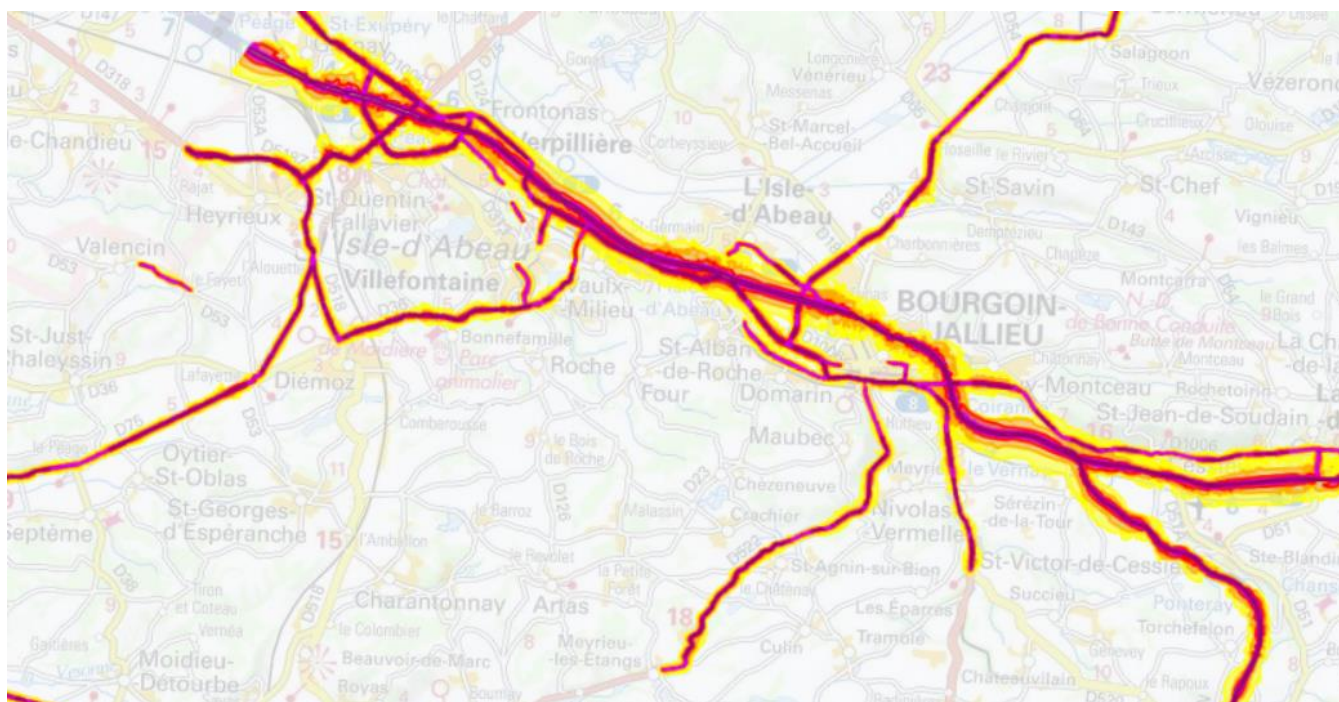


## Plan de Prévention du Bruit dans L'Environnement des infrastructures communautaires de la CAPI

# PPBE

4<sup>ème</sup> échéance 2024-2029

Projet soumis à la consultation du public du  
18 mars 2024 au 18 mai 2024



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

## SOMMAIRE

<b>Résumé non technique</b> .....	3
<b>1. Rapport de présentation</b> .....	4
1.1 L'environnement sonore .....	4
1.2 Infrastructures concernées par le PPBE .....	6
1.3 Synthèse des résultats de la cartographie .....	8
<b>2. Prise en compte des « zones calmes »</b> .....	15
2.1 Objectif de préservation des zones calmes .....	11
2.2 Détermination des zones calmes .....	11
<b>3. Objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées</b> .....	17
<b>4. Bilan des actions entreprises sur les dix dernières années</b> .....	17
<b>5. Programme d'action de prévention et de réduction des nuisances pour les cinq années à venir</b> .....	20

## Résumé non technique

Dans le cadre de l'application de la Directive Européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, les grandes agglomérations et grandes infrastructures de transports terrestres doivent faire l'objet de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

L'objectif de cette directive est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

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

Les textes de transposition de la directive ont été codifiés aux articles L.572-1 et suivants, R.572-1 et suivants, ainsi qu'à l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Sont notamment visées par les textes, les infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. A cet effet, les cartes de bruit stratégiques de quatrième échéance du département de l'Isère ont été approuvées par l'arrêté préfectoral 38\_2023\_03\_23\_00007 du 23 mars 2023.

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 10 ans et citées dans le cadre du précédent PPBE arrêté le 7 octobre 2021 par la délibération 21-10-07-426 de la CAPI.

La dernière étape a consisté à recenser une liste d'actions permettant d'abaisser l'exposition sonore des habitants et usagers du territoire.

A cette fin, la collectivité envisage des actions de réduction ou de résorption du bruit à travers sa politique générale dans les domaines dont elle a la compétence.

# 1. Rapport de présentation

## 1.1 L'environnement sonore

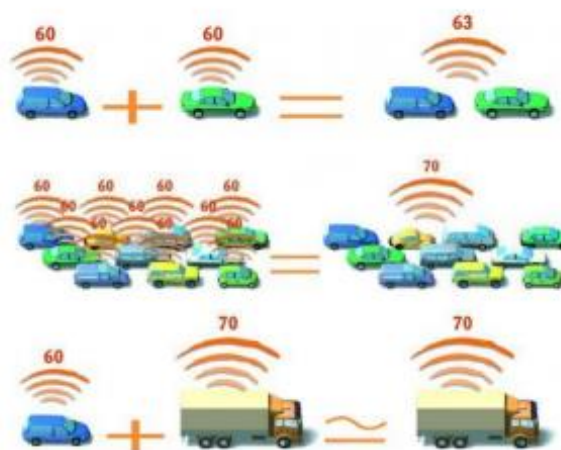
Le bruit constitue une nuisance très présente dans la vie quotidienne des Français : 86% d'entre eux se déclarent gênés par le bruit à leur domicile.

Au-delà de la gêne, l'excès de bruit a des effets sur la santé, auditifs (surdité, acouphènes, ...) et extra auditifs (pathologies cardiovasculaires, ...).

### 1.1.1 Quelques notions sonores

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.



Source bruitparif.fr

L'unité décibel a une arithmétique particulière, elle est différente de l'arithmétique algébrique

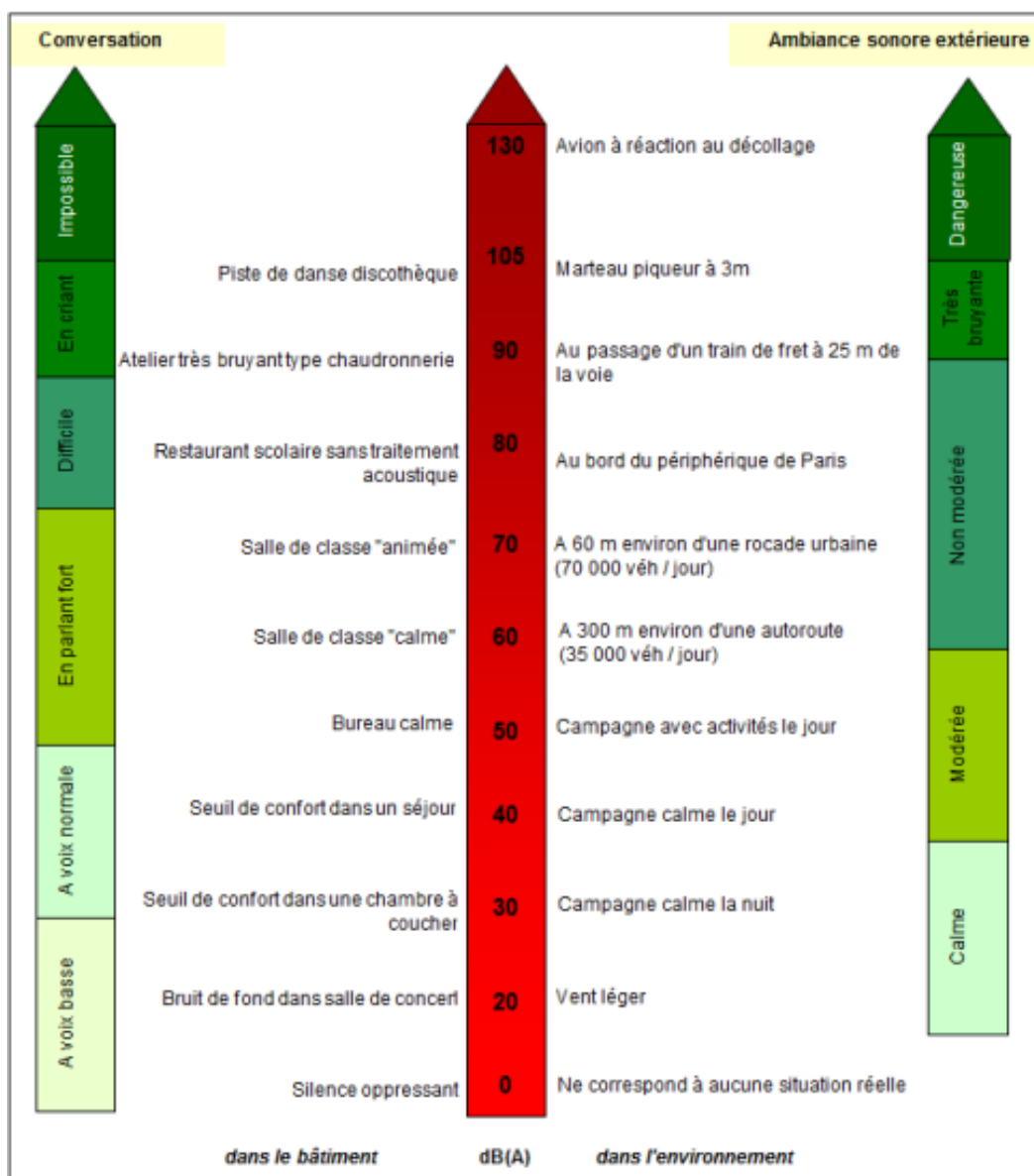
Le tableau suivant exprime le rapport entre la mesure du bruit et son ressenti et permet de mieux appréhender la lecture de résultats exprimés en décibel.

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

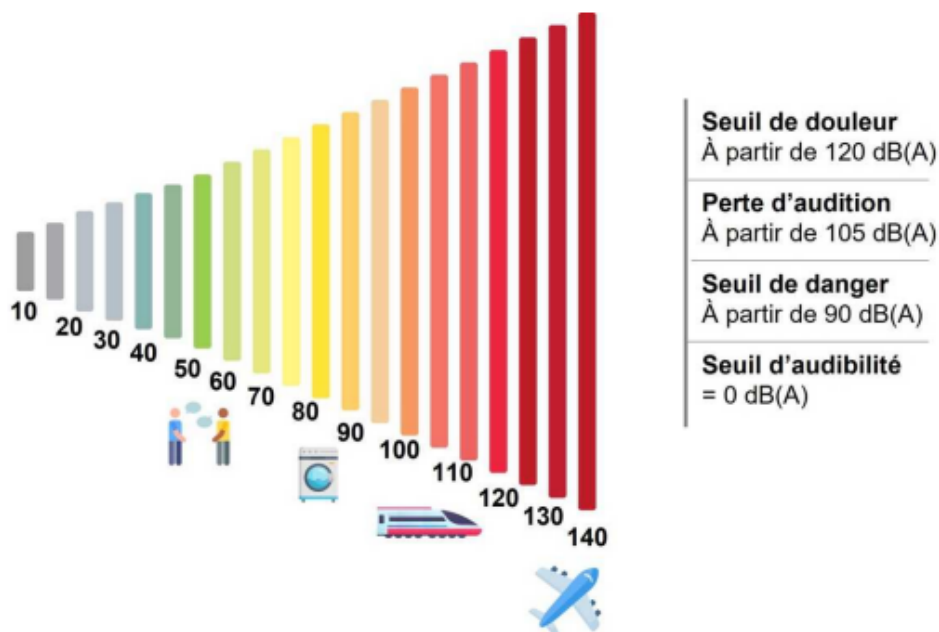
### 1.1.2 Le bruit

Passer du son au bruit permet de prendre en compte la représentation d'un son pour une personne donnée à un instant donné. Il ne s'agit plus seulement de la description d'un phénomène avec les outils de la physique, mais de l'interprétation qu'un individu fait d'un événement ou d'une ambiance sonore.

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



Si la perception de gêne reste variable selon les individus, le bruit excessif est néfaste à la santé humaine et à son bien-être.



### 1.1.3 Définition des indicateurs

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

Les indicateurs retenus dans le cadre de la cartographie européenne sont les indicateurs **Lden** et **Ln**. Ce sont des indicateurs quantifiant le niveau sonore énergétique pondéré sur une période donnée, et correspondant à une dose de bruit reçue.

**L'indicateur Lden** est un indicateur global qui intègre les résultats d'exposition sur les 3 périodes : jour (6h-18h), soirée (18h-22h) et nuit (22h-6h) en les pondérant au prorata de leur durée et en incluant une pénalité de 5 dB(A) pour la soirée et 10 dB(A) pour la nuit.

**L'indicateur Ln** caractérise la gêne nocturne (période 22h-6h).

Les valeurs limites pour le bruit routier, définies à l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006, sont les suivantes (le dépassement d'une seule valeur est nécessaire) :

Indicateurs de bruit	Valeurs limites aux contributions sonores routières en dB(A)
Lden	68
Ln	62

Sont concernés les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

### 1.2 Infrastructures concernées par le PPBE

**Le présent PPBE** concerne les voies routières communautaires supportant un **trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules** (soit un trafic supérieur à 8 200 véhicules/jour). L'unité de véhicule particulier (UVP) est définie comme suit : un véhicule léger ou une camionnette = 1 UVP ; un poids-lourds de 3,5 tonnes et plus = 2 UVP ; un cycle = 0,3 UVP.



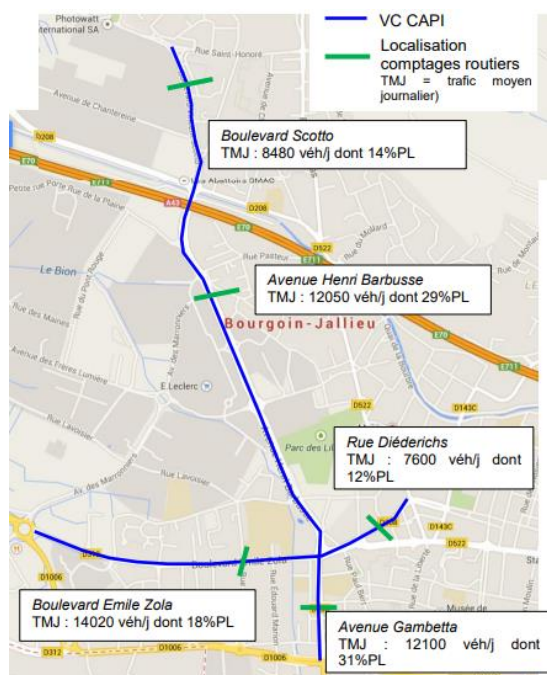
Le PPBE prend en considération les infrastructures routières identifiées par la CAPI lors de l'élaboration de son PPBE3 (2018-2023), complété par les voiries identifiées dans la nouvelle carte des bruits (CBS) des services de la préfecture.

### 1.2.1 Les voiries identifiées par la CAPI dans le cadre du PPBE3 (2018-2023)

En première instance, le bureau d'étude Acouphen qui a réalisé les mesures de bruit dans l'environnement pour la CAPI avait identifié le Boulevard Henri Scotto, l'Avenue Henri Barbusse, et le Quai de la Bourbre.

Des changements de domanialité ont été mis en évidence et les nouveaux gestionnaires ont été pris en compte pour l'élaboration du PPBE3 (2018-2023) :

- Le quai de la Bourbre : une route départementale sous gestion CD38.
- Certaines routes départementales passent sous gestion communautaire : boulevard Joliot Curie (en partie), boulevard Emile Zola, place de la République, rue Théophile Diédérichs, avenue Gambetta.



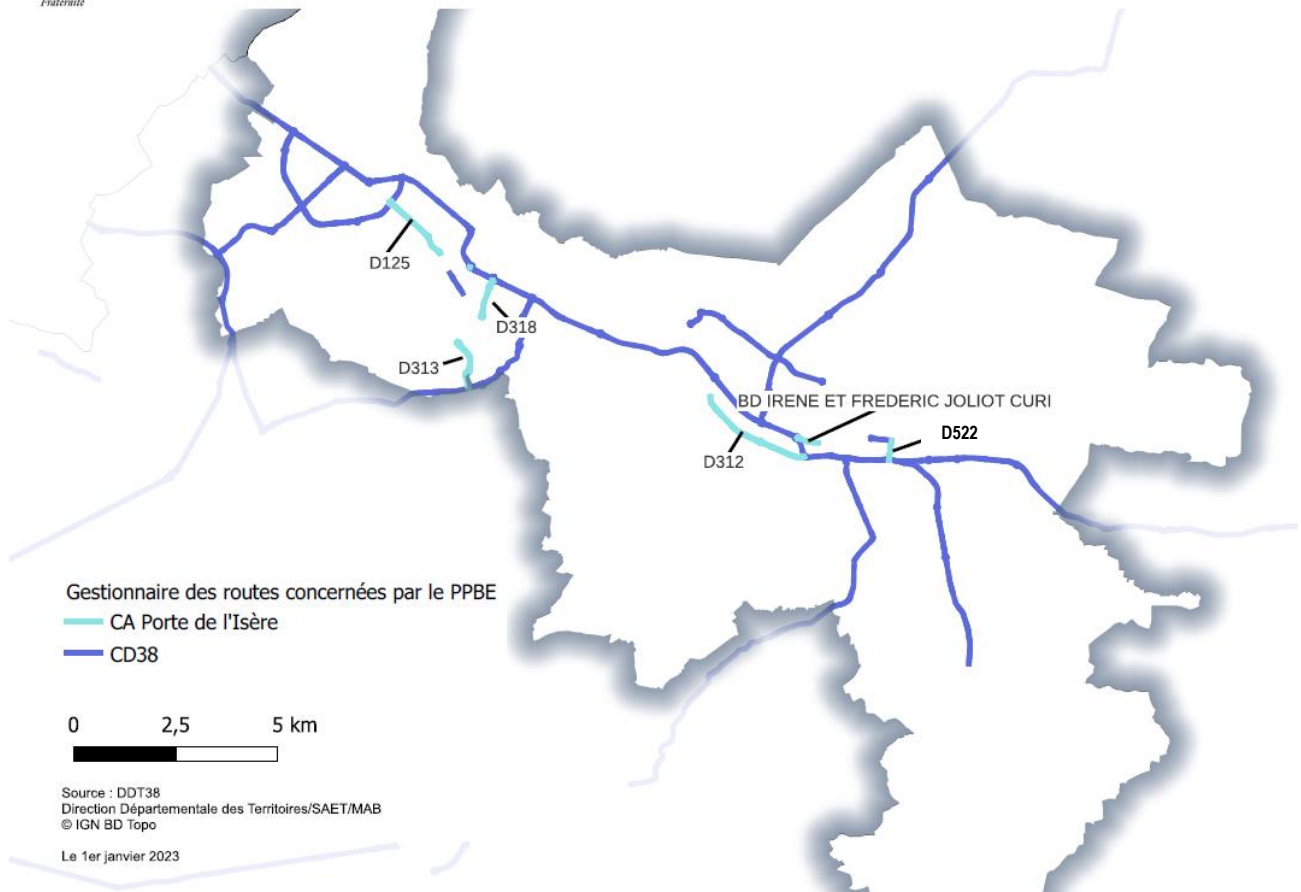
Source : carte de l'étude Acouphen élaborée pour la réalisation du PPBE3

**In fine, la CAPI retient :** Le boulevard Vincent Scotto, l'avenue Henri Barbusse, le boulevard Emile Zola, l'avenue Gambetta, ainsi qu'une partie du boulevard Joliot Curie (également identifié dans la carte de bruit des services de la préfecture).

### 1.2.2 Les voiries identifiées dans la carte de bruit stratégique (CBS)

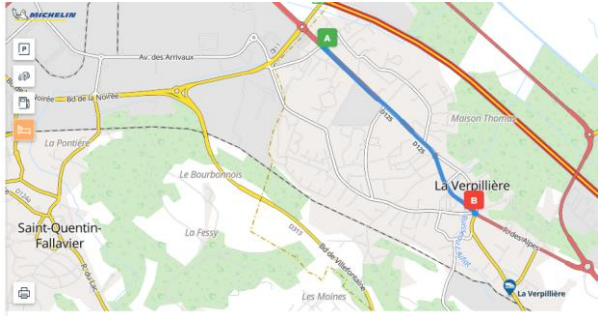
En 2022, les nouvelles cartes des bruits stratégiques des services de la préfecture ont permis d'identifier de nouvelles infrastructures ayant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules, et sous gestion de la CAPI.

## Routes CAPI concernées par le PPBE

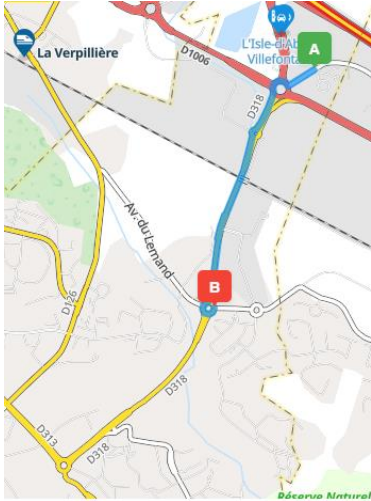
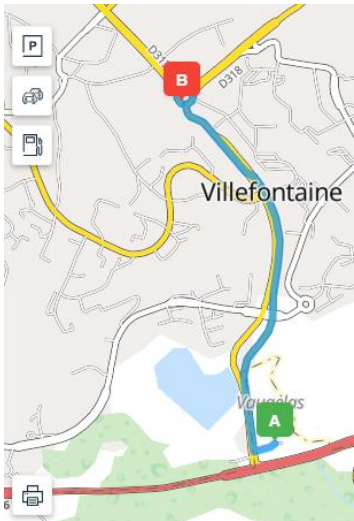
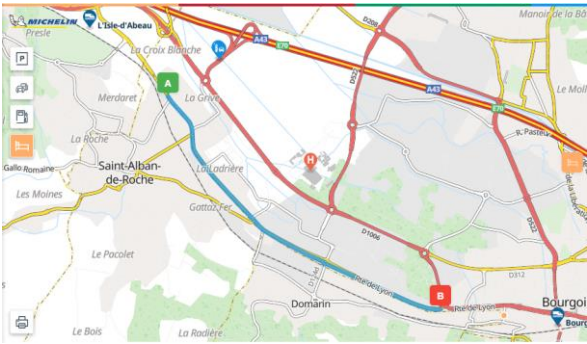


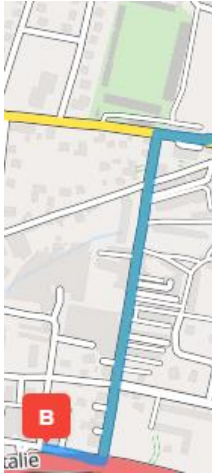
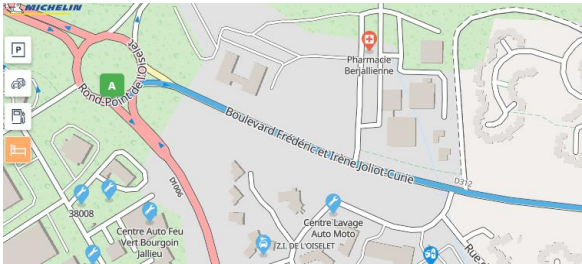
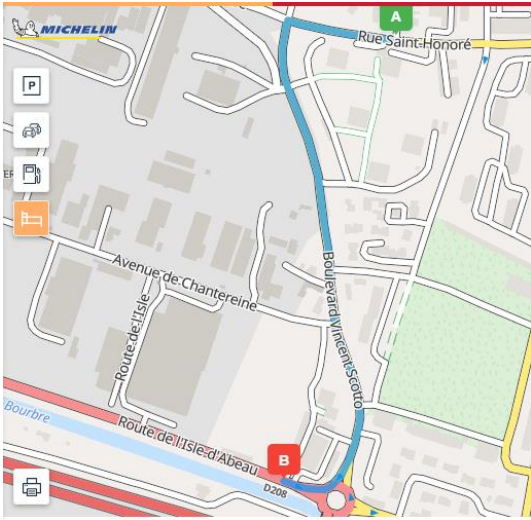
### 1.2.3 Bilan du réseau concerné par le PPBE

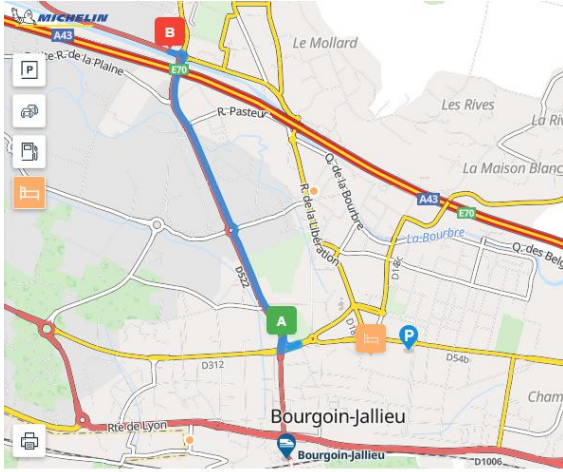
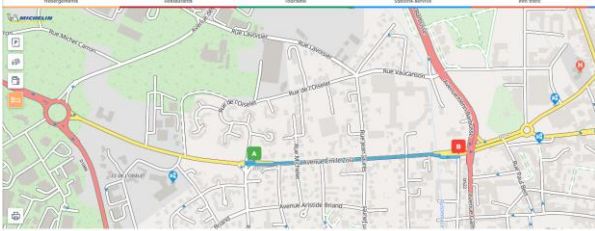
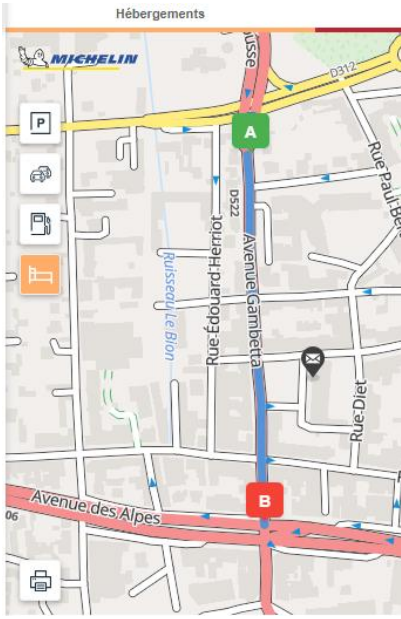
Le tableau ci-dessous permet de préciser et de visualiser les tronçons de voiries qui font l'objet du PPBE.

Nom de la route	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur et localisation
<b>D125</b> Commune de la Verpillière	Rond point du Mac Donald (début de la rue de la libération)	Rond point place du docteur Ogier	1 800 mètres 



Nom de la route	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur et localisation
<p><b>D318</b> Commune de Villefontaine</p>	<p>Rond point à la sortie de l'autoroute A43</p>	<p>Rond point Wolfen (hôtel campanile)</p>	<p>1 200 mètres</p> 
<p><b>D313</b> Commune de Villefontaine</p>	<p>Au niveau du feu tricolore sur la D36 (Étang de Vaugelas)</p>	<p>Rond point de Gremda (cinéma Fellini)</p>	<p>1 300 mètres</p> 
<p><b>D312</b> Communes de St Alban de Roche &amp; Bourgoin Jallieu</p>	<p>57 route de Lyon (La Grive)</p>	<p>72 route de Lyon (rond point après l'enseigne BUT)</p>	<p>3 300 mètres</p> 

Nom de la route	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur et localisation
<p><b>D522 =</b> Boulevard J.J Rousseau</p> <p>Commune de Bourgoin Jallieu</p>	<p>Stade de Rajon</p>	<p>Au croisement de la D1006 (avenue d'Italie)</p>	<p>800 mètres</p> 
<p><b>Boulevard Joliot Curie</b></p> <p>Commune de Bourgoin Jallieu</p>	<p>Rond point l'oiselet</p>	<p>Au croisement de l'avenue Emile Zola</p>	<p>700 mètres</p> 
<p><b>Boulevard Vincent Scotto</b></p> <p>Commune de Bourgoin Jallieu</p>	<p>Rond point de la salle de spectacle « les Abattoirs »</p>	<p>Au croisement de la rue Saint Honoré</p>	<p>700 mètres</p> 

Nom de la route	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur et localisation
<p><b>Avenue Henri Barbusse</b> Commune de Bourgoin Jallieu</p>	<p>Rond point de la salle de spectacle « les Abattoirs »</p>	<p>Place de la république (mémorial de la paix)</p>	<p>1 900 mètres</p> 
<p><b>Boulevard Emile Zola</b> Commune de Bourgoin Jallieu</p>	<p>34 boulevard Emile Zola</p>	<p>A l'angle de l'avenue Gambetta</p>	<p>600 mètres</p> 
<p><b>Avenue Gambetta</b> Commune de Bourgoin Jallieu</p>	<p>49 avenue Gambetta</p>	<p>A l'angle de l'avenue des Alpes</p>	<p>372 mètres</p> 



### 1.3 Synthèse des résultats de la cartographie

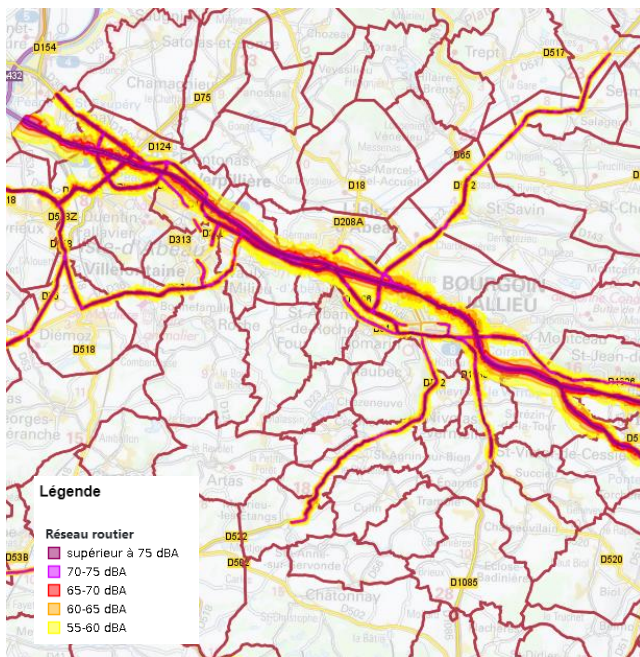
Pour la réalisation du PPBE 3<sup>ème</sup> échéance, les exigences du diagnostic étaient différentes et l'étude qui avait été menée n'avait pas porté sur les effets nuisibles.

Aussi, la synthèse des résultats qui est présentée ci-dessous portera :

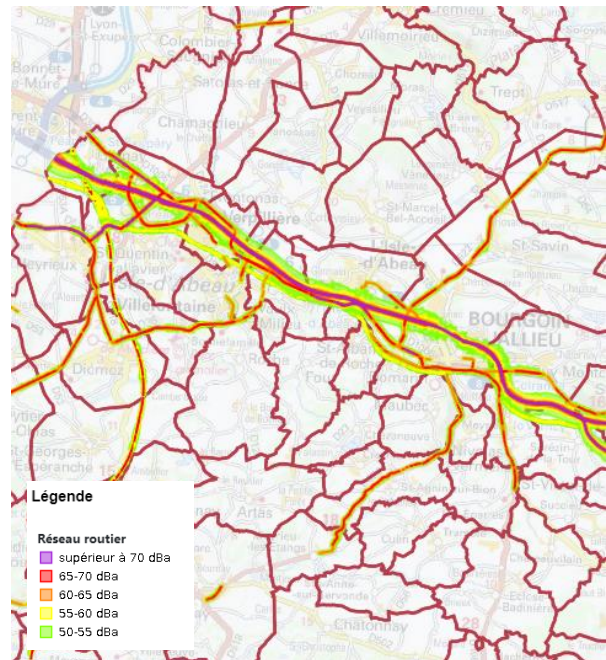
- Sur toutes les voiries pour les notions « exposition » ;
- Sur les seules voiries identifiées dans la carte de bruit stratégique (D125, D313, D318, D312, D522 et le boulevard Irene et Frederic Joliot Curie) pour la notion « effets nuisibles ».

**a) Analyse des cartes de type a :** Les cartes des bruits stratégiques de type a, représentent l'exposition aux différents niveaux de bruit.

**Carte CAPI - type a : Lden**



**Carte CAPI - type a : Ln**



Source : extrait de la CBS de la DDT 38 (Direction Départementale des Territoires de l'Isère)

L'analyse des cartes **de type a** ainsi que « le résumé non technique du département 38 » élaboré par le CEREMA ont permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux ci-dessous.

Ces tableaux indiquent, selon les indicateurs Lden et Ln, la répartition de la population exposée ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement **potentiellement impactés par tranche de niveau de bruit.**

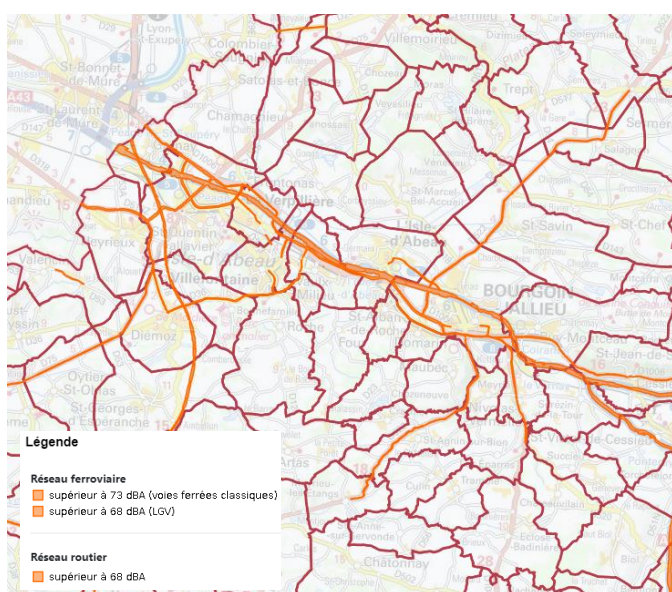
Exposition aux routes sous gestion CAPI > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
55 à 60	3897	4	4
60 à 65	2447	3	5
65 à 70	2218	2	2
70 à 75	1111	0	0
>75	37	0	0
<b>Total &gt;55</b>	<b>9710</b>	<b>9</b>	<b>11</b>

Exposition aux routes sous gestion CAPI > 3 millions véh/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
50 à 55	2535	4	9
55 à 60	2221	3	3
60 à 65	1213	3	3
65 à 70	44	1	1
>70	0	0	0
<b>Total &gt;50</b>	<b>6013</b>	<b>11</b>	<b>16</b>

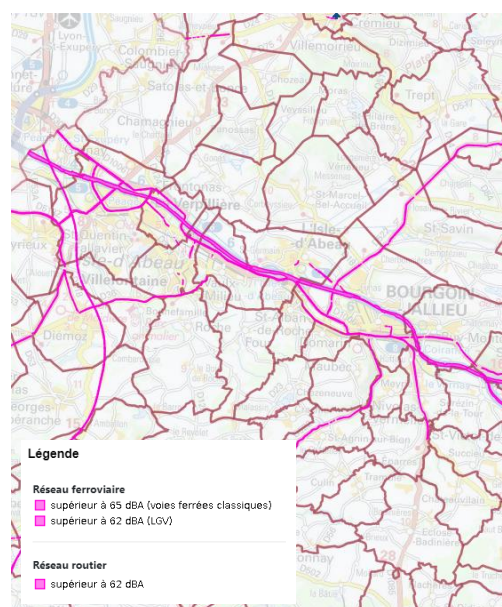
Source : rapport « non technique du département 38 » du CEREMA - année 2017 et année 2022

**b) Analyse des cartes de type c :** Les cartes des bruits stratégiques de type C correspondent à la représentation des zones où les valeurs limites sont dépassées.

Carte CAPI - type c : Lden



Carte CAPI - type c : Ln



Source : extrait de la CBS de la DDT 38 (Direction Départementale des Territoires de l'Isère)

L'analyse des cartes de **type c** ainsi que « le résumé non technique du département 38 » élaboré par le CEREMA ont permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux suivants.

Ces tableaux indiquent, selon les indicateurs Lden et Ln, la répartition de la population exposée aux dépassements des valeurs limites, ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement **dépasant potentiellement ces valeurs**.

Exposition aux routes de la CAPI > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 68	1774	0	1

Exposition aux routes de la CAPI > 3 millions véh/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 62	540	3	3

Source : rapport « non technique du département 38 » du CEREMA - année 2017 et année 2022

### Evaluation des effets nuisibles

Publiées en 2018, des informations statistiques provenant des Lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sur le bruit dans l'environnement mettent en avant les relations dose-effet des effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Les effets nuisibles sont définis dans l'annexe III de la Directive 2002/49/CE modifiée et transposée en droit français par les articles R. 572-5 et R. 572-6 du Code de l'environnement et arrêté du 4 avril 2006 modifié.

L'arrêté du 4 avril 2006 modifié, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement introduit une méthode de quantification des personnes exposées à trois de ces effets nuisibles : la cardiopathie ischémique (correspondant aux codes BA40 à BA6Z de la classification internationale ICD-11 de l'OMS), la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil.

Le nombre de personnes affectées par ces effets nuisibles est détaillé par effet nuisible et par infrastructure.



Axe	Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles		
Voie	Cardiopathie ischémique (*)	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
D125	2	172	44
D318	0	15	1
D313	0	79	14
D312	1	152	33
D522	5	329	79
Boulevard Joliot Curie	0	7	1
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>754</b>	<b>172</b>

Source : rapport « non technique du département 38 » du CEREMA - année 2022

(\*) La cardiopathie ischémique, également appelée maladie coronarienne, désigne les problèmes cardiaques causés par un rétrécissement des artères coronaires (athérosclérose), entraînant une réduction de la circulation sanguine et de l'apport en oxygène au muscle cardiaque (ischémie).

## 2. Prise en compte des « zones calmes »

### 2.1 Objectifs de préservation des zones calmes

Les zones calmes sont définies dans l'article L.572-6 du Code de l'environnement, comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Les objectifs sont de préserver les zones calmes du fait de leur faible exposition au bruit, et sont a priori concernés les espaces ruraux type espaces naturels protégés, les zones de loisir et de ressourcement (promenades, itinéraires modes doux,...), mais aussi des espaces urbains de qualité : parcs, jardins,... sur lesquels une politique volontariste de conservation, voire d'amélioration avec des engagements et un suivi pourrait être conduite.

Autrement dit, une zone calme devrait répondre à deux critères :

- Un critère objectif et mesurable : le bruit ambiant caractérisé par un indicateur acoustique n'y dépasse pas un certain niveau sonore, par exemple le Lden reste inférieur à 55 dB(A).
- Un critère subjectif, plus difficile à quantifier : l'ambiance sonore y est « ressentie comme calme » en fonction de critères plus environnementaux (tissu urbain, présence de la nature...).

## *2.2 Détermination des zones calmes*

Dans le cadre de ses compétences, la CAPI participe à la préservation et au développement d'espaces de calme :

### **a) Sentiers de randonnée**

Une des compétences de la CAPI est la gestion des sentiers de randonnée dont elle entretient et balise 300 km, permettant aux habitants la fréquentation de zones préservées du bruit de circulation sans créer de nouvelles nuisances sonores. Un carto guide recense les sentiers de randonnées existants sur le territoire de la CAPI.

### **b) Espaces naturels sensibles**

La CAPI gère plusieurs espaces naturels sensibles, sites fragiles ou menacés présentant un grand intérêt écologique, ouverts au public et faisant l'objet d'actions de préservations et de suivis scientifiques.

Ce sont des espaces préservés et à préserver du bruit, tant pour la faune que dans l'optique de constituer un espace de ressourcement pour la population.

Citons par exemple l'Étang de Fallavier et le Vallon du Layet sur les communes de Saint Quentin Fallavier, de Villefontaine et de La Verpillière. Des chemins piétons et cyclables permettent de se rendre facilement et sans nuisances sonores sur ces sites, depuis les centre-bourgs voisins et un sentier de découverte agrémenté la visite du site.

### **c) La Voie Verte de la Bourbre**

La Voie Verte de la Bourbre propose des îlots de fraîcheur dans un environnement calme et ressourçant :

Engagée dans la promotion des modes actifs sur le territoire, la CAPI a aménagé 8 km le long des berges de la Bourbre. La voie verte de la Bourbre constitue un axe structurant permettant une liaison directe entre les communes de Villefontaine, Vaulx-Milieu, L'Isle d'Abeau et Bourgoin-Jallieu.

Cette Voie Verte participe à la préservation et à la valorisation du patrimoine naturel et environnemental du territoire tout en mettant en place une liaison fonctionnelle, sécuritaire et rapide en modes actifs.

A L'Isle d'Abeau, des tables de pique-nique sont régulièrement occupées pour partager un moment de convivialité. Un parcours d'initiation au VTT à destination des enfants et des familles est également en libre accès.

### 3. Objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées

La directive européenne 2002/49/CE énonce, au paragraphe 2 de l'annexe V, des principes de lutte contre le bruit et conseille aux gestionnaires de voiries en charge du PPBE de mettre en œuvre des actions dans le cadre de leurs compétences :

- La planification du trafic ;
- L'aménagement du territoire ;
- Les mesures techniques au niveau des sources de bruit ;
- La sélection de sources plus silencieuses ;
- La réduction de la transmission des sons ;
- Les mesures ou incitations réglementaires ou économiques.

Conformément aux préconisations européennes, les actions de la CAPI afin de réduire les nuisances sonores sont réalisées dans le cadre de ses compétences.

La réglementation européenne et nationale ne fixe aucun objectif quantifié de réduction du bruit dans les zones dépassant les valeurs limites, pour autant la CAPI mène depuis de nombreuses années des actions en faveur de la réduction des nuisances sonores.

### 4. Bilan des actions entreprises sur les dix dernières années

Ci-dessous quelques exemples d'actions que la CAPI a réalisé sur son territoire et qui concourent à prévenir et réduire le bruit dans l'environnement.

<b>Axe 1 : Prise en compte du bruit dans les documents structurants « mobilité »</b>		
<b>Objectif : Proposer des modes de déplacements alternatifs à l'utilisation de la voiture</b>		
<b>Actions réalisées</b>	<b>Impacts positifs sur les nuisances sonores</b>	<b>Date de réalisation</b>
Plan de mobilité (PDM)	Favoriser les modes de déplacement doux et réduire le nombre de véhicules.	Approuvé en juin 2022
Mise en place de Plans de Mobilité Inter-Entreprises (PDMIE)	L'objectif est d'accompagner les entreprises dans leur démarche de mobilité et diminuer le volume de véhicules dans les trajets domicile/travail. 4 PDMIE ont été mis en place sur le territoire de la CAPI : -PDMIE de Chesnes en 2012 -PDMIE du Parc Techno en 2014 -PDMIE de la Maladière/ Médipole en 2019 -PDMIE des Sayes / St Hubert sera effectif courant 2024	De 2012 à 2024
Schéma directeur Vélo (Les aménagements)	Feuille de route en matière de politique cyclable, les 2 schémas directeurs vélos ont déjà permis de doubler le nombre de kms d'aménagements cyclables en 10 ans, passant de 51 kms en 2013 à 102 kms en 2023 : Le réseau s'étend actuellement sur deux itinéraires structurants Est-Ouest, l'un est constitué par la Voie Verte	Approbation des 2 schéma directeur vélo : Le 1 <sup>er</sup> le 15/11/2011 Le 2 <sup>ème</sup> le 29/06/2023

	de la Bourbre et l'autre par la Voie Verte qui longe le chemin de fer sur les communes de Villefontaine, Vaulx-Milieu et L'Isle d'Abeau puis la RD 1006 jusqu'à Bourgoin-Jallieu. Ces 2 grands axes sont complétés par un maillage de proximité et de desserte des différents pôles de la CAPI.	
Schéma directeur Vélo (Les services)	Au-delà de ces aménagements, le schéma directeur vélo a acté : -les bases pour le développement d'un service de location longue durée de vélos électriques (flotte actuelle de 150 vélos), -la création de deux ateliers de réparation vélo, -le déploiement progressif de l'offre de stationnement cyclable -la mise en œuvre de campagnes de communication et d'animation comme la fête du vélo.	Approbation des 2 schéma directeur vélo : Le 1 <sup>er</sup> le 15/11/2011 Le 2 <sup>ème</sup> le 29/06/2023
Schéma directeur d'accessibilité programmé (Sd'AP)	Si l'un des objectif du PDM de la CAPI est de garantir le droit à la mobilité pour tous, le Sd'AP a pour objectif de rendre le réseau RUBAN accessible au plus grand nombre. Le Sd'AP vient compléter les dispositifs pour réduire le nombre de véhicules roulants.	Approuvé le 29 mars 2016

<b>Axe 2 : Renforcer la performance des déplacements : transports collectifs et intercommunaux</b>		
<b>Objectif : Participer à la réduction des nuisances sonores en proposant plus de service de mobilité</b>		
<b>Actions réalisées</b>	<b>Impacts positifs sur les nuisances sonores</b>	<b>Date de réalisation</b>
Augmentation de l'offre de service en transport	Avec le nouveau réseau de bus mis en place en septembre 2023, RUBAN élargit son offre de service : 9 lignes urbaines et 24 lignes scolaires. Des services de transports à la demande sont proposés : Flexibus, RUBAN Nuit, RUBAN Dimanche, RUBAN Péri et Mobibus. Cette restructuration de l'offre de service permet de réduire le volume de véhicules sur le territoire et contribue à la diminution des nuisances sonores.	Depuis le renouvellement de la DSP transports validé par le Conseil communautaire de juin 2022, la CAPI a mis en place un nouveau réseau de bus en septembre 2023
Agrandissement des parkings de covoiturage	La CAPI dispose de 7 parkings de covoiturage, et l'agrandissement des parkings Luzais à St Quentin Fallavier et de la Grive à Bourgoin-Jallieu permet de disposer d'une capacité totale de 773 places.	Agrandissement du parking de Luzais en 2019 et celui de la Grive en 2020
Acquisition d'autobus électrique	Dans le cadre de la transition énergétique de son parc de véhicules, la CAPI a procédé aux acquisitions suivantes : En 2022, un 1er midibus électrique a été mis en service sur les lignes « Flexibus », notamment pour la desserte de la ZAC de Chesnes de Saint Quentin Fallavier. Début 2023, un autobus électrique est venu compléter la flotte de véhicules. Fin 2023, Keolis (le délégataire de la CAPI) a fait l'acquisition de 3 autocars rétrofités affectés sur des lignes scolaires du réseau de transports de la CAPI.	Midibus électrique : 2022 Autobus bus électrique : 2023 3 Autocars rétrofits : 2023

Tous les aménagements et toutes les actions portés et mis en œuvre par la Direction Mobilité sont autant de moyens pour promouvoir des modes alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle, ce qui contribue à réduire le bruit dans l'environnement.

<b>Axe 3 : Prise en compte du bruit dans les documents structurants « aménagement et urbanisme »</b>		
<b>Objectif : développer et aménager harmonieusement le territoire</b>		
<b>Actions réalisées</b>	<b>Impacts positifs sur les nuisances sonores</b>	<b>Date de réalisation</b>
Projet d'Aménagement Durable (PAD)	Promouvoir un aménagement du territoire cohérent avec les politiques de transports de la CAPI, et ainsi participer au développement de solutions pour réduire les impacts économiques, sociaux et environnementaux importants de la « dépendance automobile ».	Approuvé lors du conseil communautaire du 17 décembre 2013
Le programme Local de l'Habitat (PLH)	Un des objectifs du PLH est de soutenir la conception des opérations innovantes intervenant sur l'agencement des logements, l'optimisation de l'ensoleillement, l'isolation thermique et phonique, ...	Le PLH « 3 » qui est en cours d'élaboration viendra remplacer le PLH 2017-2022.
Plan Local d'Urbanisme (PLU)	La Capi conseille toutes les communes dans l'élaboration de leurs PLU, via notamment la procédure de consultation des personnes publiques associées. Dans le chapitre des enjeux environnementaux, les enjeux sonores sont repérés.	Exemple de collaboration : PLU de la ville de Bourgoin Jallieu adopté le 15 mai 2023.

<b>Axe 4 : Entretien et modernisation du réseau routier</b>		
<b>Objectif : Participer à la réduction des nuisances sonores à travers des aménagements</b>		
<b>Actions réalisées</b>	<b>Impacts positifs sur les nuisances sonores</b>	<b>Date de réalisation</b>
Aménagement du boulevard Vincent Scotto	Réduire la vitesse des véhicules et ainsi contribuer à la réduction des niveaux sonores.	Travaux « ANRU » effectués au cours du mandat 2014-2020
Mise en sécurité des abords de la RD312 & RD522	Sécuriser les cheminements modes doux existants et réduire la vitesse le long des traversées en agglomération. Comme tout aménagement sur voiries, ces aménagements participent à la diminution du bruit dans l'environnement.	Les travaux sont planifiés en quatre tranches. Deux tranches sont déjà réalisées et la fin des travaux est prévu pour 2025.
Reprise des ralentisseurs	Mise en conformité des ralentisseurs (moins haut, plus long) permettant de réduire les vitesses sans générer de bruit supplémentaire au passage des VL et PL.	

## 5. Programme d'action de prévention et de réduction des nuisances pour les cinq années à venir

### *5.1 Description des actions prévues ou en cours de réalisation*

Dans le cadre de ses champs de compétences, la CAPI va poursuivre les actions en faveur de la réduction des nuisances sonores, elle a choisi de maintenir sa politique bruit avec une prise en compte de cette thématique le plus en amont possible.

Cet engagement s'exprimera au travers de :

- La poursuite du renforcement des transports collectifs, du développement de l'auto partage, ainsi que l'acquisition de véhicules plus silencieux et moins polluants ;
- La poursuite du développement des aménagements et des services destinés aux modes actifs ;
- La poursuite de la prise en compte du bruit dans les documents d'orientation et d'urbanisme ;
- La poursuite de l'entretien et de la modernisation du réseau routier : fin des travaux sur la RD312 et D522 en 2025/2026 - Séquençage des feux avenue Gambetta en 2026/2027 afin de fluidifier le trafic (ce qui permettra de contribuer à l'amélioration sonore en limitant l'émergence de bruit dues aux arrêts / redémarrages) ;
- La préservation des zones de calme.

### *5.2 Motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et analyse des coûts/avantages attendus*

Les actions prévues s'inscrivent dans le cadre de la politique générale de la CAPI et ne nécessitent pas de financement spécifique.

### *5.3 Estimation du nombre de personnes concernées par une diminution du bruit suite aux mesures prévues dans le PPBE*

Le nombre de personnes concernées par une diminution du bruit ne peut être estimé car comme évoqué ci-dessus, les actions à venir qui visent à prévenir et/ou réduire le bruit dans l'environnement ne sont pas des mesures spécifiques « bruit ».