis des nuisances sonores depuis 15 ans que j'y habite. Des alarmes sonnent sans discontinuer en semaine et le weekend, jour et nuit pendant des fois 24h sans s'arrêter. Malgré une maison récente et bien insonorisée, on entend les alarmes de l'intérieur. Après une longue investigation, j'ai trouvé un des bâtiments d'où proviennent ces alarmes. J'ai contacté 2 fois par mail la police municipale en leur indiquant le lieu. Cela n'a rien donné. Sachant que le weekend on ne peut pas joindre la police municipale ; ils n'ont pas pu vérifier. Je me tiens à votre disposition pour tout renseignements complémentaires. je possède des vidéos (que je ne peux pas joindre car trop volumineuses) des alarmes qui sonnent au niveau du portail des rues monbary et chataigners devant le portail deret.</p> <p>cordialement</p>	hors PPBE	Ces éléments relèvent du bruit de voisinage, compétence spécifique du Maire et non d'Orléans Métropole
21	Ormes	<p>Nous habitons en bordure de la départementale 2157 et à toute proximité du rond-point qui vient d'être construit par Orléans-Métropole et qui devrait desservir la future ZAC.</p> <p>Le bruit, déjà extrêmement gênant avant la construction de ce rond-point, est devenu insupportable depuis la mise en service de ce nouvel aménagement.</p> <p>Durant les beaux jours il nous est impossible de profiter de notre jardin car le bruit, engendré par le trafic routier à proximité, est insupportable. De plus nous constatons des "runs" à moto certaines nuits</p> <p>Lorsqu'un avion passe au-dessus de notre habitation et qu'un camion passe sur la départementale, il nous est impossible d'échanger quelque parole que ce soit.</p> <p>Enfin, étant situés à quelques centaines de mètres du centre-ville, aucune surveillance n'est effectuée sur ce trafic routier.</p> <p>Nous sommes à votre disposition pour recevoir des personnes compétentes afin qu'elles puissent constater le bruit que nous subissons</p>	Action 2, Action 3, Action 11 Hors PPBE	Ces éléments concernant des bruits aériens relèvent du bruit d'une installation militaire, donc hors du champ du PPBE

22	<p>Objet : LIMITER LES NUISANCES SONORES</p> <p>Bonjour Madame, Monsieur</p> <p>⌘ Voilà le spectacle auquel, après les tracteurs, nous avons eu droit de la part de ces "MEC's" qui, avec leur superbe coutumière, ne veulent pas se plier à la réglementation qui pourrait éviter au moins deux nuisances - à condition que le contrôle technique les prévoie - les gaz d'échappement et LE BRUIT ! (14.04.24)</p> <p>⌘ Monsieur l'Adjoint à la Culture (21.06.23)</p> <p>Si l'on peut regretter la fin de la *Fusion estivale*, nous avons beaucoup apprécié vos motifs expliquant les raisons de cette décision. Le lendemain, changement de décor avec l'*Art urbain* ""trois jours de musique électronique dans l'hypercentre entre 16 heures et 1 heure du matin, c'est compliqué pour les riverains, on a eu des plaintes. *..'' Or ce samedi 17 ""un speaker bien connu des oreilles orléanaises animera l'après-midi*..." je dirais plutôt crachera des décibels en diffusant de la musique (?) plein pot le temps de reprendre son souffle ! Par chance ce tintamarre s'arrête à 21 heures.</p> <p>Et les fêtes johanniques ne sont pas en reste avec le "set électro"</p> <p>Conclusion, cette fuite dans les idées d'un jour sur l'autre ne fait pas le bonheur de toutes les personnes venues s'asseoir aux terrasses des restaurants pour y passer un moment de détente, encore moins celui des serveurs avec en prime les allées et venues des trottinettes qui se faufilent entre les tables.</p> <p>Alors, Monsieur l'Adjoint, pourquoi ce deux poids deux mesures ?</p> <p>Pouvons-nous compter sur vous pour ramener un peu de sérénité sous la statue de Jeanne d'Arc ? Soyez sincèrement remercié de votre action en ce sens.</p> <p>⌘ Et comble de l'Administration, le panneau installé sur le quai Madeleine pour prévenir les auteurs de bruits ne pourra pas permettre de verbaliser les contrevenants eu égard à leurs libertés ! La CNIL n'a pas ce genre d'argument pour les excès de vitesse !</p> <p>⌘ Et tous ces jeunes qui vivent avec leur casque en permanence sur les oreilles ?</p> <p>Pardonnez ces réflexions présentées en désordre mais recevez mes MEILLEURS VOEUX POUR 2025.</p> <p>Cordialement.</p>	hors PPBE	Ces éléments relèvent en partie du bruit de voisinage, compétence spécifique du Maire et non d'Orléans Métropole
----	---	--------------	--

23		<p>Objet : Re : LIMITER LES NUISANCES SONORES</p> <p>Bonjour,</p> <p>La pièce jointe ne l'ayant pas été, je précise que les "MEC" sont les</p> <p>*M*otards</p> <p>*E*n *C*olère" !</p> <p>Avec mes excuses.</p>	hors PPBE	Ces éléments relèvent en partie du bruit de voisinage, compétence spécifique du Maire et non d'Orléans Métropole
24	Donnery	<p>Bonjour</p> <p>J'habite Donnery, le long de la 4 voies traversant cette commune.</p> <p>La suppression d'anciennes haies et arbres hauts et l'absence de tout travaux le long de cette voie très passante (les voitures et camions y roulent à 110 km/h) rend le bruit absolument invivable, quelle que soit l'heure de la journée, et en particulier aux heures de pointes (début et fin de journée).</p> <p>L'ensemble des habitants de Donnery subissent cette nuisance sonore au quotidien. Il nous faut impérativement des travaux lourds permettant d'atténuer voire supprimer ces nuisances : murs et/ou panneaux anti-bruit (du même ordre que le long d'une autoroute)</p> <p>Merci de prendre en compte ce besoin ;</p> <p>Un habitant de Donnery (parmi d'autres) excédé par le bruit de la nationale.</p>	hors PPBE	La commune concernée est en dehors du territoire de la Métropole, et cette remarque ne peut pas être prise en compte dans ce PPBE. Cependant, ces éléments seront transmis au département du Loiret

25	Ingré	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis riverain sur la rue de Darvoy à Ingré et nous subissons beaucoup de nuisances sonores suite à l'élargissement de L'A10 et du nouvel échangeur A71.</p> <p>Auparavant nous avions des protections acoustiques qui ont été démontées pour permettre les travaux. De nouvelles ont été installées mais elles n'ont pas les mêmes propriétés d'absorption du bruit et sont installées sur un tronçon plus court qu'a l'origine.</p> <p>Nous avons tenté des actions avec Vinci qui se cache derrière la norme mais reconnait sans le dire qu'il y a un problème.</p> <p>Des mesures acoustiques ont été effectuées à l'initiative de Vinci et la société mandatée manque de neutralité (Dixit DB Acoustic: "Notre client préféré" lors d'une réunion avec Vinci et les riverains.)</p> <p>Il serait souhaitable qu'une étude soit menée par le domaine public en toute neutralité pour apporter les protections adéquates aux riverains.</p>	Action 3, Action 5	
26	La Chapelle Saint Mesmin	<p>Bonjour</p> <p>Je vous adresse cette contribution car 2 fois par semaine, à La Chapelle Saint Mesmin, on entend un bruit assourdissant de 3 avions militaires qui tournent en permanence dans le ciel et parfois très bas. Souvent, ils arrêtent leurs manœuvres vers 18h et reprennent vers 23h.</p> <p>Je trouve cela scandaleux.</p>	hors PPBE	Ces éléments relèvent du bruit d'une installation militaire, donc hors du champ du PPBE
27	Ingré	<p>Bonjour,</p> <p>En 2019 nous avons alerté sur les nuisances sonores liés à l'autoroute A10 qui passe dans la ville d'Ingré et à plus forte raison avec les travaux d'élargissement des voies qui ne pourraient qu'amplifier le phénomène.</p> <p>Pour ce faire, de nombreux arbres et végétations ont été abattus à l'occasion du chantier. L'espace a été revégétalisé mais pas en nombre suffisant car il y a des bassins de rétention qui ont été placés à cet endroit, nous avons maintenant la vue sur l'autoroute depuis nos maisons avec son balai incessant de voitures et surtout le bruit n'a pas été traité par des murs antibruit comme nous l'aurions souhaité et l'avons demandé avant le démarrage des travaux.</p> <p>Nous avons le sentiment de ne pas avoir été entendu et demandons un plan d'actions auprès du groupe VINCI et de la métropole.</p> <p>Merci d'avance pour la prise en compte de ce sujet.</p>	Action 3, Action 5	
28	Ingré	<p>Depuis l'agrandissement des voies l'A10 il est devenu impossible d'ouvrir les fenêtres ou manger à l'extérieur les jours de grand départ, les jours avec une orientation du vent qui favorise l'accentuation du bruit et les nuisances sonores.</p> <p>J'espère sincèrement qu'au travers cette enquête la voix des riverains de l'Autoroute à Ingré sera plus forte que le bruit incessant de celle-ci. Que l'on nous écoute enfin.</p>	Action 3, Action 5	

30	Ingré	<p>Bonjour.</p> <p>J'habite avec ma famille rue Passe Debout à Ingré depuis 2001.</p> <p>A cette époque, le quartier était calme malgré la rue Passe Debout qui est un axe important pour arriver sur Ingré et malgré la présence de l'autoroute A10 à proximité.</p> <p>Première nuisance : Depuis les travaux de mise à 2 fois 4 voies de l'autoroute A10, avec la disparition des végétaux, avec les nouveaux aménagements et avec la non présence de protection phonique du côté de notre habitation, les bruits ont augmenté considérablement. Le jour et la nuit, le bruit des véhicules est incessant. Les dispositions prises actuellement sont totalement insuffisantes, car ce ne sont que des végétaux de toute petite taille qui ont été replantés. La plupart n'ont pas réussi à prendre et les études montrent que les arbres n'arrêtent pas le bruit. De plus, VINCI n'a pas du tout respecté le cahier des charges qui prévoyait de mettre un mur anti-bruit de chaque côté de l'autoroute et sur la totalité de la commune d'Ingré.</p> <p>La solution serait de mettre des protections phoniques de chaque côté sur la commune d'Ingré et de réduire la vitesse à 90 km/h sur la portion qui traverse l'agglomération, comme il se fait dans beaucoup de régions.</p> <p>Deuxième nuisance : Depuis la montée en puissance de la base aérienne de Bricy, nous sommes énormément gênés par les rotations des avions la semaine et cela de jour comme de nuit.</p> <p>Merci à vous de prendre en compte ces changements car ils ont un impact très important sur notre vie au quotidien et notre santé.</p> <p>Respectueusement</p>	Action 3, Action 5 Hors PPBE	Ces éléments relèvent en partie du bruit d'une installation militaire, donc hors du champ du PPBE
31	Ingré	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Habitant rue de la Monnaie, à l'est d'Ingré, je suis riverain de l'autoroute A10. Des travaux d'élargissement ont eu lieu récemment et nous nous retrouvons maintenant à proximité immédiate de huit voies d'autoroutes. Le flot de véhicules, voitures et camions, y est incessant de jour comme de nuit, la semaine comme le week-end.</p> <p>A la faveur des travaux d'élargissement, rien n'a été fait pour protéger le secteur Monnaie. Dans cette zone, des murs anti-bruit ont pourtant été placés tout le long de l'autoroute côté ouest ainsi que côté est avant le pont de la route nationale et après le pont de la rue passe-debout, mais il y a un véritable trou entre les deux. Le bruit diffuse aisément jusqu'aux habitations puisqu'aucun bâtiment ni aucune infrastructure ne fait obstacle.</p> <p>Depuis les travaux, le bruit dans le secteur Monnaie est devenu permanent et aberrant puisque nous subissons maintenant le flux autoroutier à l'intérieur même des habitations, toutes fenêtres fermées.</p> <p>Je signale également, qu'outre ces nuisances sonores intenses, nous avons aussi maintenant pleine vue sur l'A10. En effet, la zone a été dévégétalisée et la vue sur la verdure dont nous profitons auparavant a été remplacée par une vue sur le trafic autoroutier. Les quelques maigres plantations effectuées par Vinci ne masquent rien, vous trouverez en pièce jointe un avant/après travaux.</p> <p>Un plan d'action pour protéger enfin et une bonne fois pour tout le secteur serait précieux pour l'ensemble des</p>	Action 5	

		citoyens de la zone. Bien cordialement		
32	Ingré	Depuis les travaux de l'autoroute suivant la météo le bruit c'est intensifié considérablement	Action 3	
34	Semoy	Le bruit de la RN 2060 (tangentielle) au niveau de la commune de Semoy est intolérable. Notamment au niveau de l'avenue Gallouédec. Les murs anti-bruit le long de la tangentielle entre le rondpoint où se situe le magasin Botanique et la sortie de Fleury-les-Aubrais sont dans un état déplorable et ne jouent plus du tout leur rôle de mur anti-bruit. Il serait temps que la métropole remplace les piteuses palissades de bois et mette en place des vrais murs anti-bruit.	Action 5	
35	Chécy	Bonjour Nous vous contactons au sujet du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement. Nous habitons dans le lotissement qui se trouve juste à la sortie de ta tangentielle au niveau de la D2060 sur chécy, allée des sapins. Il se trouve que depuis plusieurs années nous sommes affectés par le bruit des véhicules qui roulent sur la tangentielle. Le bruit est quand même important ! Vous pourriez venir avec une personnes agrémentée pour évaluer le bruit ? Est-il possible de faire poser des panneaux anti-bruit afin d'atténué le bruit des véhicules. Ci-joint le lieu où pourrait être installé les panneaux antibruit ainsi qu'un enregistrement du bruit à la fenêtre de ma cuisine Restant en attente de votre retour, je vous souhaite une bonne journée.	Action 3, Action 5	
36	Semoy	Madame, Monsieur Dans le cadre de votre consultation publique je voudrais vous signaler les nuisances sonores liés au stand de tir de St Jean de Braye pour l'ensemble des riverains du hameau de Villeserin situé sur la commune de Semoy. Le stand est vétuste et non insonorisé, ou du moins inefficacement, les nuisances subites par les riverains sont très importante, des relevés prouvant des dépassements des seuils autorisés sont disponible, l'ARS est au courant du sujet mais absolument rien ne bouge. En espérant que cette contribution soit prise en compte dans votre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. Bien cordialement,	hors PPBE	Ces éléments relèvent du bruit de voisinage, compétence spécifique du Maire et non d'Orléans Métropole

37	Ingré	<p>Objet : Nuisances sonores liées à l'élargissement de l'autoroute A10</p> <p>En tant que riverain de l'autoroute A10, je me permets d'évoquer une problématique de santé publique préoccupante : les nuisances sonores liées à l'élargissement récent de cette infrastructure aux abords d'Ingré (secteur Darvoy et rue Passe-Debout). Lors des réunions préparatoires avant les travaux de l'autoroute A10, il avait été promis une réduction des nuisances sonores. Cependant, depuis l'élargissement de l'autoroute de 2x3 voies à 2x4 voies, je constate une augmentation significative et permanente du bruit, de jour comme de nuit.</p> <p>En effet en plus de l'augmentation significative du trafic, il s'est ajouté l'abattage des immenses peupliers remplacés par des arbustes en cours de développement, un mur anti-bruit sur le côté ouest qui répercute le bruit vers l'est au niveau du pont de la rue passe-debout qui, situé en hauteur, diffuse le bruit sur une grande distance.</p> <p>Des mesures acoustiques réalisées par Vinci indiquent certes que les seuils réglementaires ne sont pas dépassés lors de mesures effectuées sur une période courte et pas forcément représentative (57.3 dB le jour -inférieur à 60- et 51.9 dB -inférieur à 55- la nuit), mais la permanence de ce bruit entraîne de graves répercussions sur la santé des riverains. De plus, ces mesures n'ont pas été prises en compte dès lors que le vent dépasse les 15 km/heure ce qui est pourtant courant dans cette zone géographique.</p> <p>Je constate par ailleurs que les niveaux sonores mesurés, bien que conformes aux normes actuelles, sont bien supérieurs aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qui fixe à 40 dB le seuil au-delà duquel des effets délétères peuvent apparaître, avec pour le trafic routier des seuils à 53 le jour et 45 la nuit. L'OMS préconise également pour le sommeil un bruit n'excédant pas 45 dB et 30 dB si le bruit est continu.</p> <p>Les conséquences sur la santé incluent :</p> <ul style="list-style-type: none"> -une augmentation de la morbidité avec -des répercussions sur la santé mentale (diminution des performances, troubles du sommeil, dépression, troubles cognitifs) -un impact sur le développement des enfants (troubles des apprentissages) -un impact cardiovasculaire (hypertension, maladie cardio-vasculaire) -des effets métaboliques (système endocrinien et immunitaire) -et une altération générale de la qualité de vie des habitants. <p>J'estime que les critères strictement techniques et réglementaires ne reflètent pas la réalité vécue par les riverains. Il est impératif que les impacts globaux sur la santé soient pris en considération et que des solutions concrètes soient envisagées pour réduire ces nuisances sonores.</p> <p>Merci de bien vouloir prendre en compte cette situation préoccupante et d'envisager des mesures qui pourraient être mises en œuvre comme un mur anti-bruit côté Est (comme il a été convenu dans le projet initial des travaux d'élargissement de l'autoroute) et une diminution de la vitesse de 110 à 90 km/heure à l'aide d'un radar tronçon.</p> <p>Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.</p>	Action 3, Action 5	
----	-------	--	-----------------------	--

38		<p>Objet : Nuisances sonores liées à la base aérienne 123 Orléans-Bricy</p> <p>Je souhaiterais signaler les nuisances sonores générées par les activités de la base aérienne 123 Orléans-Bricy. J'ai fait construire mon domicile en 2001. À cette époque, l'activité aérienne semblait relativement limitée et n'entraînait pas de désagréments majeurs. Cependant, au fil des années, j'ai constaté une augmentation significative des vols militaires, de jour comme de nuit, engendrant des nuisances sonores récurrentes.</p> <p>Cette évolution semble liée à la modernisation et à l'augmentation des capacités opérationnelles de la base, notamment avec l'introduction des appareils de type Airbus A400M Atlas, plus puissants et susceptibles de générer davantage de bruit. Les vols d'entraînement nocturnes et les exercices intensifs impactent particulièrement la qualité de vie et le calme dans les environs.</p> <p>Cordialement</p>	hors PPBE	Ces éléments relèvent du bruit d'une installation militaire, donc hors du champ du PPBE
39	Boigny sur bionne	<p>Bonjour</p> <p>Nous habitons à Boigny sur Bionne. Nous sommes affectés par le bruit des véhicules qui roulent sur la tangentielle. Le bruit est très important. Le bruit vient principalement des camions et des motos.</p> <p>Est-il possible de faire poser des panneaux anti-bruit, réduire la vitesse, changer la couche de roulement ?</p> <p>Cordialement.</p>	Action 3	
40	Orléans	<p>J'habite le long de l'avenue Jean Zay à Orléans. Le niveau sonore est entre 65 et 70dB (A) (Lden) d'après la carte interactive. Belle initiative que cette carte, mais en ajoutant les données du trafic routier sur la Métropole, la population serait encore mieux informée des causes et des effets.</p> <p>Quelles mesures comptez-vous prendre pour réduire cette pollution sonore (et atmosphérique) ?</p> <p>Pour l'instant je ne vois qu'une masse de véhicules qui dépassent allègrement la limite de 50km/h malgré la succession de feux le long de cette avenue, je vois des feux rouges grillés très régulièrement. Il y a un radar de feu qui se situe dans le virage du Lycée Saint-Euverte, donc une zone où le ralentissement est forcé, pourquoi ne pas en mettre un dans une ligne droite ?</p> <p>Comptez-vous favoriser les mobilités douces ?</p> <p>A priori, ça n'en prend pas le chemin quand je vois que le service Vélo+ va disparaître pour une solution qui semblerait autrement plus coûteuse pour l'utilisateur.</p> <p>Est-ce que des aides à l'isolation acoustique sont envisagées pour les zones qui dépassent 60dB (A) ?</p>	Action 3	
41	Saint jean de Braye	<p>Bonjour,</p> <p>Beaucoup de bruit insupportable venant de la tangentielle au niveau de Saint Jean de Braye. Le bruit des camions est plus élevé, de plus ils klaxonnent très régulièrement. Peut-on réduire la vitesse à 90 ou 70 km/h jusqu'à Checy et obliger les camions à prendre l'A19 ?</p> <p>Cordialement.</p>	Action 3	

42	Saran	Madame, Monsieur, Veuillez trouver ci-joint l'avis du Conseil municipal de Saran sur le projet de PPBE. Cordialement,	Action 3, Action 5, Action 7	
43	Boigny sur bionne	Bonjour, Le trafic routier sur la tangentielle sur Boigny et Saint jean de Braye engendre un bruit continu et très assourdissant. L'été, il n'est pas possible de dormir les fenêtres ouvertes. Pouvez-vous prévoir l'installation de mur anti bruit ou de revêtement routier plus insonorisé svp ? Cordialement.	Action 3, Action 5	
44	Olivet	Bonjour Pour améliorer le cadre de vie des habitants de la métropole J'aimerais proposer la réduction de la vitesse à 30km/h sur l'ensemble des axes secondaires. Merci	Action 3	
45	Ingré	Depuis les travaux d'agrandissement et la pose d'équipements sensés atténuer le bruit il y a toujours autant et peut-être plus de nuisances sonores dont nous profitons 365 jours par an car la chaussée étant plus large, le trafic est plus important. Le trafic des poids lourds augmentant de façon extrêmement rapide cela entraîne plus de nuisances. Comme les mesures de bruit sont faits sur des moyennes cela ne prend pas en compte les pics de bruit qui sont très perturbants. Un des moyens le plus simple et le moins onéreux pour lutter contre les nuisances est de réduire significativement la vitesse (max 90 km/h) comme c'est le cas dans de nombreuses agglomérations traversées par une ou plusieurs autoroutes ou voies rapides. Les bénéfices de cette mesure sont nombreux: diminution des nuisances sonores, diminution de la pollution de l'air, diminution des risques d'accident... Conjointement il est urgent d'organiser à l'échelle nationale le ferroutage qui permettrait de diminuer significativement le trafic des poids lourds. Nous habitons depuis 1987 à environ 150 mètres de l'autoroute. Aux nuisances occasionnées par l'autoroute il faut ajouter les nuisances sonores dues au trafic aérien (de Bricy ?) certains soirs et nuits de la semaine.	Action 3, Action 4 hors PPBE	Certains éléments relèvent en partie du bruit d'une installation militaire, donc hors du champ du PPBE
46	Orléans	Le passage de la vitesse de 70 à 50km/h sur la D2020 a diminué significativement le bruit le long de cette route Malheureusement, l'absence de contrôle altère ce bilan Notamment pour les motos du vendredi et samedi soir Ainsi que pour les ambulances et forces d'intervention qui n'utilisent pas les avertisseurs sonores à bon escient ! Plus globalement 30km/h en centre-ville diminuerait notablement le bruit et produirait une conduite un peu plus apaisée	Action 3, Action 4	

47	Orléans	Habitant dans des venelles, nous sommes très protégés du bruit. Néanmoins, nous sommes quand même dérangés par certaines voitures ou motos qui roulent à des allures telles qu'elles se font entendre dans tout le quartier. Plus de contrôles permettraient peut-être de limiter ses excès. La limitation à 30km/h sur tous les axes de la ville permettraient évidemment d'améliorer le confort acoustique des riverains.	Action 3	
48	45000	Le bruit de la circulation automobile est très gênant à Orléans. Il est impossible de dormir la fenêtre ouverte en été. Dans un premier temps généraliser le 30km/h en ville permettrait de réduire ce bruit. Dans un second temps la réalisation de plans tels que le plan vélo vote à l'unanimité par les élus de la métropole, la refonte du plan de circulation pour réduire le trafic de transit et la mise en place d'une ZFE, comme annoncé par M LEMAIGNEN pour 2023 permettrait de résoudre le problème sur le long terme, comme l'ont montré des villes comme Paris, Lyon ou Toulouse	Action 3, Action 7	
49	Olivet	La vitesse sur l'autoroute A71 n'est réduite qu'entre Orléans et St Pryvé St Mesmin alors qu'il reste encore la zone de promenade du Loiret et la zone urbaine d'Olivet à traverser. Ne serait-il pas possible de conserver la réduction de vitesse jusqu'au niveau de la sortie 2 "Olivet" ?	Action 3	
50		Il serait de bon ton de rappeler aux automobilistes que l'utilisation de l'avertisseur sonore n'est pas autorisée en milieu urbain à moins d'un danger imminent. De la même manière, des mesures pour faire respecter les limites de vitesse pourrait contribuer à diminuer fortement les nuisances sonores. Il est aussi urgent d'agir concernant les nuisances liées au deux-roues motorisé. La collecte des déchets contribue sensiblement à la pollution sonore à des heures délicates. La mise en place de bennes à la manière de l'apport de verre, de manière stratégique pourrait limiter la pénibilité du travail et permettre une plus grande efficacité de parcours et diminuer les désagréments sonores.	Action 3, action 4, Action 7	

51	Orléans	<p>Bonjour, je vous remercie de votre enquête, qui permettra, je l'espère, faire entendre mon point de vue. J'habite dans un immeuble avec vue plongeante (11e étage) sur la rue Emile Zola, en face du lycée Benjamin Franklin, comme le montre la photo jointe. Photo prise un dimanche matin, d'où la faible circulation, mais on remarque le non-respect du sas vélo par l'automobiliste, autre nuisance très fréquente jamais sanctionnée (je me déplace fréquemment à vélo).</p> <p>Pour rappel, cette rue est bordée de 2 lycées, 2 centre commerciaux un centre aquatique, de nombreuses barre d'immeubles, commerces etc., c'est à dire un quartier à forte population et pourtant la rue Emile Zola, le plus souvent à 3 voies n'est pas limitée à 30 km, et le 50 km/h est souvent dépassé. Un radar pourrait le confirmer.</p> <p>En journée et surtout la nuit, des automobilistes et motards circulent à grande vitesse avec des moteurs très bruyants, et il n'y a jamais d'interventions de la police. De plus, un point de deal, connu de tous est à proximité de cette rue, qui attire de nombreux véhicules avec beaucoup de nuisances sonores très tardives.</p> <p>J'habite à cette adresse depuis plus de 6 ans et j'ai déjà abordé ce problème avec l'élue lors d'une rencontre au marché du mercredi matin. Pour toute réponse, elle m'a parlé de l'incivilité des cyclistes, sans mentionner de faits précis, grand classique des politiques qui ne supportent pas que l'on critique les automobilistes. Et pour le point de deal, source de nuisances sonores et circulations motorisées intempestives, bien connu de tous les habitants du quartier, elle m'a répondu " ce n'est pas parce que vous ne voyez rien qu'on ne fait rien". J'ai aimé la formule et je suis d'accord, je ne vois rien changer depuis 6 ans.</p> <p>Une petite piste de réflexion. Mettre cette rue à 30 km/h, permettrait de réduire considérablement le bruit et le danger.</p> <p>Documentation intéressant https://ville30.org/le-concept-de-ville-30/30-kmh-et-securite/#:~:text=A%2030%20km%2Fh%20il,conducteur%20de%20deux%2Droues%20motoris%C3%A9.</p> <p>Merci de votre écoute, et j'espère avoir des retours de votre enquête.</p>	Action 3, Action 7	
52	Orléans	<p>Elargissement des voies piétonnes dans l'hyper centre et généralisation du 30km/h dans le centre-ville et les rues résidentielles.</p> <p>Contrôler plus fréquemment le respect des limitations de vitesses à 50 km/h par exemple sur les quais ou la RD2020 Nord et Sud Loire.</p>	Action 3	
53	Boigny sur bionne	<p>Bonjour, Nous habitons Boigny sur Bionne. Lorsque nous sommes arrivés en 1997, nous apercevions à peine le toit des camions. Les talus permettaient d'amoinrir le bruit de la tangentielle. Aujourd'hui, nous voyons les voitures, le trafic de la tangentielle est important et le bruit incessant. Pouvez-vous prévoir le rehaussement de ces talus ?</p> <p>Merci d'avance</p>	Action 3	

54	Olivet	<p>Bonjour,</p> <p>J'apprécie la baisse de la vitesse de la RN20 au niveau du zénith, même si les limitations de vitesse ne sont pas respectées. On peut donc imaginer qu'avec plus de contrôle, la vitesse diminuerait et donc le bruit aussi.</p> <p>L'avenue de Verdun est très empruntée, une baisse de la vitesse permettrait de s'entendre parler lorsqu'on marche sur le trottoir (ce n'est pas le cas à toutes les heures de la journée).</p> <p>De manière globale je suis pour la limite à 30km/h dans les quartiers résidentiels dans toute la métropole.</p> <p>Merci de m'avoir lu.</p>	Action 3	
56	Saint Jean de Braye	<p>Vitesse 110 km/h de la tangentielle au passage de Saint Jean de Braye quartier EST (Picardière) et Boigny-sur-Bionne.</p> <p>Passage à 90 km/h maxi d'urgence sur TOUT le territoire métropolitain.</p> <p>Limitation de vitesse de 30 km/h non respectée de manière quasi-permanente sur la rue de Frédeville (cf. relevés de vitesse) et également sur la rue du Moulin Pinault : sur ces rues les dispositifs de limitation ne sont clairement pas adaptés ou inexistant (rue du Moulin Pinault).</p>	Action 3	
57	Olivet	<p>Notre secteur est excessivement bruyant du fait de la proximité de la RD2020 certes, mais également et surtout dû aux vitesses excessives des différents véhicules trop bruyants (motos en particulier et voitures « améliorées »). En fonction du sens du vent et du degré d'humidité, le bruit est également perçu différemment. Bref, on nous parle de pollution de l'air très régulièrement mais la pollution sonore est un autre fléau</p>	Action 3	
58	Orléans	<p>J'habite à la Croix Saint Marceau et le tramway est extrêmement bruyant. Je suis réveillée tous les matins à son premier passage et le soir c'est pareil au dernier passage</p> <p>Les nuits sont courtes</p> <p>Pourquoi un tel bruit alors que j'habitais à Saint Etienne le long de la voie du tram dans un appartement mal isolé et je n'avais pas de problème</p>	Action 4	
59	Orléans	<p>J'habite Orléans depuis 4 ans et je suis estomaquée par les bruits de klaxon dans le centre-ville. Que ce soit pendant mes déplacements quotidiens ou à mon domicile avec les fenêtres fermées. Le klaxon est interdit en ville à part dans des circonstances très encadrer. Le bruit comme vous le savez est la première raison de mort prématurée devant la pollution atmosphérique.</p> <p>Ci-joint un extrait pour exemple du genre de nuisances répétées (ici, rue des Carmes)</p> <p>L'aménagement d'une zone piétonne de fait pourrait aider dans l'apaisement de la rue, en attendant</p> <p>Je compte sur vous pour agir contre ces infractions récurrentes et dangereuses</p>	Action 2, Action 3	

60		<p>Le Plan de prévention du bruit dans l'environnement témoigne d'une vision politique à faible stratégie sur une problématique qui devrait être une priorité collective.</p> <p>Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2024-2029 souffre d'un manque d'ambition et d'une approche déséquilibrée. La faible réalisation des actions prévues, l'insuffisance des mesures coercitives, la focalisation sur des investissements infrastructurels discutables et l'absence de révision des plans de circulation compromettent son efficacité.</p> <p>Il est impératif de repenser ce plan en intégrant des mesures plus contraignantes, en réévaluant les priorités d'investissement et en tenant compte du coût social et environnemental du bruit pour protéger la santé et le bien-être des citoyens.</p>	Action 4	
61	Saran	<p>Bonjour</p> <p>Habitant rue du bois joly et mon jardin donne sur la bretelle d'accès tangentielle et le bruit est insupportable surtout l'été quand on ouvre les fenêtres.</p> <p>Quel dommage car nous adorons notre jardin et Saran.</p> <p>Un mur anti bruit et un revêtement serait déjà je pense une bonne solution.</p>	Action 5	
63	Saran	<p>Habitant la commune de Saran,</p> <p>J'ai remarqué les nuisances sonores incessantes des avions de la base de Bricy surtout les mardis et jeudis soir</p> <p>Les bruits sourds et répétés sont vraiment désagréable d'autant plus que c'est impossible de dormir les fenêtres ouvertes l'été.</p>	hors PPBE	Ces éléments relèvent du bruit d'une installation militaire, donc hors du champ du PPBE
64	Ingré	<p>Bonjour</p> <p>Je voulais vous faire part suite à l'agrandissement de l'autoroute A10 et des viaducs métalliques de grande hauteur et a les-changeur sortie Orléans centre.</p> <p>Nous sommes sur la commune depuis 20 ans.</p> <p>Le bruit est continu et insupportable tous les jours et quand nous sommes dehors.</p> <p>Nous avons fait remonter à notre maire, au préfet, Mme la sénatrice PAULINE MARTIN, VINCI et toujours pas de réponse concrète et favorable par rapport à cette nuisance.</p>	Action 3	
65		<p>L'élargissement à 2x4 voies de l'A10 a augmenté les nuisances sonores à plusieurs endroits dans Ingré qui est traversé du Nord au Sud par ce monstre routier - Vinci s'est limité au réglementaire en matière de protection phonique - de nombreux habitants souffrent d'un bruit élevé de façon permanente. A noter que l'A10 est souvent en hauteur - les ponts ne sont pas correctement équipés de dispositifs antibruit / il a même été posé un auto pont ce qui a encore accentué le bruit sans protection correcte en laissant en outre passer les lumières des phares.</p> <p>Le pont sur la RD 2157 n'offre pas une bonne protection anti-bruit et ensuite en direction de Paris il n'y a plus de</p>	Action 3, Action 5	

		protection côté Est alors qu'il supporte les vents dominants. Enfin la RD 2157 enregistre le passage de nombreux véhicules à Ingré et quand ils passent sous le pont de l'A10 le bruit est amplifié et se diffuse. Le dessous du pont mériterait d'être insonorisé.		
66	Saran	Rodéo sauvage tous les weekends quasiment dans le quartier des chimoutons et aux alentours. Nuisances des coups de feu durant la période de chasse dans le clos vert	Action 3 hors PPBE	Ces éléments sur les coups de feu relèvent en partie du bruit de voisinage, compétence spécifique du Maire et non d'Orléans Métropole
67	45140	Bonjour, Je souhaite attirer votre attention sur les nuisances sonores provoquées par l'élargissement de l'autoroute A10 qui traverse la commune d'Ingré, et qui touche un grand nombre d'Ingréens (voir article de la République du Centre en pièce jointe). Auparavant, les chassé-croisé provoquaient régulièrement de forts ralentissements durant l'été, ce qui permettait aux riverains de profiter pleinement de leur jardin puisque qu'il n'y avait plus aucune nuisance sonore due au trafic autoroutier. Depuis le passage à quatre voies, les bouchons ont disparu, et la tranquillité des week-ends d'été aussi ! Je demande donc que la limitation de vitesse soit abaissée à 90 km/h durant les périodes de forte affluence. Cordialement	Action 3	
68		Madame, Monsieur, Les nombreux passages aller-retour d'avions certaines nuits tard le soir deviennent insupportable	hors PPBE	Ces éléments relèvent du bruit d'une installation militaire, donc hors du champ du PPBE

69	Saran	<p>Au nom de tous les résidents du lotissement "Bois Joly" Allée Joseph Loquet à SARAN (23 pavillons) il est demandé un MUR ANTI BRUIT sur la portion de bretelle tangentielle qui en est totalement dépourvue. La palissade s'arrête avant l'emplacement des maisons.</p> <p>Les pavillons se trouvant en fond de lotissement ont l'impression que les camions passent au bout de leur salon, on les entend bien sûr, et en plus on les VOIT car si la haie de conifères était assez efficace il y a 15 ans, les arbres ont poussé et désormais il n'y a que les troncs en protection visuelle et sonore !!!</p> <p>Je joins à cette demande une feuille de signature des 23 familles qui subissent ces nuisances, et photo du lieu, impossible d'ouvrir les fenêtres l'été, ni de profiter du jardin.</p> <p>Merci d'examiner ce problème, stressant au quotidien.</p>	Action 5	
70	Saran	<p>Depuis des nombreuses années que les habitants de l'allée Joseph Loquet (Bois Joly) à Saran réclament des murs antibruit pour la tangentielle... le nouveau revêtement ainsi que la diminution de la vitesse ont aidé un peu mais le bruit reste toujours insupportable. Nous voulons pouvoir profiter de nos jardins l'été.</p>	hors PPBE	Les nuisances sonores liées au stand de tir relèvent des nuisances de voisinage, compétence spécifique du Maire et non d'Orléans Métropole
71	Saran	<p>Au 5ème axe stratégique du Projet de PPBE, il est fait mention d'une action n°37 reprise du PPBE précédent mais non réalisée pendant les 5 ans, à savoir :</p> <p>« Sensibiliser et éduquer la population à la santé environnementale et aux impacts sonores sur la santé en s'appuyant sur le PRSE 3 »</p> <p>Il est indiqué que ces « éléments » pourraient être complétés par les potentiels éléments du PRSE 4 (2024- 2028)</p> <p>Outre cet engagement très vague et au conditionnel, quand on consulte ledit PRSE 4, aucune relation avec le PPBE n'est faite dans les interfaces et donc la lutte contre le bruit...qui n'est d'ailleurs qu'effleurée dans l'axe 1.6 et l'axe 4 « environnements favorables à la santé », mais sans déclinaison d'aucune action spécifique !</p> <p>Il ne faut donc pas trop compter sur le PRSE et, comme le chapitre 7 du PPBE sur les actions prévues sur la Métropole pour 2024-2029 ne le reprend pas à son compte, il serait donc pertinent d'étayer l'action 37 précitée du PPBE en déclinant sous forme d'actions concrètes « une véritable sensibilisation et éducation du grand public aux impacts du bruit sur la santé », en proposant de prioriser l'école dans le plan d'actions.</p> <p>Les enjeux sont trop importants et les risques trop grands pour ne rien faire encore pendant 5 ans.</p>	Action 10, Action 12	

72		<p>Pour des niveaux d'exposition à des niveaux supérieurs à 40 dB(A) la nuit et à 50-55 dB(A) en journée, l'OMS considère que des effets extra-auditifs du bruit peuvent se manifester : troubles du sommeil, gêne, risques cardiovasculaires accrus, difficultés de concentration et retards dans les apprentissages (https://www.bruitparif.fr/l-echelle-des-decibels/).</p> <p>L'axe routier de la D2020 est notamment bruyant. Alors que la vitesse est limitée sur le tronçon Orléans-Auchan, il ne l'est plus à partir d'Auchan en allant vers Orléans la source. Pourquoi ne pas la limiter aussi à Olivet jusqu'à l'hôpital ? Aussi la gestion des nuisances sonores s'inscrit dans des réflexions plus globales de contrôle de constructions car cela favorise la densification, et par ricochet l'augmentation du trafic et des nuisances sonores associées. Quid également de l'entretien des routes ?</p> <p>Merci</p>	Action 3	
73	Saran	<p>Bonjour</p> <p>Pour réduire le bruit, la tangentielle a eu un nouvel enrobé, des nouveaux murs anti bruit et une limitation de vitesse. Cette idée est pertinente et j'espère qu'elle se montre efficace. Il serait souhaitable que la bretelle D2701 qui relie cette tangentielle à l'autoroute reçoive le même traitement. Les murs présents sont courts, abimés, et le trafic en augmentation avec une vitesse importante produit des nuisances importantes dans le bourg de Saran traversé par cet axe.</p> <p>Durant les travaux de la deuxième ligne de tramway, l'agglomération avait rendu possible un remboursement important que les trajets autoroutiers concernant les trois sorties d'Orléans. En rendant cette possibilité pérenne, voir gratuite, il aurait été possible de décongestionner la tangentielle et d'autres axes de l'agglomération. Il serait souhaitable de le prendre en compte.</p> <p>Des agglomérations ont aussi rendues les transports en commun gratuit, comme Montpellier, cela permettrait aussi de décongestionner les voies urbaines, et de faciliter les déplacements des étudiants au sein de l'agglomération.</p>	Action 3, Action 4, Action 5	
74		<p>Bonjour</p> <p>je vis dans un appartement qui borde la route nationale la nuit les excès de vitesse (voitures comme camions ...) sont systématique.</p> <p>le bruit sonore est plus important sans compter le danger d'une vitesse excessive.</p> <p>Peut-être un radar ? ou des dos d'âne surtout au niveau des passages piétons.</p> <p>merci de m'avoir lue</p>	Action 3	
75	Ingré	<p>J'habite rue du jeu de boules et suis concerné par les nuisances sonores et visuelles de l'autoroute a10.</p> <p>Je viens de construire ma maison mais malgré cela, je dors certain soir avec des bouchons d'oreille car même fenêtre fermée j'entends un sifflement incessant.</p>	Action 3, Action 4, Action 5	

		Je profite très peu de mes extérieurs aussi car le bruit, en fonction du sens du vent, peut être très fort et très désagréable.		
76	Chécy	<p>Sur la D 8, entre la ligne de chemin de fer et le rondpoint des ajoncs se situe mon habitation où ont été installés en Août 2006 2 ralentisseurs "type coussins lyonnais" qui provoquent beaucoup de désagréments que je dois subir journellement :</p> <ul style="list-style-type: none"> -nuisances sonores nuit et jour -vibrations -pollution (odeurs d'essence et de gasoil) suite au ralentissement et accélération des véhicules -l'été impossibilité d'ouvrir les fenêtres ce qui est très ennuyeux lors des fortes chaleurs, ce qui ne permet pas de rafraichir la température intérieure la nuit. <p>Ces ralentisseurs sont à environ 12-13 mètres de ma fenêtre de chambre. Je précise que lors de leur installation j'étais absente de mon domicile. D'après l'étude acoustique réalisée par la mairie de Chécy, devant mon domicile en Octobre 2007 et Janvier -Février - Mars 2008 il est noté que le bruit se situe entre 56 et 84.20 décibels suivant l'heure de la journée où elle est effectuée. Malgré mes divers courriers en 2006 et 2007 à la mairie, les réponses qui m'ont été données sont que tout a été effectué dans les normes. D'après les informations que j'ai il s'agit de préconisation du CEREMA guide qui n'a pas de valeur réglementaire. Il faut préciser que ces infrastructures génèrent + 27 % de CO2 et +25% d'émissions de polluants par voiture à chaque passage sur un ralentisseur.</p> <p>Pourquoi certaines communes renoncent à installer des ralentisseurs ou les retirent à la demande des riverains à cause du bruit ?</p> <p>Je pensais pourtant qu'un maire devait faire respecter la tranquillité de ses administrés.</p>	Action 3	
77	Orléans	<p>Le bruit provoqué par la circulation routière est une vraie gêne.</p> <p>De plus, les comportements déviants ne sont jamais contrôlés : pots trafiqués, conduite bruyante....</p> <p>A quand un vrai plan de circulation qui empêche de transformer les rues secondaires en pistes de kart ? A quand des contrôles du bruit ? A quand une ZFE spéciale bruit ?</p>	Action 3	
78		<p>Habitants le quartier de Charbonnière à Saint Jean de Braye, nous sommes confrontés depuis de nombreuses années aux nuisances sonores générées par le trafic de la Tangentielle .</p> <p>Les mesures suivantes pourraient peut-être diminuer ces nuisances :</p> <ul style="list-style-type: none"> Extension de la limitation de la vitesse à 70 km/h sur la tangentielle pour toute l'agglomération Pose de murs anti-bruit sur la commune de st Jean de Braye Pose de murs anti- bruit sur le pont de la rue de charbonnière et sur le pont de la rue des Bas-Avaux . 	Action 3	
79		<p>Les principales sources de nuisances sonores, et de multiples autres, sont les véhicules lourds motorisés et le vent. Il faut prendre toutes les mesures possibles pour les limiter, à commencer par relocaliser les activités en sortant du tout bagnole.</p>	Action 3	

		PS : il est indiqué que l'enquête est mise à disposition dans les 22 communes de la métropole, or, celle de Fleury-les-Aubrais n'était au courant de rien		
80		<p>Nuisances sonores et vitesse excessive des motos sur la rocade orléanaise</p> <p>Les nuisances sonores liées aux flux de circulation sur la rocade orléanaise dite « Tangentielle » sont régulièrement pointées du doigt. Parmi elles, les nuisances dues à la circulation des motos de fortes cylindrées ressortent particulièrement et régulièrement, notamment les weekends.</p> <p>Courses ? rodéos ? Fièvre du vendredi soir ? Plaisir du bruit et de la vitesse au détriment de milliers d'orléanais.</p> <p>Les voiries communales ne sont pas épargnées par ce fléau : dispositifs d'échappement en mauvais état, moteurs modifiés...</p> <p>Tout cela constitue une nuisance récurrente et difficilement supportable.</p> <p>Quel bilan du plan local anti rodéo de 2020 qui mettait en avant ces nuisances et l'atteinte à la tranquillité publique que cela constituait pour les riverains ? Quelles actions possibles contre cela ?</p> <p>Lutte contre les bruits de voisinage</p> <p>Le non-respect des horaires définis par les arrêtés municipaux relatifs aux bruits engendrés par les travaux chez les particuliers ou par des entreprises (tonte des pelouses, bricolages, travaux divers...) mériterait d'être mieux pris en compte dans la lutte contre le bruit. Notamment les dimanches et jours fériés, jours où les polices municipales/nationales sont moins accessibles...</p> <p>Difficile de faire la part des choses entre ce qui relève du contournement délibéré des règles ou de leur ignorance.</p> <p>Si les rappels aux règles dans les bulletins municipaux sont utiles, cela ne semble pas suffire.</p> <p>Comment renforcer l'information sur le sujet (campagnes de sensibilisation au plus près des habitants), quels contrôles dissuasifs pour les contrevenants ?</p>	Action 3	
81	Orléans	<p>A la source, les nuisances sonores sont causées par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les rodéos urbains, quasi-quotidiens et en toute impunité autour du rond-point France Télévision et av de la Bolière - la RD2020, notamment les motos la nuit - les livreurs et leurs camionnettes débridées <p>Parmi les solutions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - application de la loi : rodéos, 50km/H en ville, 30km/H en centre-ville, stationnement sauvage dans les rues piétonnes - mise en œuvre du plan vélo 1997 ou 2019 ou Resovélo 2023 	Action 3	

82	Saran	<p>Un peu d'histoire. Natif d'Orléans, j'ai connu l'époque où la N20, principale voie de circulation entre Paris et Orléans arrivait en plein cœur d'Orléans avec son lot d'embouteillages mémorables et de pollutions diverses et variées ! La leçon était claire et l'évidence de mise, il y avait nécessité de créer une voie de contournement au sens large pour protéger les habitants d'Orléans et sa banlieue et qui permettrait d'en faire le tour complet ! C'est la tangentielle que l'on a vu naître !!! Certes, elle ne passe pas dans le cœur de la ville d'Orléans, par contre, elle coupe en deux les communes avoisinantes, je ne citerai que pour exemple, Saran, mais là, c'était moindre souci pour les concepteurs ! La tangentielle, tout d'abord sur une voie, là-aussi provoquant des embouteillages mémorables, longtemps après une seconde voie est apparue pour faire plouf dans la Loire, sans pour autant résoudre les problèmes d'embouteillages, quasi quotidiens sur cet axe limité à Orléans - Châteauneuf sur Loire ! Au point qu'il y a eu récemment décision de baisser la vitesse pour en diminuer les nuisances, pas franchement efficace, sauf pour les nerfs des usagers, qui pour la majorité ne respecte pas la vitesse imposée, au point même que certains résidents prétendent qu'il faudrait encore baisser la vitesse, on frôle le ridicule, car de toutes les façons, dans sa conception, la tangentielle est et restera nuisible pour les habitants de la banlieue d'Orléans ! A moins d'en faire une piste cyclable, cheval de bataille de la Métropole, je suis certain que d'aucuns ont eu la tentation (Humour !) J'habite rue de la Fassière à Saran... Quartier cerné de toute part, A l'ouest, l'Autoroute A10, au nord, la bretelle d'accès RD 2701, à l'est, la tangentielle RD520, la RD2020, et les voies ferrées « Orléans Paris », et au sud, la N157, par conséquent, d'où vienne le vent, nous sommes constamment dans les bruits de véhicules et soumis aux pollutions engendrées par la circulation ! Encore un peu d'histoire, dans les années 1980, lorsque j'ai fait construire rue de la Fassière (Saran), l'autoroute A10 était sur 2 x 2 voies, quelques années plus tard, elle est passée à 3 x 3 voies et pour satisfaire les parisiens du WE et les ralentissements des dimanches soir, une quatrième voie a récemment vu le jour ! Initialement, nous étions isolés de l'autoroute par la distance et une bute de terre que l'on pouvait estimer efficace ! les élargissements successifs de l'autoroute ont eu raison de la bute, de fait, amplification des bruits de circulation et pollution diverses avec évidemment, une dévalorisation de nos maisons ! Le vent dominant étant d'ouest, c'est majoritairement le bruit de fond permanent qui nous ronge ! Toutefois, grâce à la volonté de la commune et des résidents du quartier, nous sommes adossés au Domaine du Clos Vert, environ 200 hectares de « nature » sauf que le secteur est prisé par les motos, parfois le soir, souvent le dimanche après-midi, sans compter sur les malfaisants qui profitent du dimanche après-midi pour passer la tondeuse et autres appareils divers ! Et puis, surtout ne pas oublier « nos amis militaires » qui en semaine viennent « s'entraîner » avec leurs avions à réaction, juste au-dessus d'Orléans et sa banlieue, certains matins, j'ai compté des passages toutes les 3 minutes</p>	Action 3 hors PPBE	<p>Certains éléments relèvent en partie du bruit de voisinage (tondeuses, rodéo), compétence spécifique du Maire et non d'Orléans Métropole Les éléments liés au trafic aérien relèvent du bruit d'une installation militaire, donc hors du champ du PPBE</p>
----	-------	--	--------------------------	--

		<p>durant près de 2h ! D'autres jours ils nous laissent espérer un peu de calme, pensant que c'était le dernier passage, mais que nenni, ils vont, viennent et reviennent parfois jusqu'à tard le soir, jusqu'aux environs de 23h30 ! D'après les « on-dit » il semble que l'on ne puisse rien faire parce que ce sont des « militaires » ! C'est pourtant une nuisance particulièrement forte</p> <p>Je suis convaincu qu'il y a beaucoup de bonne volonté et un vouloir certain de bien faire qui accompagnent le PPBE, mais d'expérience, les nuisances existent depuis qq's décennies et ne font que s'amplifier, alors que peut-on réellement espérer ?</p> <p>Cordialement</p>		
83	Orléans	<p>Vitesse excessive des voitures, motos dans la journée et pire dans la soirée sur l'avenue des Droits de l'Homme. Il faudrait faire beaucoup plus de contrôles et mettre des radars afin de baisser la pollution sonore et le risque d'accident</p>	Action 3	
84	Orléans La Source	<p>Habitant sur l'avenue de Concyr, le bruit occasionné par un nombre très important de véhicules et de camions nous rend la vie difficile. Nous sommes en maison, n'ouvrons plus nos portes et fenêtres et ne profitons plus de nos jardins en semaines ainsi que le weekend. La vitesse de véhicules est excessive d'une moyenne de 57 km/h sur une route à 30 km/h. Les poids lourds sont nombreux et roulent à une vitesse importante. Il y a une pollution sonore manifeste qui nous rend la vie difficile</p>	Action 3	
85	Orléans La Source	<p>Même message que le n°84</p>	Action 3	
86	Orléans La Source	<p>Même message que le n°84</p>	Action 3	
87	Orléans La Source	<p>Habitant l'Orée de Sologne, nous sommes fortement dérangés par le bruit des voitures qui roulent trop vite, à plus de 50km/h à 80km/h dans une zone limitée à 30km/h et également pas el passage des poids lourds, semi-remorques qui passent toute la journée sauf le weekend dans l'avenue de Concyr, mitoyenne avec notre jardin et notre maison</p>	Action 3	
88	Orléans La Source	<p>Habitant à la source depuis 1973 à l'Orée de Sologne, j'ai vu se dégrader la situation environnementale notamment quant au bruit due à la circulation routière avenue de Concyr et du rondpoint de Concyr</p>	Action 3	
89	Orléans La Source	<p>Beaucoup de rodéos urbains sur cette avenue qui a une vitesse à 30 km/h (sur de tout petits panneaux) la nuit du vendredi au samedi et du samedi au dimanche. Mais beaucoup de vitesses excessives toute la semaine. Beaucoup de passage de poids lourds ou tracteurs.</p> <p>Des ralentisseurs judicieusement installés amélioreraient sans doute notre qualité de vie</p>	Action 3	

90	Orléans La Source	depuis trois ans, augmentation notable du nombre de camions empruntant l'avenue de Concyr. Vitesse excessive des motos et voitures en zone 30km/h	hors PPBE	Ces éléments relèvent du bruit de voisinage, compétence spécifique du Maire et non d'Orléans Métropole
91	Orléans La Source	J'habite à l'Orée de Sologne, je suis à la porte rue Honoré de Balzac-avenue de Concyr. Je suis à la hauteur du rondpoint. Il y a de plus en plus de poids lourds et de véhicules légers motos, voitures qui ne respectent pas la limitation de vitesse.	Action 3	
93	Ormes	Face à l'augmentation des véhicules (notamment des poids lourds) circulant sur le point de l'avenue Charles de Gaulle, la commune d'Ormes envisage-t-elle de poursuivre le mur anti-bruit par la pose panneaux acoustiques au minimum jusqu'au rond-point du château d'eau ? Nous souhaitons que la commune d'Ormes minimise cette nuisance sonore sur cette avenue	Action 3, Action 5	
94	Ormes	Serait-il envisageable de relever les décibels au niveau des habitation au-dessous du pont de l'avenue du général de Gaulle (rue du petit clos de Gouchot) ? D'autre part, je rebondis sur les commentaires n°93 et je confirme que les nuisances au dessus de ce pont se font de plus en plus ressentir.	Action 3, Action 5	

95	Olivet	<p>je souhaite voir reconnue mon habitation comme PNB "Point Noir de Bruit" dans le cadre de la révision du Plan de prévention du bruit dans l'environnement. En effet, les infrastructures mises en cause appartiennent depuis 2013 à Orléans Métropole. La première infrastructure bruyante est le tramway dans sa traversée du Loiret à laquelle ma propriété est directement exposée. En effet, le tramway circule toutes les 6 à 8 minutes en semaine, toutes les 10 minutes le samedi et toutes les 30 minutes le dimanche de 5h00 à 0h30, soit 1820 traversées dans les deux sens par semaine x52=94 640/an que l'on peut arrondir à 100 000 passages par/an si on retient une fréquence de passage toutes les 6 minutes. Or le pont ferroviaire de tramway génère un niveau de bruit supérieur à 83dB au niveau de la rivière du Loiret. Ce bruit sourd se propage dans l'espace classé "Site patrimonial remarquable". Je demande que cet ouvrage métallique fasse l'objet d'un traitement correctif acoustique particulier - pose d'absorbeurs dynamiques sur les rails et les platelages et mise en place d'écrans acoustiques absorbants. Il est dommage que cet ouvrage soit beaucoup plus bruyant que le viaduc de la RD2020 en béton qui se trouve à côté de lui. La direction européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement 2002/49/CE applicable aux réseaux ferrés relève que le remplacement d'ouvrages d'art métalliques par des ouvrages de conception moderne alliant l'acier et le béton permet la pose de voies sur ballast sur une structure en béton mon vibrante qui peut réduire jusqu'à 10dBA les niveaux d'émission. Mais le tramway n'a pas retenu la pose de voie sur ballast. Pour les bruits ferroviaires, le niveau de bruit ne devrait pas être supérieur à 73dB sur de période 24h et 65 dB la nuit. Le dépassement est de 10dB soit une intensité perçue " fois supérieure à la loi ! Je demande, à titre conservatoire, que la vitesse du tramway soit réduite dans la traversée du pont du Loiret à une vitesse qui génère un bruit inférieur à 73 dB. Et que des travaux d'insonorisation soient étudiés et entrepris afin de respecter la législation de prévention du bruit dans l'environnement d'un site patrimonial remarquable.</p> <p>Pour rappel, le niveau de bruit d'activités industrielles est limité de jour à 71 dB (24h) et la nuit à 60dB. Il est assez surprenant qu'un site patrimonial remarquable soit trois à quatre fois plus bruyant qu'une zone industrielle. Si aucune amélioration n'est possible, je demande le déclassement de la SPR dans toute la zone de bruit ou elle dépasse celle d'une zone industrielle, en révisant le PLU.</p> <p>La seconde infrastructure bruyante est la RD2020 au niveau de la tranchée qui longe ma propriété y compris le pont routier à 4 voies qui traverse le Loiret. la législation autorise un niveau de bruit routier de 68 dB sur 24h et de 62 dB la nuit. Or j'ai relevé au niveau de ma façade Ouest qui se trouve à 6 mètres de la tranchée de la RD2020 un niveau de bruit de 72 dB, soit un niveau de bruit 4dB supérieur, ce qui correspond à un doublement du bruit perçu. Je rappelle que mon habitation construite en 1850 est antérieure au 6 octobre 1978. De plus, la clôture grillagée a été payée par l'Etat lors de l'expropriation qui a permis la construction de la RD2020. or je constate que cette clôture ne constitue pas une protection antibruit alors que lors de la construction du tramway les riverains qui habitent de l'autre côté de la tranchée ont bénéficié d'une protection acoustique importante constituée par des gabions de pierre et une clôture de 6m.</p>	Action 3, Action 4, Action 5	
----	--------	--	------------------------------------	--

	<p>Je demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de réaliser des mesures afin de caractériser plus finement l'exposition au bruit de mon habitation - mobiliser les outils qui seront déployés dans le 4ème PPBE pour les routes supportant un trafic de 3 millions de véhicules par an, basé sur le nouveau modèle européen de modélisation et reconsidérer le classement PNR - Je demande à titre conservatoire de traiter le bruit excédentaire en instaurant une limitation de la vitesse sur la RD2020 à 50 km/h comme cela a été instauré à l'entrée du pont Thinat. En effet, la vitesse autorisée est actuellement de 90km/h alors que cet axe enregistre un bouchon routier d'une longueur de 2km tous les soirs de 16h30 à 18h30 jusqu'au feu du Zénith. Les véhicules qui arrivent à 90km/h sont surpris alors qu'aucune signalisation de danger ne les avertit. <p>Les motos utilisent la RD2020 comme un circuit de course et quelques individus génèrent à 22h00 des bruits d'échappement supérieurs à 90dB. Une banderole installée par les amis d'un motard qui s'est tué est là pour signaler et rappeler que les faits sont coutumiers. Enfin, les ambulances et le SAMU devraient bénéficier d'une voie réservée qui leur permettrait d'activer moins longtemps leur sirène lorsqu'ils sont bloqués dans le bouchon quotidien.</p> <p>J'ai demandé aux services de l'urbanisme d'Olivet l'autorisation de surélever ma clôture à 6m de haut. Le PLU ayant classé le terrain en site patrimonial remarquable, ma clôture ne doit pas dépasser 1,5m en zone naturelle, et sans possibilité d'un remplissage acoustique. Je ne peux rien faire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la carte de bruit ne reconnaît pas le PNB - je n'ai pas le droit d'édifier à mes frais un écran antibruit - le tramway déroge à des obligations acoustiques ferroviaires alors qu'il génère un niveau de bruit supérieur aux bruits routiers <p>Je demande la révision de la carte de bruit stratégique du bruit publié par Orléans Métropole au niveau de ma résidence qui est exposée en permanence à des dépassements des seuils réglementaires.</p> <p>Je demande la révision du PLU avec déclassement du SPR dans une bande de largeur de 150 de part et d'autre des ouvrages ferroviaires et routiers bruyants qui dépassent les seuils réglementaires. Il est inadmissible qu'un site naturel protégé soit en réalité trois fois plus bruyant qu'une zone industrielle.</p>		
--	--	--	--

96	Saint Denis en Val	<p>Pour lutter contre les nuisances sonores, il faut réduire les sources de ces nuisances. La source principale est le transport routier. Qu'est-il prévu pour réduire le trafic routier ? : déduire le trafic de transit, développer la multimodalité, les transports en communs et surtout les pistes cyclables. Ça coute moins cher que faire des routes et d'isoler les façades ou faire des murs pare bruit.</p> <p>En luttant contre le trafic routier, on améliore la qualité de l'air aussi. Pourquoi on ne réfléchit pas en même temps à la ZFE ?</p> <p>Les véhicules thermiques causent des pollutions sonores et de l'air. En réduisant leur nombre, on règle plusieurs problèmes en même temps.</p>	Action 3	
----	--------------------	--	----------	--