



Ville de Melle

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Echéance 2013 - 2018

Echéance 2018 - 2023

**Mise à disposition du public du 11 février au 11 avril 2019
Approuvé par délibération du Conseil municipal le 26 juin 2019**

Sommaire

1. Résumé non technique	3
2. Préambule.....	4
3. Prise en compte du bruit dans l'environnement	4
3.1. Contexte réglementaire	4
Textes de référence :	5
3.2. Objet du PPBE	6
3.3. Le contenu d'un PPBE	6
3.4. Méthodologie	7
3.5. Généralités sur le bruit.....	7
4. Etat des lieux	10
4.1. Repérage géographique	10
4.2. Situation administrative et intercommunalité	10
4.3. Positionnement de la ville	11
4.4. Urbanisme	11
5. Enjeux.....	13
5.1. Cartes stratégiques du bruit approuvées le 14 janvier 2013 - 2ème échéance 2012-2017	13
5.2. Cartes stratégiques du bruit approuvées le 13 juillet 2018- 3ème échéance 2017 - 2022	14
5.3. Actualisation par des comptages routiers et mesures de bruit	15
6. Actions réalisées depuis 10 ans et programmées pour les 5 ans à venir - pour les deux échéances 2013-2018 et 2018-2023	20
6.1. Actions préventives	20
6.2. Actions curatives	23
6.2.1. Création de dispositifs de ralentissement avenue Roger Aubin	23
6.2.2. Création d'un dispositif de ralentissement avenue de Limoges	24
7. Programme d'actions sur la durée des 2 échéances 2013-2018 et 2018-2023.....	25
8. Justification du choix des mesures envisagées sur les 2 échéances 2013-2018 et 2018-2023	26
9. Bilan de la consultation du public	26

1. Résumé non technique

Dans le cadre de la transposition en France de la Directive européenne 2002/ 49/ CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, les grandes agglomérations (plus de 100 000 habitants) et les grandes infrastructures de transports terrestres doivent faire l'objet de « Cartes stratégiques du bruit » et de « Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement » (PPBE). Sont notamment visées par ces textes (voir article R572-3 du Code de l'environnement) les routes supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules par an (soit environ 8 200 véhicules / jour).

Le présent projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement concerne les routes communales de la ville de Melle, supportant potentiellement un trafic moyen supérieur à 3 millions de véhicules par an. Ces voiries identifiées dans les Cartes de bruit stratégiques approuvées par arrêté préfectoral en date du 14/01/13 et révisées par arrêté préfectoral du 13 juillet 2018 sont :

- la route de Limoges,
- l'avenue Roger Aubin,
- l'avenue du commandant Bernier.

Le PPBE doit tendre à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes.

Il est nécessaire de hiérarchiser les enjeux afin d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques (dites de « point noir de bruit ») et préserver les zones calmes.

Un diagnostic a donc été mené dans le cadre du PPBE, à l'aide de plusieurs outils tels que :

- les cartes de bruit approuvées en 2013 et révisées en 2018 identifiant un potentiel de 321 personnes soumises à des dépassements de seuils,
- des repérages sur le terrain,
- 3 mesures de bruit sur site,
- 3 comptages routiers,
- le bilan des actions menées par le passé.

A l'issue de ce diagnostic, il est constaté qu'aucun point noir dépassant les seuils réglementaires n'est identifié. Les mesures sonores sur l'ensemble de la traversée de Melle sont inférieures à ces seuils réglementaires :

- Lden (niveau sonore équivalent moyen sur 24 heures) supérieur à 68 dB(A).
- Ln niveau sonore équivalent moyen entre 22 h et 6 h) supérieur à 62 dB(A).

Le PPBE propose donc des actions préventives qui portent sur :

- le report des secteurs de nuisance des voies faisant l'objet d'un classement sonore dans les annexes du PLU ainsi que l'indication des références de l'arrêté préfectoral classant ces voies,
- la prise en compte du bruit en amont des projets s'installant à proximité de ces voies,
- la poursuite de la déviation de Melle dont l'ouverture à la circulation est programmée par le conseil départemental en 2024 - 2025.

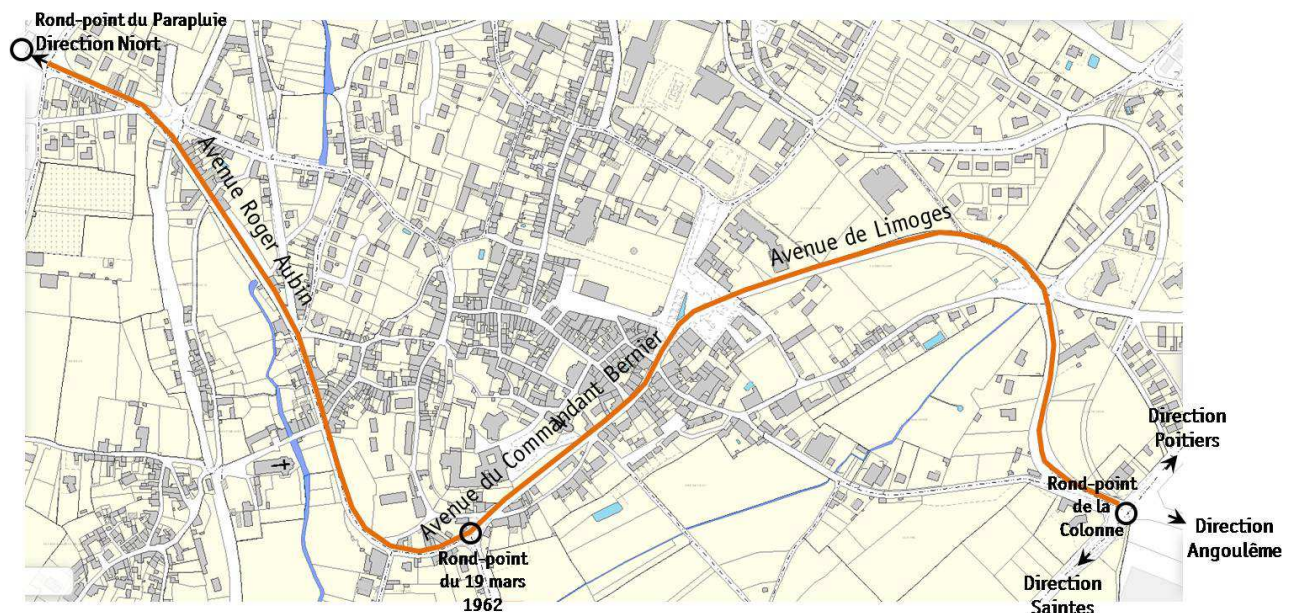
Conformément aux textes, le projet de PPBE est mis à disposition du public pour une durée de 2 mois (11 février au 11 avril 2019), de façon à permettre à la population et aux associations de s'exprimer.

2. Préambule

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 services de l'Etat ont réalisé des cartes stratégiques du bruit le long des grandes infrastructures de transports terrestres. Deux échéances ont été définies en fonction du trafic routier annuel. Melle dont le trafic routier de trois voies communales était supérieur à 3 millions de véhicules par an, soit 8 200 véhicules par jour, est concernée par la deuxième échéance 2012-2017.

Les cartes de bruit stratégiques sont consultables sur le site INTERNET des services de l'Etat en Deux-Sèvres : <http://www.deux-sevres.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques>

Le PPBE correspondant aurait dû être réalisé en 2014 pour la période 2013-2018. La ville de Melle doit donc aujourd'hui élaborer son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Le réseau concerné est l'axe principal (avenue Roger Aubin, avenue du Commandant Bernier, avenue de Limoges). Il porte sur un linéaire d'environ 2 km.



3. Prise en compte du bruit dans l'environnement

3.1. Contexte réglementaire

L'obligation de réaliser le PPBE trouve son origine dans la réglementation élaborée à l'échelle européenne. La directive n° 2002/49/CE du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit en effet une approche commune à tous les états membres de l'Union européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant.

Textes de référence :

La loi du 31 décembre 1992 dite loi bruit

La politique de lutte contre le bruit décidée par l'État concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992.

Le code de l'environnement introduit des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

Cette réglementation s'articule autour du principe d'antériorité :

- lors de la construction ou la modification d'une infrastructure routière ou ferroviaire, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie existe administrativement
- lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, il appartient au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolement acoustique du bâtiment (notamment par isolation des vitrages et de la façade), pour que les futurs occupants ne subissent pas de nuisances effectives du fait du bruit de l'infrastructure.

La directive européenne 2002/49/CE

Deux des principaux objectifs de cette directive européenne sont l'établissement de cartes d'exposition aux bruits et, sur la base de ces cartes, l'adoption de plans d'action en matière de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement ainsi que la préservation des zones calmes.

Cette approche est basée :

1. sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations au moyen d'une cartographie dite « stratégique »,
2. sur l'information des populations sur ce niveau d'exposition et des effets du bruit sur la santé,
3. sur la mise en œuvre au niveau local de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme : tel est précisément l'objet des PPBE qui constituent donc le volet « curatif » de la directive n°2002/49/CE.

Le droit français a donc été amené à s'enrichir de deux nouveaux instruments de cartographie et de planification de la gestion du bruit et des nuisances sonore après transposition de la directive européenne : les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

La transposition de la directive est traduite dans les textes réglementaires suivants :

- les articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

- le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 définit les agglomérations et les infrastructures concernées, le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- l'arrêté du 4 avril 2006 fixe les modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit ;
- la circulaire du 7 juin 2007 traite de la mise en œuvre de l'élaboration des cartes de bruit et de la réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- l'instruction ministérielle du 23 juillet 2008 a pour objet de préciser l'organisation de la réalisation des PPBE ainsi que leur contenu pour les infrastructures nationales et ferroviaires les plus circulées.

3.2. Objet du PPBE

L'élaboration du PPBE s'appuie sur l'analyse des cartes de bruit, sur un diagnostic plus affiné sur les zones considérées comme bruyante (mesures de bruit et comptages routiers) et sur la connaissance des actions réalisées depuis 10 ans et programmées pour les 5 ans à venir.

L'enjeu consiste à traiter les points noirs du bruit c'est à dire à prendre en compte les dépassements des valeurs limites précisées par l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 : 68 dB(A) pour la période jour-soirée-nuit (24 heures) et 62 dB(A) en période nocturne (22 heures -6 heures).

L'objectif du PPBE est d'une part d'évaluer le bruit effectivement émis dans l'environnement aux abords de la traversée de Melle, d'autre part, d'envisager des actions visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement.

3.3. Le contenu d'un PPBE

Le contenu minimal du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est défini à l'article R 572-8 du code de l'Environnement :

- un rapport de présentation présentant, d'une part, une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et le nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif et, d'autre part, une description des infrastructures et des agglomérations concernées ;
- s'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes définies à l'article L572-6 et les objectifs de préservation les concernant ;
- les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites mentionnées à l'article R. 572-4 ;
- les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures, y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes ;
- s'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent ;
- les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables ;

- une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues ;
- un résumé non technique du plan.

3.4. Méthodologie

Des cartes de bruit pour la deuxième échéance, qui concerne Melle, ont été réalisées par la Direction des territoires des Deux-Sèvres. Ces cartes ont été arrêtées par le Préfet des Deux-Sèvres le 14 janvier 2013 (2ème échéance) et le 13 juillet 2018 (3ème échéance). Les arrêtés préfectoraux sont disponibles sur le site Internet des services de l'Etat dans les Deux-Sèvres à l'adresse suivante : <http://www.deux-sevres.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Nuisances-sonores-Bruits>

Les cartes de bruit sont constituées de documents graphiques, de tableaux d'estimations du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation, du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés et d'un résumé non technique exposant la méthodologie employée.

La réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement s'appuie sur les cartes de bruit approuvées par arrêté préfectoral. L'élaboration du PPBE comporte 4 grandes étapes :

- n° 1 : diagnostic et enjeux,
- n° 2 : définition des objectifs et proposition de plans d'actions,
- n° 3 : projet de PPBE et mise à disposition du public,
- n° 4 : approbation du PPBE définitif.

Le présent PPBE des grandes infrastructures du réseau communal constitue l'ultime étape du processus de mise en œuvre de la directive européenne, engagé par la commune de Melle dans le cadre de la seconde échéance et de la troisième échéance.

Le PPBE est élaboré en régie, à l'appui de mesures acoustiques réalisées par le bureau d'études EREA Ingénierie et de comptages routiers réalisés par le Service des routes du Conseil Départemental des Deux-Sèvres.

3.5. Généralités sur le bruit

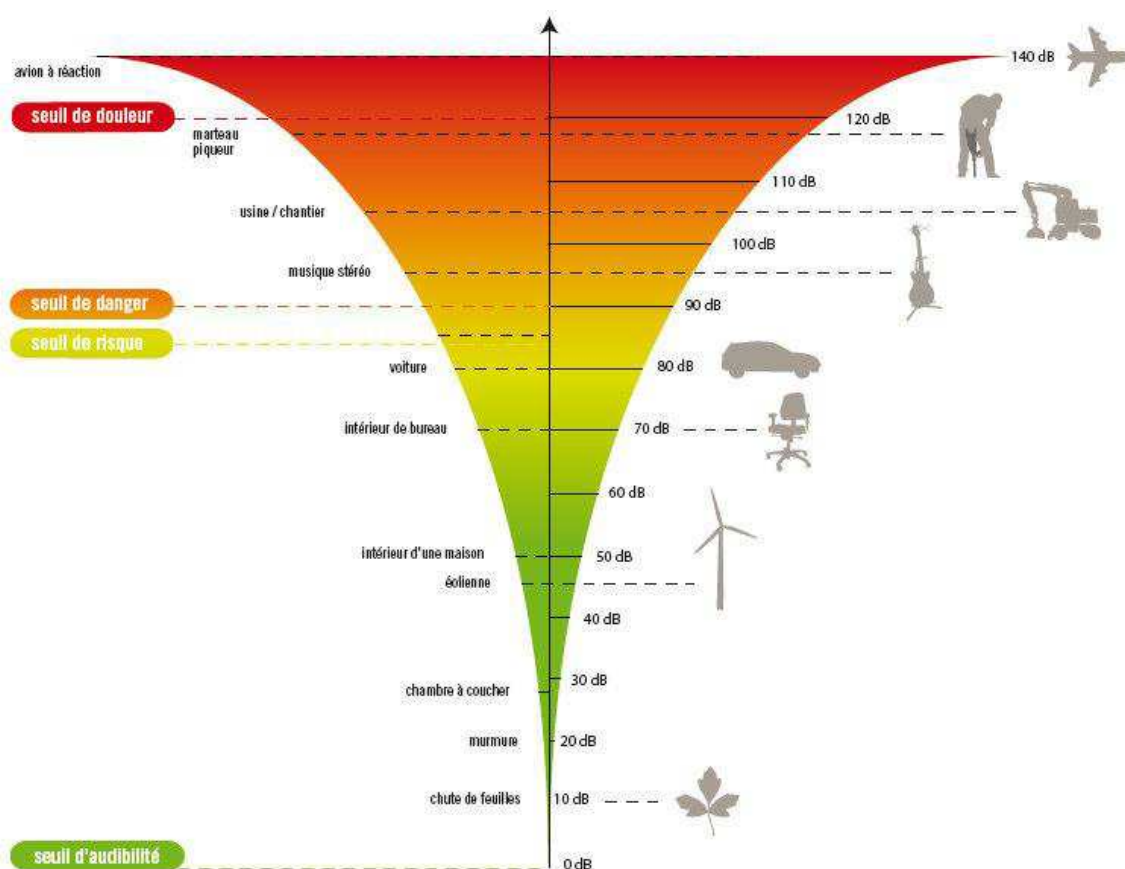
Le bruit est un phénomène complexe à appréhender : la sensibilité au bruit varie en effet selon un grand nombre de facteurs liés aux bruits eux-mêmes (l'intensité, la fréquence, la durée, ...), mais aussi aux conditions d'exposition (distance, hauteur, forme de l'espace, autres bruits ambiants, ...) et à la personne qui les entend (sensibilité personnelle, état de fatigue, ...).

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné. Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air ; ce phénomène vibratoire est caractérisé par sa force, sa hauteur et sa durée. Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20 µPascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal). Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

Les effets du bruit sur la santé

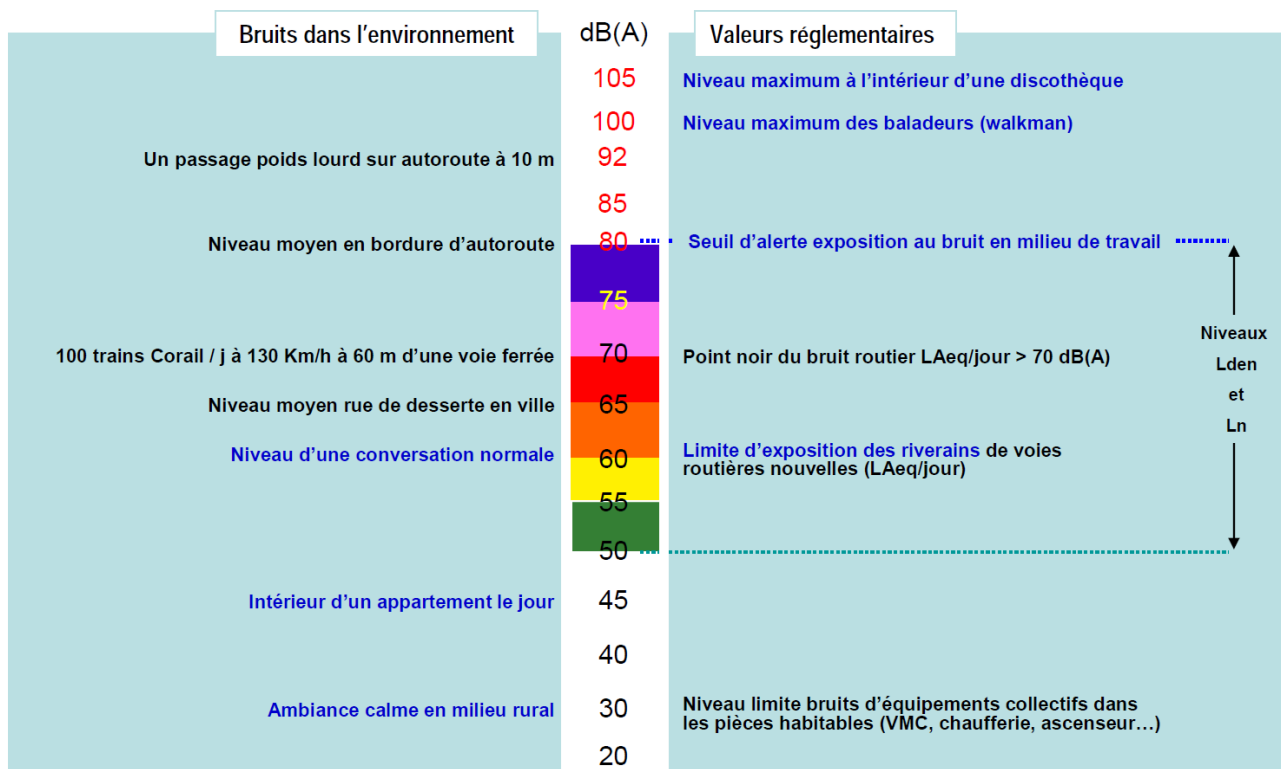
Les bruits de l'environnement, générés par les routes, les voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisirs sont à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées.

La première fonction affectée par l'exposition à des niveaux de bruits excessifs est le sommeil. Le cumul des perturbations sonores contribue à une mauvaise qualité de vie qui se répercute sur l'état de santé. Par exemple, une exposition sonore à 65 - 70 dB(A) a, sur certaines personnes, des effets psychophysiologiques (développement possible de troubles permanents, tels que l'hypertension et maladie cardiaque ischémique), le schéma ci-dessous montre les seuils de risques, danger et douleur.



Echelle du bruit (source ADEME)

Le schéma suivant permet quant à lui, de situer les niveaux sonores par rapport aux valeurs réglementaires sur les nuisances sonores :



Echelle du bruit dans l'environnement et des valeurs réglementaires (source GREPP bruit de la DRASS Rhône-Alpes - 2009)

- Pondération A :

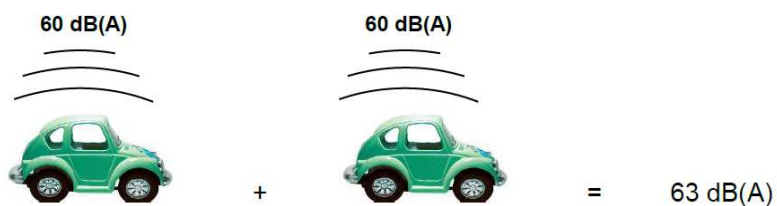
Afin de prendre en compte les particularités de l'oreille humaine qui ne perçoit pas les sons aigus et les sons graves de la même façon, on utilise la pondération A. Il s'agit d'appliquer un « filtre » défini une pondération fréquentielle.

Fréquence (Hz)	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz
Pondération A	-26	-16	-8,5	-3	0	1	1	-1

L'unité du niveau de pression devient alors le décibel « A », noté dB(A).

- Arithmétique particulière du décibel :

L'échelle logarithmique du décibel induit une arithmétique particulière. En effet, les décibels ne peuvent pas être directement additionnés.



Quand on additionne deux sources de même niveau sonore, le résultat global augmente de 3 décibels par rapport à la source sonore la plus élevée.



Si deux niveaux de bruit sont émis par deux sources sonores, et si l'une est au moins supérieure de 10 dB(A) par rapport à l'autre, le niveau sonore résultant est égale au plus élevé des deux (effet de masque). L'oreille humaine ne perçoit généralement de différence d'intensité que pour des écarts d'au moins 2 dB(A).

4. Etat des lieux

4.1. Repérage géographique

La commune de Melle est située dans la partie Sud du département des Deux-Sèvres, à 30 kilomètres à l'Est de Niort, 60 kilomètres au Sud de Poitiers, 40 kilomètres au Nord de Saint-Jean-d'Angély et 80 km au Nord-Ouest d'Angoulême.

La ville se trouve à la croisée de deux voies régionales importantes : la route départementale 950, qui relie Poitiers à Saint-Jean-d'Angély et la Route Départementale 948, qui relie Niort à Limoges.

Le territoire communal d'une superficie limitée de 976 hectares, s'étend du Nord au Sud sur une distance de 8 km et d'Est en Ouest sur 1 à 2 km. La commune de Melle compte 3 673 habitants (INSEE – population légale 2012). La densité de population, de 376 habitants au km², s'apparente à une densité de zone urbaine.

Avec la création d'une commune nouvelle à compter du 1^{er} janvier 2019, Melle regroupera également Mazières-sur-Béronne, Paizay-le-Tort, Saint-Martin-lès-Melle et Sain-Léger-de-la-Martinière. La population totale sera d'environ 6 700 habitants, ce qui représentera 12% de la population de la Communauté de communes Mellois en Poitou.

4.2. Situation administrative et intercommunalité

Ancienne sous-préfecture, Melle est aujourd'hui chef-lieu d'un canton comprenant 36 communes. Dans un contexte d'extension de l'influence de l'agglomération Niortaise côté Ouest et de désertification de l'espace rural vers l'Est, la ville de Melle apparaît comme un pôle structurant tant pour les services publics que les services privés et moteur pour dynamiser l'ensemble du territoire du Mellois.

La ville adhère à la Communauté de communes Mellois en Poitou (50 000 habitants) créée par arrêté préfectoral, le 1^{er} janvier 2017 (issue de la fusion de la communauté cantonale de Celles-sur-Belle, des communautés de communes Cœur du Poitou, du Mellois, et Val de Boutonne, du syndicat mixte du pays Mellois, du syndicat Mellois des piscines et du syndicat SICTOM de Loubeau).



4.3. Positionnement de la ville

La ville de Melle est un pôle structurant du territoire. La population diminue pourtant de manière relativement constante. Toutefois, la population du canton est restée stable. La diminution de la population de Melle s'est faite au profit des communes limitrophes, en particulier Saint-Martin-lès-Melle. Ce phénomène est en partie lié au déplacement des jeunes ménages locataires à Melle vers les communes voisines pour accéder à la propriété.

Le Pays Mellois, labellisé Pays d'Art et d'Histoire et notamment, Melle, sont riches en patrimoine remarquable. La ville compte trois églises romanes classées, dont l'Eglise Saint-Hilaire protégée au titre du patrimoine mondial de l'UNESCO. La ville dispose également d'un patrimoine naturel attractif (zone Natura 2000, arboretum du Chemin de la Découverte). Cette attractivité est enfin renforcée par un dynamisme, rare pour une commune de 3900 habitants, dû à une politique volontaire d'investissement dans les équipements publics et au foisonnement des associations locales qui participent activement à la vie locale.

4.4. Urbanisme

La ville est couverte par un Plan local d'urbanisme (PLU) et un site patrimonial remarquable régi par la Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) approuvé en novembre 1995.

Les routes départementales 948 et 950 sont classées voies à grandes circulations au sens de l'article L 110-3 du code de la route. Le décret n°2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret

n°2099-615 du 3 juin fixant la liste des routes à grande circulation, classe le RD 9510 sur la portion Avon – Melle en route à grande circulation.

Un arrêté préfectoral du 6 février 2015 détermine leur classement à l'égard du bruit et la largeur des secteurs affectés par le bruit à partir du bord extérieur de la chaussée (cf. art R 111-4-1 du code de l'urbanisme et arrêté du 30 mai 1996).

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (l)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Melle-av de Limoges	Voie communale avenue de Limoges	Place René Groussard Melle	Giratoire « les Colonnes » carrefour avec D950 Melle	4	30 m	Tissu Ouvert
Melle-av Roger Aubin	Voies communales avenue Roger Aubin et avenue du Commandant Bernier	Carrefour avec RD 948 et RD 737 St Martin lès Melle	Place René Groussard Melle	4	30 m	Tissu ouvert
D948-9	D 948	Rond point avec RD 737 St Martin lès Melle	Carrefour avec RD 950 Melle	3	100 m	Tissu Ouvert
D948-10	D 948	Panneau 70 km/h Entrée « la Mardre » St Léger de la Martinière	Carrefour avec RD 950 rond point de la colonne St Léger de la Martinière	3	100 m	Tissu ouvert
D950-1	D 950 route de Saintes	Carrefour avec RD 948 contournement Melle Melle	Carrefour avec RD 948 rond point de la colonne St Léger de la Martinière	3	100 m	Tissu Ouvert
D 950-2	D 950 route de Poitiers	Entrée ville de Melle – PR 21-360 Melle / St Léger de la Martinière	Carrefour avec RD 948 rond point de la colonne St Léger de la Martinière	4	30 m	Tissu ouvert

L'arrêté du 6 février 2015 indique que la ville de Melle compte trois tronçons de voirie classés en niveau 3, le niveau de référence sonore étant compris entre 70 et 76 dB(A) en période diurne (de 6 heures à 22 heures) et entre 65 et 71 dB(A) en période nocturne (de 22 heures à 6 heures). Il s'agit des secteurs longeant les voies départementales. La largeur affectée par le bruit de part et d'autre de la voie est de 100 mètres.

L'arrêté indique également que trois tronçons de voirie sont classés en niveau 4, le niveau de référence sonore de référence étant compris entre 65 et 70 dB(A) en période diurne et entre 60 et 65 dB(A) en période nocturne. La largeur affectée par le bruit de part et d'autre de la voie est de 30 mètres.

Les règles de construction issues de l'arrêté préfectoral du 6 février 2015 sont les suivantes :

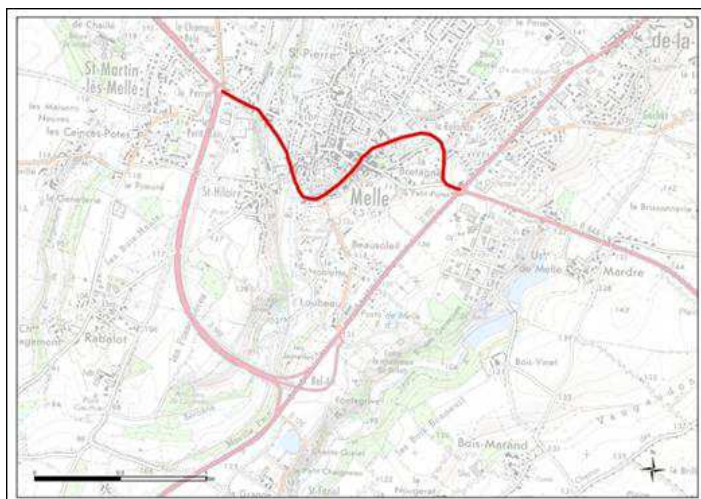
- Les bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé et les hôtels à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés dans le tableau ci-dessus doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits conformément à l'article R 571-43 du code de l'environnement.
- Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé par l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 modifié.

La valeur d'isolement acoustique minimal déterminée à partir d'une évaluation est telle que le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales et cuisines est égal ou inférieur à 35 dB(A) en période diurne et 30 dB(A) en période nocturne.

5. Enjeux

5.1. Cartes stratégiques du bruit approuvées le 14 janvier 2013 - 2ème échéance 2012-2017

ESTIMATIONS DES POPULATIONS, DES ETABLISSEMENTS SENSIBLES ET DES SUPERFICIES EXPOSEES SUR LES VOIES COMMUNALES (MELLE)



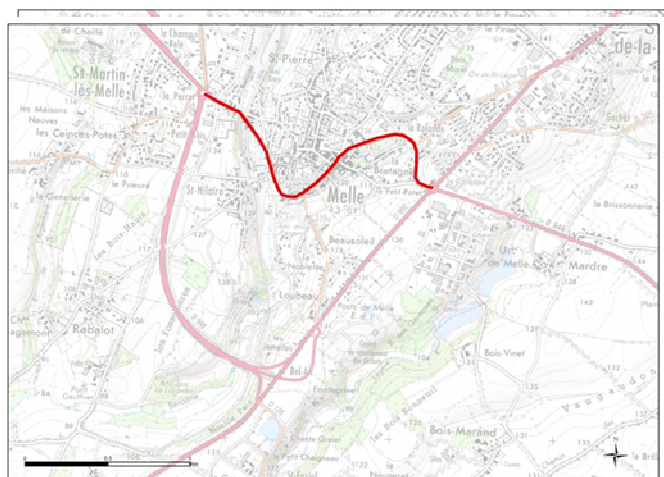
Lden, dB(A)	Nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
55 dB(A) < Lden < 60 dB(A)	112	0	0
60 dB(A) < Lden < 65 dB(A)	153	1	0
65 dB(A) < Lden < 70 dB(A)	413	0	0
70 dB(A) < Lden < 75 dB(A)	39	0	0
Lden > 75 dB(A)	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 68 dB(A)	321	0	0

Ln, dB(A)	Nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
50 dB(A) < Ln < 55 dB(A)	154	1	0
55 dB(A) < Ln < 60 dB(A)	413	0	0
60 dB(A) < Ln < 65 dB(A)	39	0	0
65 dB(A) < Ln < 70 dB(A)	0	0	0
Ln > 70 dB(A)	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 62 dB(A)	0	0	0

Lden, dB(A)	Superficie exposée (km²)
-------------	--------------------------

Lden >55 dB(A)	0,30
Lden >65 dB(A)	0,04
Lden >75 dB(A)	0,00

5.2. Cartes stratégiques du bruit approuvées le 13 juillet 2018-3ème échéance 2017 - 2022



Département :

Deux-Sèvres (79)

Axes routiers :

voies communales

Commune :

MELLE

Lden (dB(A))	Population exposée	Établissements d'enseignement	Établissements de soins/santé
[55-60[	112	0	0
[60-65[	153	0	1
[65-70[	413	0	0
[70-75[	39	0	0
>=75	0	0	0
>=68 dB(A)	321	0	0
Ln (dB(A))	Population exposée	Établissements d'enseignement	Établissements de soins/santé
[50-55[	154	0	1
[55-60[	413	0	0
[60-65[	39	0	0
[65-70[	0	0	0
>=70	0	0	0
>=62 dB(A)	0	0	0

Les cartes stratégiques du bruit approuvées par arrêtés préfectoraux du 14 janvier 2013 pour la période 2012-2017 et du 13 juillet 2018 pour la période 2017-2022, font état de 321 personnes

potentiellement exposées à un dépassement du niveau sonore limite de 68 dB(A) en période jour-soirée-nuit (24 heures) et aucun dépassement en période nocturne.

En seconde échéance (période 2012-2017) une zone critique et 38 bâtiments étaient identifiés comme potentiellement points noirs du bruit.



Pour la troisième échéance (période 2017-2022) les mêmes paramètres ont été retenus.

5.3. Actualisation par des comptages routiers et mesures de bruit

Le centre ville de Melle, longtemps traversé par la circulation de transit entre Niort et Limoges (route départementale 948) est aujourd'hui contourné grâce à la réalisation, en 1996, d'une première tranche de déviation réalisée au Sud-Ouest de la ville. Cette déviation devrait se poursuivre, sur le quart Sud-Est, afin d'éviter de reporter sur la RD 950 (Liaison Poitiers / Saintes)

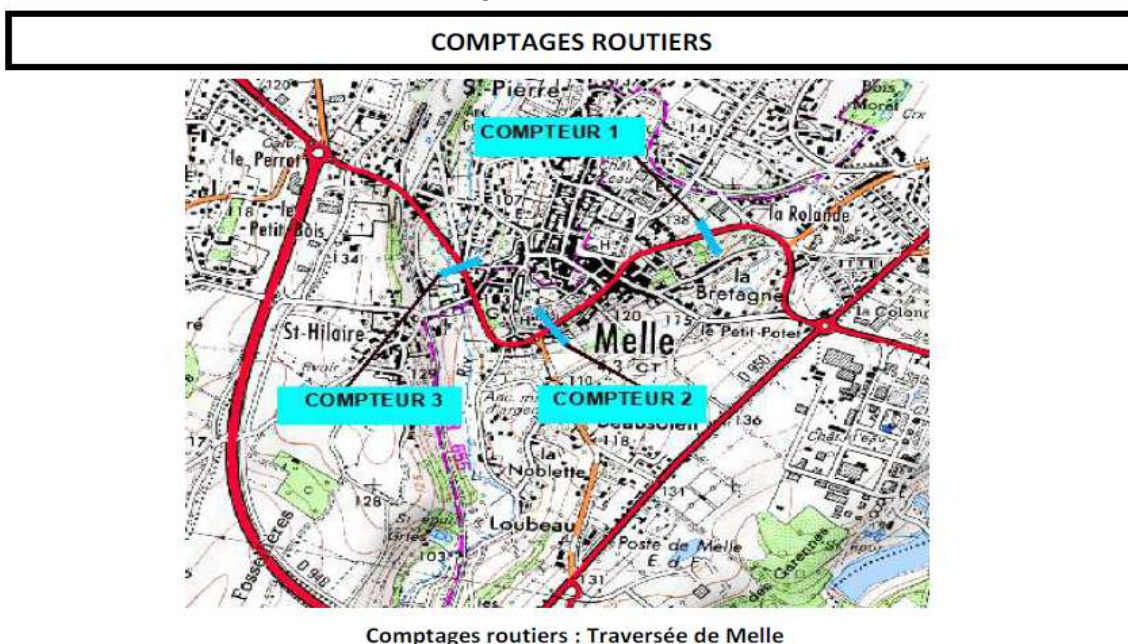
le trafic de transit de la RD 948, situation qui incommode et présente des dangers pour le quartier Beausoleil. La réalisation de cette deuxième tranche de déviation est à l'étude par le Conseil Départemental des Deux-Sèvres.

La circulation en centre ville est interdite aux poids lourds mais la circulation des véhicules légers reste relativement importante. Des comptages routiers en trois points le long de la traversée de Melle ont été réalisés du 5 au 11 juin 2018. Les résultats montrent que **le trafic moyen est de 7 342 véhicules par jour, soit inférieur au trafic retenu pour l'élaboration des cartes de bruit qui s'appuie sur une estimation du trafic en 2012 et en 2017 sur la base de comptages réalisés en 2000. Cette estimation indiquait 8 200 véhicules par jour.** La diminution entre les années 2000 et 2012 - 2017 est d'un peu plus de 850 véhicules par jour.

Le trafic journalier moyen le plus élevé s'observe au niveau du rond-point du 19 mars 1962 (cf. carte du préambule).

Détail des comptages routiers par points :

- Avenue Roger Aubin : 6 728 véhicules/jour,
- Avenue du Commandant Bernier : 8 139 véhicules par jour,
- Avenue de Limoges : 7 161 véhicules /jour.



Repérage	Localisations		Trafics moyens journaliers			Limitation de vitesse réglementaire	Vitesses	
	Voies	Sens de circulation	Tous véhicules	PL	% PL		V85 VL	V85 PL
Compteur 1	EX RD 948	2 sens cumulés	7161	474	7%			
		→ vers Celles	VL : 3 257	361		50 km/h	50 km/h	50 km/h
		→ vers La colonne	VL : 3 430	113			47 km/h	46 km/h
Compteur 2	EX RD 948	2 sens cumulés	8139	391	5%			
		→ vers Celles	VL : 3 571	260		50 km/h	48 km/h	47 km/h
		→ vers La colonne	VL : 4 177	131			42 km/h	42 km/h
Compteur 3	EX RD 948	2 sens cumulés	6728	222	3%			
		→ vers Celles	VL : 3 025	115		30 km/h	46 km/h	48 km/h
		→ vers La colonne	VL : 3 481	107			41 km/h	39 km/h

Période de comptages : Du 05/06/2018 au 11/06/2018

Extrait du rapport des mesures acoustiques, réalisé par Erea Ingenierie

Le trafic routier observé dans la traversée de Melle s'explique par la desserte des commerces, équipements, établissements scolaires et autres services mais également par les automobilistes qui continuent d'emprunter le centre-ville malgré la déviation partielle de la ville.

Le bruit généré le long de l'axe principal de Melle ne dépasse pas les limites sonores définies par la directive européenne transposée en droit français :

- 68 dB(A) en période jour-soirée-nuit (24 heures),
- 62 dB(A) en période nocturne.

En effet, les niveaux sonores moyens aux trois points de mesures réalisées sont les suivants :

- **Avenue Roger Aubin : en Lden (24 h, 59,9 dB(A) et la nuit, 48,7 dB(A)**
- **Avenue du Commandant Bernier : en Lden (24 h), 64,50 dB(A) et la nuit, 53,1 dB(A)**
- **Avenue de Limoges : en Lden (24 h) environ 62 dB(A) et la nuit environ 52 dB(A).**

	Point fixe	Route	L _{Aeq} 6h-22h	L _{Aeq} 22h-6h	L _{den}	L _n
Points fixes (24h)	PF1	Avenue Roger Aubin	62,1	51,7	59,9	48,7
	PF2	Avenue du Commandant Bernier	66,8	56,1	64,5	53,1
	PR1	Avenue de Limoges	64,4	53,7	-	-

Realisation de la mesure : M. Pineau Jacky, 1 rue des jardins 79500 MELLE

Période de la mesure : du 06/06/2018 au 07/06/2018

Durée de la mesure : 24h

Appareil de mesures : Solo n°61493 - 01 dB-ACOEM



	Période de jour (6h-22h)	Période de nuit (22h-6h)
L_{Aeq} en dB(A)	62,1	51,7
Trafic Avenue Roger Aubin	507 VL/h et 19 PL/h	37 VL/h et 2 PL/h
Conditions météorologiques	Ciel couvert, pas de précipitation. Vitesses de vent fait	
Observations	Le point de mesure est situé au rez de chaussée d'une maison en façade exposée à l'avenue Roger Aubin. Le bruit provient essentiellement de la circulation dans l'avenue Roger Aubin.	

Vue vers habitation



Vue vers la rue

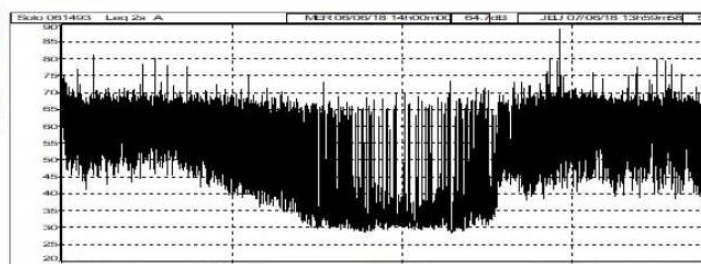


Période (jour)	météo			variations			Période (nuit)	météo			variations			
	LAeq	Uti	classe	LAeq,G	d	LAeq,c		LAeq	Uti	classe	LAeq,G	d	LAeq,c	
06/06/2018 06:00	59,3	U3 T4	+	62,1	-2,8	57,1	2,2	06/06/2018 22:00	54,3	U4 T4	+	62,1	-7,8	53,6
06/06/2018 07:00	64,8	U3 T4	+	63,4	1,4	66,1	1,3	06/06/2018 23:00	51,3	U4 T4	+	55,5	-4,2	47,1
06/06/2018 08:00	63,3	U3 T4	+	63,6	-0,3	64,1	0,8	07/06/2018 00:00	47,7	U4 T4	+	37,0	10,7	41,7
06/06/2018 09:00	61,8	U3 T4	+	62,2	-0,4	61,3	0,5	07/06/2018 01:00	46,8	U4 T4	+	34,3	12,5	45,9
06/06/2018 10:00	61,9	U3 T4	+	62,0	-0,1	61,7	0,2	07/06/2018 02:00	47,5	U4 T4	+	33,8	13,7	45,0
06/06/2018 11:00	62,0	U3 T4	+	61,9	0,1	62,8	0,8	07/06/2018 03:00	50,1	U3 T4	+	37,5	12,6	47,5
06/06/2018 12:00	61,2	U3 T4	+	62,0	-0,8	61,1	0,1	07/06/2018 04:00	53,5	U3 T4	+	54,9	-1,4	57,6
06/06/2018 13:00	61,4	U3 T4	+	61,7	-0,3	61,4	0,0	07/06/2018 05:00	54,7	U3 T4	+	52,2	2,5	56,9
06/06/2018 14:00	64,2	U2 T4	Z	64,4	-0,2	64,2	0,0	LAeq,G est la valeur de l'indice du test statistique de répartition "gaussienne" LAeq,G LAeq,c est le niveau de pression acoustique calculé sur l'intervalle de base d est la différence pour chaque intervalle de base (1h) entre LAeq et LAeq,G D est la différence en valeur absolue pour chaque intervalle de base (1h) entre LAeq la classe Z correspond à des conditions de propagation sonore homogènes la classe + et ++ correspond à des conditions de propagation sonore favorables la classe - et -- correspond à des conditions de propagation sonore défavorables						
06/06/2018 15:00	62,8	U3 T4	+	62,8	0,0	63,1	0,3							
06/06/2018 16:00	62,9	U3 T4	+	63,0	-0,1	64,2	1,3							
06/06/2018 17:00	63,3	U3 T4	+	63,3	0,0	65,2	1,9							
06/06/2018 18:00	62,5	U3 T4	+	62,8	-0,3	64,5	2,0							
06/06/2018 19:00	60,6	U3 T4	+	61,9	-1,3	61,9	1,3							
06/06/2018 20:00	58,5	U3 T4	+	63,3	-4,8	51,4	7,1							
06/06/2018 21:00	56,3	U4 T4	+	62,5	-6,2	47,2	9,1							

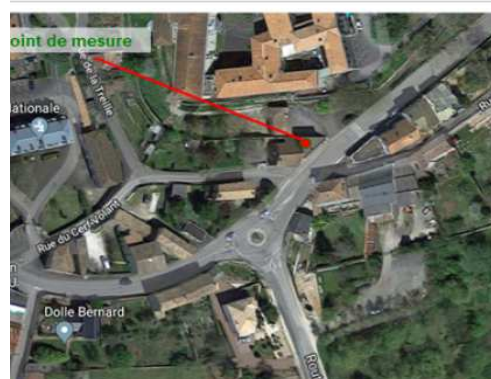
caractéristique d'un bruit routier
 trafic intermittent ou urbain discontinu
 parasite pendant moins de 10% du temps
 bonne corrélation entre trafic et LAeq
 variation du trafic ou parasitage de la mesure

Indicateurs Européens			
Le	Ln	Lden	
57,1	48,7	59,9	

erea
 INGENIERIE
 10 place de la république
 37190 Azay-le-Rideau



Localisation de la mesure :	Droguerie, 18 avenue du Commandant Bernier 79500 MELLE
Période de la mesure :	du 06/06/2018 au 07/06/2018
Durée de la mesure :	24h
Appareil de mesures :	Solo n°61496 - 01 dB-ACOEM



	Période de jour (6h-22h)	Période de nuit (22h-6h)
LAeq en dB(A)	66,8	56,1
<i>Trafic Avenue du Commandant Bernier</i>	504 VL/h et 26 PL/h	54 VL/h et 1 PL/h
<i>Conditions météorologiques</i>	Ciel couvert, pas de précipitation. Vitesses de vent faibles.	
<i>Observations</i>	Le point de mesure est situé au premier étage d'un magasin en façade exposée à l'avenue du Commandant Bernier. Le bruit provient essentiellement de la circulation dans l'avenue du Commandant Bernier.	



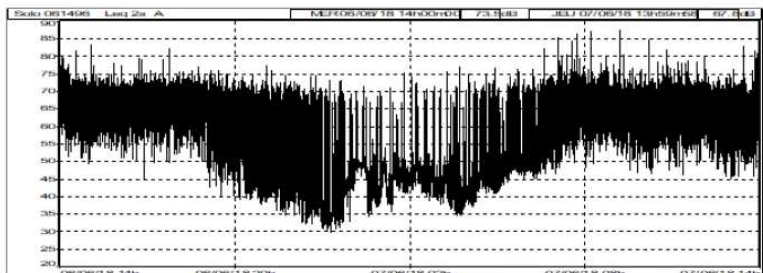
Période (jour)	météo			variations				Période (nuit)	météo			variations			
	LAeq	Uiti	classe	LAeq,G	d	LAeq,c	D		LAeq	Uiti	classe	LAeq,G	d	LAeq,c	D
06/06/2018 06:00	63,4	U3 T4	+	67,7	-4,3	54,5	8,9	06/06/2018 22:00	59,4	U2 T4	Z	66,8	-7,4	63,5	4,1
06/06/2018 07:00	68,7	U2 T4	Z	68,2	0,5	61,0	7,7	06/06/2018 23:00	55,2	U2 T4	Z	55,4	-0,2	53,7	1,5
06/06/2018 08:00	68,7	U3 T4	+	68,1	0,6	65,7	3,0	07/06/2018 00:00	51,9	U2 T4	Z	48,6	3,3	53,0	1,1
06/06/2018 09:00	67,1	U3 T4	+	67,0	0,1	67,2	0,1	07/06/2018 01:00	51,6	U2 T4	Z	47,1	4,5	44,5	7,1
06/06/2018 10:00	66,9	U3 T4	+	66,7	0,2	67,3	0,4	07/06/2018 02:00	52,6	U2 T4	Z	46,7	6,0	43,8	8,8
06/06/2018 11:00	66,5	U3 T4	+	66,6	-0,1	66,1	0,4	07/06/2018 03:00	54,1	U2 T4	Z	46,6	7,5	52,3	1,8
06/06/2018 12:00	66,1	U3 T4	+	66,3	-0,2	66,6	0,5	07/06/2018 04:00	58,2	U3 T4	+	58,7	-0,5	53,5	4,7
06/06/2018 13:00	66,0	U2 T4	Z	65,7	0,3	66,2	0,2	07/06/2018 05:00	58,4	U2 T4	Z	57,1	1,3	56,8	1,6
06/06/2018 14:00	69,3	U2 T4	Z	69,1	0,2	67,2	2,1	LAeq,G est la valeur de l'indice du test statistique de répartition "gaussienne" LAeq,Gauss LAeq,c est le niveau de pression acoustique calculé sur l'intervalle de base d est la différence pour chaque intervalle de base (1h) entre LAeq et LAeq,G D est la différence en valeur absolue pour chaque intervalle de base (1h) entre LAeq et LAeq,c la classe Z correspond à des conditions de propagation sonore homogènes la classe + et ++ correspond à des conditions de propagation sonore favorables la classe - et -- correspond à des conditions de propagation sonore défavorables							
06/06/2018 15:00	67,5	U2 T4	Z	67,5	0,0	68,2	0,7								
06/06/2018 16:00	67,2	U4 T4	+	67,3	-0,1	66,5	0,7								
06/06/2018 17:00	68,0	U4 T4	+	68,2	-0,2	69,0	1,0								
06/06/2018 18:00	67,3	U4 T4	+	67,4	-0,1	70,6	3,3								
06/06/2018 19:00	65,4	U4 T4	+	66,0	-0,6	69,1	3,7								
06/06/2018 20:00	63,1	U4 T4	+	66,6	-3,5	61,7	1,4								
06/06/2018 21:00	60,8	U2 T4	Z	65,4	-4,6	60,6	0,2								

caractéristique d'un bruit routier
 trafic intermittent ou urbain discontinu
 et parasite pendant moins de 10% du temps
 bonne corrélation entre trafic et LAeq
 durée du trafic ou parasitage de la mesure

Indicateurs Européens			
L	Le	Ln	Lden
4	61,8	53,1	64,5



EREA INGENIERIE
 10 place de la république
 37190 Azay-le-Rideau



Localisation de la mesure : Avenue de Limoges, 79500 MELLE

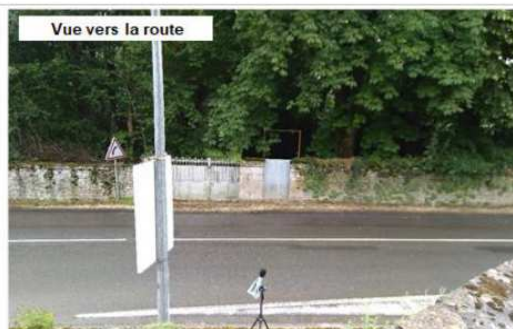
Date de la mesure : le 6 juin 2018 de 14h à 15h

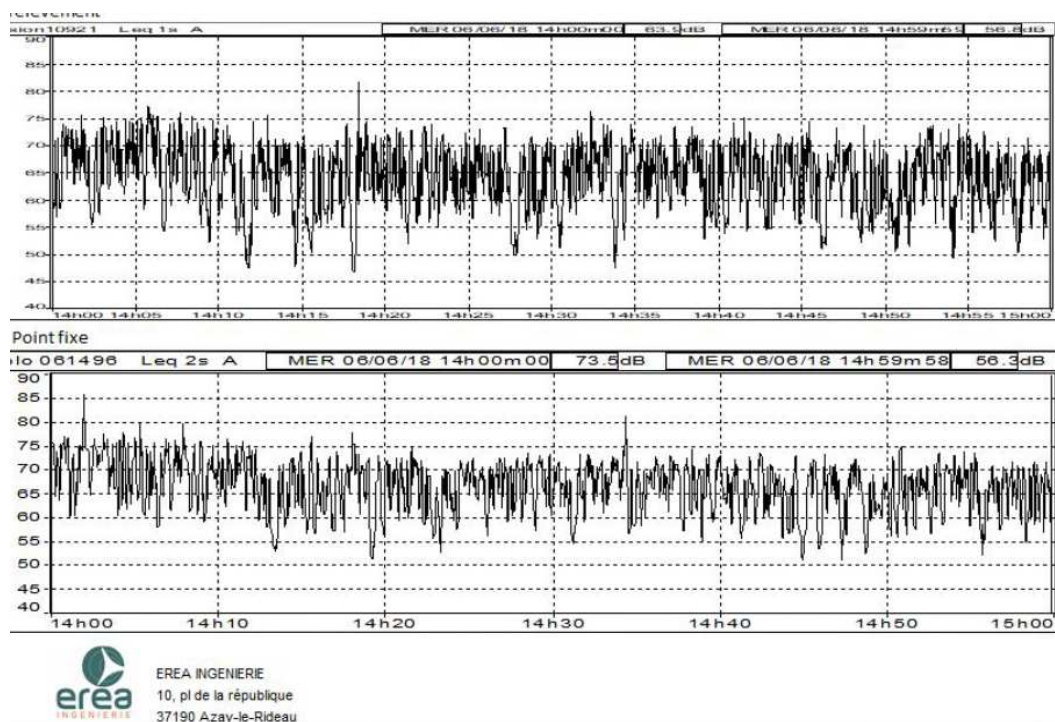
Durée de la mesure : 1 heure

Appareil de mesures : Fusion n°10921 - 01dB



	période de jour (6h-22h)	période de nuit (22h-6h)
LAeq mesuré (1h) PR1	66,9	
LAeq mesuré (1h) PF2	69,3	
Trafic (1h)	309 TV	
LAeq recalé	64,4	53,7
Observations	Le point de mesure se situe au bord de l'avenue de Limoges. Le bruit provient essentiellement de cette avenue. La mesure est recalée avec le PF2 Ciel couvert, précipitation importante qui varie durant mesure.	





Extraits du rapport des mesures acoustiques, réalisé par Erea Ingenierie

En conclusion, au vu des résultats des comptages routiers et des mesures de bruit réalisés, sur les 2 périodes 2ème échéance (2013-2018) et 3ème échéance (2018-2023) on constate qu'il n'y a pas de points noirs avérés situés sur la traversée de Melle. Aucune population n'est exposée à des dépassements de seuils réglementaires.

6. Actions réalisées depuis 10 ans et programmées pour les 5 ans à venir - pour les deux échéances 2013-2018 et 2018-2023

Le trafic routier a diminué de manière relativement significative entre 2001 et 2018. La diminution du nombre de véhicules, avenue Roger Aubin, à proximité du carrefour Saint-Hilaire est d'environ 1 450 véhicules par jour. Au niveau de l'avenue de Limoges la diminution est d'environ 1 950 véhicules par jour. Ce constat tient principalement aux aménagements de voirie réalisés sur l'axe principal.

6.1. Actions préventives

- La protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes fixent les seuils réglementaires à ne pas dépasser.

Niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure routière nouvelle (en façade des bâtiments) :

Usage et nature	LAeq(6h-22h)	LAeq(22h-6h)
Logements en ambiance sonore modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Établissement d'enseignement	60 dB(A)	
Établissement de soin, santé, action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore dégradée	65 dB(A)	

Il s'agit de privilégier le traitement du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (tracé, profils en travers), de prévoir des protections (de type butte, écrans) lorsque les objectifs risquent d'être dépassés, et en dernier recours, de protéger les locaux sensibles par le traitement acoustique des façades (avec obligation de résultat en isolement acoustique).

Aucun projet d'infrastructure nouvelle ou d'infrastructure existante modifiée/transformée significativement appartenant à la commune n'a eu lieu au cours des 10 dernières années et aucun projet n'est programmé dans les 5 ans à venir.

- La protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes : le classement sonore

Si la meilleure prévention de nouvelle situation de conflit entre demande de calme et bruit des infrastructures est de ne pas construire d'habitations le long des axes fortement nuisants, les contraintes géographiques et économiques, la saturation des agglomérations, entraînent la création de zones d'habitation dans des secteurs qui subissent des nuisances sonores.

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit le long d'infrastructures de transports terrestres existantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-32 à R571-43 du code de l'environnement précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore.

Le Préfet de département définit la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs.

- La DDT conduit les études nécessaires pour le compte du Préfet.
- Les autorités compétentes en matière de PLU doivent reporter ces informations dans le PLU.

- Les autorités compétentes en matière de délivrance de CU doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Toutes les voies routières dont le trafic moyen journalier annuel est supérieur à 5 000 véhicules/jours (TMJA) font l'objet d'un classement.

La détermination de la catégorie sonore est réalisée sur la base d'un niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996) ou mesuré selon les normes en vigueur (NF S31-085) à partir des données d'entrée fournies par les gestionnaires (trafic, vitesse, nature du revêtement de chaussée, ...).

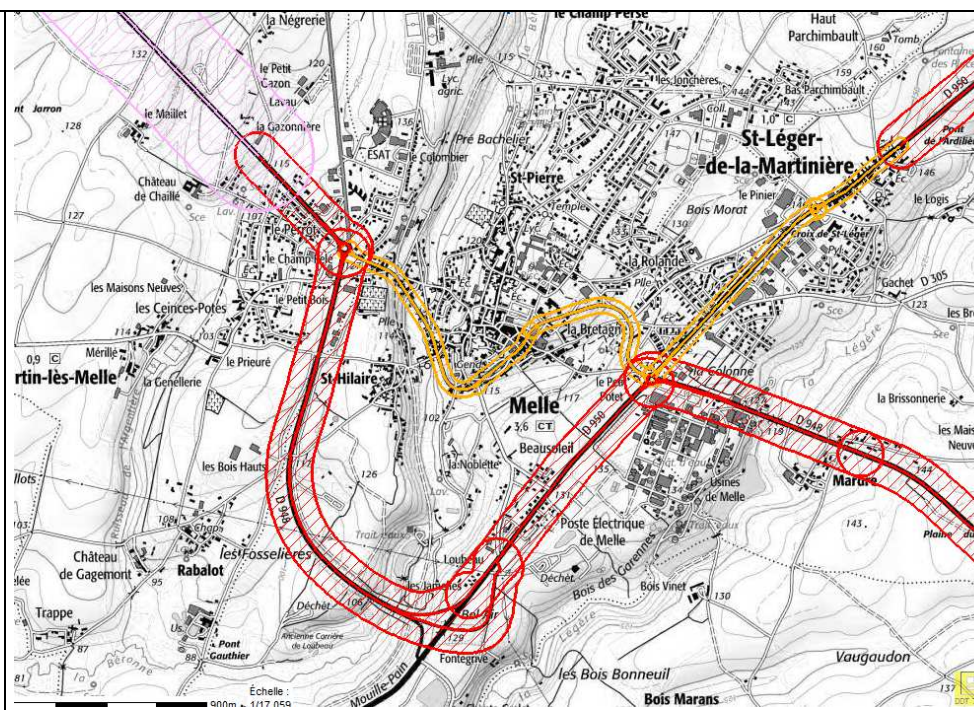
Le constructeur dispose ainsi de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour se protéger du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, afin d'arriver aux objectifs de niveau de bruit à l'intérieur des logements suivants : Niveau de bruit de jour 35 dB(A), Niveau de bruit de nuit 30 dB(A).

Les infrastructures sont classées en 5 catégories en fonction du niveau de bruit émis :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	$L > 81$	$L > 76$	$d = 300 \text{ m}$
2	$76 < L < 81$	$71 < L < 76$	$d = 250 \text{ m}$
3	$70 < L < 76$	$65 < L < 71$	$d = 100 \text{ m}$
4	$65 < L < 70$	$60 < L < 65$	$d = 30 \text{ m}$
5	$60 < L < 65$	$55 < L < 60$	$d = 10 \text{ m}$

Dans le département des Deux-Sèvres, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées par arrêté du 6 février 2015. Il fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site Internet des services de l'Etat à l'adresse suivante : <http://www.deux-sevres.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Nuisances-sonores-Bruits>

Voies routières sur la commune de Melle faisant l'objet d'un classement sonore par arrêté préfectoral du 6 février 2015



6.2. Actions curatives

6.2.1. Création de dispositifs de ralentissement avenue Roger Aubin

- **Aménagements réalisés à proximité de l'église Saint-Hilaire :**

Le carrefour entre l'avenue Roger Aubin et la rue du Pont de Saint-Hilaire a été aménagé en 2012. L'objectif de l'aménagement était tant la mise en valeur de la perspective sur l'église Saint-Hilaire que la sécurisation des liaisons piétonnes entre le centre-ville et l'église. Les travaux ont permis de diminuer la vitesse des véhicules. La largeur de l'avenue Roger Aubin a été légèrement diminuée. Les trottoirs ont été mis aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite avec un revêtement en pavés calcaire sciés afin de limiter les nuisances sonores, tout comme les passages piétons créés et la ligne de séparation des deux voies, qui sont soulignés par les mêmes pavés. La création d'une zone à 30 Km/h a complété ces aménagements routiers.

Afin de prendre en compte les nuisances sonores évoquées par les riverains, en raison des pavés éclatés mis en place sur préconisations du bureau d'études et de l'Architecte des bâtiments de France, la ville a fait procéder en 2014 au rabotage des pavés bruts sur la voirie.

Ces travaux ont été complétés en 2018 par la création de deux nouveaux plateaux encadrant la zone précédemment aménagée afin de diminuer davantage la vitesse des véhicules.



Avenue Roger Aubin

- **Aménagement de la traversée du Chemin de la Découverte :**

Un plateau a été créé en 2017 sur la partie haute de l'avenue Roger Aubin, au niveau de la traversée du Chemin de la Découverte, arboretum qui ceinture Melle sur plus de 6 Km. Une nouvelle zone à 30 Km/h a ainsi été créée.

6.2.2. Création d'un dispositif de ralentissement avenue de Limoges

Au niveau de l'avenue de Limoges, un dos d'âne a été créé aux abords du centre-ville, de même qu'un plateau aux abords du parc de la Maladrerie. L'objectif premier était de sécuriser les déplacements des usagers et notamment des piétons dans le cadre de leurs déplacements entre le centre-ville et l'école Yvonne Mention Verdier, ou encore le long Chemin de la Découverte. La vitesse a largement diminué sur ce tronçon (vitesse limitée à 30 Km/h au niveau de ces dispositifs). Les nuisances sonores, même si cette zone est relativement peu habitée à proximité immédiate de la voirie, s'en trouvent de fait, également diminuées.



Avenue de Limoges



7. Programme d'actions sur la durée des 2 échéances 2013-2018 et 2018-2023

Les résultats des mesures de bruit révèlent qu'il n'y a aucun point noir avéré. Donc aucune personne n'est soumise à des dépassements de seuils.

Par ailleurs, les comptages routiers réalisés indiquent que les voies communales ne reçoivent pas 3 millions de véhicules par an.

Ces valeurs étant inférieures au seuil européen, aucune mesure spécifique sur le plan de l'aménagement de la commune ou urbanistique n'est à mettre en œuvre. Cependant, les actions suivantes peuvent être mises en place ou poursuivies :

- actions préventives

- report dans le futur PLUi des secteurs de nuisances des voies classées par arrêté préfectoral et participation à la révision du classement sonore des infrastructures communales (communication au service de l'Etat du trafic sur les voies communales du bourg, indication de nouvelles voies à classer...),
- la prise en compte de la thématique bruit en amont de tous les projets,
- la préservation de zones calmes,
- la sensibilisation des services de la ville ainsi que du public.

- actions curatives

La **poursuite de la déviation de Melle** qui sera réalisée par le Conseil Départemental des Deux-Sèvres, permettra de réduire les valeurs sonores afin de continuer à améliorer la qualité de vie des habitants, tout en préservant les flux vers le centre-ville et ses commerces, services et équipements.

Le département a engagé la réalisation de la deuxième tranche d'aménagement de la déviation de Melle, raccordée à l'infrastructure créée lors de la première tranche au niveau de l'échangeur de Bel-Air, jusqu'à la RD948 (lieu-dit Mardre) sur la commune de Saint-Léger de la Martinière. Cette déviation en tracé neuf sur trois voies fera 2630 mètres dont 276 mètres de viaduc.

A ce jour le tracé définitif est déterminé, ainsi que le périmètre d'aménagement foncier sur 537 hectares. La DUP doit être lancée fin 2018. Au premier semestre 2019 seront mis en place la commission d'aménagement foncier et l'étude d'aménagement foncier pour la prise en compte des perturbations sur les propriétés et les exploitations agricoles concernées par le tracé ainsi que sur l'environnement naturel. Le département ayant déjà constitué une réserve foncière de 25 hectares dans le périmètre et de 9 hectares hors périmètre. Suivra la phase opérationnelle pour une ouverture à la circulation en 2024.

8. Justification du choix des mesures envisagées sur les 2 échéances 2013-2018 et 2018-2023

Les mesures envisagées résultent de l'examen des points noirs du bruit potentiels qui avaient été identifiés dans le cadre des cartes stratégiques du bruit.

Les aménagements routiers réalisés, les mesures de bruit et les comptages routiers ont permis de considérer qu'il n'y a pas de point noir du bruit avéré et permettent d'estimer que les seuils réglementaires ne seront pas dépasser au terme d'une durée de 20 ans.

La ville de Melle a privilégié la protection à la source (aménagements routiers, réduction de la vitesse...) avec un équilibre entre ce qui est techniquement réalisable et économiquement justifié.

9. Consultation du public

L'élaboration du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) fait l'objet d'une consultation publique du 11 février au 11 avril 2019. Le public a été informé par le biais d'un avis paru dans la « Nouvelle République » le 26 janvier 2019.

Le projet de PPBE et un registre ont été mis à la disposition du public à la mairie de Melle. Le public peut également s'exprimer par courrier postal et courriel.