



Métropole Européenne de Lille

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

3^{ème} échéance

**PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT
DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE (MEL)**



Suivi

Cartes de bruit stratégiques et Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la MEL

Date	Objet
2012	Cartographie de Bruit Stratégique – 1 ^{ère} échéance
2014	Cartographie de Bruit Stratégique – Mise à jour
2015	Plan de Prévention dans l'Environnement – 1 ^{ère} et 2 ^e échéance
2018	Cartographie de Bruit Stratégique – Mise à jour

Révisions du PPBE :

Version	Nature de révision	Date
0	Version initiale – Projet technique	Octobre 2019
1	Version soumise à la DEPV	Janvier 2020
2	Intégration des premières remarques MEL	Juin 2020
3	Mise à jour par les services de la MEL	Septembre 2020
4	Intégration de cinq nouvelles communes (ex-CCHD)	Octobre 2020
CP	Projet de PPBE pour consultation du public	Octobre 2020
F (Finale)	PPBE finalisé pour publication	Novembre 2021
ACP	Projet de PPBE après consultation du public	Mars 2022

Rédacteurs & Référents

	Sim Engineering			MEL
Nom	SEJOURNE	SOURON	DENEUX	HERMAN
Prénom	Christophe	Quentin	Gwendal	Grégory

Sommaire

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT	1
<i>Suivi</i>	<i>2</i>
<i>Sommaire</i>	<i>3</i>
<i>Introduction</i>	<i>5</i>
<i>Préambule : Le bruit dans l'environnement, un enjeu de santé publique</i>	<i>6</i>
<i>Glossaire</i>	<i>7</i>
Contexte & démarche de la MEL	8
1. Contexte	9
2. Contexte réglementaire	13
3. Clés de lecture et de compréhension	15
CAHIER 1 - DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE TERRITORIAL	23
<i>Sommaire du Cahier 1</i>	<i>24</i>
Présentation du territoire	25
4. Communes concernées et territoire retenu	26
5. Les sources sonores présentes sur le territoire	27
6. Pilotage et identification des acteurs et partenaires	28
Diagnostic acoustique territorial	29
7. Analyse globale : les principaux résultats de la cartographie	30
8. Analyse des dépassements de seuil	37
9. Analyse par commune	38
10. Les 20 infrastructures ayant le plus d'impact sur la population	39
Les Grandes infrastructures de la MEL	40
11. Les Grandes infrastructures de la MEL	41
Les Zones à Enjeux	46
12. Les Zones à enjeux (ZE)	47
13. Principe de mise à jour des Zones à enjeux	48
14. Les Zones à enjeux retenues	49
15. Les Zones à enjeux liées à des grandes infrastructures de la MEL	53
Les Zones Calmes	55
16. Démarche et critère de sélection des Zones Calmes (ZC)	56
17. Analyse du territoire	58
18. Définition des besoins	59
19. Les Zones Calmes retenues	60
CAHIER 2 - PLAN D'ACTION PERIODE 2022 - 2025	64
<i>Sommaire du Cahier 2</i>	<i>65</i>
Bilan des actions 2015-2020	66
20. Les chiffres clés de l'action de la MEL	67
21. Le Bilan des actions de la MEL définies au PPBE 2015	69
22. Les compétences transversales de la MEL	74
23. Les actions menées par les partenaires	75
Plan d'action 2022-2025	80
24. Plan d'action métropolitain	81
25. Les actions prévues par les partenaires	96
BILAN DE LA MISE A DISPOSITION DU PUBLIC DU PROJET DE PPBE	97

26. Organisation et déroulement de la mise à disposition du public	98
27. Bilan de la procédure de participation du public par voie électronique.....	100
ANNEXES	129
Annexe 1 Les Points Noirs bruit	130
Annexe 2 Liste des Zones à enjeux de la MEL	131
Annexe 3 Liste des Zones Calmes de la MEL par Commune	137
Annexe 4 Questionnaires retournés par les communes	147
Annexe 5 Questionnaires retournés par les gestionnaires d'infrastructures.....	182
Annexe 6 Dossier bruit dans le cadre de la candidature de Lille au label Capital Verte Européenne	184

Introduction

L'actualisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la MEL survient à l'heure où les enjeux environnementaux et de santé publique sont cruellement au cœur des préoccupations de chacun d'entre nous. Les effets négatifs d'une exposition prolongée au bruit sur la concentration, sur le sommeil et par voie de conséquence sur la qualité de vie ne doivent pas être une fatalité.

Les Cartographies de bruit stratégiques (CBS) approuvées par le Conseil de la MEL en 2019 ont actualisé notre connaissance des niveaux de bruit le long des infrastructures de déplacement et à proximité des aéroports et des principaux sites industriels du territoire.

Le diagnostic détaillé établi dans le nouveau PPBE permet à présent de caractériser plus finement les sources de bruit et de localiser les zones où les enjeux sont prioritaires. Il met en évidence que la circulation routière sur le réseau géré par la MEL est à l'origine de plus de 80% des zones de bruit critique.

Ni la directive européenne, ni les textes législatifs nationaux qui encadrent les obligations relatives aux CBS et au PPBE, n'imposent aux gestionnaires d'infrastructures de mettre en œuvre des actions correctives.

Il n'existe pas d'action en mesure de régler, à elle seule, les problèmes de bruit et plus globalement de qualité de l'air dans la métropole. Au contraire, c'est en agissant à plusieurs niveaux : le report modal, la réduction des vitesses, l'électromobilité, l'utilisation de revêtements routiers « phoniques », etc., que la MEL agit pour réduire le bruit sur son territoire.

Enfin, la lutte contre le bruit et les problèmes qu'il engendre rejoint l'enjeu de la rénovation énergétique des bâtiments, quand les passoires thermiques sont aussi des passoires acoustiques. Ce PPBE « 3^{ème} échéance » est l'occasion de mettre en relation l'action de la MEL sur ces deux politiques.

Préambule : Le bruit dans l'environnement, un enjeu de santé publique

Bruit & santé

De nombreuses études ont mis en avant les effets néfastes du bruit sur la santé. Ces effets sont multiples et varient selon les niveaux, durées et types d'exposition.

Au-delà des **risques physiologiques** (acouphènes, perte d'audition) engendrés par une exposition à des niveaux sonores importants (activités professionnelles ou récréatives par exemple), le bruit peut entraîner de **nombreux troubles résultant d'une exposition quotidienne à un élément stressant** :

- Troubles fonctionnels : désordres cardio-vasculaires, digestifs, endocriniens, hypertension, diabète, AVC...
- Troubles du sommeil, aggravation des états anxiodépressifs, troubles du comportement, ...
- Difficultés de concentration, de mémorisation et d'apprentissage.

Les bruits environnementaux s'intègrent à cette seconde catégorie. Les niveaux sonores engendrés n'entraînent généralement pas de risque direct pour les citoyens exposés, mais, sur la durée, ils engendrent un stress subtil dont le coût sanitaire et social est important pour l'individu comme pour la société.

Quelques chiffres relatifs à la pollution sonore

- **54 %** des Français.es considèrent le bruit des transports comme principale source de nuisance à leur domicile (*TNS – SOFRES, 2010*).
- **66 %** des ouvriers estiment leur environnement professionnel trop bruyant (*Baromètre Santé Eur. 2007*).
- **Plus d'un quart** des cadres se plaignent du bruit sur le lieu de travail (*Baromètre Santé Eur. 2007*)
- **1 Français.e sur 3** déclare souffrir de troubles du sommeil (*TNS, 2006*). Le bruit est incriminé dans 40% des cas (*WHO/LARES, 2004*), soit environ 8 millions de personnes en France.
- L'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime que le bruit et ses effets sont responsables de la perte annuelle de plus **d'un million d'années** de vie en bonne santé en Europe (*OMS, 2011*), dont plus de 900 000 en raison de l'exposition durant le sommeil, 587 000 pour cause de gêne et 61 000 pour cause de crises cardiaques en raison de l'exposition au bruit.

Quelques repères

- **30 dB(A)** : niveau sonore conseillé à l'intérieur des chambres par l'OMS
- **55 B(A)** : niveau sonore au-delà duquel la majorité de la population est gênée durant son sommeil et engendrant un risque de maladie cardio-vasculaire avéré
- **70 dB(A) de jour, 65 dB(A) de nuit** : seuils de définition des Points Noirs Bruit (habitations en zone de surexposition sonore sur la base du niveau sonore en façade)
- **85 dB(A)** : niveau d'exposition sonore à partir duquel l'oreille peut subir des dommages irréversibles (limite d'exposition moyenne sur une journée de 8h). Le port des protections auditives est obligatoire au-delà
- **100 dB** : niveau maximum garanti par les écouteurs vendus avec les lecteurs de musique
- **102 dB(A)** (anciennement 105 dB(A)) : niveau maximum autorisé dans les discothèques et salles de concert
- **16 h** : le temps de repos nécessaire à nos oreilles pour récupérer de 2 h d'exposition à 105 dB(A)

Quelques chiffres sur les troubles de l'audition en France

- **5 M de Français.es** souffrent de troubles de l'audition, dont 2 M de moins de 55 ans (AFSSET, 2004)
- **2,5 M de Français.es** souffrent d'acouphènes et près de 4 M en ont déjà ressentis (JNA, 2008)
- Seulement 20 à 30% des malentendant.es sont appareillés (JNA, 2008)
- **24,5 milliards d'euros/an** : coût du non-traitement de la déficience auditive en France (Shield, 2006).
- **1963** : année de reconnaissance de la surdit e comme maladie professionnelle
- **1 200** cas reconnus par an, pour un coût moyen de 100 000€, soit l'une des maladies professionnelles les plus coûteuses pour la collectivité
- **20%** : part des salariés exposés à des niveaux sonores supérieurs à 85 dB(A) en 2010 (contre 13% en 1994)

Glossaire

Bâtiments sensibles : Établissements scolaires et de santé

CBS : Cartes de bruit stratégiques présentant l'impact des infrastructures de transport routier, ferroviaire, aériennes et des sites industriels classés

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

dB (décibel) : unité de mesure du bruit

dB(A) (décibel pondéré A) : unité de mesure de bruit pondéré pour correspondre à la sensibilité de l'oreille humaine

DDTM : Direction départementale des territoires et de la mer

DGAC : Direction générale de l'aviation civile

DIRE : Direction interdépartementale des routes

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

Grande infrastructure : Infrastructure routière dont le trafic moyen annuel est supérieur à 3M de véhicules/an

ICPE-A : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement soumise à Autorisation préfectorale

L_{Aeq} : Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré. Correspond au niveau sonore moyen sur une période exprimé en dB(A)

L_{DEN} : Niveau journalier pondéré intégrant les périodes de jour (d-day) de soirée (e-evening) et de nuit (n-night)

L_N : Niveau acoustique moyen durant la période de nuit

MEL : Métropole européenne de Lille

OMS : Organisation mondiale de la santé

PADD : Projet d'aménagement et de développement durable

PCAET : Plan climat air énergie territorial

PDU : Plan de déplacements urbains

PEB : Plan d'exposition au bruit des aéroports et aérodromes

PLU : Plan local d'urbanisme

PPBE : Plan de prévention du bruit dans l'environnement. Il est établi par les collectivités et les gestionnaires d'infrastructures de déplacements.

PNB : Point noir bruit. Bâtiment d'habitation situé en zone de dépassement de seuil et correspondant aux critères d'antériorité

SANEF : Société des autoroutes du nord et de l'est de la France

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

SNCF : Société nationale des chemins de fer, gestionnaire des infrastructures ferroviaires

ZC : Zone Calme

ZE : Zone à enjeux : zone de dépassement de seuil

ZMB : Zone de moindre bruit. Zone où le niveau de bruit est inférieur aux seuils de calme.

Contexte & démarche de la MEL

1. Contexte

1.1. Présentation

Ce document constitue le **Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de la Métropole européenne de Lille (MEL)** pour la période **3^e échéance**.

Il s'inscrit dans la démarche de mise à jour des outils de diagnostic (Cartes de Bruit Stratégiques, mise à jour effectuée en 2018 et approuvée par le Conseil Métropolitain du 28 juin 2019) et de prévention et d'actions (PPBE) telle que prévue par le **Décret n°2006-361 du 24 mars 2016**.

Il a été élaboré par la MEL en concertation avec les différents acteurs et partenaires du Territoire.

Il répond à une double obligation réglementaire de la MEL :

- **PPBE d'agglomération de plus de 100 000 habitants.** La MEL est une autorité compétente en matière de lutte contre les nuisances sonores depuis le 1^{er} janvier 2015.
- **PPBE en tant que gestionnaire d'infrastructures de déplacements,** en l'occurrence les routes et voies métropolitaines.

Il s'agit de la 3^e échéance du PPBE de la MEL.

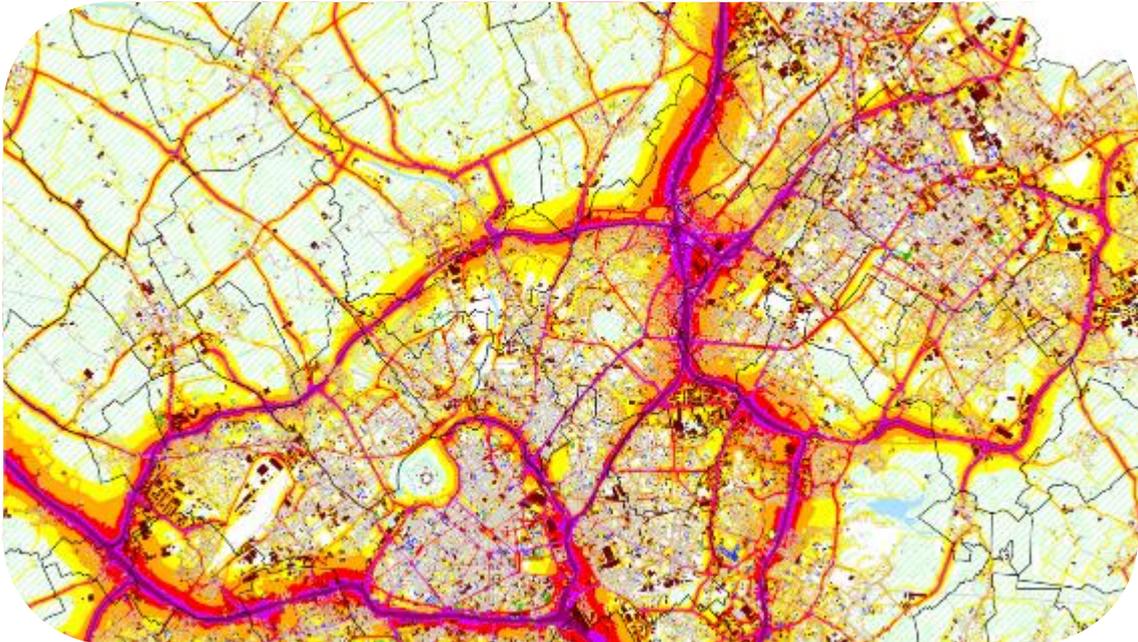
Elle s'inscrit dans la démarche d'actualisation des PPBE prévue tous les 5 ans, la précédente version,

valable pour les premières et secondes échéances, datant de 2015. A noter depuis l'approbation du précédent PPBE :

- **L'extension du PPBE à l'ensemble des communes du territoire métropolitain** alors que la précédente échéance concernait uniquement les communes visées par le décret initial et les communes volontaires ;
- **Le transfert à la MEL, et à l'échelle de son territoire, des responsabilités de gestion des anciennes routes départementales** (depuis le 1^{er} janvier 2017). Le patrimoine routier bruyant de la MEL est par conséquent augmenté ;
- **La fusion en mars 2020 de la MEL et de la Communauté de communes de la Haute Deûle** (composée des communes d'Allennes-les-Marais, d'Annœullin, de Bauvin, de Carnin et de Provin) portant ainsi le total des communes de la MEL à 95. Le présent PPBE s'appuie sur les cartographies du bruit stratégiques approuvées par le Conseil de la MEL en juin 2019, antérieurement à la fusion et sur le complément de cartographies réalisé sur les cinq nouvelles communes en 2020. Le plan d'actions en faveur de la réduction du bruit concerne l'ensemble des 95 communes.

Conformément à la réglementation, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la MEL a fait l'objet d'une consultation du Public du 16 novembre 2020 au 17 janvier 2021 au cours de laquelle 89 propositions et commentaires ont été récoltés. L'organisation et la synthèse de cette consultation sont présentées dans la 3^{ème} partie du présent PPBE.

Suite à cette consultation, la commune de Lambersart a également retourné le questionnaire qui lui avait été adressé afin de l'intégrer au PPBE métropolitain.



Extrait des cartographies de la MEL

CBS & PPBE, DES OUTILS UNIFORMISES A L'ECHELLE EUROPEENNE

Dès 2002, l'Union Européenne a défini via la **Directive 2002/49/CE** du 25 juin 2002 une démarche d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement afin d'éviter, de prévenir et de réduire les effets nocifs de l'exposition de la population aux bruits dans l'environnement.

Afin d'uniformiser les pratiques de l'ensemble des pays membres, des outils sont mis en place pour les communes inscrites dans des unités urbaines de plus de 100 000 habitants ainsi que les gestionnaires des grandes infrastructures de transport terrestre et aérien :

- Outils de diagnostic acoustique des territoires, les **Cartographies de Bruit Stratégiques (CBS)** permettent de quantifier l'exposition de la population aux nuisances sonores en provenance des infrastructures de transport et des principales industries (ICPE-A) ;
- Document stratégique, le **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)** est un outil d'analyse des enjeux acoustiques sur le territoire ; il recense les actions réalisées et définit le plan d'action ;
- Outil d'information de la population via un **portail internet dédié**.

1.2. Les Cartographies de Bruit Stratégiques (CBS)

Définition & objectifs

Première étape dans l'application de la Directive européenne, les **Cartes de Bruit Stratégiques**, ou CBS, permettent de réaliser un **état des lieux** du bruit dans l'environnement.

Obtenues par le calcul (modèles numériques), les cartes de bruit sont basées sur :

- les données de trafics (débit, vitesse, répartition Véhicules Légers / Poids Lourds, type de matériel roulant, ...),
- les données relatives au bruit déclarées par les ICPE-A,
- la topographie,
- la nature des revêtements de sol,
- la nature des voies,
- l'implantation du bâti résidentiel, du bâti non résidentiel, des établissements sensibles, ...

Elles permettent d'obtenir une **vision globale** de la situation sonore sur l'ensemble du territoire, avec pour objectifs principaux **d'informer et sensibiliser** la population sur les niveaux d'exposition, d'inciter à la mise en place de **politiques de prévention ou de réduction du bruit** et de **préserver des zones de calme**.

Il s'agit de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit à des endroits précis. Certains secteurs peuvent nécessiter une étude complémentaire afin de mettre en avant d'éventuelles spécificités.

Contenu

Elles sont établies pour deux indicateurs normalisés :

- L_{den} : Niveau journalier pondéré ;
- L_n : Niveau nocturne.

⇒ Voir § 3.1 relatif aux grandeurs acoustiques

Elles sont de 3 types :

- Type A : Cartographie sonore ;
- Type B : Secteurs affectés par le bruit ;

- Type C : Dépassement des valeurs limites.

Sources sonores

Les sources de bruit prises en compte sont :

- Les infrastructures routières et ferroviaires ;
- Les infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires ;
- Les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A) dont l'activité est industrielle.

Les sources de bruit liées aux activités humaines à caractère localisé, fluctuant ou aléatoire, ne sont pas visées par la Directive. L'intégration d'autres sources de bruit est laissée à l'entière discrétion des autorités compétentes.

Estimation de la population exposée

Associées aux données démographiques, les Cartes de Bruits Stratégiques permettent d'estimer la **population** et les **établissements sensibles exposés aux bruits environnementaux** supérieurs aux seuils réglementaires définis par l'arrêté du 4 avril 2006 :

Valeurs limites d'exposition		
Indicateur	L_{den}	L_n
Routier & LGV	68 dB(A)	62 dB(A)
Lignes ferroviaires conventionnelles	73 dB(A)	65 dB(A)
Aérodrome	55 dB(A)	-
ICPE-A	71 dB(A)	60 dB(A)

1.3. Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Objectifs

Seconde étape de la démarche mise en place par la Directive européenne, le **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement**, ou PPBE, est un **document stratégique** sur un territoire (ou une infrastructure) pour la gestion du bruit dans l'environnement. C'est un dispositif de **propositions** et d'**orientations d'actions** de la politique d'évaluation et de gestion du bruit visant à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit jugés excessifs et à préserver d'éventuelles zones de calme.

Il s'articule autour des plans des politiques publiques existants (déplacement, urbanisme, habitat, énergie, ...) et vient éclairer leurs diagnostics environnementaux. Un PPBE est donc lié à une politique transversale et vient nourrir d'autres politiques pour les orienter vers une amélioration du cadre de vie. Cependant, cette politique peut être aussi « autoportée » et proposer des actions propres, sans lien avec les autres politiques existantes.

Il s'articule autour des actions suivantes :

- Connaître l'environnement sonore du territoire : **Diagnostic du territoire**, en particulier des **Zones à enjeux** ;
- **Prévenir** les effets du bruit ;
- **Recenser les actions** mises en œuvre sur les 10 dernières années et établir le **Plan d'action** à mener au cours des 5 prochaines années ;
- Définir et **protéger** les **Zones Calmes** ;
- **Informer** et **sensibiliser** à la fois le public et les décisionnaires.

Les Zones à Enjeux

« Zones d'habitation ou recevant des locaux sensibles soumises à des niveaux d'exposition sonores dépassant les seuils réglementaires, ou soumises à des expositions multiples (en provenance de différents types de sources sonores) »

Les Zones Calmes

« Espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues »

Les critères de détermination sont définis lors de comités de travail et sont fondés sur une approche à la fois quantitative (niveau sonore) et qualitative (fréquentation et usage de l'espace, ressenti, atouts environnementaux et naturels, ...). A l'échelle de la MEL, une Zone Calme devra revêtir une dimension ou un intérêt métropolitain.

Le plan d'action

Le plan d'action recense les actions menées au cours des 10 dernières années et les actions à mener au cours de 5 prochaines années.

Il s'agit en particulier de définir les actions de correction, de prévention, d'information et de sensibilisation tout en précisant, dans la mesure du possible les financements, échéances et gains envisagés.

Le plan d'action doit également permettre de limiter l'apparition de nouvelles nuisances sonores.

2. Contexte réglementaire

2.1. La Directive européenne et son application dans le droit français

- **Directive européenne 2002/49/CE** du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;
- **Ordonnance 2004-1199** du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la Directive Européenne 2002/49/CE ;
- **Code de l'Environnement, articles L572-1 à 11** modifié par la ratification de la **loi n°2005-1319** du 26 octobre 2005 : transcription de la directive dans le droit français définissant l'objet et les conditions de mise en application ;
- **Décret 2006-361** du 24 mars 2006 et modifiant le Code de l'Urbanisme : transcription dans le droit français : définition du contenu et des communes concernées ;
- **Arrêté du 4 avril 2006** définissant le contenu des CBS et les valeurs limites d'exposition de la population au bruit dans l'environnement ;
- **Circulaire du 7 juin 2007** définissant les responsabilités, l'organisation et les modalités de diffusion ;
- **Arrêté du 14 avril 2017** établissant la liste d'agglomération de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L572-2 du code de l'Environnement

2.2. Qui est concerné ?

Sont concernés les agglomérations et les gestionnaires d'infrastructures de transport (routières, ferroviaires, aériennes) selon une application progressive :

Échéances et mises à jour

Etape	Mises en œuvre	Agglomérations concernées	Infrastructures concernées	Mise à jour
1 ^{ère} échéance réglementaire	CBS : 2007 PPBE : 2008	≥ 250 000 Hbts	Routières : ≥ 6 M véhicules /an Ferroviaires : ≥ 60 000 trains/an Aériennes : ≥ 50 000 mvt/an	2 ^{nde} échéance
2 ^{nde} échéance réglementaire	CBS : 2012 PPBE : 2013	≥ 100 000 Hbts	Routières : ≥ 3 M véhicules /an Ferroviaires : ≥ 30 000 trains/an Aériennes : ≥ 30 000 mvt/an	Tous les 5 ans
3^{ème} échéance réglementaire	CBS : 2017 PPBE : 2018			
4 ^{ème} échéance réglementaire	CBS : 2022 PPBE : 2023			

L'objet du présent PPBE est la mise à jour du PPBE 3^{ème} échéance de la MEL, en tant qu'agglomération et gestionnaire d'infrastructures de transport.
Le PPBE MEL de la 1^{ère} et 2^{ème} échéance date de 2015.

2.3.L'intégration du PPBE dans le paysage réglementaire français

Les textes encadrant les PPBE s'ajoutent à un ensemble de textes réglementaires relatifs à la gestion des nuisances sonores et à la qualité acoustique des bâtiments définis aux échelons nationaux et départementaux. Les principaux textes existants (liste non exhaustive) sont les suivants :

Réglementations relatives aux infrastructures de transport routières et ferroviaires

- **Décret n°95-22 du 9 janvier 1995** relatif à la *limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestres* ;
- **Arrêté du 8 novembre 1999** relatif au *bruit des infrastructures de transport* ;
- **Circulaire du 12 juin 2001** relative aux *observatoires du bruit de transports terrestres et à la résorption des Points Noirs Bruit (PNB)*, réseaux routiers et ferroviaires nationaux ;
- **Circulaire du 28 février 2002** relative à la *prévention et la réduction du bruit ferroviaire* ;
- **Arrêté du 3 mai 2002** et **Circulaire du 23 mai 2002** relatifs aux *subventions accordées par l'Etat pour la résorption des PNB* ;
- **Circulaire du 25 mai 2004** relative au *plan d'action national contre le bruit*

Plans relatifs aux infrastructures de transport aériens

- **PEB** (Plan d'exposition au bruit) des aéroports et aérodromes

Réglementation relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

- **Arrêté ministériel du 23 janvier 1997** relatif à la *limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement* ;
- **Arrêtés préfectoraux d'autorisation d'exploitation** spécifiques à chaque ICPE-A

Réglementation relative à la construction dans des secteurs affectés par le bruit des infrastructures

- **Arrêté du 23 juillet 2013** modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux *modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit* ;
- **Arrêtés préfectoraux** de classement des infrastructures de transport terrestre

Réglementation relative à la qualité acoustique des bâtiments

- **Arrêté du 30 juin 1999** relatif aux *caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation* ;
- **Arrêté du 25 avril 2003** relatif à la *limitation du bruit dans les établissements d'enseignement* ;
- **Arrêté du 25 avril 2003** relatif à la *limitation du bruit dans les établissements de santé* ;
- **Arrêté du 25 avril 2003** relatif à la *limitation du bruit dans les hôtels* ;
- **Arrêté du 13 avril 2017** relatif aux *caractéristiques acoustiques des bâtiments existants lors de travaux de rénovation importants*

Réglementation relative aux nuisances sonores environnementales

- **Décret du 31 août 2006** relatif à la *lutte contre les bruits de voisinage* ;
- **Décret n°2017-1244 du 7 août 2017** relatif à la *prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés* (mise en application 01/10/2018)

3. Clés de lecture et de compréhension

3.1. Les grandeurs acoustiques

L_{DEN} ET L_N , LES INDICATEURS RETENUS PAR LA DIRECTIVE EUROPEENNE



L_{DEN} [dB(A)]

Indicateur de bruit regroupant l'ensemble des périodes d'une journée (D : Day / Jour – E : Evening / Soirée – N : Night / Nuit).

Afin de prendre en compte une gêne plus importante engendrée par un même bruit en périodes de soirée et de nuit, une pondération (ou « pénalité ») est appliquée de la façon suivante :

- Jour (6h – 18h) : Aucune pondération
- Soirée (18h-22h) : + 5 dB(A)
- Nuit (22h-6h) : + 10 dB(A)

Le L_{DEN} se calcule selon la formule suivante :

$$L_{den} = 10 \log \left[\frac{12}{24} \cdot 10^{L_d/10} + \frac{4}{24} \cdot 10^{(L_e+5)/10} + \frac{8}{24} \cdot 10^{(L_n+10)/10} \right]$$



L_N [dB(A)]

Indicateur de bruit pour la période de nuit (22h-6h), sans pondération.



BRUIT & SON

D'une façon générale le bruit est un son à connotation négative (désagréable à l'écoute, perturbant la communication, la concentration, le sommeil...)

Mais qu'il soit bruit ou non, un son se caractérise par différents éléments, les principaux étant :

- Sa fréquence ou tonalité (grave, médium, aigu) ;

L'oreille humaine perçoit les sons entre 20 (grave) et 20 000 Hz (aigu).

- Son intensité (notée L pour Level en anglais). *L'intensité, ou le niveau sonore, est exprimée en dB(A).*



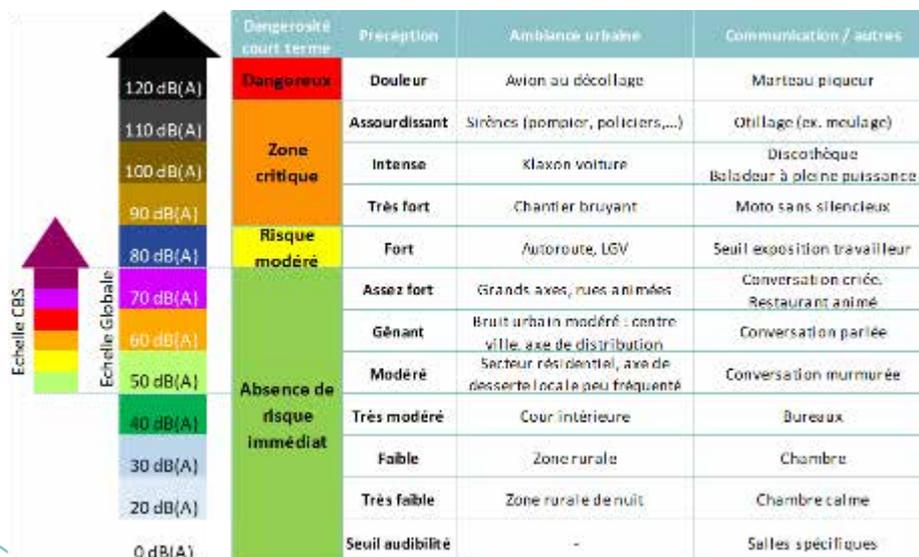
ADDITIONNER LES BRUITS

Les bruits, exprimés en décibels, ne s'additionnent pas de façon arithmétique mais de façon logarithmique.

Il est possible de déterminer le niveau sonore après addition en fonction de la différence entre les niveaux sonores à additionner :

Différence entre les niveaux sonores à additionner	$\Delta = 0$ dB(A)	$\Delta = 3$ dB(A)	$\Delta = 6$ dB(A)	$\Delta \geq 9$ dB(A)
Augmentation du niveau sonore engendrée	+ 3 dB(A)	+ 2 dB(A)	+ 1 dB(A)	-
Exemples	80 + 80 = 83 dB(A)	80 + 83 = 85 dB(A)	80 + 86 = 87 dB(A)	80 + 89 = 89 dB(A)

ECHELLE DU BRUIT ET PERCEPTION



3.2. Les sources sonores retenues et leur prise en compte

Les sources de bruit prises en compte sont définies par la Directive européenne :



Infrastructures de transport routier

Incluant l'ensemble des réseaux (autoroutier, national, métropolitain). Leur impact est déterminé sur la base des données suivantes :

- Trafic basé sur la moyenne annuelle du trafic journalier
- Vitesses basées sur les limites réglementaires
- Type de voirie

⇒ **Les « incivilités » ne relèvent par conséquent pas directement du PPBE.**

Ex. non-respect des vitesses réglementaires, utilisation de véhicules non homologués (quads, mini-motos, véhicules modifiés, ...)



Infrastructures de transport ferroviaire

Incluant l'ensemble des réseaux (lignes à grande vitesse et voies conventionnelles). Leur impact est déterminé sur la base des données suivantes :

- Moyenne annuelle du trafic journalier par type de matériel roulant
- Vitesse réglementaire par tronçon (dans la limite des capacités du matériel roulant)
- Type de rails

⇒ **Il s'agit de niveaux sonores moyens journaliers et non des niveaux sonores au passage des trains.**



Sites industriels

Les niveaux sonores retenus sont basés sur les objectifs réglementaires en limite de propriété définis par ICPE au sein de leur arrêté d'autorisation d'exploitation.

⇒ **Tout comme le PPBE n'a pas à vocation de mettre en avant les secteurs routiers où les vitesses réglementaires ne sont pas respectées, il n'a pas pour vocation de mettre en avant les sites industriels non conformes à la réglementation. Cette problématique relève des responsabilités de chaque site et de la DREAL qui en coordonne le contrôle.**

⇒ *Voir § 3.7 relatif aux obligations réglementaires des ICPE-A*



Infrastructures de transport aérien

Les cartographies sonores sont transmises par la DGAC et réalisées sur la base des moyennes annuelles de trafic aérien.

⇒ **Il s'agit de niveaux sonores moyens journaliers et non des niveaux sonores lors du passage des aéronefs.**

3.3. Le calcul des populations exposées

Les Cartes de bruit stratégiques permettent de déterminer les populations et établissements sensibles (santé et scolaires) **soumis à des niveaux sonores extérieurs importants**.



Détermination de la population exposée

Les bâtiments à usage d'habitation sont identifiés sur la base des informations disponibles. **Il est important de noter que cette information étant jugée sensible, il est par conséquent difficile d'identifier avec précision les bâtiments à usage d'habitation.**

Les données de population sont disponibles sous forme d'IRIS (population donnée à l'échelle d'un quartier). L'affectation de la population aux bâtiments d'habitation est alors effectuée proportionnellement à leur volume.

L'estimation de la population exposée est basée sur la comptabilisation du nombre de personnes situées dans les bâtiments dont au moins une des façades est exposée à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites.

L'ensemble de la population du bâtiment est alors comptabilisé, quelles que soient l'orientation des logements et les caractéristiques du bâtiment.

⇒ Les valeurs d'exposition sont une estimation globale à maxima de la population exposée afin de mettre en avant des zones et bâtiments **susceptibles** d'engendrer des cas de surexposition au bruit.



Détermination des établissements sensibles exposés

Les établissements sensibles (établissements scolaires ou de santé) sont généralement composés de plusieurs bâtiments. L'exposition d'un établissement est alors le niveau sonore de la façade la plus exposée du bâtiment le plus exposé de l'établissement.

⇒ Ainsi, l'ensemble d'un établissement peut être présenté en cas de surexposition alors qu'une seule des façades d'un de ses bâtiments est exposée à des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires.

3.4. Les Zones à enjeux

Basées sur les résultats de la cartographie, les Zones à enjeux sont des zones regroupant des établissements sensibles et habitations en dépassement de seuil. **Celles-ci permettent de cibler l'action publique et celle des gestionnaires sur des zones présentant des surexpositions sonores.**

⇒ Voir définition au § 1.3

⇒ Voir Section relative aux Zones à enjeux de la MEL

3.5. Les Points noirs bruit

Une **Zone de bruit critique (ZBC)** est définie par la circulaire du 25 mai 2004 comme étant une zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne **dépassent, ou risquent de dépasser à terme, l'une des valeurs suivantes** :

Valeur limite en façade de bâtiment (PNB)			
Indicateur	Routier & LGV	Lignes ferroviaires conventionnelles	Cumul routier / ferroviaire
L _{Aeq} (6h-22h)	70 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
L _{Aeq} (22h-6h)	65 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
L _{DEN}	68 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
L _N	62 dB(A)	65 dB(A)	65 dB(A)

Un **Point noir bruit (PNB)** des réseaux routiers et ferroviaires nationaux est un bâtiment (habitation ou établissement sensible), qui est localisé dans une **Zone de bruit critique** et qui répond aux critères suivants :

- **Occupation réelle des habitations**
- **Performances acoustiques des façades.** Ainsi toute habitation dont le Permis de Construire a été instruit depuis 1978 se doit de respecter des objectifs réglementaires d'isolement de façade permettant de protéger efficacement les habitants.
- **Orientation des pièces de vie principales** (chambres, salons et cuisine)
- **Notion d'antériorité du bâtiment**

LIEN ENTRE PNB ET POPULATION EXPOSEE

Les résultats des Cartes de Bruit Stratégiques, outil de diagnostic à l'échelle macroscopique, mettent en avant des zones où la population est en dépassement de seuil. Ces dépassements de seuils sont définis à **l'extérieur des habitations** et, par conséquent, ne prennent pas en compte les caractéristiques des bâtiments concernés (année d'instruction du Permis de Construire, orientation des locaux sensibles, antériorité des infrastructures).

La MEL s'est appuyée sur la définition des Zones de bruit critique pour déterminer ses Zones à enjeux.

Par conséquent, une **analyse complémentaire de ces Zones à enjeux** est nécessaire afin de **déterminer les bâtiments relevant du classement Point noir bruit**, engendrant une surexposition de la population en **intérieur**.

De fait, de nombreux bâtiments et les populations qu'ils accueillent étant recensés en dépassement de seuil ne relèvent pas d'un classement en PNB.

UN PEU D'HISTOIRE

L'arrêté du 6 octobre 1978 relatif à *l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur* est le premier texte réglementaire français définissant des objectifs d'isollements de façade pour toutes les nouvelles constructions afin de garantir la protection de la population. **Par conséquent, seuls les bâtiments antérieurs à 1978 sont susceptibles d'être classés en PNB** (hors modification ou création d'infrastructure).

LA RESORPTION DES PNB

La résorption des Points noirs bruit est un des principaux objectifs du PPBE.

Leur traitement est à la discrétion des gestionnaires d'infrastructure qui sont invités à mener les études des zones de dépassement de seuil les concernant, à confirmer ou infirmer les PNB et le cas échéant de mettre en œuvre les traitements individuels ou collectifs afin de les traiter.

3.6. Critères de hiérarchisation

Le classement des Zones à enjeux et des infrastructures est basé sur un indice de hiérarchisation ou Indice d'exposition défini lors du précédent PPBE. Cet indice est déterminé pour chaque bâtiment, chaque Zone à enjeux et chaque Grande infrastructure :

INDICE D'EXPOSITION

Pour un bâtiment d'habitation :

$$\text{Ind (bât)} = \text{Pop} \times \Sigma (\text{Coeff_Expo})$$

Avec :

Ind : indice d'exposition
Pop : population de l'habitation
Coeff_Expo : voir ci-contre

Pour un établissement sensible :

Le calcul est effectué sur le même principe avec une population assimilée de 100 personnes

Pour une Zone à enjeux ou un Infrastructure :

L'indice d'exposition d'une ZE ou d'une infrastructure correspond à la somme des indices des habitations et établissements sensibles qui la composent :

$$\text{Ind (ZE)} = \Sigma (\text{Ind (bât)})$$

Densité d'exposition d'une Infrastructure :

En complément de l'indice global d'une infrastructure, la densité d'exposition correspond à la valeur de l'indice par km d'infrastructure :

$$\text{Ind}_{\text{KM}} (\text{Infra}) = \Sigma (\text{Ind (bât)}) / \text{longueur (infra)}$$

DETERMINATION DES COEFFICIENTS D'EXPOSITION

Les coefficients d'exposition sont définis pour les expositions aux bruits routiers et ferroviaires (sources principales des dépassements constatés sur la Métropole). Ils sont utilisés afin de pondérer la population exposée d'un bâtiment par la valeur de dépassement.

Les valeurs sont données par le tableau ci-dessous :

Dépassement par rapport au seuil	L _{DEN} Route	L _N Route	L _{DEN} Fer	L _N Fer
dép. ≤ 0 dB(A)	0	0	0	0
0 < dép. ≤ 5 dB(A)	1	1	1	1
5 < dép. ≤ 10 dB(A)	2	2	2	2
dép. > 10 dB(A)	3	3	3	3

Le coefficient global est la somme des 4 coefficients obtenus pour chaque indicateur.

Exemple :

Une habitation de 10 personnes présentant un dépassement de seuil de 8 dB(A) sur le L_{DEN} routier et de 3 dB(A) sur le L_N routier aura un indice de $10 \times (2 + 1) = 30$.

LES DIFFERENTS NIVEAUX D'ENJEUX

Enjeux	PRIORITAIRE	FORT	MODERE
Zone à enjeux	$\text{Ind (ZE)} \geq 2000$	$\text{Ind (ZE)} \geq 1000$	$\text{Ind (ZE)} < 1000$
Grande Infra MEL	$\text{Ind (Infra)} \geq 2000$	$\text{Ind (Infra)} \geq 1000$	$\text{Ind (Infra)} < 1000$
Caractéristiques	Dépassements importants et nombreux	Dépassements modérés ou limités en nombre	Dépassements faibles ou rares

3.7. Constructions neuves en zones affectées par le bruit

Secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transport



Habitations collectives et individuelles

L'arrêté du **30 mai 1996**, modifié par les arrêtés du **23 juillet 2013** et du **11 janvier 2016** relatifs à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, définit les exigences réglementaires applicables **pour toute construction neuve** dans les secteurs affectés par le bruit.

Sur la base du classement préfectoral des infrastructures de transport terrestre et des PEB (Plan d'exposition au bruit) des aéroports et aérodromes, cet arrêté définit les performances acoustiques minimales des façades de bâtiments en fonction des usages des locaux, de leur orientation et de leur exposition vis-à-vis des infrastructures.

Ces réglementations permettent de garantir le confort d'usage à l'intérieur des bâtiments neufs, y compris pour les habitations et établissements situés en Zones à Enjeux.



Établissements sensibles

Les **arrêtés du 25 avril 2003** relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, de santé et dans les hôtels renvoient à l'arrêté du **30 mai 1996**.

Ils définissent des objectifs applicables selon la typologie de locaux de ces établissements.

OU TROUVER LES INFORMATIONS RELATIVES AU CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES ?

Le **classement des infrastructures de transport terrestres** présentes sur le territoire de la MEL est disponible sur le site de la DDTM :

<http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit/Classement-sonore>

Les **Plans d'exposition au bruit** des aéroports de la métropole sont accessibles à l'adresse suivante :

<http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit/Le-bruit-aerien>

RENOVATION DES LOGEMENTS ET REGLEMENTATION ACOUSTIQUE

En complément, l'arrêté du **13 avril 2017** relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments existants lors de travaux de rénovation importants définit des objectifs réglementaires applicables pour les bâtiments situés dans les secteurs exposés au bruit des infrastructures de transport.



Tableaux récapitulatifs des objectifs réglementaires (extraits du guide du CNB n°6)

Tableau des valeurs d'isolement minimal $D_{nT,25}$ en dB

Distance horizontale (m)	Distance horizontale (m)															
	0	10	15	20	25	30	40	50	65	80	100	125	160	200	250	300
Catégorie de l'infrastructure	1	45	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32
	2	42	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	
	3	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30					
	4	35	33	32	31	30										
	5	30														

Tableau récapitulatif des isolements acoustiques minimaux à respecter dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit des aéroports :

	Habitation	Enseignement, santé, hôtels	
Zone A		45 dB	
Zone B	$D_{nT,25}$	Bruit moyen	
Zone C			48 dB
Zone C	Bruit de trafic	35 dB	
Zone D		32 dB	
		Isolément minimal $D_{nT,25}$	100 dB!

Secteurs affectés par le bruit industriel

L'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement fixe les dispositions relatives aux installations soumises à autorisation (ICPE-A).

Cette réglementation limite l'impact environnemental des installations classées selon les critères suivants :



En Zones à émergence réglementée

Les émissions sonores des sites classés ne doivent pas engendrer une **émergence** supérieure aux valeurs admissibles fixées dans le tableau ci-dessous.

Une émergence correspond à l'augmentation du niveau sonore engendré par le site industriel.

Niveau de bruit ambiant	Emergences admissibles en ZER	
	DIURNE (7h à 22h)	NOCTURNE (22h à 7h)
Entre 35 et 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)
Supérieur à 45 dB(A)	5 dB(A)	3 dB(A)



En Limite de propriété

Les valeurs limites à ne pas dépasser en limite de propriétés sont définies par **arrêté préfectoral d'autorisation d'exploitation**, de manière à assurer le respect des valeurs d'émergences.

Les valeurs fixées par l'arrêté ne peuvent toutefois pas excéder les valeurs ci-dessous.

Niveaux de bruit admissibles en Limite de Propriété	
DIURNE (7h à 22h)	NOCTURNE (22h à 7h)
70 dB(A)	60 dB(A)

LES ZER

Les Zones à émergences réglementées (ZER) sont définies par la réglementation. Il s'agit :

- De l'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers, existants à la date de l'arrêté d'autorisation de l'installation et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasse) ;
- Des zones constructibles définies par des documents d'urbanisme opposables aux tiers et publiés à la date de l'arrêté d'autorisation ;
- De l'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers qui ont été implantés après la date de l'arrêté d'autorisation dans les zones constructibles définies ci-dessus et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasse), à l'exclusion de celles des immeubles implantés dans les zones destinées à recevoir des activités artisanales ou industrielles.

La réglementation n'impose aucun objectif d'isolement de façade pour les habitations et établissements sensibles situés à proximité des sites industriels.

Il est par conséquent **de la responsabilité des sites industriels** de mettre en œuvre l'ensemble des dispositions nécessaires à la conformité réglementaire de leur site, en limite de propriété comme en zone à émergence réglementée (ZER).

CAS DES SITES EN NON-CONFORMITE

Tout comme les cartes de bruit routier qui sont basées sur les vitesses réglementaires, **les cartes de bruit stratégique industriel n'ont pas vocation à déterminer les sites réglementaires en situation de non-conformité** et pouvant avoir un impact chez des riverains.

Les cartographies sont basées sur les obligations réglementaires définies en limite de propriété par les arrêtés préfectoraux d'autorisation d'exploitation spécifiques à chaque site.

3.8. Précautions de lecture et limites du PPBE

Les Cartes de bruit stratégiques (CBS) et le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sont des outils décisionnels et de diagnostic stratégique à l'échelle macroscopique. Ils doivent donc être exploités à l'échelle d'un territoire ou d'une commune :

- Ils ne doivent ni ne peuvent être utilisés à une échelle plus fine (ZAC, quartier, bâtiment).
- Ils ne concernent que les sources sonores précitées : **infrastructures de transport routier, ferroviaire et aérien, ainsi que les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE-A)**. Ils n'ont pas pour vocation de traiter des problématiques « ponctuelles » (voisinage, mini-motos, comportements et incivilités, ...). Ces outils ne sont par conséquent pas adaptés à l'étude de problématiques locales.
- Ils sont basés sur des **moyennes annuelles** : trafics, conditions météorologiques, et ne sont par conséquent pas représentatifs de situations occasionnelles.
- Les cartographies sont représentatives de **situations maximales autorisées** : vitesses de circulation et impact environnemental des ICPE. Elles n'ont pas pour vocation à mettre en avant les cas de non-conformité réglementaire (dépassement des vitesses de circulation autorisée, utilisation de véhicules non-conformes, non-conformité des installations industrielles, ...)
- Les niveaux d'exposition des bâtiments ne sont pas nécessairement représentatifs des situations d'exposition effectives de l'ensemble de occupants. En effet, ne sont pas prises en compte les performances d'isolation des façades, l'orientation des locaux vis-à-vis des infrastructures (le niveau d'exposition correspond au niveau sonore à 2 mètres de sa façade la plus exposée, y compris dans le cas de façades aveugles), la variation du niveau sonore selon les étages (calculs réalisés à une hauteur de 4m). Le niveau d'exposition d'un établissement sensible est basé sur le niveau maximal atteint sur au moins une façade d'un des bâtiments qui le compose.
- Années de références :
 - Pour la réalisation des cartographies : cartographies réalisées en **2018**
 - Pour les actions du PPBE : études et analyses réalisées en **2019**

Il faut rappeler que le **PPBE n'est pas un document opposable** d'un point de vue juridique (notamment en termes d'urbanisme), contrairement au classement des infrastructures de transport défini par arrêtés préfectoraux.

Il revient aux décisionnaires et acteurs de se l'approprier et de s'engager moralement à mettre en œuvre les plans d'actions définis.

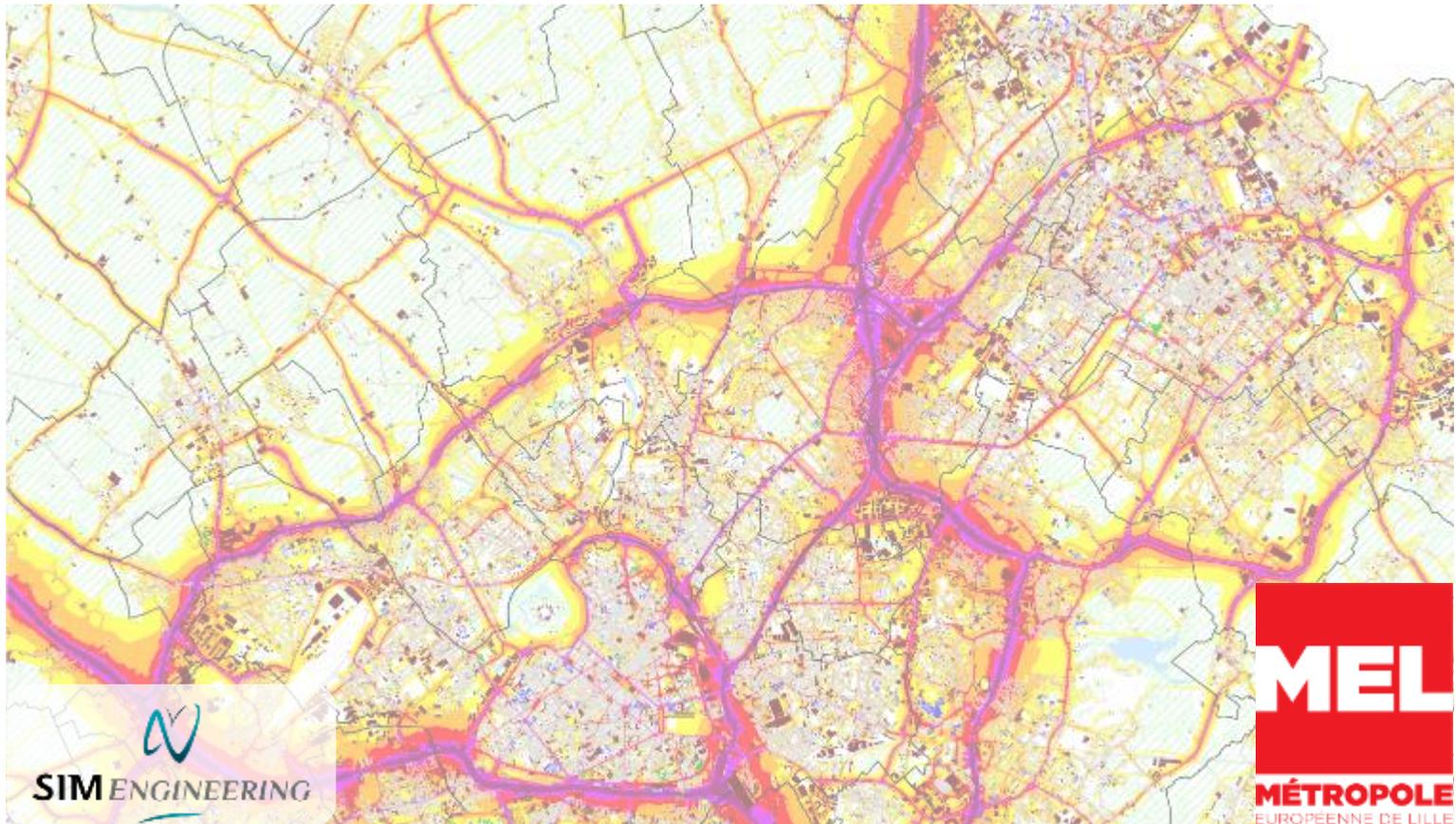


Cahier 1 - Diagnostic acoustique territorial



3^{ème} échéance

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT
DE LA **METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE (MEL)**



Sommaire du Cahier 1

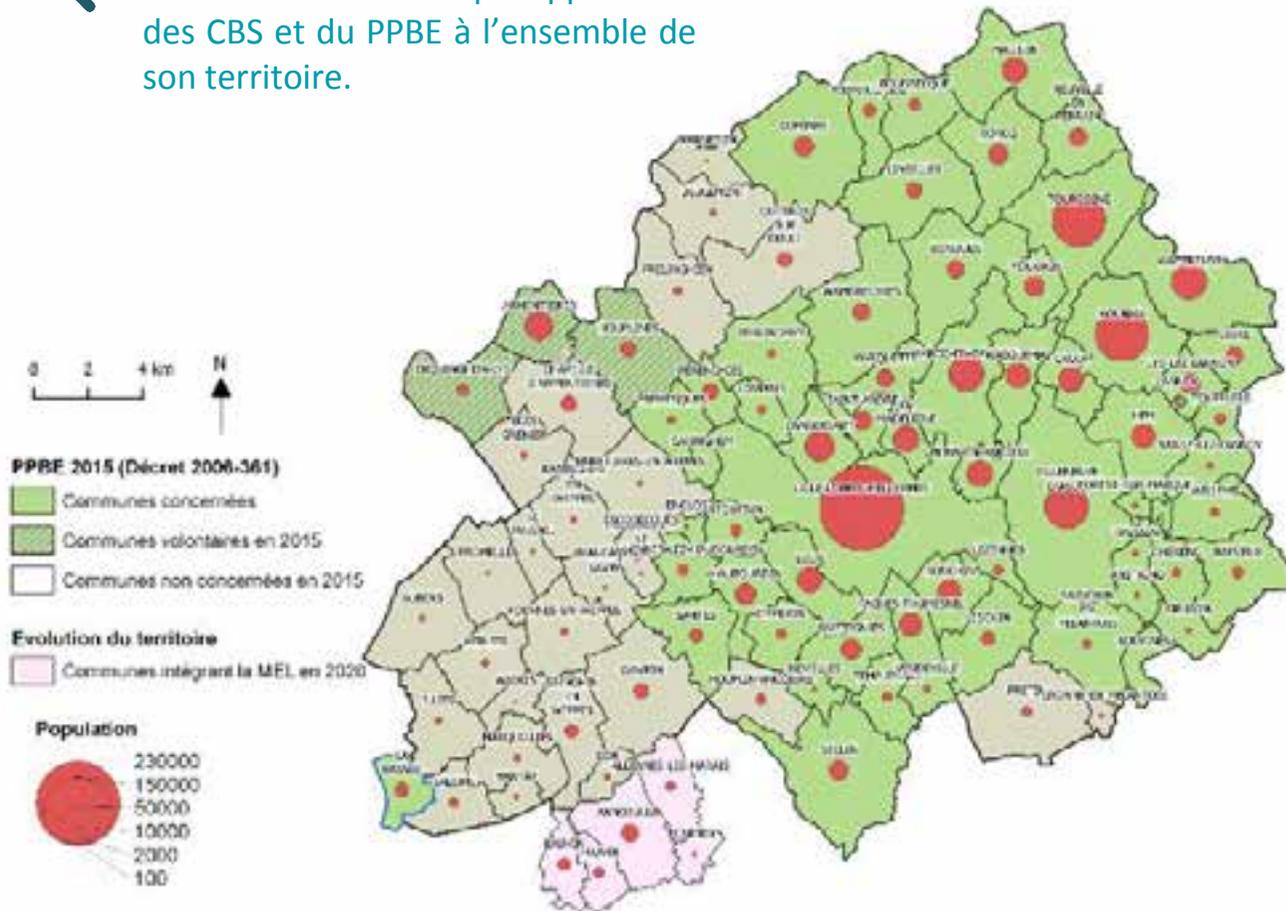
PRESENTATION DU TERRITOIRE	25
4. Communes concernées et territoire retenu.....	26
5. Les sources sonores présentes sur le territoire.....	27
6. Pilotage et identification des acteurs et partenaires	28
DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE TERRITORIAL.....	29
7. Analyse globale : les principaux résultats de la cartographie	30
7.1. <i>Les principaux résultats des Cartographies Sonores</i>	31
7.2. <i>Impact du Bruit Routier</i>	32
7.3. <i>Impact du Bruit Ferroviaire</i>	33
7.4. <i>Impact du Bruit Industriel</i>	34
7.5. <i>Impact du Bruit aérien</i>	34
7.6. <i>Zones de moindre bruit</i>	35
7.7. <i>Exposition du territoire au sens de l'OMS</i>	36
8. Analyse des dépassements de seuil	37
9. Analyse par commune.....	38
10. Les 20 infrastructures ayant le plus d'impact sur la population	39
LES GRANDES INFRASTRUCTURES DE LA MEL	40
11. Les Grandes infrastructures de la MEL.....	41
11.1. <i>Présentation</i>	41
11.2. <i>Les principaux résultats des Cartes de bruit stratégiques</i>	42
11.3. <i>Analyse des dépassements de seuil engendrés par les tronçons Grandes infrastructures de la MEL</i> 43	
11.4. <i>Hiérarchisation des Grandes infrastructures de la MEL</i>	44
11.5. <i>Les 20 Grandes infrastructures MEL les plus impactantes</i>	45
LES ZONES A ENJEUX	46
12. Les Zones à enjeux (ZE).....	47
13. Principe de mise à jour des Zones à enjeux.....	48
14. Les Zones à enjeux retenues	49
14.1. <i>Présentation</i>	49
14.2. <i>Analyse statistique des Zones à enjeux</i>	50
14.3. <i>Classification des Zones à Enjeux</i>	51
14.4. <i>Les 30 principales Zones à enjeux de la MEL</i>	52
15. Les Zones à enjeux liées à des grandes infrastructures de la MEL.....	53
15.1. <i>Présentation</i>	53
15.2. <i>Hiérarchisation des Zones à Enjeux de la MEL</i>	54
LES ZONES CALMES	55
16. Démarche et critère de sélection des Zones Calmes (ZC)	56
17. Analyse du territoire.....	58
18. Définition des besoins	59
19. Les Zones Calmes retenues	60
19.1. <i>Mise à jour des Zones Calmes</i>	60
19.2. <i>Analyse par typologie</i>	62
19.3. <i>Répartition des Zones Calmes sur le territoire</i>	63

Présentation du territoire

4. Communes concernées et territoire retenu



Conformément à l'arrêté de 2017, la MEL a étendu le champ d'application des CBS et du PPBE à l'ensemble de son territoire.



CE QU'IMPOSE LA REGLEMENTATION

Avant 2017, seules les communes des agglomérations de plus de 100 000 habitants et référencées au **décret 2006-361** étaient tenues de mettre en place un PPBE. Ainsi, lors du précédent PPBE, seules 60 communes de la MEL étaient tenues de réaliser leur PPBE.

L'**arrêté du 14 avril 2017** redéfinit les agglomérations de plus de 100 000 habitants et étend par conséquent l'application des CBS et PPBE à l'ensemble du territoire de la MEL.

LA MEL EN QUELQUES CHIFFRES

- 95 communes dont 5 communes ayant rejoint la métropole en 2017 et 5 communes en 2020
- 4 communes de plus de 60 000 habitants regroupant plus de 40% de la population (Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq)
- Des territoires hétérogènes entre espaces urbains et ruraux
- 648 km², soit la 4ème Métropole de France en superficie
- 1,14 M d'habitants (2016), soit la 6ème aire urbaine de France en population
- Environ 357 000 bâtiments d'habitation
- 884 établissements d'enseignement

PRISE EN COMPTE DES NOUVELLES COMMUNES

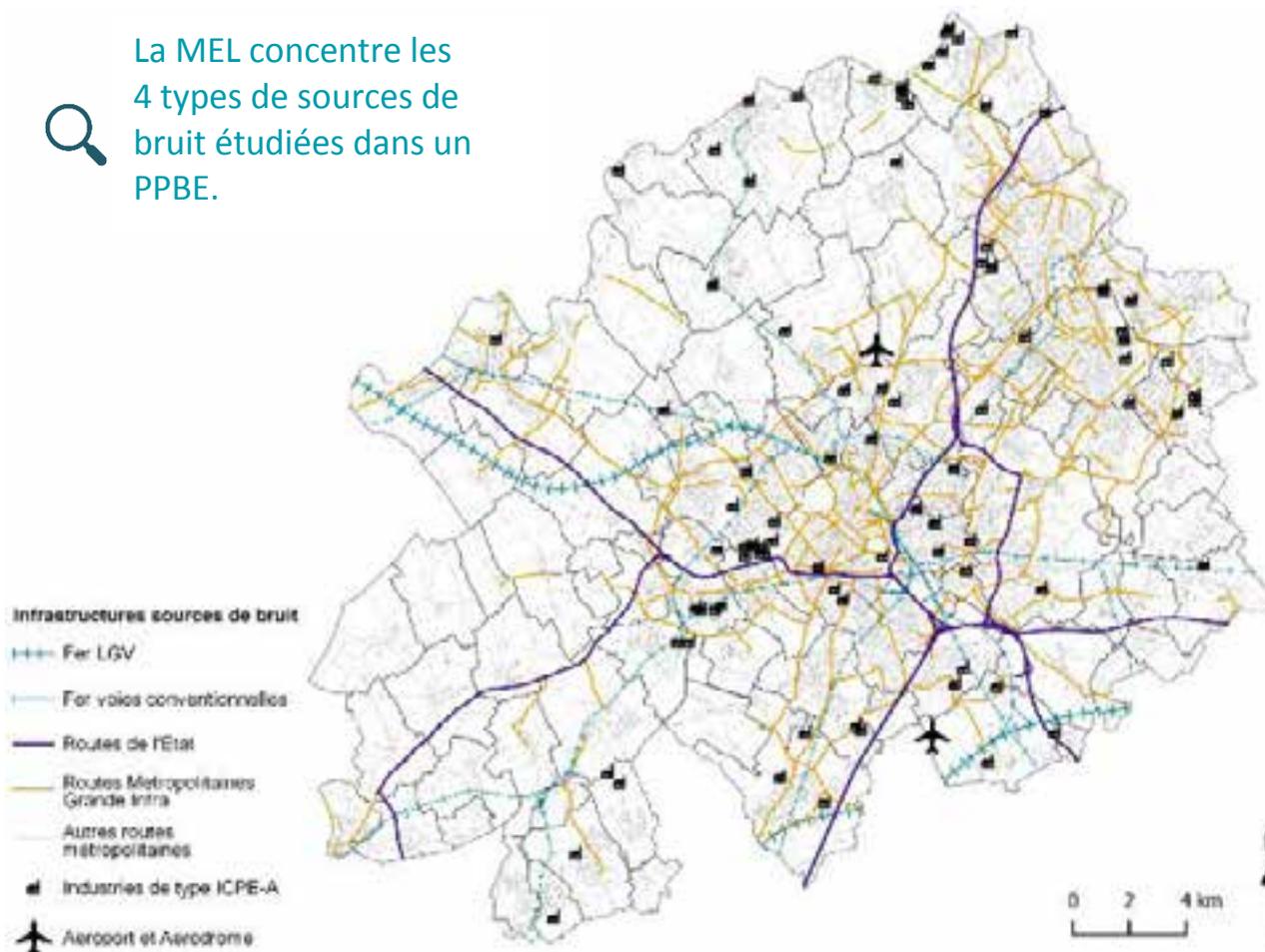
Les **5 communes** (24 654 habitants) de la Communauté de Communes de la Haute-Deûle (CCHD) ont rejoint la MEL en **mars 2020** : Allennes-les-Marais, Annoeullin, Bauvin, Carnin et Provin.

Les CBS ont été actualisées en 2020 en tenant compte des 5 nouvelles communes ayant intégré la MEL. Le diagnostic territorial du PPBE couvre donc l'ensemble de la MEL, comprenant ces cinq nouvelles communes.

5. Les sources sonores présentes sur le territoire



La MEL concentre les 4 types de sources de bruit étudiées dans un PPBE.



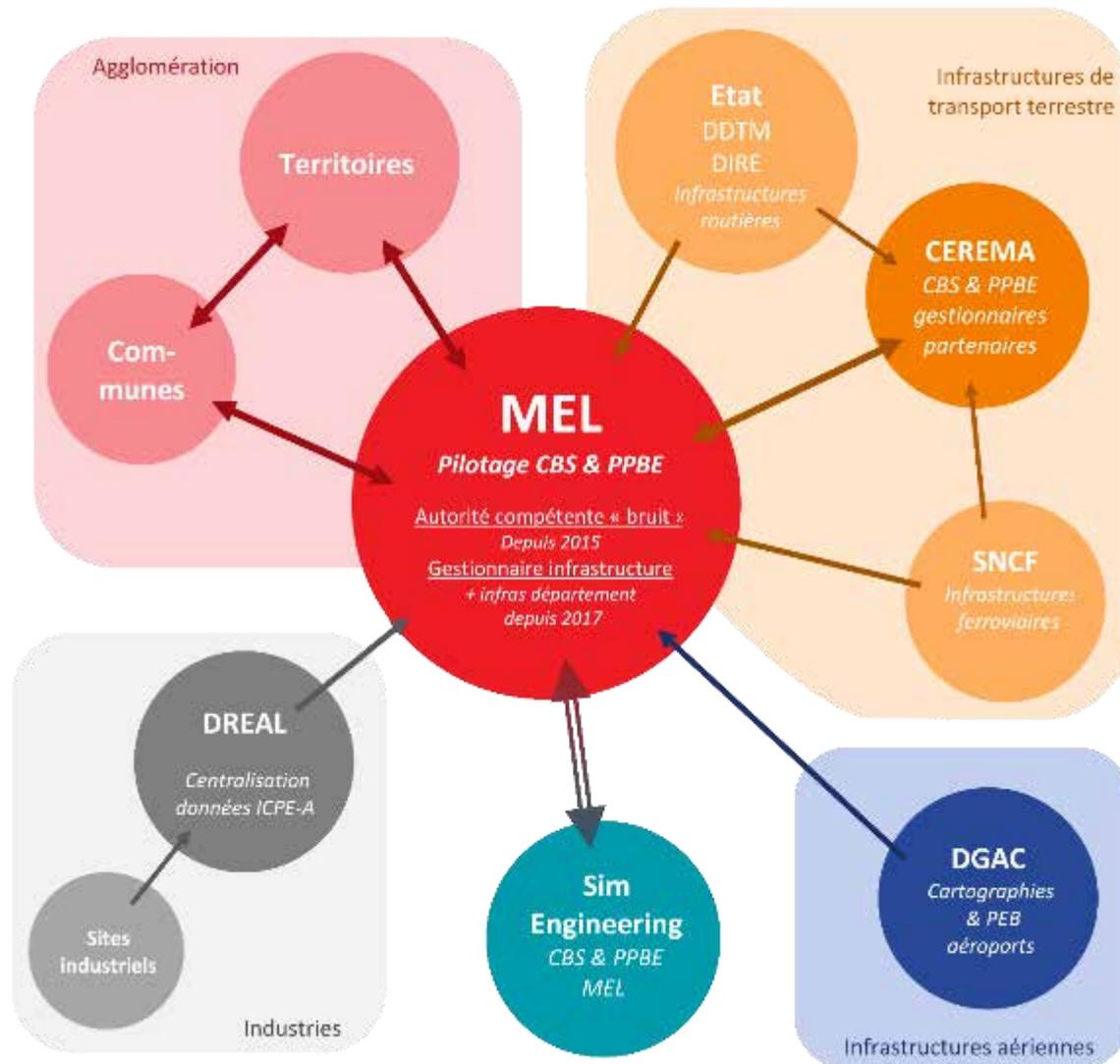
LES SOURCES SONORES CONSIDEREES AU PPBE

-  Les infrastructures de transport routier
-  Les infrastructures de transport ferroviaire
-  Les infrastructures de transport aérien
-  Les ICPE-A (sites industriels soumis à autorisation départementale) de forte bruyance

LES SOURCES SONORES DE LA MEL EN QUELQUES CHIFFRES

- 4 180 km de voies routières, dont :
 - 200 km gérés par l'Etat
 - 3 980 km gérés par la MEL
 Dont environ 400 km considérées comme grandes infrastructures au sens des textes encadrant les PPBE (c'est-à-dire que leur trafic est supérieur ou égal à 3 millions de véhicules par an)
- 196 km de voies ferrées dont 27 km de Lignes à Grande Vitesse
- 2 aéroports/aérodromes
- 87 ICPE-A de forte bruyance

6. Pilotage et identification des acteurs et partenaires



Quatre familles d'acteurs interviennent dans le cadre de la rédaction du PPBE de la MEL :

La MEL à double titre

En tant qu'autorité compétente pour la *mise en place et le suivi de la politique d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement* depuis le 1^{er} janvier 2015, la MEL a en charge la réalisation des CBS et PPBE pour l'ensemble des communes de son territoire. La MEL intervient également en tant que gestionnaire du réseau métropolitain, incluant le réseau départemental sur son territoire depuis le 1^{er} janvier 2017.

Les gestionnaires d'infrastructures de transport terrestre

Les gestionnaires d'infrastructures routières (**État : DDTM, DIRE**) et ferroviaires (**SNCF** – anciennement RFF) participent également. Ils sont tenus d'établir leurs propres CBS et PPBE concernant leur réseau « Grande infrastructure ».

Les services de l'ETAT pour les transports aériens et les industries

En plus de la DDTM, la **DGAC** et la **DREAL** ont en charge la gestion des problématiques bruit liées à l'aviation civile et aux sites industriels classés (ICPE-A).

Les Bureaux d'Etudes

La MEL a retenu **Sim Engineering** pour l'accompagner dans la gestion de la problématique bruit sur son territoire. Le **CEREMA** (établissement public) accompagne les gestionnaires d'infrastructures routières et ferroviaires.

Diagnostic acoustique territorial

7. Analyse globale : les principaux résultats de la cartographie

Les Cartes de bruit stratégiques 3^{ème} échéance de la MEL ont été réalisées en 2018 (sur la base des données de 2017). Elles sont le résultat d'une modélisation 3D du territoire et de calculs réalisés à l'aide du logiciel de calcul acoustique **Predictor**[®].

Outils d'analyse macroscopique basés sur des trafics annuels moyennés, les Cartes de bruit stratégiques sont un outil d'**aide à la décision** pour les collectivités et gestionnaires d'infrastructure. Elles permettent de mettre en avant les **secteurs de forte exposition sonore environnementale** ainsi que les **secteurs de moindre bruit**.

LES DIFFERENTS TYPES DE CARTOGRAPHIES

Les cartographies sonores sont de deux types :

- Les **cartographies de type A**, présentant les niveaux sonores par pas de 5 dB(A) ;
- Les **cartographies de type B**, localisant les secteurs affectés par le bruit tels que désignés par le classement préfectoral des infrastructures de transport terrestre. Elles sont à ce titre éditées par la Préfecture ;
- Les **cartographies de type C**, présentant les zones en dépassement de seuil par type de source.



PRINCIPE D'ELABORATION DES CARTES

1. Recueil et structuration des données

Les données nécessaires sont recueillies auprès des différents partenaires sous forme de données informatisées géoréférencées (données SIG). Elles sont alors retraitées afin d'être intégrées au logiciel de calcul.

Données prises en compte : Topographie, bâtiments et usages, population, écrans, merlons, nature du sol, trafics, nature des voies et des revêtements, informations relatives aux ICPE ...

2. Réalisation des calculs acoustiques

Les calculs sont réalisés sur l'ensemble du territoire sur la base d'un maillage à pas fixe complété par un maillage plus dense au niveau des infrastructures et des sites industriels. Les expositions de la population sont déterminées à partir des niveaux sonores calculés à 2 mètres des façades.

3. Edition des cartes et calcul des expositions

Les cartographies sont alors éditées et les calculs d'expositions réalisés par source de bruit.

4. Publication

L'ensemble des cartographies par type de sources et les zones en dépassement de seuil ont été approuvées par le Conseil Métropolitain le 28 juin 2019 et sont accessibles sur le site de la MEL à l'adresse suivante : www.lillemetropole.fr

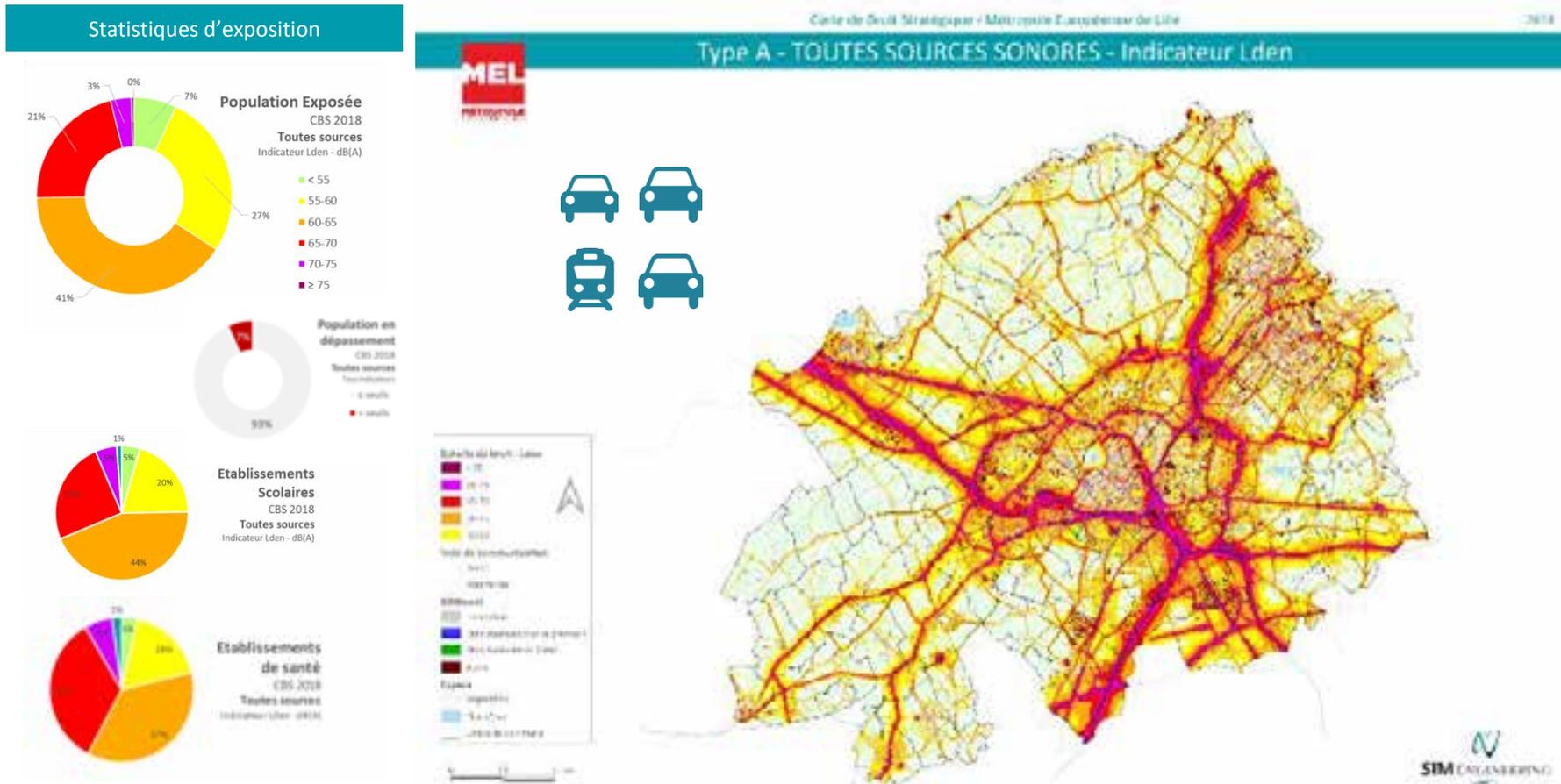
LES CARTES DE BRUIT REALISEES

A l'occasion de la mise à jour, les cartographies suivantes ont été réalisées :

- **Réseau routier** (avec distinction du réseau national et celui des Grandes infrastructures MEL)
- **Réseau ferroviaire** (avec distinction du réseau conventionnel et des Lignes à Grande Vitesse)
- **Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE-A)**
- **Trafic aérien**
- **Cartographie globale** (toutes sources confondues)

L'exposition de la population et des établissements a été déterminée pour chacune de ces catégories.

7.1. Les principaux résultats des Cartographies Sonores

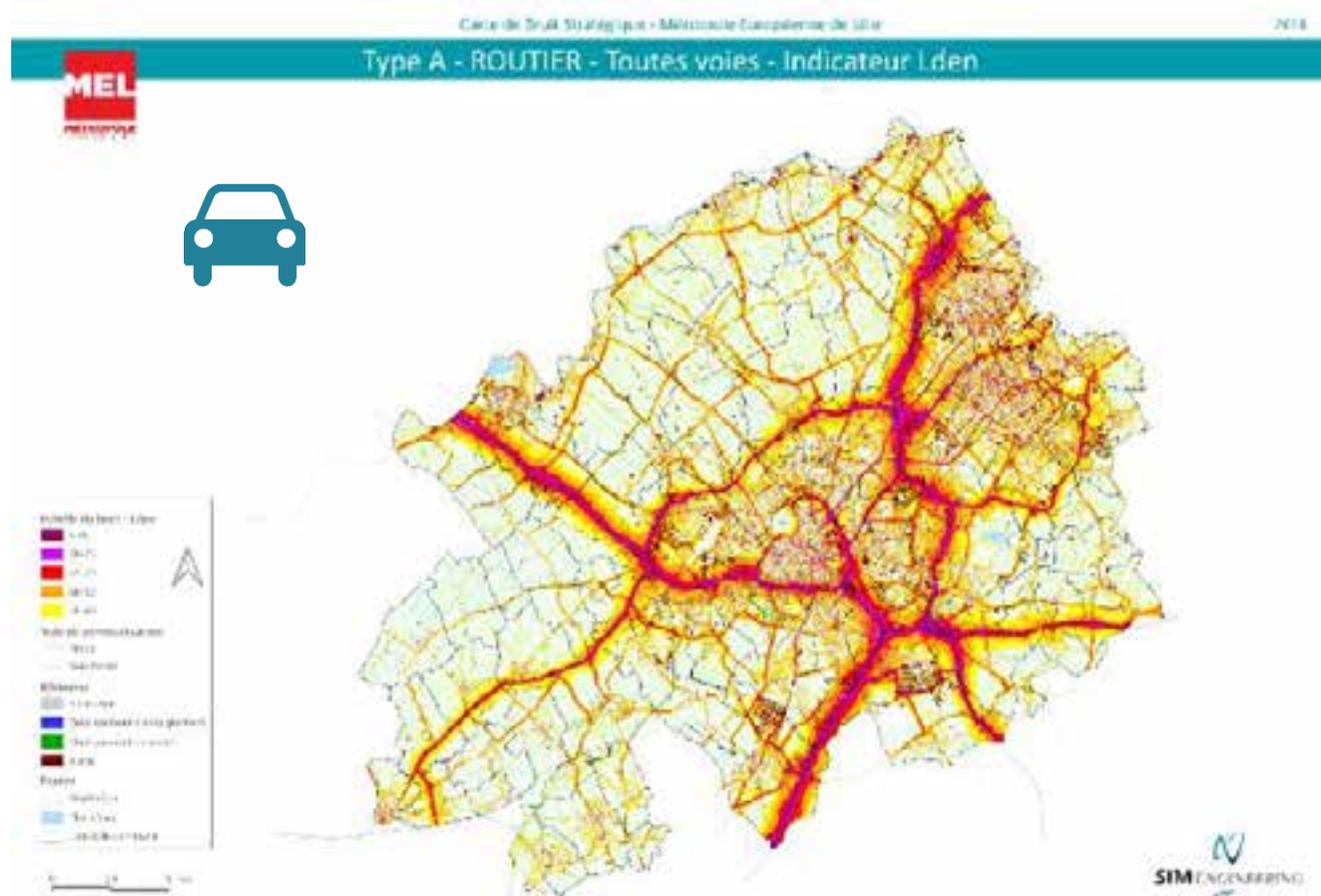
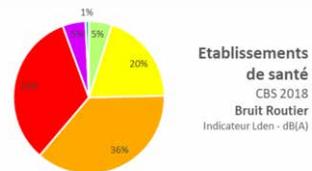
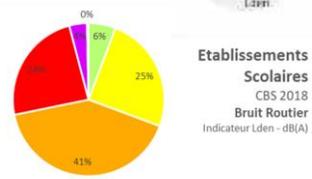
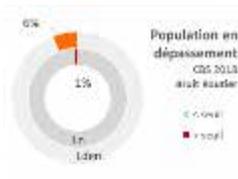
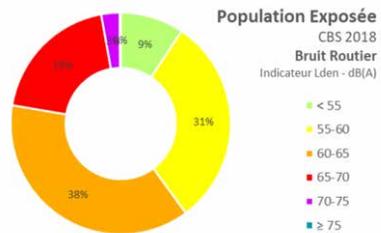


La cartographie de bruit met en avant la prépondérance des sources routières et ferroviaires avec une plus grande densité de sources au niveau de la polarité Lille / Roubaix / Tourcoing et le long des axes nationaux et internationaux en direction de la Belgique, du Bassin minier, de Paris et de Dunkerque.

Les territoires des Weppes et de la Lys, moins denses, présentent la plus faible exposition.

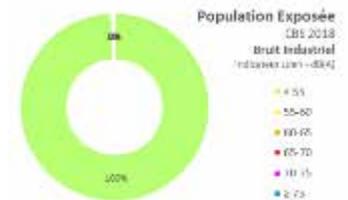
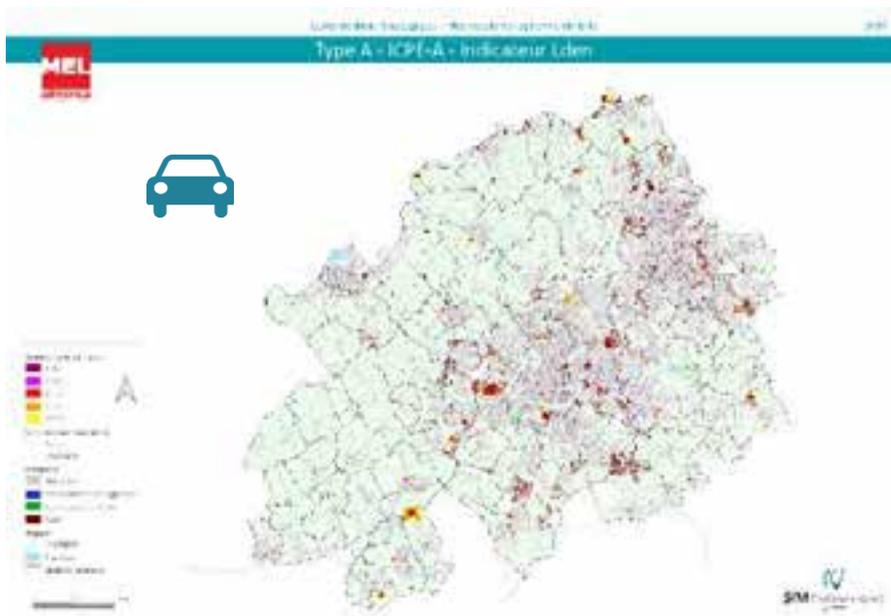
7.2. Impact du Bruit Routier

Statistiques d'exposition



Les principaux axes structurants de la Métropole sont naturellement révélés : réseau autoroutier, routes nationales et principales voies métropolitaines de liaison. Ces axes contournent les centres villes ce qui permet de limiter leur impact. Les centres urbains sont toutefois soumis à des niveaux de bruit élevés en raison du trafic local. **Les infrastructures routières sont la première source de nuisances sonores à l'échelle de la Métropole, engendrant des dépassements de seuils pour 6% de la population.**

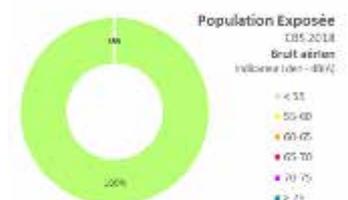
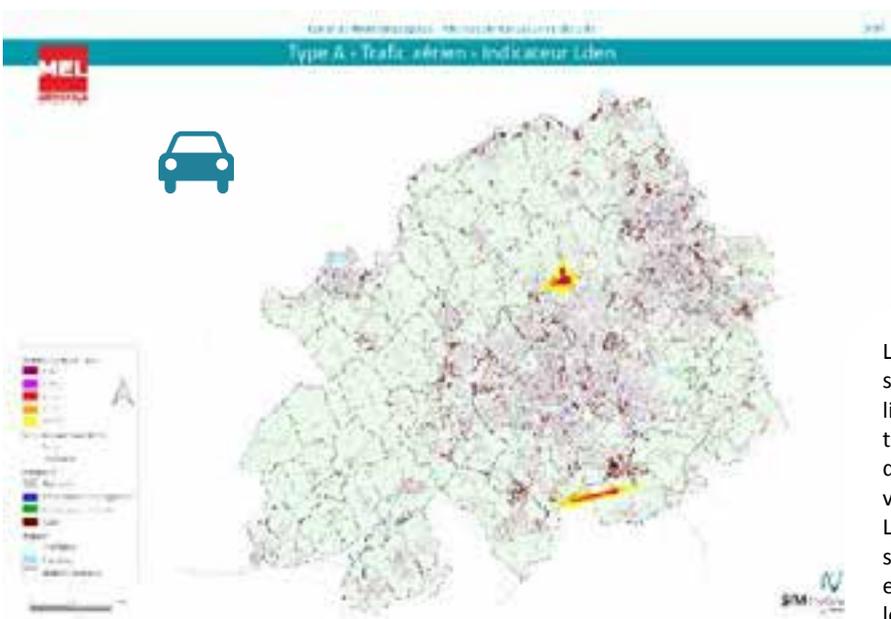
7.4. Impact du Bruit Industriel



Les 87 ICPE-A de forte nuisance sont réparties sur l'ensemble du territoire de la MEL. Leur impact est localisé et ne semble pas relever d'une problématique globale.



7.5. Impact du Bruit aérien



Le principal aéroport de la Métropole (Lesquin) est situé en à l'écart des zones denses, ce qui permet de limiter son impact. Néanmoins, le respect des trajectoires ainsi que la circulation de nuit constituent des sujets de préoccupation pour les populations voisines.

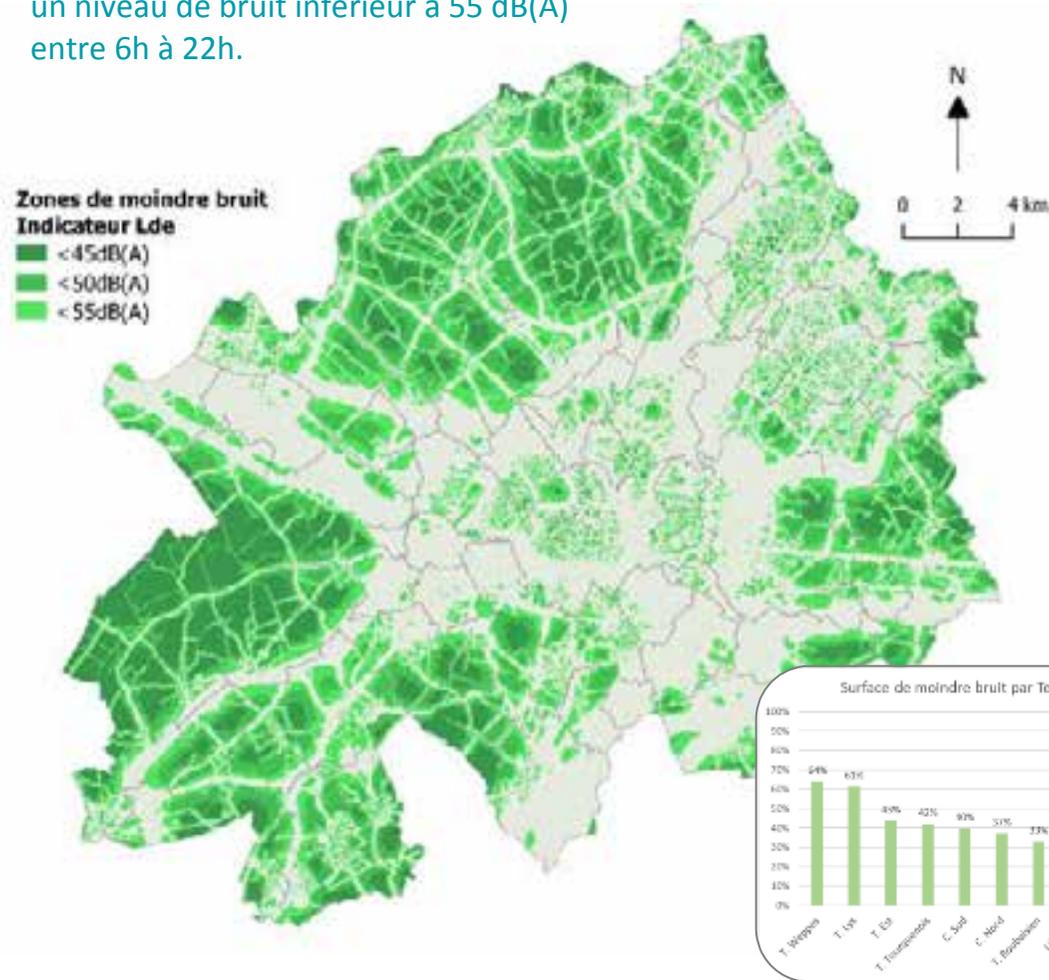
L'aérodrome de Marcq-en-Barœul, situé dans un secteur plus dense, a un impact malgré tout plus limité en raison de la nature du matériel volant (avions légers, loisir).



7.6. Zones de moindre bruit



48% de la surface de la MEL présente un niveau de bruit inférieur à 55 dB(A) entre 6h à 22h.



L'indicateur L_{DE}

La carte de moindre bruit de la MEL a été définie sur la base de l'indicateur L_{DE}.

Etabli sur la base de l'indicateur L_{DEN}, cet indicateur ne prend en compte les niveaux sonores que durant les périodes de journée (6h-18h) et de soirée (18h-22h), correspondant ainsi aux horaires usuels d'usage des espaces de loisir, de ressourcement et de détente.

Les zones de moindre bruit sur le territoire de la MEL

Les **Zones de Moindre Bruit** sont les zones pour lesquelles l'indicateur L_{DE} est inférieur ou égal à 55 dB(A).

Bien que ces zones de moindre bruit représentent près de la moitié (48%) de la surface de la MEL, il existe une forte disparité entre les espaces ruraux et urbains.

Les territoires des Weppes et de la Lys présentent un ratio de surface de moindre bruit proche de 2/3, alors qu'il est inférieur au ¼ de la surface sur le territoire de Lille-Lomme-Hellemmes.



7.7.Exposition du territoire au sens de l'OMS

Les seuils définis par l'OMS

En 2018, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a publié un document dans lequel elle définit des lignes directrices concernant le bruit dans l'environnement, dans la mesure où celui-ci constitue « un enjeu de santé publique, car il a des conséquences néfastes sur la santé et le bien-être de l'être humain ». Elle fixe notamment des recommandations de niveaux sonores pour le bruit lié au trafic routier et ferroviaire, sur les indicateurs L_{den} et L_n .

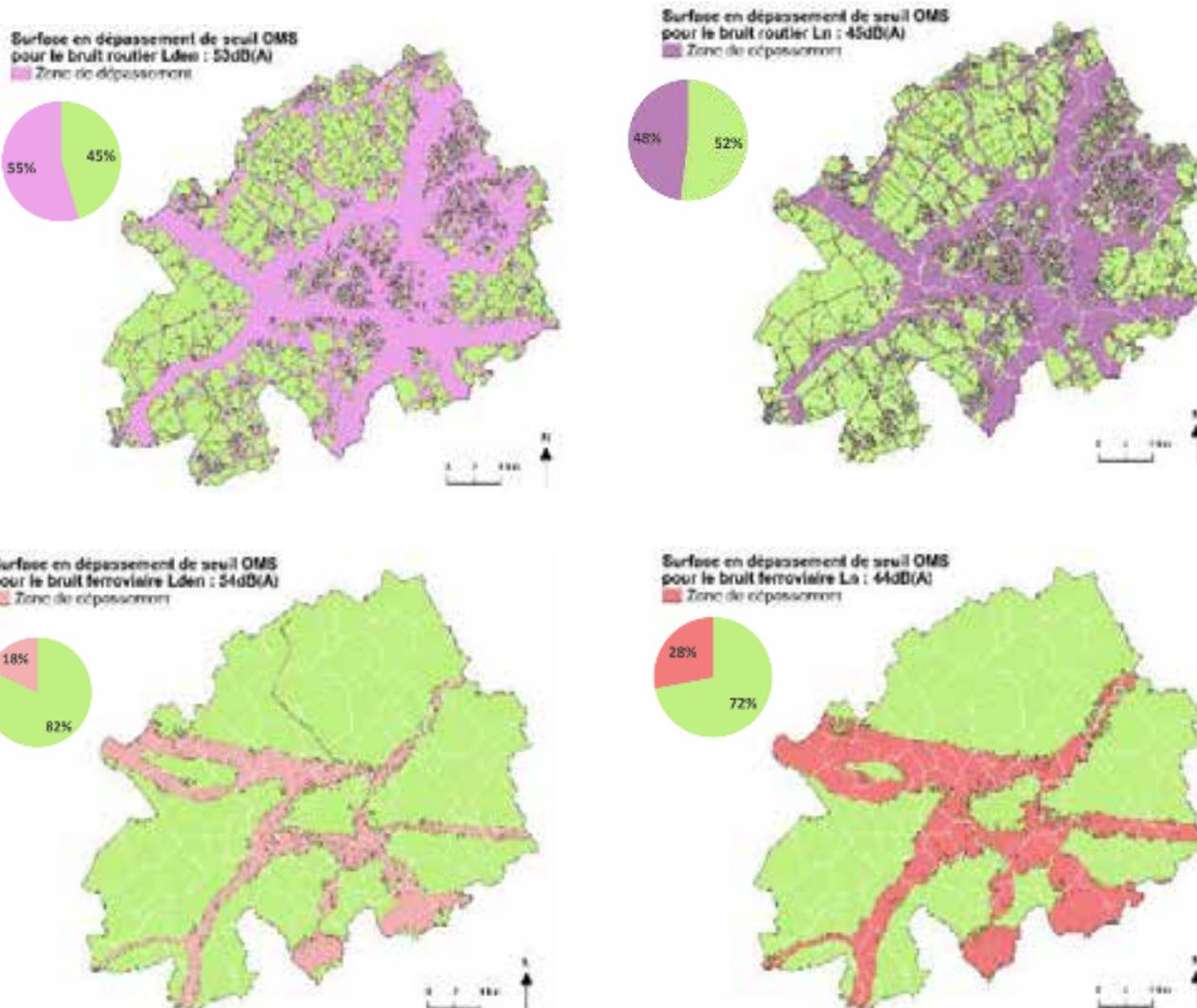
A noter que ces seuils sont supérieurs aux seuils réglementaires imposés par les textes européens et nationaux. Ils sont examinés ici à titre indicatif.

La situation de la MEL

Selon ces critères, la MEL présente des dépassements de seuils liés aux sources routières sur plus de la moitié de son territoire, mais également des dépassements de seuils liés aux infrastructures ferroviaires sur la période nocturne sur plus du quart de son territoire.

Selon les études de l'OMS, ces dépassements ont un effet néfaste sur le sommeil et la santé et ont par conséquent un impact sur le nombre d'années de vie en bonne santé de la population exposée.

Pour rappel, ces seuils sont basés sur le niveau de bruit extérieur, et ne prennent par conséquent pas en compte les caractéristiques du bâti et l'exposition réelle des individus à l'intérieur de leurs habitations.

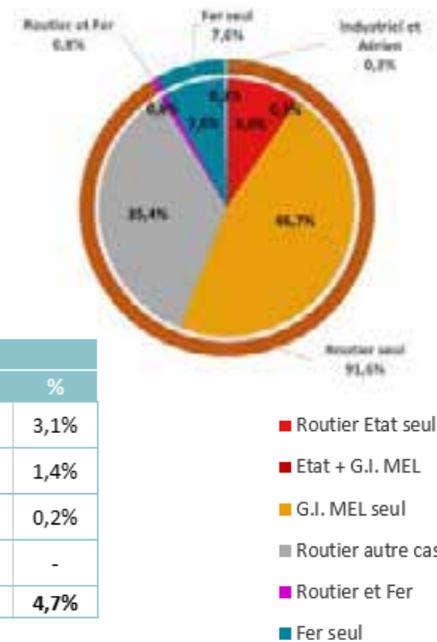


8. Analyse des dépassements de seuil

Population et établissements exposés

Toutes sources sonores		Nombre	% de la MEL
Population en dépassement 	Lden ou Ln	76 900	6,7%
	Lden seul	61 900	5,4%
	Lden et Ln	13 500	1,2%
	Multi-Exposition	600	0,1%
Etablissements scolaires en dépassement 	Lden ou Ln	115	12,8%
	Lden seul	32	3,6%
	Lden et Ln	12	1,3%
Etablissements de santé en dépassement 	Lden ou Ln	25	17,6%
	Lden seul	8	5,6%
	Lden et Ln	2	1,4%

Origine des dépassements



Les dépassements de seuils réglementaires concernent environ 7% de la population, 13% des établissements scolaires et 18% des établissements de santé pour une surface représentant environ 8% de la Métropole.

La prédominance du trafic routier

Les dépassements de seuils sont principalement engendrés par le **trafic routier** (environ 92% des cas de dépassement selon indicateur L_{DEN}). Le **réseau routier métropolitain** est incriminé dans environ **82% des cas**.

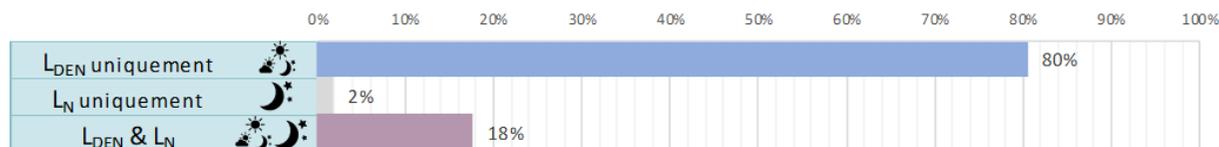
Les dépassements de seuil dus au seul **trafic ferroviaire** concernent 7,6% de la population, majoritairement en raison du réseau conventionnel pénétrant à l'intérieur des communes et traversant des zones résidentielles.

Les cas de **multi-exposition** (dépassement des seuils de différents types de sources, ex : ferroviaire + routier) sont limités (<1% des cas de dépassement) tout comme les dépassements de seuils dus aux **infrastructures aériennes et sites industriels**.

Surfaces en dépassement de seuil

Source	Lden		Ln	
	Surface	%	Surface	%
 Dépassement de seuil routier	39,7 km ²	5,9%	21,2 km ²	3,1%
 Dépassement de seuil ferré	8,1 km ²	1,2%	9,3 km ²	1,4%
 Dépassement de seuil industriel	1,2 km ²	0,2%	1,4 km ²	0,2%
 Dépassement de seuil aérien	5,1 km ²	0,8%	-	-
Total	54,1 km²	8,0%	31,9 km²	4,7%

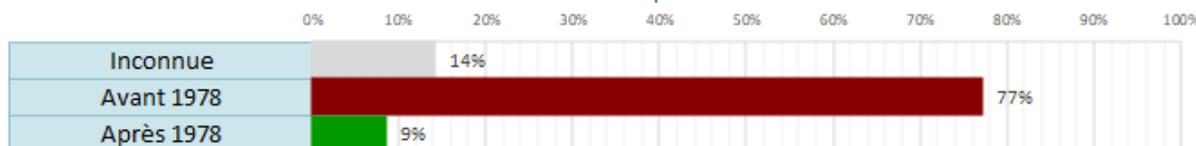
Périodes de dépassement de seuil (Indicateur selon lequel un dépassement est constaté)



Des nuisances principalement en journée

2% des dépassements concernent uniquement la **période nocturne (L_N)**, **80 % concernent uniquement la période diurne** (dépassement du seuil L_{DEN} sans dépassement le seuil L_N) et **18% les périodes diurne et nocturne**.

Année de construction des bâtiments d'habitation en dépassement de seuil



Des PNB à déterminer

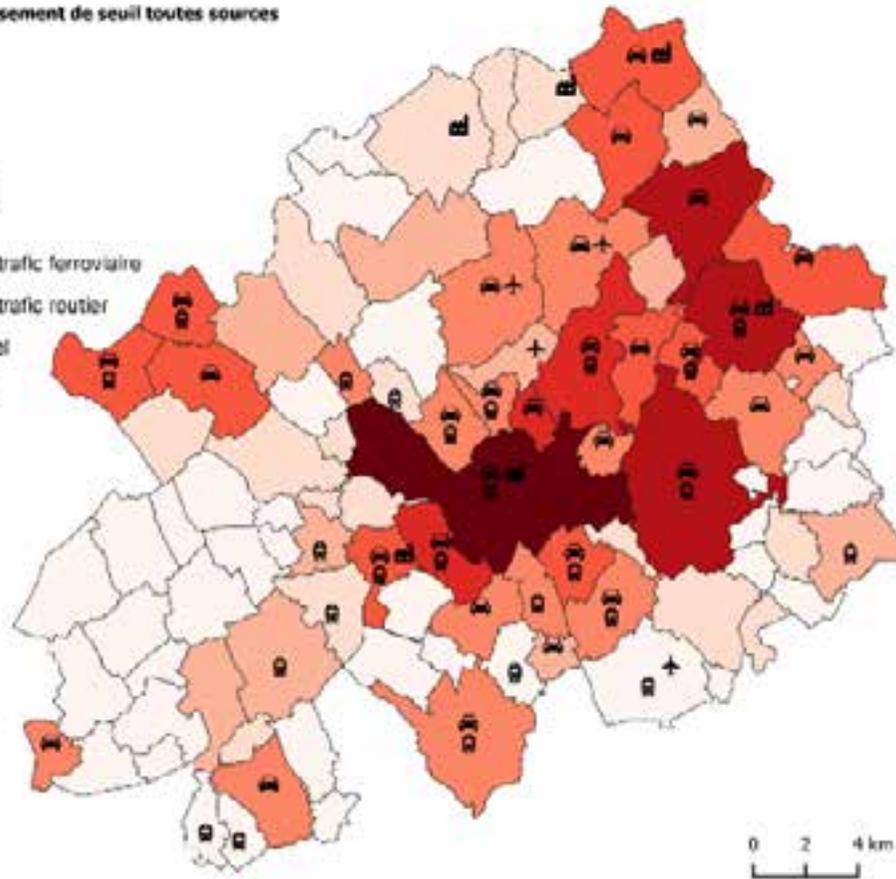
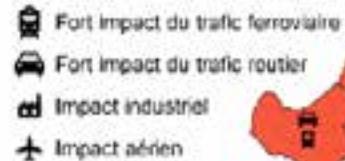
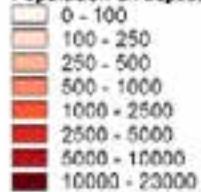
A minima 9% des bâtiments en dépassement de seuil ont été construits après 1978, et **ne relèvent par conséquent pas d'un classement Point noir bruit** (voir §3.5). Dans les autres cas, une analyse au cas par cas est nécessaire.

9. Analyse par commune



Les 4 communes les plus peuplées (Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq) regroupent près de 50 % des cas de dépassements de seuil de la MEL.

Population en dépassement de seuil toutes sources



Les zones urbaines sont plus exposées...

La commune la plus peuplée de la Métropole, **Lille-Lomme-Hellemmes, regroupe plus de 25% des dépassements de seuil.**

Près de 50% des dépassements sont regroupés sur les 4 principales communes de la Métropole (Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq) et plus de 80% sur les 20 communes les plus impactées.

...les zones rurales sont relativement préservées

36 communes présentent moins de 100 personnes en dépassement de seuil, et 49 (soit plus de la moitié des communes de la Métropole) moins de 200 personnes en dépassement.

Elles sont principalement situées en périphérie du territoire métropolitain, dont 19 dans le Territoire des Weppes, 10 en Couronne Sud, 9 dans le Territoire Est et 5 dans le Territoire de la Lys.

LES FICHES « COMMUNES »

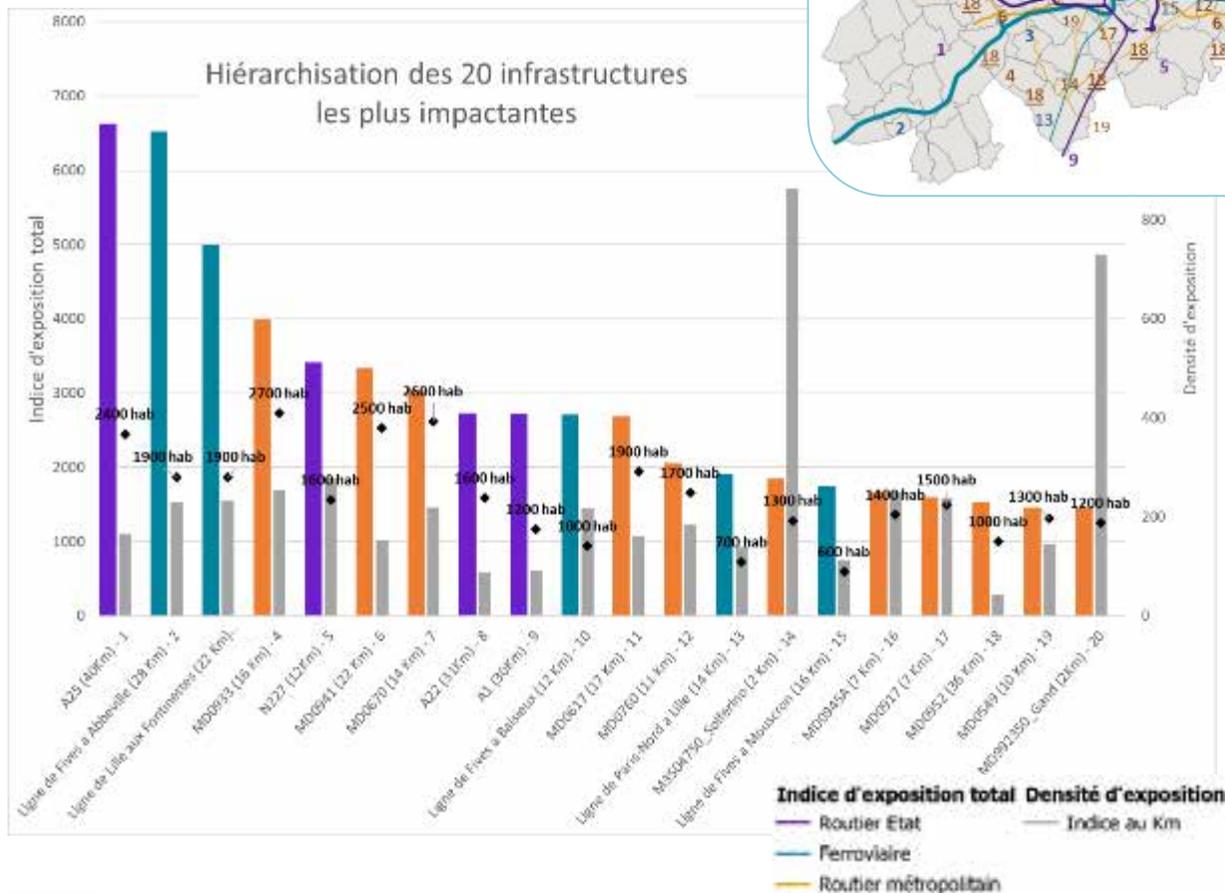
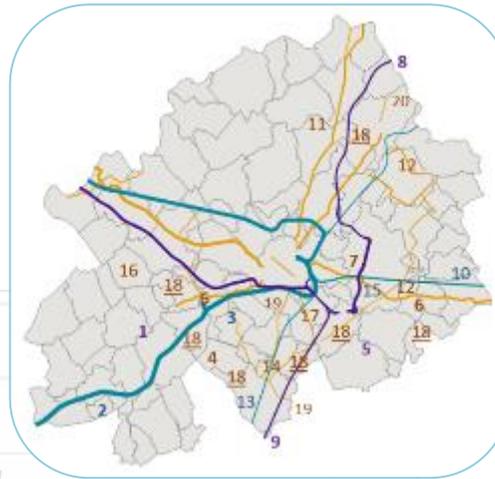


Dans le cadre du PPBE, chacune des 95 communes de la Métropole fait l'objet d'une fiche détaillée présentant le diagnostic acoustique de son territoire sous forme de cartes, tableaux et diagrammes.

10. Les 20 infrastructures ayant le plus d'impact sur la population



Les infrastructures les plus gênantes se situent principalement sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest.



Les critères de hiérarchisation

- **L'indice d'exposition de l'infrastructure** est basé sur la population exposée ainsi que sur la valeur du dépassement
- **La population exposée** : population totale exposée à un dépassement dû à l'infrastructure
- **L'indice d'exposition unitaire** : indice d'exposition de l'infrastructure ramené par km. Cet indice donne une indication de la densité d'exposition le long de l'infrastructure.

Les principales conclusions

Malgré une prépondérance des infrastructures routières, on retrouve 5 voies ferrées dans la liste, dont deux aux 3 premiers rangs. Par leur localisation plus proche des zones habitées et par la densité du réseau, les routes métropolitaines sont majoritairement présentes : parmi les axes les plus gênants de la Métropole, 11 sont des voies de gestion métropolitaine et 4 sont du ressort des services de l'État. L'autoroute A25 est l'infrastructure qui présente l'indice d'exposition le plus élevé, c'est-à-dire qu'elle expose un nombre important d'habitants à des dépassements élevés des seuils réglementaires.

A noter la présence dans le classement de voies de centre-ville : rue Solférino à Lille et rue de Gand à Tourcoing. La densité d'exposition y est comparativement plus élevée en raison d'un nombre important d'habitations exposées sur un linéaire relativement court (environ 2 km).

Les Grandes infrastructures de la MEL

11. Les Grandes infrastructures de la MEL

11.1. Présentation

 Depuis 2017, la MEL est gestionnaire de l'ancien réseau départemental sur son territoire. Cela porte à 3 980 km son patrimoine de voirie.

Réseau routier géré par la MEL

-  Infrastructure métropolitaine concernée par un tronçon "Grande Infra"
-  Tronçons GI (TMJATV >8200)



Une compétence élargie

Depuis 2017, la MEL a vu sa compétence voirie s'élargir avec la reprise en gestion de l'ensemble du réseau départemental sur son territoire. Son patrimoine de voies bruyantes a de fait considérablement augmenté.

Les Grandes infrastructures routières

La Directive Européenne définit comme Grandes infrastructures les axes routiers présentant un TMJA \geq 3M de véhicules par an, soit environ 8 220 véhicules par jour. Ce sont sur ces axes structurants que portent les obligations réglementaires des Cartes de bruit stratégiques et de Plan de prévention dans l'environnement.

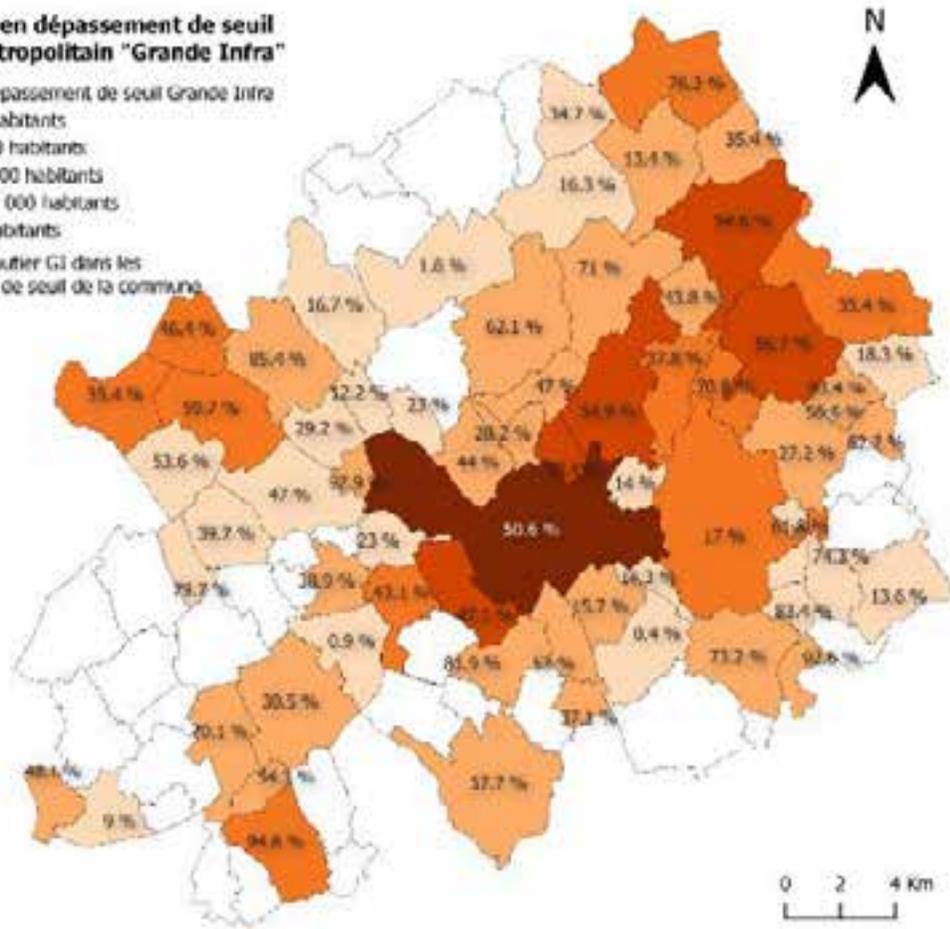
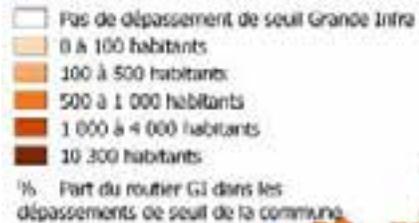
LES CHIFFRES DE LA MEL, GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURES

- **3 980 km de voiries gérés par la MEL** dont
 - 880 km de réseau structurant
 - 3 100 km de réseau secondaire
- **Tronçons « Grandes Infrastructures » au sens de la réglementation** : environ 400 km des voiries gérées par la MEL présentent un TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) supérieur à 8 220 véhicules par jour, soit 8,2% du réseau. **233 infrastructures MEL sont donc concernées par des tronçons « Grandes Infrastructures ».**

11.3. Analyse des dépassements de seuil engendrés par les tronçons Grandes infrastructures de la MEL

 Près de la moitié des dépassements de seuil sont dus au réseau « Grandes Infrastructures » de la MEL.

Population en dépassement de seuil Routier métropolitain "Grande Infra"



Une source de bruit majeure

Près de la moitié des dépassements de seuil de la Métropole sont dus aux tronçons « Grandes infrastructures » de la MEL : 35 900 personnes sont concernées sur les 76 900 personnes en dépassement de seuil toutes sources confondues.

Une problématique essentiellement urbaine

Les communes les plus exposées au bruit du réseau « Grandes infrastructures » métropolitain sont généralement les plus denses. Les communes moins peuplées et plus rurales sont globalement épargnées par les axes métropolitains Grandes infrastructures, bien qu'elles puissent être touchées par des problématiques plus locales.

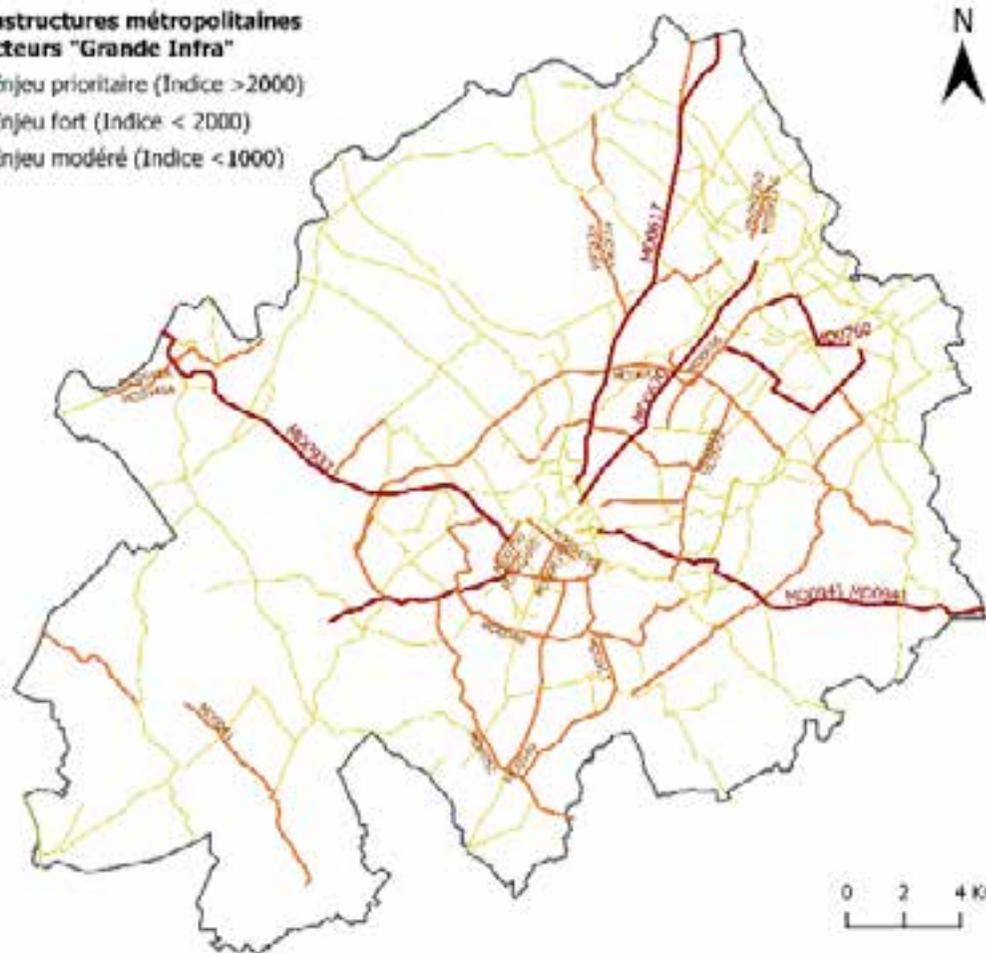
Routier métropolitain "Grande Infra"		Nombre	% de la MEL
Population en dépassement 	Lden ou Ln	35 900	3,1%
	Lden seul	31 900	2,8%
	Lden et Ln	4 200	0,4%
Etablissements scolaires en dépassement 	Lden ou Ln	62	6,9%
	Lden seul	27	3,0%
	Lden et Ln	3	0,3%
Etablissements de santé en dépassement 	Lden ou Ln	13	9,2%
	Lden seul	6	4,2%
	Lden et Ln	1	0,7%

11.4. Hiérarchisation des Grandes infrastructures de la MEL

🔍 Parmi les 233 infrastructures métropolitaines présentant des tronçons « Grandes infrastructures », 5 sont à enjeu prioritaire et 15 à enjeu fort.

Infrastructures métropolitaines à secteurs "Grande Infra"

- Enjeu prioritaire (Indice >2000)
- Enjeu fort (Indice < 2000)
- Enjeu modéré (Indice < 1000)



Les axes pénétrants prioritaires

Les axes à enjeu prioritaires sont des anciennes routes départementales radiales par rapport à la centralité lilloise. Ils ont la particularité pour la plupart d'être des parallèles au réseau autoroutier métropolitain et ils supportent par conséquent des reports de trafics aux heures de pointe en raison de la saturation du réseau primaire.

Des villes en périphérie de Lille fortement impactées

La majorité des infrastructures métropolitaines à enjeu fort forment une ceinture autour de la commune de Lille-Lomme-Hellemmes et relient les axes pénétrants de la métropole.

RAPPEL

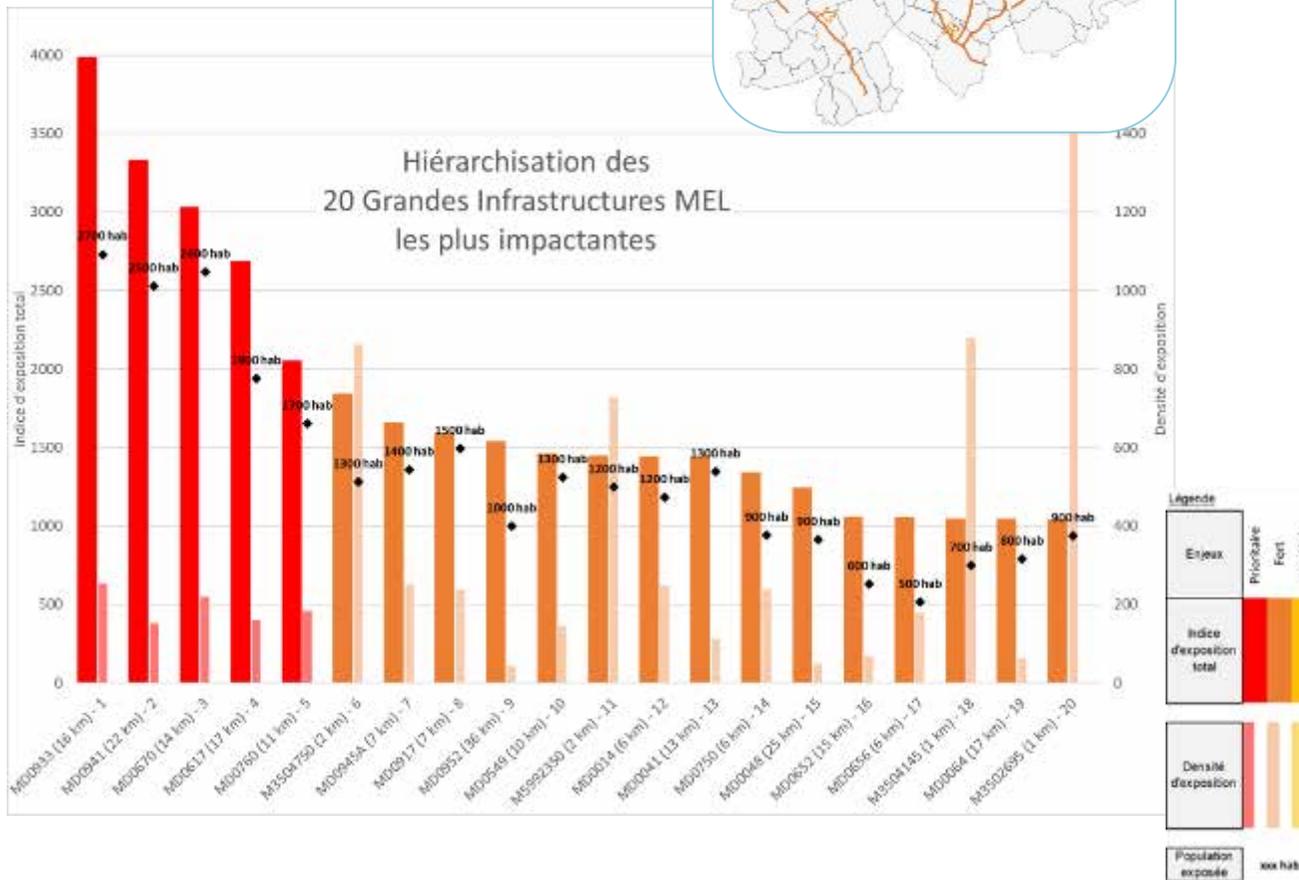
L'indice d'exposition d'une ZE ou d'une infrastructure correspond à la somme des indices de l'ensemble des habitations et établissements sensibles présents dans la zone :

$$\text{Ind (Infra)} = \Sigma (\text{Ind (bât)})$$

11.5. Les 20 Grandes infrastructures MEL les plus impactantes



Les infrastructures urbaines, plus courtes, génèrent des dépassements moins importants mais plus concentrés.



Un indice total corrélé à la longueur de l'infrastructure

La méthode de calcul employée a tendance à mettre en avant les infrastructures les plus longues car elles sont susceptibles d'impacter plus d'habitations. Cependant, la densité d'exposition permet de faire ressortir les axes plus courts, donc impactant une population moins importante mais plus concentrée.

La classification des infrastructures

Les infrastructures à enjeu prioritaire regroupent près de 25% de la population exposée au bruit des Grandes infrastructures de la MEL, et environ 50% en intégrant celles à enjeu fort, pour un total de 20 infrastructures sur les 233 de la MEL concernées par des tronçons Grandes Infrastructures.

Des problématiques variées sur une même infrastructure

Les linéaires d'infrastructures peuvent être importants. Il en résulte une variété des problématiques sur un même axe difficile à globaliser. *Voir les Zones à Enjeux*

Les Zones à Enjeux

12. Les Zones à enjeux (ZE)

L'exploitation des différentes données issues des Cartes de bruit stratégiques permet de définir des espaces à traiter en priorité : les **Zones à enjeux**. Elles sont caractérisées par un bâti de type habitat ou établissement sensible continu et homogène, exposé à un ou plusieurs dépassements sonores.

Elles ont donc vocation à prendre en compte la quasi-totalité des dépassements de seuil (en particulier routiers et ferroviaires) et doivent être révisées après l'actualisation des CBS. Les habitations ou équipements sensibles exposés à dépassements de manière isolée sont a priori exclus des ZE.

La manière de caractériser les Zones à enjeux est déterminante pour la priorisation des éventuelles actions correctives.

LA MEL OPTÉ POUR UNE CARACTÉRISATION OPERATIONNELLE DES ZONES A ENJEUX

Selon les interprétations et les exploitations envisagées, les Zones à Enjeux peuvent être définies à différentes échelles : **centrées sur les infrastructures** responsables des dépassements de seuil afin de mener une action ciblée, à **l'échelle d'un quartier** afin de définir une approche plus globale de la problématique bruit, voire à l'échelle de la **ville**.

La MEL est tenue, en tant qu'agglomération, à conduire une approche globale sur l'ensemble de son territoire. Elle souhaite cependant engager des actions ciblées afin d'engager une politique volontariste de résorption.

Ainsi, la MEL fait par conséquent le choix d'ajuster les Zones à enjeux autour de problématiques homogènes, le long d'infrastructures. Cela afin d'affiner les diagnostics et **d'ajuster les éventuelles actions correctives**.

ACTUALISATION DE LA NOMENCLATURE ZONES A ENJEUX

Afin d'améliorer le suivi et la localisation des Zones à enjeux, une nouvelle nomenclature a été adoptée. Ainsi chaque Zone à enjeux reçoit un nouvel identifiant unique construit à partir de l'année de son identification dans le PPBE de sa localisation spatiale, selon le principe suivant :

ZE AAXXX

Avec AA = année de création de la ZE

Donc 15 ou 19 selon le cas

Avec XXX = numéro de la ZE en fonction de sa localisation, en partant des villes situées au sud-ouest vers les villes situées au nord-est

EN VUE D'AJUSTER LES ACTIONS CORRECTIVES, UNE VÉRIFICATION DES NIVEAUX DE BRUIT DANS LES ZE S'IMPOSE

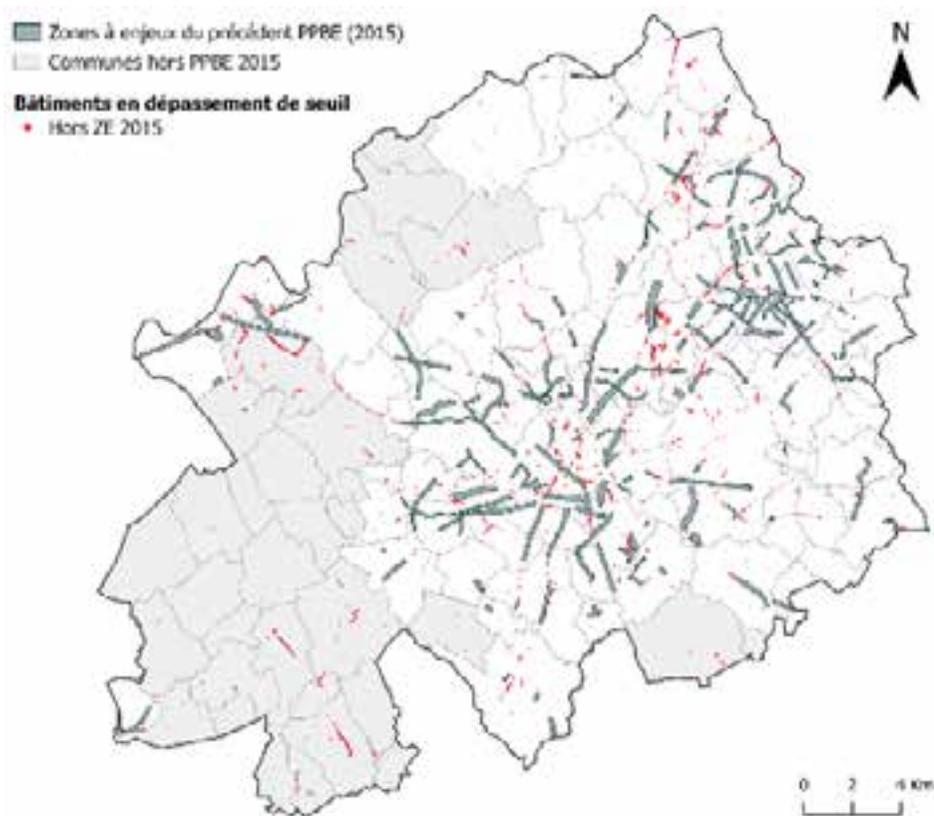
Basée sur une analyse macroscopique de la modélisation mathématique du territoire pour les CBS, la sélection des Zones à enjeux doit être confortée par une analyse fine de terrain, en particulier pour :

- Caractériser les niveaux sonores réels par des campagnes de mesures
- Affiner la connaissance du bâti, en particulier d'habitation (usage réel des bâtiments, années de construction et de rénovation, orientation des pièces sensibles, type de menuiseries, ...)

Ainsi, depuis le précédent PPBE, plus de 100 ZE ont fait l'objet de mesures *in situ* afin de les documenter. Ainsi 55 ZE ont pu être confirmées. Cette action sera poursuivie dans le courant des 5 prochaines années.

13. Principe de mise à jour des Zones à enjeux

Zones à enjeux 2015 vis-à-vis des bâtiments en dépassement de seuil 2018



Rappel concernant les Zones à enjeux du précédent PPBE

Lors du précédent PPBE, **163 Zones à enjeux** ont été retenues autour d'infrastructures sur les 65 communes concernées et volontaires.

Le principe de mise à jour des Zones à Enjeux

La mise à jour des cartographies sonores a engendré la nécessité d'actualiser les Zones à enjeux, en particulier :

- La création de ZE sur les communes n'ayant pas participé au précédent PPBE ou ayant rejoint la MEL, ainsi qu'au niveau de nouvelles zones de dépassement de seuil.
- La mise à jour de l'emprise des ZE existantes :
 - Réduction lorsqu'elles ne recouvraient plus, en partie, des bâtiments en dépassement de seuil
 - Agrandissement lorsque des nouveaux bâtiments en dépassement de seuil se trouvaient à proximité
 - Fusions de ZE existantes, lorsque des nouveaux bâtiments en dépassement de seuil apparaissaient entre deux ZE proches
- La suppression de ZE, lorsque celles-ci ne recouvraient plus de bâtiment en dépassement de seuil.

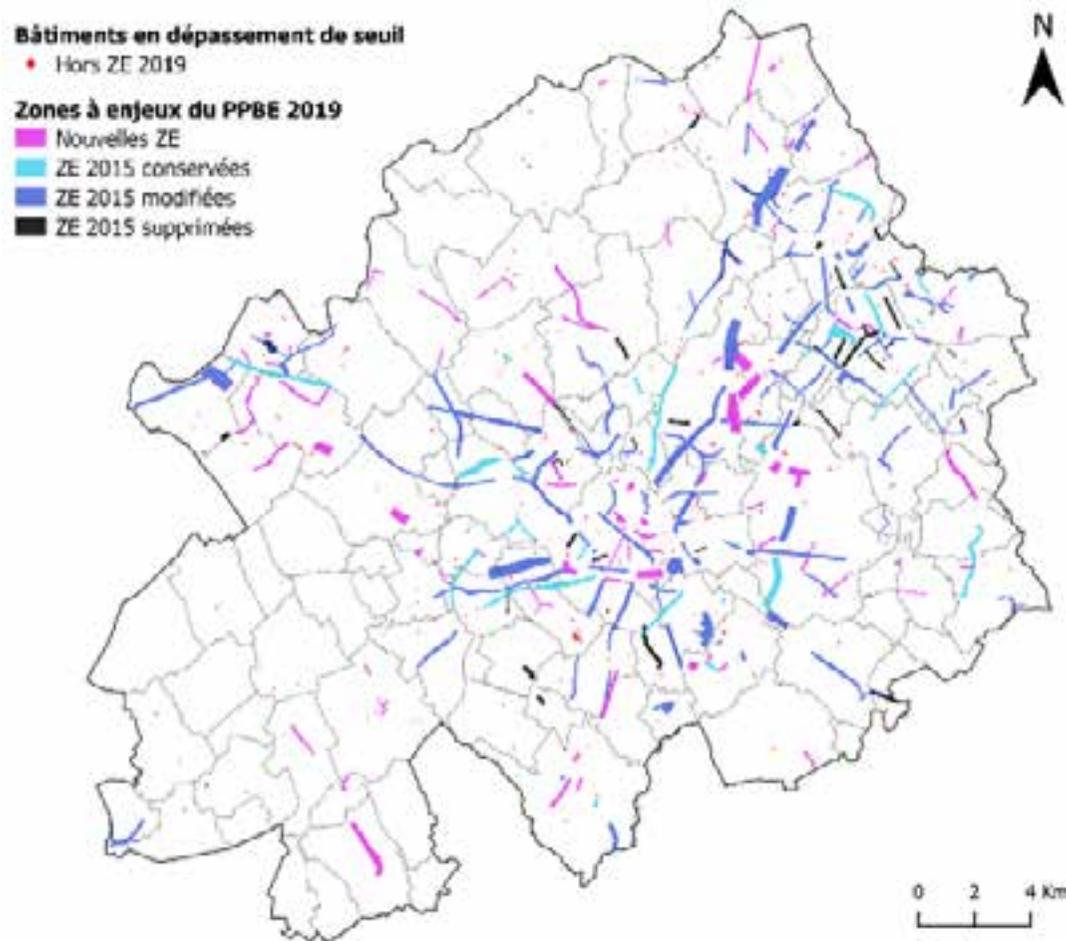
Les ZE antérieures ont été conservées dès lors que leurs caractéristiques étaient inchangées.

36% des bâtiments exposés à des dépassements de seuils dans la version actualisée ne figuraient pas dans le PPBE de 2015.

14. Les Zones à enjeux retenues

14.1. Présentation

 222 Zones à Enjeux sont désormais détectées sur le territoire de la MEL. 95 d'entre-elles sont nouvelles.



Le nombre des ZE augmente notamment en raison de la prise en compte de la totalité des communes de la MEL.

Suite à la mise à jour des cartes de bruit, le territoire de la MEL comporte désormais **222 Zones à Enjeux**, parmi lesquelles :

- 28 ZE du précédent PPBE sont inchangées
- 99 ont vu leur emprise modifiée
- 36 ont été supprimées
- 95 nouvelles ZE ont été identifiées, en particulier dans les communes n'ayant pas participé au PPBE 2015 (32 ZE)

FOCUS SUR LES ZONES A ENJEUX SUPPRIMEES

- 36 Zones à enjeux du PPBE 2015 disparaissent :
- 4 ont bénéficié d'une réduction des vitesses autorisées
 - 15 résultent d'une réduction des trafics
 - 5 proviennent d'un affinage du modèle
 - 6 proviennent d'un affinage des sélections de ZE
 - 6 proviennent de fusion avec d'autres ZE

14.2. Analyse statistique des Zones à enjeux

Représentativité des ZE

Type	En dépassement de seuil	Inclus dans une ZE	% inclus dans une ZE
Habitants	76900	73000	94,9%
Santé	25	24	96,0%
Scolaire	115	101	87,8%

La caractérisation des ZE permet de couvrir une majeure partie des situations de surexposition

Les ZE intègrent presque la totalité des bâtiments en dépassement de seuil (plus de 95% des bâtiments d'habitation et de santé). Le pourcentage d'intégration des établissements scolaires est légèrement plus faible (environ 87%) en raison d'établissements isolés. A noter que dans de nombreux cas de surexposition de cette catégorie d'équipements, ce sont des dépendances utilisées à d'autres fins que l'enseignement qui sont concernées.

Une prépondérance du bruit des routes de la MEL

Plus de 90 % des Zones à enjeux sont liées au trafic routier et plus des 3/4 concernent exclusivement des infrastructures routières métropolitaine.

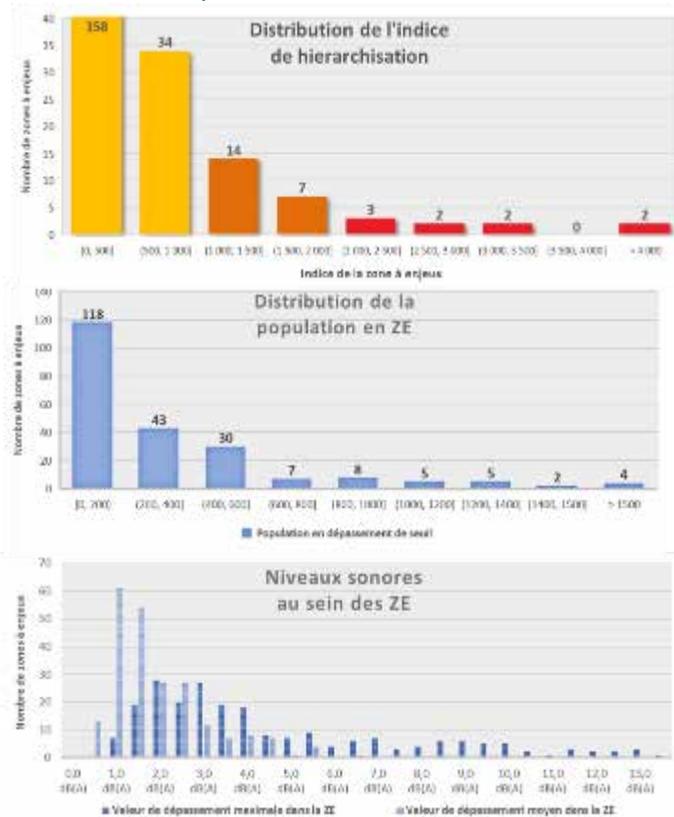
Sur 222 ZE de la MEL, 192 sont concernées par le réseau routier métropolitain, 23 par le réseau routier national et 27 par les infrastructures ferroviaires.

Une majorité de ZE à impact modéré

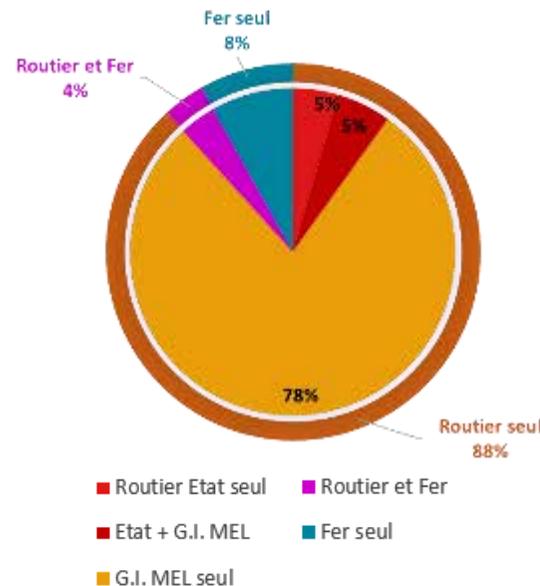
Plus de la moitié des 222 ZE concernent moins de 200 personnes, et près des 3/4 moins de 400 personnes. Seules 16 ZE concernent plus de 1000 personnes.

Le dépassement moyen sur l'ensemble des ZE est de 1,9 dB(A), avec 86% des ZE dont le dépassement moyen est inférieur ou égal à 3 dB(A). Les dépassements les plus critiques peuvent atteindre 13,5 dB(A) à proximité d'échangeurs autoroutiers ou de voies ferrées urbaines.

Distribution et répartition



Répartition des ZE par source sonore

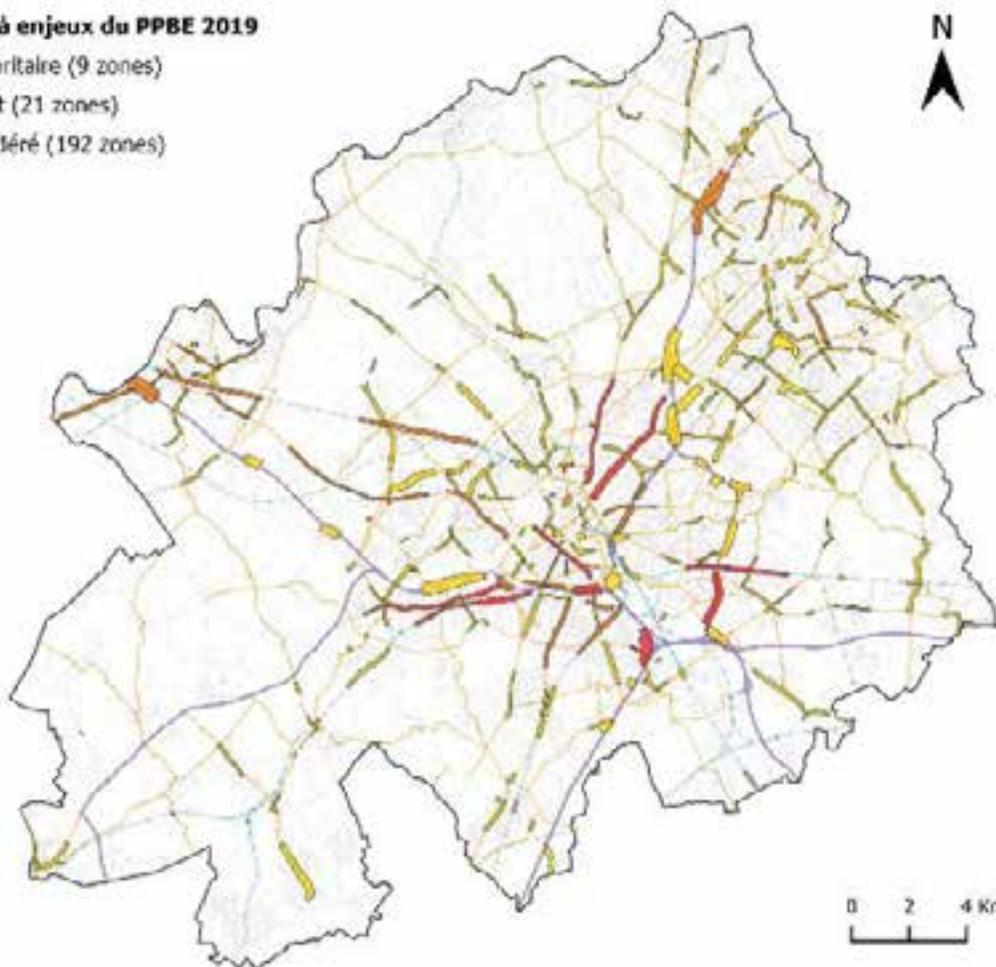


14.3. Classification des Zones à Enjeux

 30 Zones à Enjeux ont été définies d'enjeu prioritaire ou fort sur la base de l'indice d'exposition.

Zones à enjeux du PPBE 2019

- Prioritaire (9 zones)
- Fort (21 zones)
- Modéré (192 zones)



Gradation des ZE

Afin de prendre en compte la disparité des Zones à enjeux (taille, nombre de personnes impactées, valeur des dépassements de seuil) et de prioriser l'action de la MEL et des gestionnaires, elles ont été hiérarchisées sur la base de l'indice d'exposition et classées selon 3 catégories : **Zones à enjeux Prioritaires / Forts / Modérés.**

⇒ Voir § 3.6 « Critères de Hiérarchisation »

On compte sur la MEL :

- 9 zones d'enjeu prioritaire et 21 zones d'enjeu fort, principalement le long des axes structurants ou au niveau des pénétrantes urbaines ;
- 192 zones d'enjeu modéré réparties sur l'ensemble du territoire

LES FICHES « ZONES A ENJEUX »



Dans le cadre du PPBE, chacune des 222 Zone à enjeux fait l'objet d'une fiche à destination des services de la MEL.

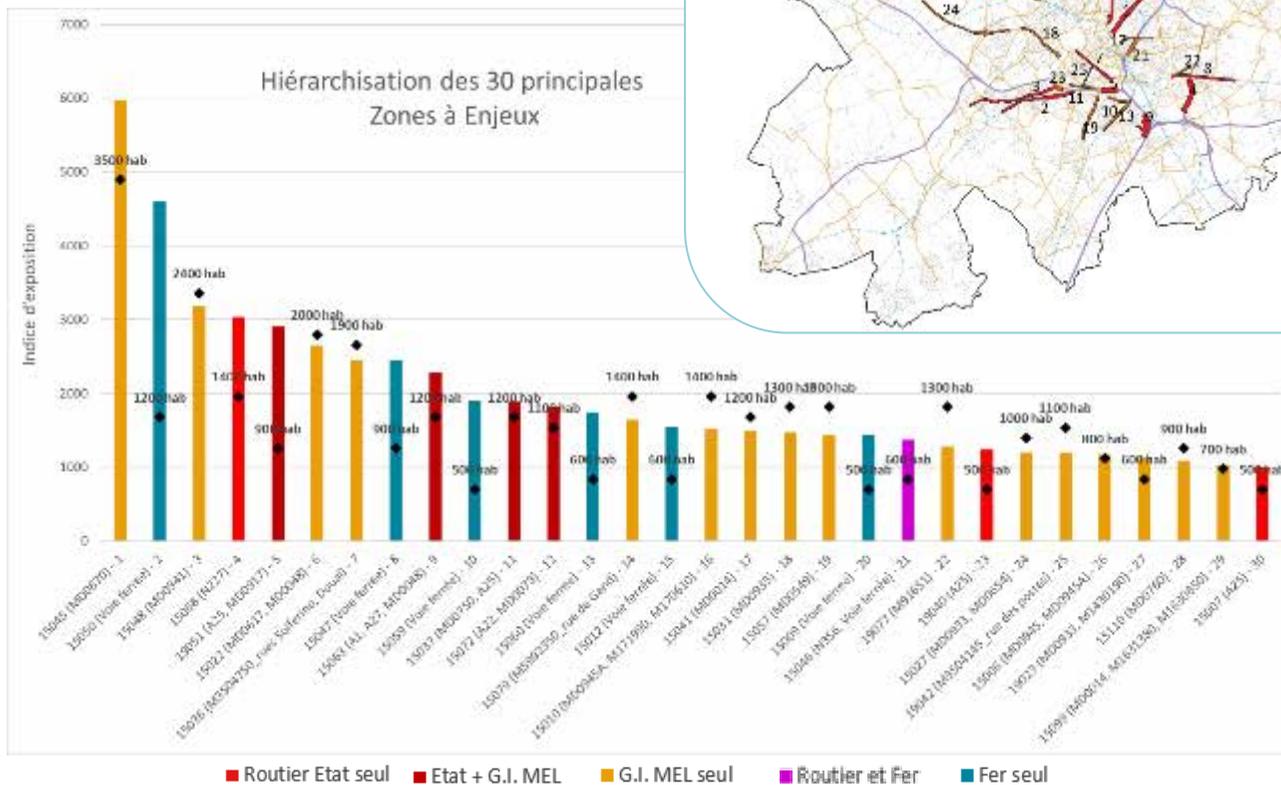
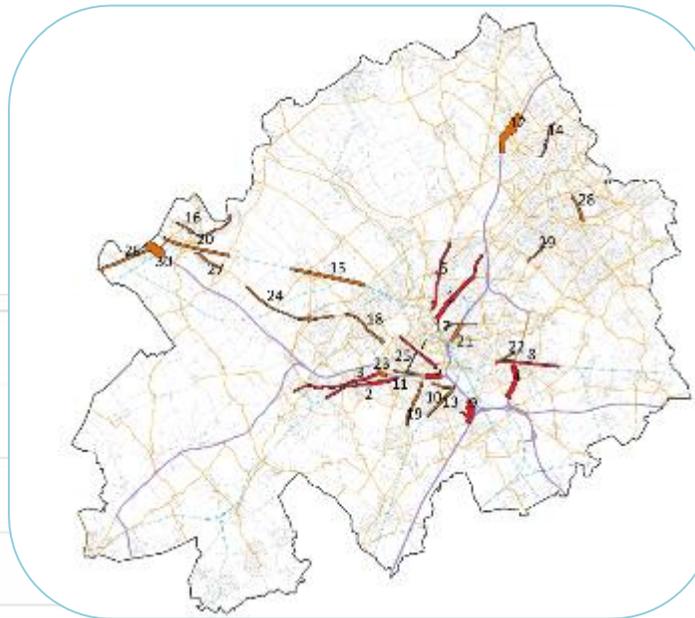


Les informations relatives à ces ZE seront intégrées aux bases de données géographiques de la MEL pour une bonne prise en compte dans les politiques publiques de l'établissement.

14.4. Les 30 principales Zones à enjeux de la MEL



Les 30 principales Zones à Enjeux regroupent près de 45% de la population touchée par des dépassements de seuils.



Près de la moitié des personnes exposées à des dépassements

Les 30 principales Zones à enjeux correspondent à l'ensemble des Zones à enjeu prioritaire ou fort.

Elles regroupent à elles seules environ 34 250 personnes en dépassement de seuil, soit près de **45% de la population totale exposée à un dépassement de seuil** sur l'ensemble du territoire.

Elles sont issues aussi bien des infrastructures de transport routier (MEL et État) que ferroviaire. La MEL reste cependant le gestionnaire le plus concerné, en particulier en raison de la dimension de son réseau viarie.

Une forte concentration dans la zone urbaine dense

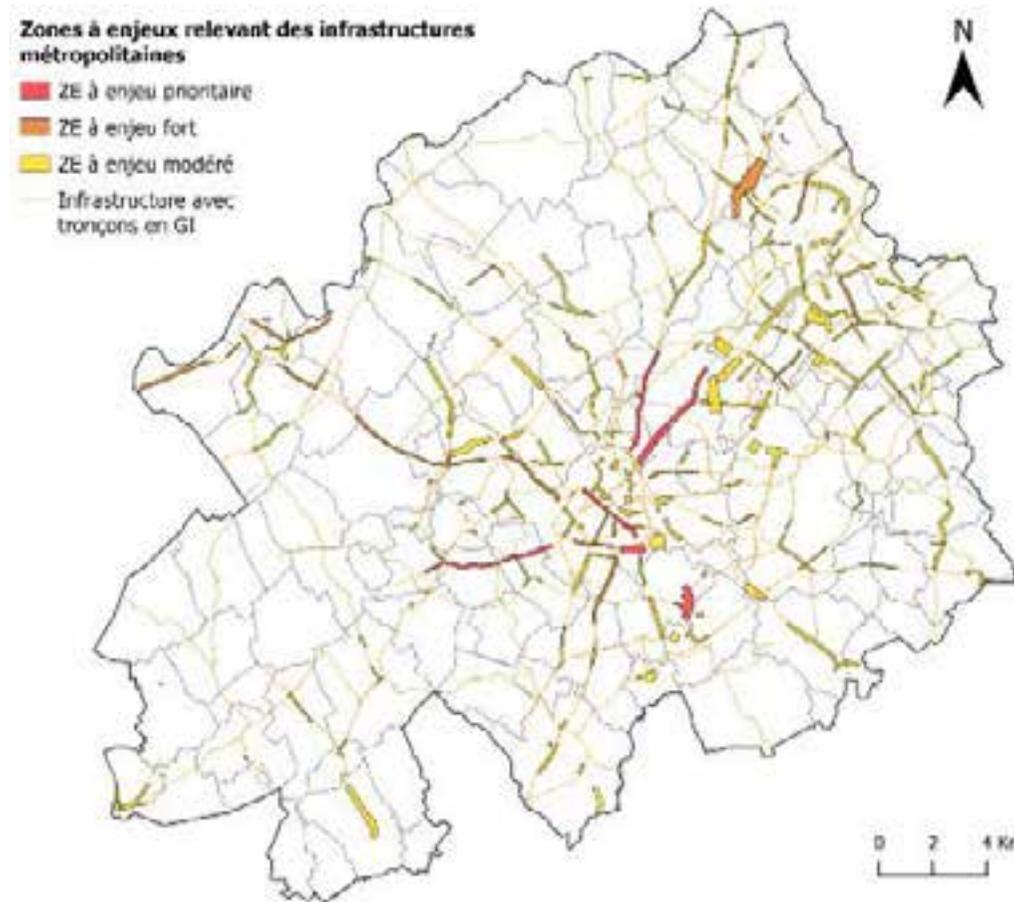
La majorité de ces Zones à enjeux se situent dans, ou aux abords de Lille, mais également au niveau des communes d'Armentières et de Roubaix et Tourcoing.

Elles se situent principalement en zone urbaine ou interurbaine, le long des axes nationaux, des axes structurants mais également au niveau d'axes de centre-ville fortement fréquentés.

15. Les Zones à enjeux liées à des grandes infrastructures de la MEL

15.1. Présentation

 154 Zones à Enjeux sont liées à des tronçons du réseau grandes infrastructures de la MEL.



70% des Zones à Enjeux sont du ressort de la MEL

Les 154 Zones à enjeux directement liées aux infrastructures de la MEL se décomposent ainsi dans la typologie précédemment décrite :

- **5 zones d'enjeu prioritaire**
- **13 zones d'enjeu fort**, principalement autour des axes structurants de la Métropole ou au niveau des pénétrantes urbaines ;
- **136 zones d'enjeu modéré** réparties sur l'ensemble du territoire

Nota : ces données incluent les ZE dépendant uniquement des Grandes infrastructures de la MEL ainsi que les cas de multi-exposition avec les infrastructures ferroviaires et/ou le réseau national.

Elles concernent 80% des populations touchées par un dépassement de seuil

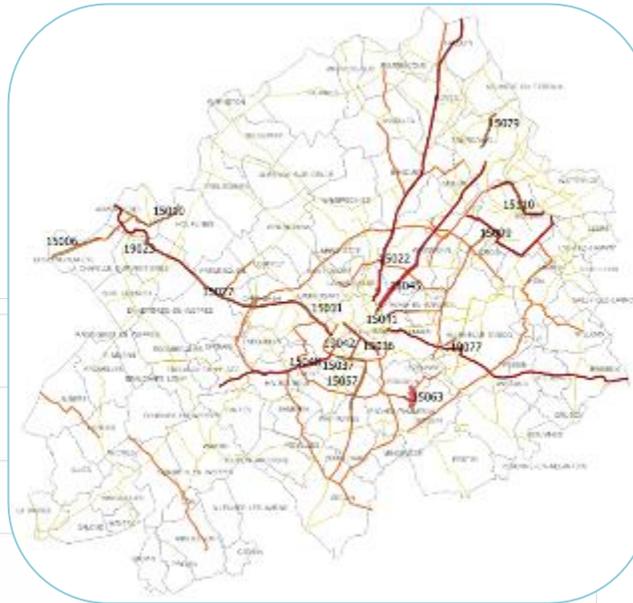
Les Zones à enjeux relatives aux Grandes infrastructures MEL regroupent un total d'environ **63 000 personnes en situation de surexposition** soit plus de **80% de la population totale impactée** sur l'ensemble du territoire de la MEL.

A noter que certaines de ces ZE sont concernées par le réseau « classique » de la MEL (hors Grandes Infrastructures au sens de la Directive Européenne).

15.2. Hiérarchisation des Zones à Enjeux de la MEL



18 des 30 principales Zones à Enjeux relèvent des Grandes Infrastructures de la MEL.

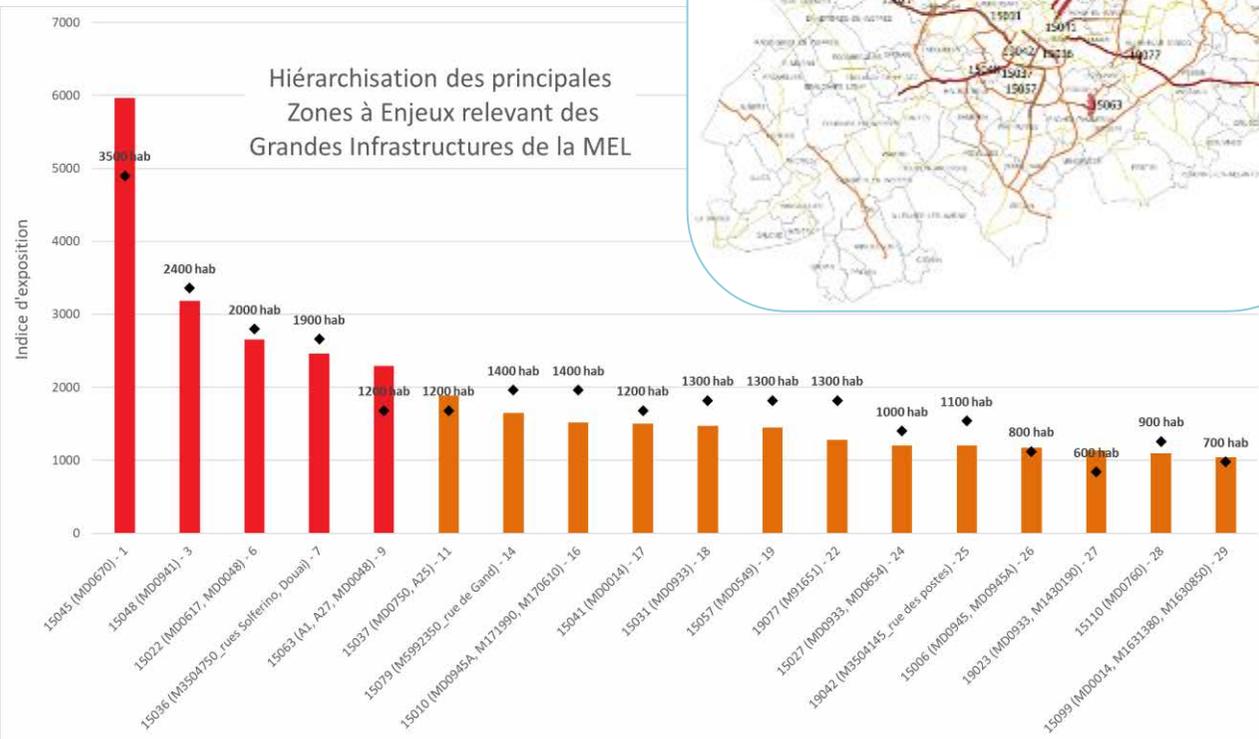


Une forte corrélation avec les la hiérarchisation des infrastructures

18 des 30 principales Zones à Enjeux relèvent des Grandes infrastructures de la MEL d'enjeu prioritaire ou fort.

Une part importante des situations de surexposition est concentrée sur un nombre réduit de ZE

Ces 18 Zones à Enjeux regroupent un total d'environ **24 000 personnes en situation de surexposition** soit près **d'un tiers de la population totale impactée** sur l'ensemble du territoire de la MEL.



PRIORITE A LA RECHERCHE DE SOLUTIONS POUR CES ZE

La direction Espace Public et Voirie de la MEL a d'ores et déjà enclenché une analyse des 18 Zones à Enjeux principales. Il s'agit d'une part de vérifier les niveaux de bruit par des mesures in situ et, d'autre part, d'identifier et d'estimer le coût des solutions correctives.

Les Zones Calmes

16. Démarche et critère de sélection des Zones Calmes (ZC)

En complément de la définition des Zones à enjeux, l'analyse des résultats des Cartes de bruit stratégiques permet de définir des **zones à préserver** : les **Zones Calmes**.

La première définition des Zones Calmes, basée sur les textes réglementaires, est la suivante :

« Espace extérieur remarquable par sa faible exposition au bruit, dans lequel l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition, compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues »

La Métropole Européenne de Lille a décidé de mettre en avant les **critères d'usage et de typologie** afin d'effectuer un recensement des espaces offrant à la population la possibilité de se détendre et/ou se reposer dans un environnement adapté.

Bien qu'il s'agisse d'un critère important, le critère de niveau sonore n'a pas été considéré comme un critère absolu. Ainsi, des espaces sont comparativement des zones appréciées par les habitants au sein d'un environnement urbain particulièrement agressif. Les identifier permet de les protéger et de porter une réflexion sur la manière de les rendre encore plus remarquables.

Un ensemble de critères a donc été retenu :

- **Accessibilité** : Une Zone Calme est un espace aménagé accessible à tous. Il ne peut par conséquent pas s'agir d'un espace privé (*ex : golf, jardins familiaux, parcs privés, ...*).
A noter que les Espaces Naturels de la MEL, bien que d'accès payant, ont été retenus parmi les Zones Calmes car ils font l'objet d'une démarche volontariste afin d'offrir des espaces qualitatifs aux métropolitains.
- **Aménagement** : Une Zone Calme est un espace aménagé offrant à ses usagers confort et sécurité. Elle doit être adaptée à l'accueil du public.
A ce titre, les centres-villes ne peuvent être considérés comme un espace aménagé au sens d'une Zone Calme. Ils regroupent généralement des problématiques multiples. Ils peuvent cependant s'inscrire dans une démarche de « centre-ville apaisé ».
Les promenades vertes faisant l'objet d'un aménagement piéton ou cyclable sont retenues au titre de Zone Calme, même si elles sont ponctuellement croisées ou bordées par des infrastructures bruyantes.
- **Visibilité & Appropriation** : Une Zone Calme n'a pas vocation à être une zone confidentielle réservée à quelques connaisseurs. Idéalement, elle se situe à proximité d'un bassin d'habitation ou d'emploi, ou à défaut, doit bénéficier d'accès simples et clairs afin de pouvoir toucher le plus grand nombre.
Afin de pouvoir profiter à tous, un critère de taille a été défini. Ainsi, les espaces dont la surface au sol est inférieure à 5 000 m² sont considérés comme confidentiels et n'ont par conséquent pas été retenus en Zones Calmes. Cette surface est portée à 10 000 m² pour les jardins d'enfants, ceux de taille inférieure ne bénéficiant généralement pas d'aménagement propices à la détente.
- **Usages** : Une Zone Calme doit avoir une vocation de détente et/ou de repos. Il s'agit d'une zone où le public se rend pour « se changer les idées » ou « prendre l'air ». Il peut par conséquent s'agir de zones de promenade (parcs, bois & forêt, trame verte, bords de cours d'eau, ...) ou d'activité et de détente (base de loisirs, jardins publics, squares, ...).
Sur la base des Zones Calmes retenues lors du précédent PPBE et dans une volonté d'homogénéisation à l'échelle de la Métropole, il a été décidé de ne pas retenir les cimetières (civils et militaires). En effet, bien qu'ils soient considérés comme des lieux de calme, ils n'ont à priori pas vocation à accueillir un public important. C'est ce que confirment les usages la plupart du temps.

- **Zone préservée des bruits négatifs du quotidien** : Dans la mesure du possible, une Zone Calme doit être préservée des sources de bruit prises en compte au PPBE (infrastructures de transport, industries). A noter que les activités exercées sur la Zone Calme peuvent être sources de nuisances sonores (jardins d'enfant, base de loisirs, ...) sans que la notion de Zone Calme ne soit remise en cause, à condition que ces sources sonores aient une connotation positive (loisirs, jeux, bruits de la nature, ...). Cependant, les Zones Calmes ne peuvent accueillir d'activités particulièrement bruyantes (musique amplifiée, utilisation d'engins motorisés, ...).

Enfin, dans les zones fortement urbanisées, des Zones Calmes peuvent être identifiées malgré un environnement relativement bruyant si des usages de détente et de repos y sont constatés.

Les espaces fortement impactés par le bruit n'ont pas été retenus. Un critère a été défini sur la base d'un ratio entre la surface en dépassement de seuil et la surface totale de l'espace considéré. Ce critère a été adapté à la typologie et la localisation des espaces étudiés.

- **Pertinence & cohérence à l'échelle du territoire** : Afin d'offrir à chacun la possibilité d'accéder à des zones de ressourcement, des Zones Calmes ont été retenues sur l'ensemble du territoire de la MEL. Cependant, il existe de fortes disparités d'exposition au bruit à l'échelle de la Métropole. Ainsi, la sélection de Zones Calmes au niveau des secteurs densément peuplés, situées dans un environnement sonore agressif, a été privilégiée.
- **Volonté politique** : Enfin, il est nécessaire que le Pouvoir Public ait une réelle volonté d'action et de préservation vis-à-vis des Zones Calmes retenues. Par la proposition et la sélection des Zones Calmes, il s'engage à maintenir, voire à améliorer la qualité environnementale et l'accessibilité des zones retenues tout en renforçant l'information au public concernant ces zones.

Il est recommandé que les décisions d'aménagement à proximité des Zones Calmes respectent l'esprit de préservation dans lequel elles ont été définies. Il est recommandé que les documents d'aménagement et d'urbanisme du territoire soient mis en cohérence (PLU et zonages, PADD, SCOT, PDU, parcs et espaces naturels, chartes de développement...).

LES TYPOLOGIES D'ESPACES RETENUES PAR LA MEL

Afin de définir les Zones Calmes sur son territoire, la MEL a retenu les typologies d'espaces suivants :

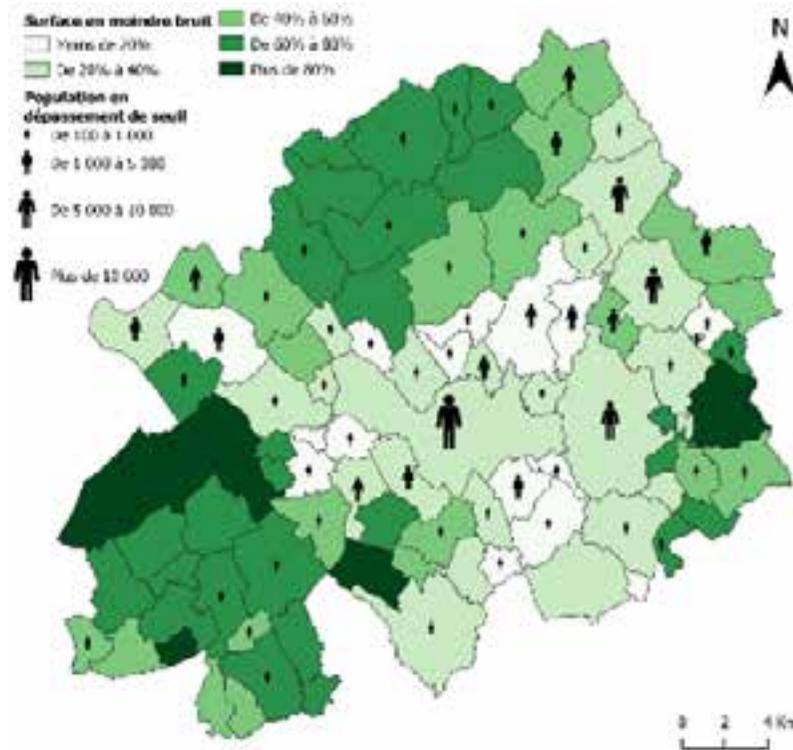
Les bases de loisirs	Les jardins thématiques
Les parcs périurbains	Les parcs urbains
Les parcs de proximité	Les squares
Les plaines de jeux	Les bois ou forêts
Les étangs aménagés	Les zones humides
Les promenades vertes	

LES ZONES CALMES COMMUNALES

En complément du travail de sélection mené par la MEL, certaines communes ont engagé des actions concernant des Zones Calmes municipales plus confidentielles en réponse aux attentes de leurs concitoyens.

Ces actions sont présentées dans les questionnaires retournés par les communes en Annexes 4 et 6.

17. Analyse du territoire

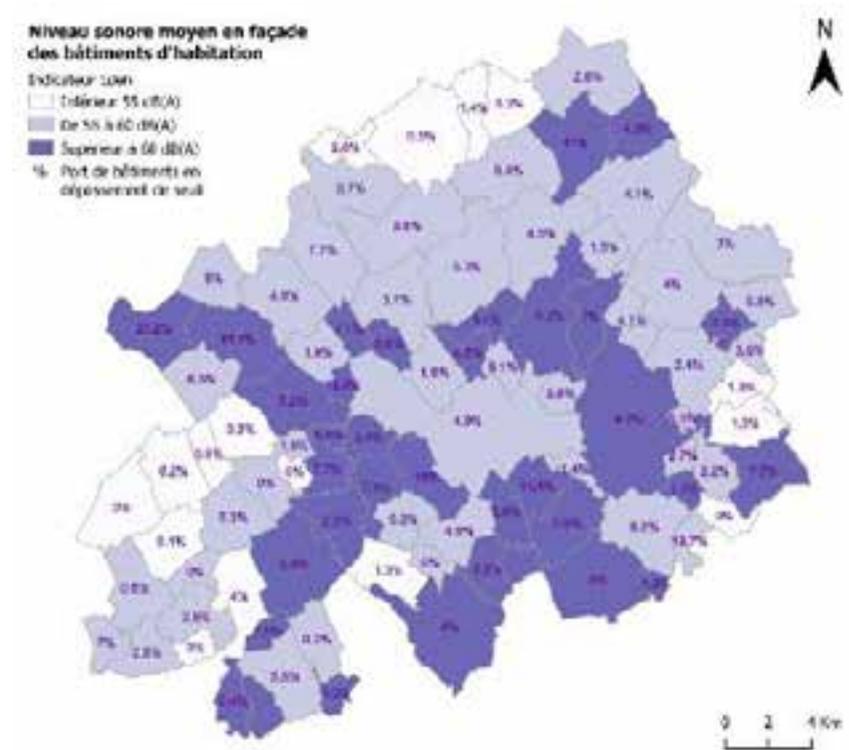


Rappel : la MEL compte 76 900 personnes en dépassement de seuil pour une surface en moindre bruit représentant 48 % de sa superficie.

Le territoire de la MEL présente de **fortes disparités d'exposition**. Les 4 villes les plus peuplées regroupent la majorité des personnes en dépassement de seuil - Lille représentant à elle seule plus du quart de la population concernée - et ont par conséquent un besoin accru en Zones Calmes.

15 communes, principalement, situées en première couronne et le long des axes structurants, ont une surface en moindre bruit représentant moins de 20% de leur territoire.

Enfin, 37 communes situées en périphérie ont une très faible part de population en dépassement de seuil (< 100 personnes). 9 communes présentent une surface de moindre bruit supérieure à 80% de leur territoire.



A l'échelle du territoire, le niveau sonore moyen en façade des bâtiments est de l'ordre de 58 dB(A) et la part de bâtiments en dépassement de seuil est d'environ 4,5 %.

35 communes présentent un niveau sonore moyen en façade des bâtiments d'habitation supérieur à 60 dB(A). Pour 8 d'entre elles, la part de bâtiments d'habitation en dépassement de seuil est supérieure ou égale à 10% du parc total. Ces communes sont principalement situées le long des infrastructures structurantes du territoire.

18 communes présentent un niveau sonore moyen en façade de l'ensemble de leurs bâtiments d'habitation supérieur à 55 dB(A).

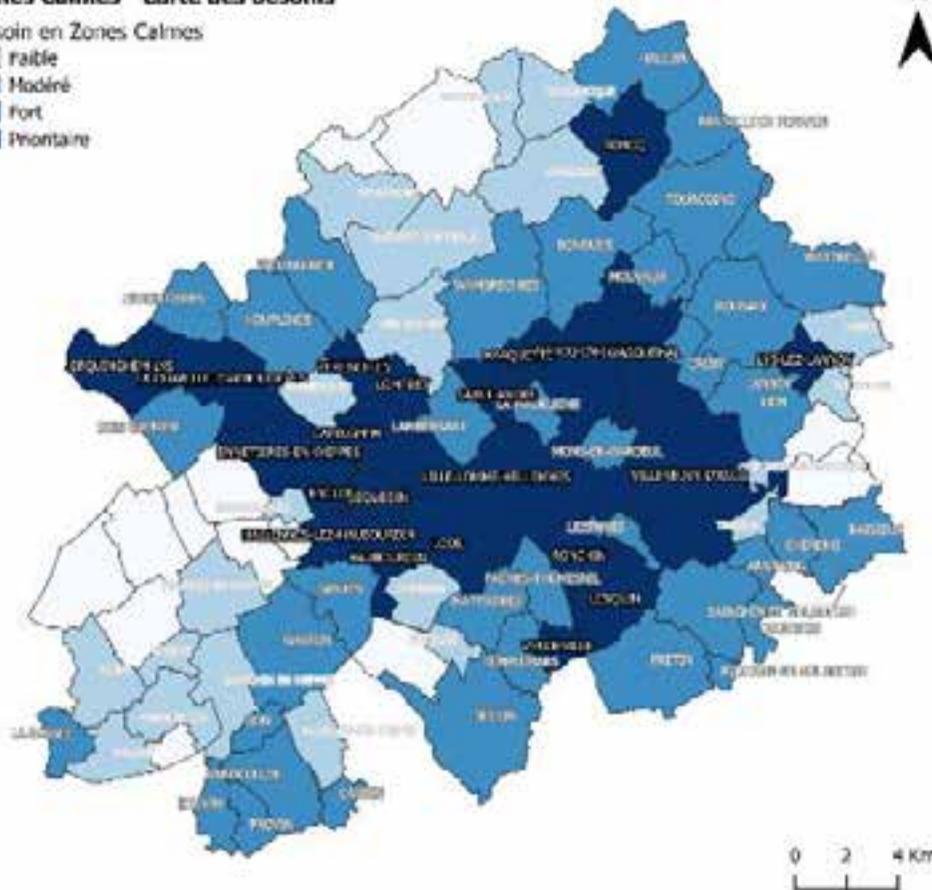
22 communes ont une part de bâtiments d'habitation en dépassement de seuil inférieure à 1%, 31 inférieures à 2%. Elles sont principalement situées en périphérie du territoire.

18. Définition des besoins

 22 communes de la MEL ont un besoin en Zones Calmes jugé prioritaire.

Zones Calmes - Carte des besoins

Besoin en Zones Calmes



Méthodologie

Une **hiérarchisation des besoins en Zones Calmes** par commune a été définie sur la base du diagnostic préétabli. Celle-ci intègre les critères suivants :

- Surface en moindre bruit
- Population en dépassement de seuil
- Niveau sonore moyen en façade des bâtiments d'habitation
- Pourcentage de la population en dépassement de seuil

Chaque commune reçoit alors une note relative à chacun de ces quatre critères, et obtient ainsi une note globale permettant de définir son niveau de besoin de Zone Calme :

Surface en Moindre Bruit	Population en dépassement de seuil	Pourcentage d'habitations en dépassement de seuil	Niveau moyen en façade des habitations	Note
< 20%	-	-	> 60 dB(A)	5
20 - 40%	> 10 000	> 10%	-	4
40 - 60%	5 000 - 10 000	5 – 10%	55 – 60 dB(A)	3
60 - 80%	1 000 - 5 000	1 – 5%	-	2
> 80%	100 - 1 000	< 1%	< 55 dB(A)	1
100 %	< 100	0 %	-	0

La note globale est alors la somme des différentes notes obtenues.

Quatre niveaux de hiérarchisation sont alors établis sur la base de cette note :
Besoin Faible / Besoin Modéré / Besoin Fort / Besoin Important

Classification des communes par besoin en ZC

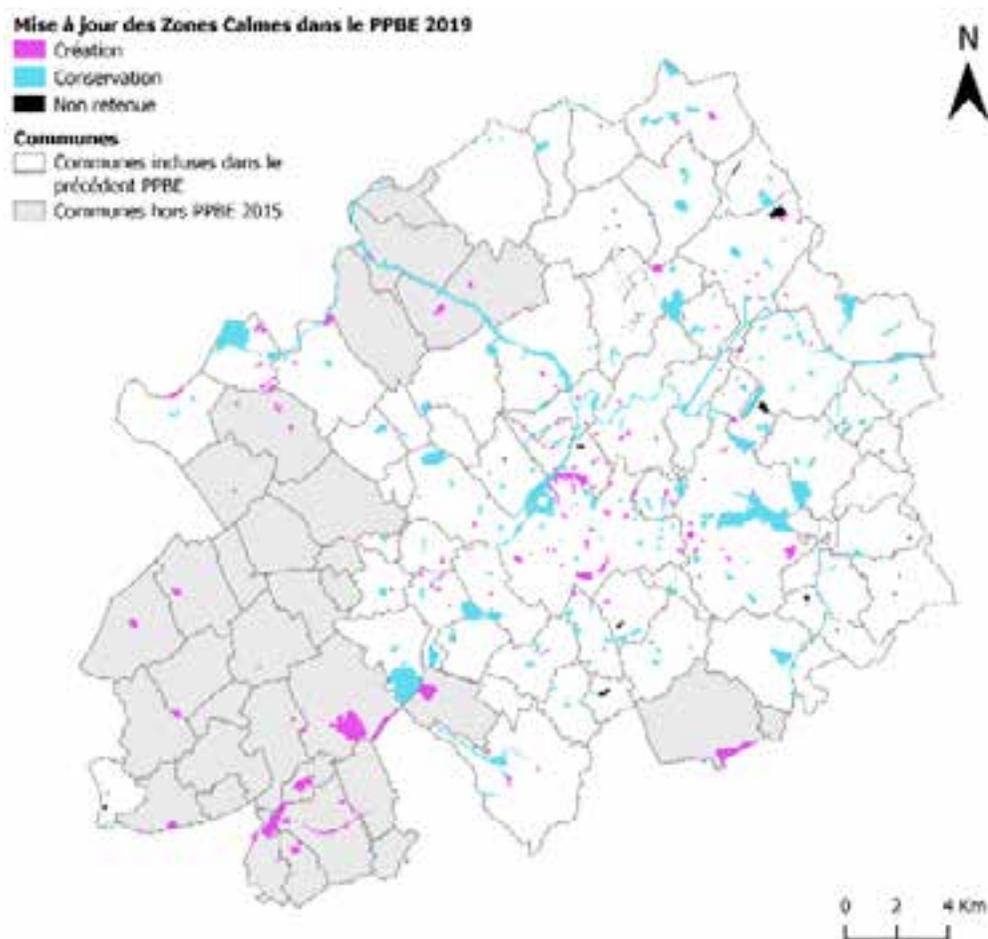
Les besoins de Zones Calmes ont été définis pour les 95 communes de la Métropole. Elles sont réparties selon le tableau suivant :

Besoin en Zones Calmes	Faible	Modéré	Fort	Prioritaire
Nombre de communes	14	21	38	22

19. Les Zones Calmes retenues

19.1. Mise à jour des Zones Calmes

 315 Zones Calmes sont désormais identifiées, dont 137 nouvelles.



Rappel concernant les Zones Calmes du Précédent PPBE

Lors du précédent PPBE, 214 Zones Calmes ont été retenues sur les 65 communes concernées et volontaires.

Les actions réalisées dans le cadre de la mise à jour des Zones Calmes

- Création de Zones Calmes au niveau des communes n'ayant pas participé au précédent PPBE ou ayant rejoint la MEL
- Homogénéisation des critères de sélection sur l'ensemble du territoire ayant pour impact :
 - La suppression de certaines Zones Calmes ne correspondant pas aux nouveaux critères (37 sont concernées)
 - La création de nouvelles Zones Calmes, également au niveau de communes ayant déjà participé au précédent PPBE
 - La mise à jour de certaines Zones Calmes selon l'évolution du territoire

FOCUS SUR LES ZONES CALMES NON RENOUVELEES

Les Zones Calmes de 2015 non renouvelées sont principalement des centres villes, des cimetières (critères de typologie) ou des espaces trop confidentiels (critère de taille).

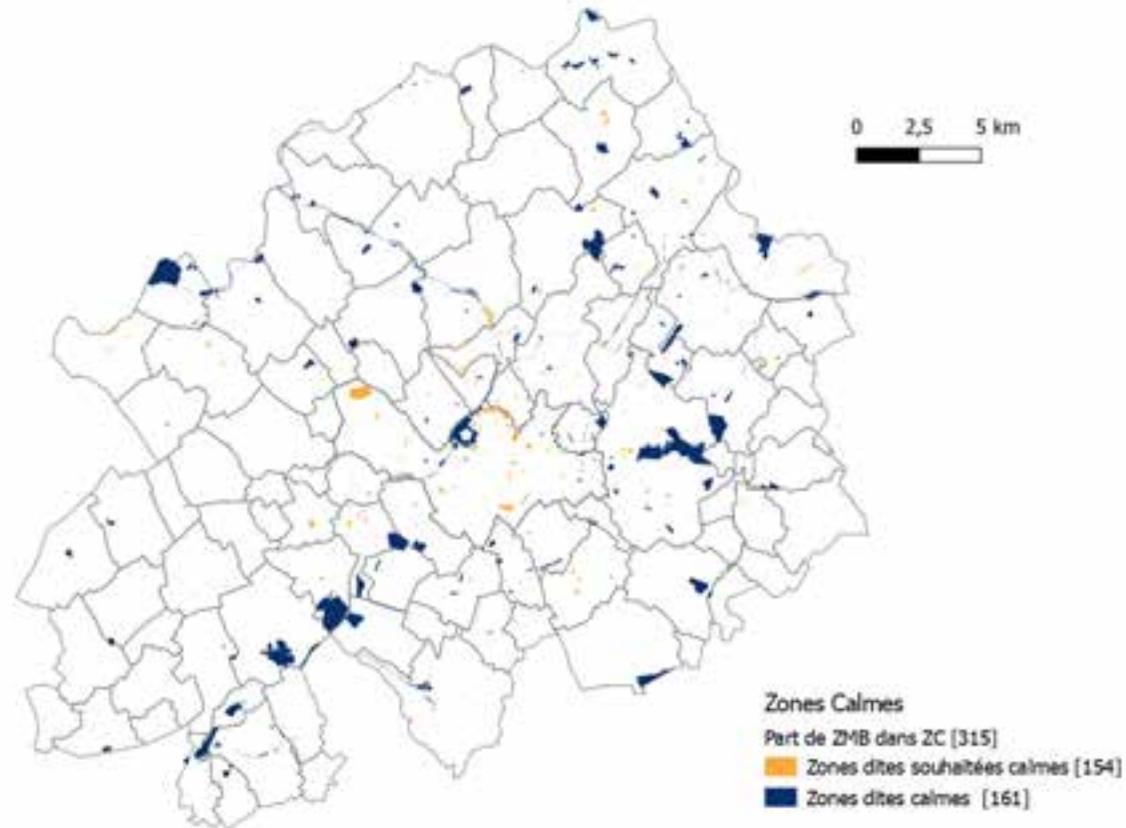
Les Zones Calmes de la Métropole

La Métropole européenne de Lille comporte désormais **315 Zones Calmes** réparties sur l'ensemble du territoire, dont :

- 137 nouvelles
- 178 Zones Calmes conservées depuis 2015 (cf. Annexe 3)

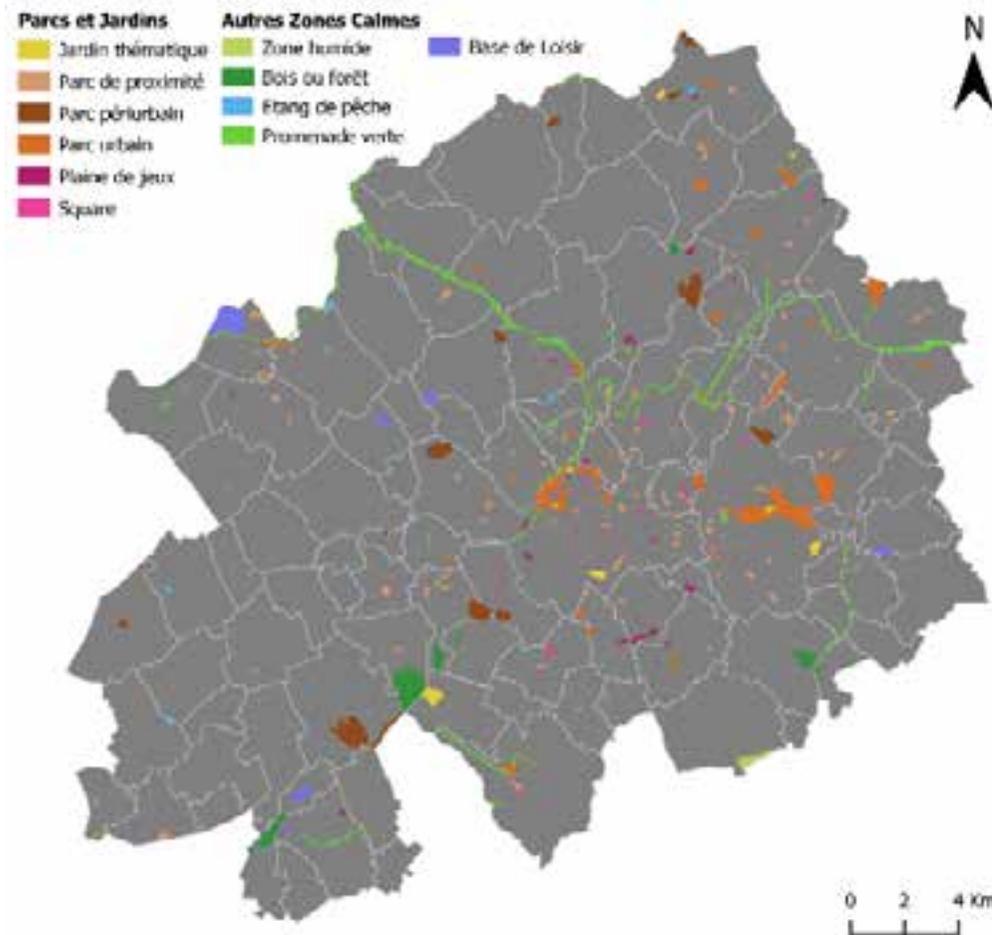
Au final, le PPBE identifie 315 Zones Calmes sur l'ensemble du territoire métropolitain. Il y a cependant lieu de distinguer 2 typologies :

- Les zones calmes « effectives », au nombre de 161, exposées à un niveau de bruit inférieur à 55 dB(A) (= *seuil de moindre bruit défini par l'OMS*)
- Les zones « souhaitées » calmes, au nombre de 154, zones présentant les caractéristiques adéquates mais soumises actuellement à des niveaux sonores supérieurs



19.2. Analyse par typologie

Les Zones Calmes de la Métropole recouvrent une surface totale d'environ 18,1 km² (soit 2,8% de la surface du territoire).



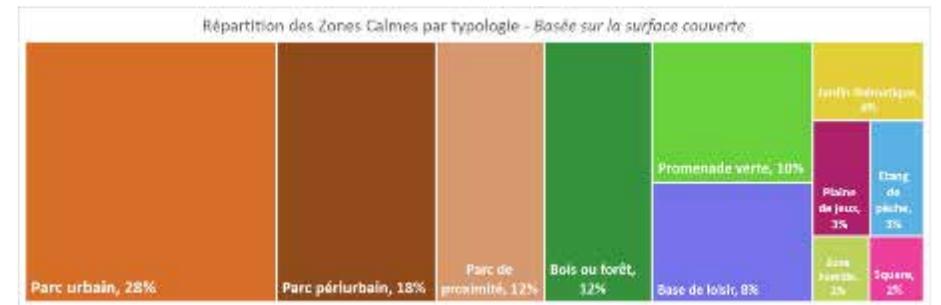
Une part importante de Zones Calmes en milieu urbain



Plus de 60% des Zones Calmes sont de typologie « parc de proximité », « square » ou « plaine de jeux ».

Leur implantation au niveau des zones urbanisées, au plus proche des zones bruyantes, permet de favoriser leur accessibilité aux personnes les plus exposées au bruit.

Des espaces naturels offrant des Zones Calmes de grande dimension



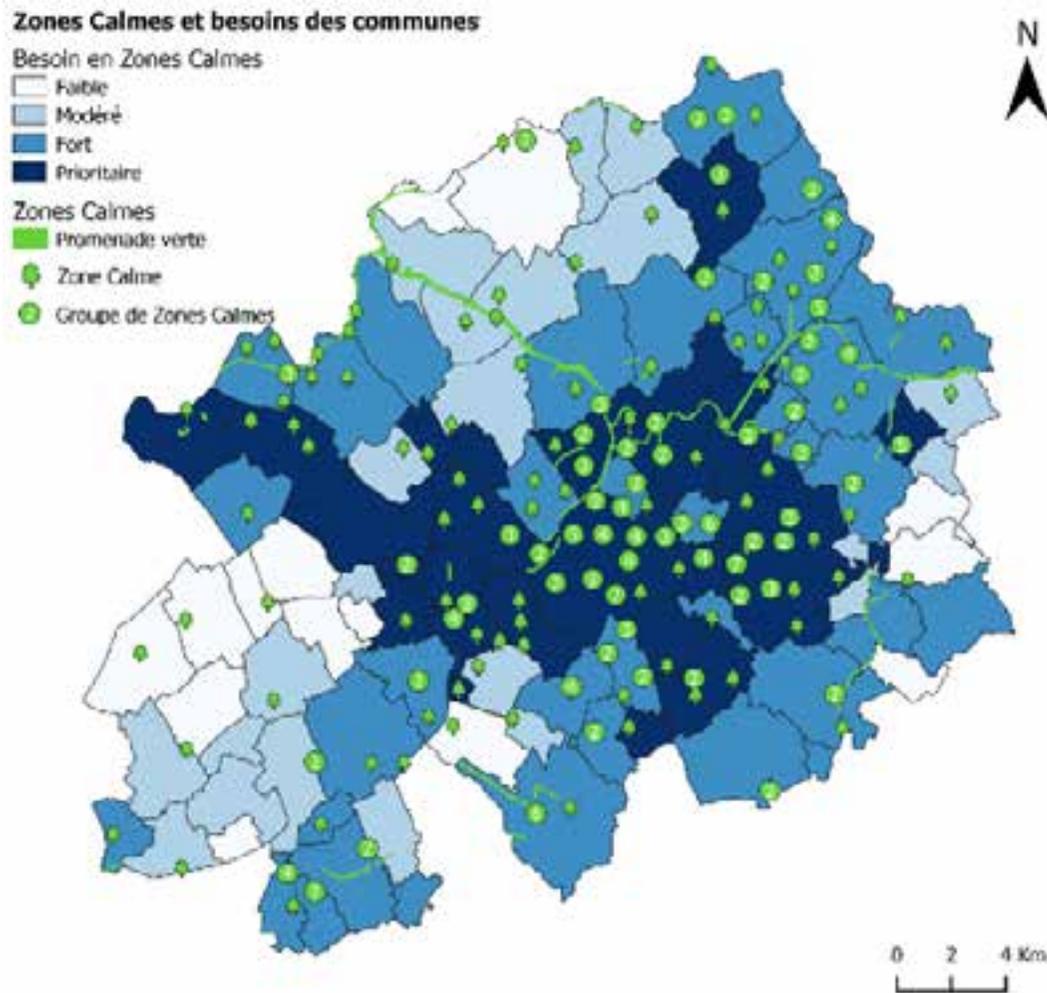
Les Grands Parcs (parcs urbains, périurbains, jardins thématiques) représentent près de 50% de la surface en Zone Calme (66 Zones Calmes).

Répartis sur le territoire, ils offrent aux habitants des zones de repos et de détente de plus grande dimension avec un lien à la nature plus important.

L'ensemble des espaces périurbains et ruraux (incluant promenades vertes, bois, bases de loisirs, ...) représente 56% de la surface des Zones Calmes, contre 44% pour les zones situées en zone urbaine.

19.3. Répartition des Zones Calmes sur le territoire

 Les communes ayant un besoin prioritaire disposent en moyenne de plus de 7 Zones Calmes.



Une répartition à examiner au regard des besoins des communes

Les critères retenus permettent d'assurer une densité plus importante de Zones Calmes dans les villes en fonction de leurs besoins.

Besoin en Zones Calmes	Faible	Modéré	Fort	Prioritaire
Nombre de communes	14	21	38	22
Nombre de Zones Calmes	11	30	168	162
Nombre de Zones Calmes par communes	0,8	1,4	4,4	7,4

Nota : certaines Zones Calmes chevauchent plusieurs communes et sont par conséquent comptabilisées plusieurs fois.

Ces résultats sont à relativiser car les Zones Calmes situées dans les zones prioritaires sont majoritairement de petites dimensions. De plus, il s'agit parfois de zones « souhaitées » calmes. La répartition des Zones Calmes présente néanmoins une cohérence avec les besoins.

LES ZONES CALMES INTEGREES AUX FICHES « COMMUNES »

L'implantation des Zones Calmes est présentée en détail dans les fiches communes annexées au rapport.

Le listing complet des Zones Calmes retenues figure en Annexe 3.

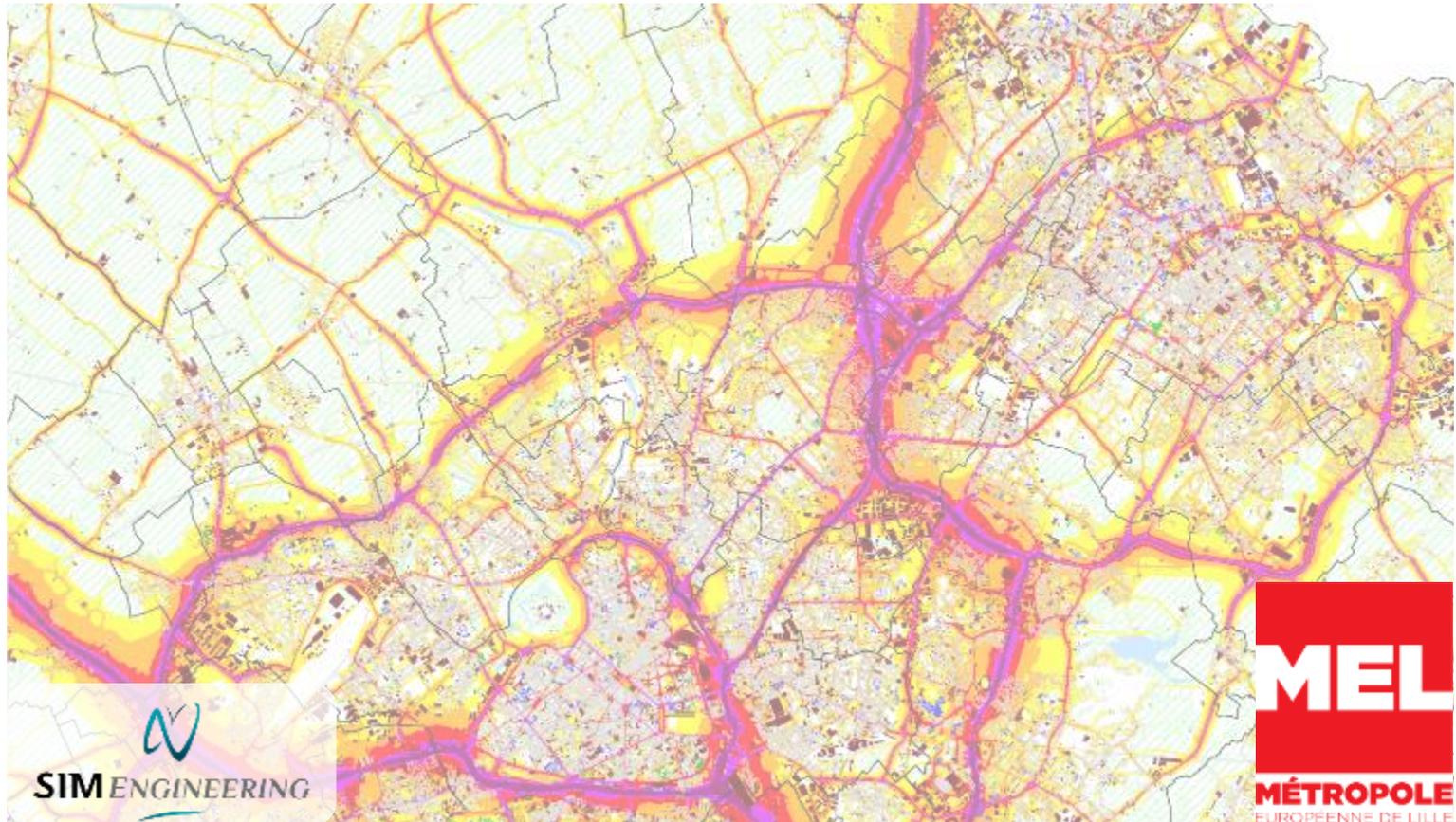


Cahier 2 -
Plan d'action
Période 2022 - 2025



3^{ème} échéance

**PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT
DE LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE (MEL)**



Sommaire du Cahier 2

BILAN DES ACTIONS 2015-2020.....	66
20. Les chiffres clés de l'action de la MEL	67
21. Le Bilan des actions de la MEL définies au PPBE 2015	69
21.1. <i>Le programme d'action MEL 2015-2020.....</i>	<i>69</i>
21.2. <i>Le bilan par actions.....</i>	<i>70</i>
22. Les compétences transversales de la MEL	74
23. Les actions menées par les partenaires.....	75
23.1. <i>Bilan des actions menées par les communes.....</i>	<i>75</i>
23.2. <i>Actions spécifiques menées par Lille-Lomme-Hellemmes.....</i>	<i>75</i>
23.3. <i>Actions menées et prévues par les autres gestionnaires d'infrastructures.....</i>	<i>77</i>
23.4. <i>Actions menées et prévues par la DREAL - Extrait du courrier de la DREAL.....</i>	<i>78</i>
PLAN D'ACTION 2022-2025	80
24. Plan d'action métropolitain.....	81
25. Les actions prévues par les partenaires	96
25.1. <i>Synthèse des actions prévues par les communes.....</i>	<i>96</i>
25.2. <i>Actions prévues par les gestionnaires d'infrastructures.....</i>	<i>96</i>
BILAN DE LA MISE A DISPOSITION DU PUBLIC DU PROJET DE PPBE	97
26. Organisation et déroulement de la mise à disposition du public.....	98
26.1. <i>Modalités de publicité et d'information du public.....</i>	<i>98</i>
26.2. <i>Modalités de mise à disposition du dossier.....</i>	<i>99</i>
27. Bilan de la procédure de participation du public par voie électronique.....	100
27.1. <i>Synthèse des observations et propositions.....</i>	<i>100</i>
27.2. <i>Détail des contributions et réponses apportées par la MEL.....</i>	<i>101</i>
27.3. <i>Commentaires hors propositions.....</i>	<i>124</i>
27.4. <i>Courriels.....</i>	<i>125</i>
ANNEXES	129
<i>Annexe 1 Les Points noirs bruit.....</i>	<i>130</i>
<i>Annexe 2 Liste des Zones à enjeux de la MEL.....</i>	<i>131</i>
<i>Annexe 3 Liste des Zones Calmes de la MEL par Commune.....</i>	<i>137</i>
<i>Annexe 4 Questionnaires retournés par les communes.....</i>	<i>147</i>
<i>Annexe 5 Questionnaires retournés par les gestionnaires d'infrastructures.....</i>	<i>182</i>
<i>Annexe 6 Dossier bruit dans le cadre de la candidature de Lille au label Capital Verte Européenne</i>	<i>184</i>

Bilan des actions 2015-2020

20. Les chiffres clés de l'action de la MEL

La MEL s'est engagée depuis plusieurs années dans une politique volontariste de connaissance et d'action en faveur de la réduction du bruit routier. L'observation du territoire passe inévitablement par la mesure réelle de paramètres environnementaux permettant d'aider à la décision.

Le niveau d'expertise interne aux services ainsi que les divers moyens (équipements de mesure mobiles, réseau de surveillance, modélisation acoustique, ...) acquis placent la MEL dans la liste des collectivités françaises les plus avancées en la matière.

La MEL :

- A réalisé plus de 100 mesures de bruit avec son propre matériel ;
- A fait réaliser par des prestataires extérieurs plus de 300 mesures de bruit relatives à des études ou des travaux ;
- A réalisé plus de 50 études acoustiques dans le cadre de créations, modifications de voiries, études comparatives, ... ;

La MEL déploie également un réseau de surveillance acoustique permanent du bruit composé d'une trentaine de stations acoustiques.

Mise en application de la Directive Européenne 2002/49/CE :

La MEL a d'ores et déjà réalisé les cartes de bruit et le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) conformément à la directive européenne 2002/49/CE sur la gestion du bruit dans l'environnement.

2010 : Elaboration de la cartographie stratégique du bruit 1^{ère} échéance ;

La MEL a réalisé la cartographie du bruit sur les 85 communes de son territoire – Directive 2002/49/CE .

Mise en ligne sur le site MEL : www.lillemetropole.fr

Elle a réalisé la cartographie du bruit sur 5 communes limitrophes à son territoire– Directive 2002/49/CE ;

2014 : Elaboration de la cartographie stratégique du bruit 2^{ème} échéance ;

2015 : Elaboration et approbation du PPBE MEL pour la 1^{ère} et 2^{ème} échéance réglementaire ;

2018 : Elaboration de la cartographie stratégique du bruit 3^{ème} échéance ;

2020 : Elaboration du PPBE MEL pour la 3^{ème} échéance réglementaire, approbation début 2022 ;

Résumé des actions déjà menées dans l'observatoire des déplacements et du bruit :

- Création d'un comité de pilotage dédié à l'observatoire du bruit ;
- Création du partenariat avec les institutions, les gestionnaires d'infrastructures ;
- Création d'un partenariat avec Bruitparif de 2015 à 2018 ;
- Adhésion à décibel villes ;
- Développement d'une plateforme monitoring (mesures en temps réel) ;
- Acquisition de matériels informatiques et logiciels experts ;
- Acquisition de stations de mesures acoustiques fixes couplées à des stations météorologiques ;
- Acquisition de sonomètres mobiles intégrateurs avec ces équipements associés ;
- Equipement d'un véhicule léger dédié à l'activité bruit ;
- Prestation externe d'assistance et d'expertise acoustique ;
- Prestation externe d'installation et de maintenance du réseau monitoring ;
- Prestation d'installation de compteurs routiers ;
- Acquisition de matériels de comptages routiers ;
- Prestation externe d'études et d'enquêtes de circulation ;
- Prestation externe d'assistance et d'expertise dans la modélisation de trafic.

21. Le Bilan des actions de la MEL définies au PPBE 2015

21.1. Le programme d'action MEL 2015-2020

La MEL a défini en 2015 un programme d'action ayant pour « **objectif majeur [de] mettre en place des actions préventives pour pérenniser la situation privilégiée d'une partie du territoire et des actions correctives pour réduire les nuisances sonores dans les Zones à enjeux** ».

C'est dans ce contexte que neuf actions prioritaires ont été définies autour de quatre thèmes :

Rappel du Programme d'actions MEL 2015-2020

Thème de l'action	Action n°	Libellé
Défendre la qualité de l'environnement sonore	1	Création d'un comité de suivi de la mise en œuvre du PPBE
	2	Mise en place d'un outil de recensement des plaintes relatives au bruit, et réalisation de mesures acoustiques permettant l'objectivation des niveaux sonores
	3	Officialisation des Zones Calmes : préservation et promotion de la qualité environnementale des Zones Calmes
Agir en faveur de la réduction du bruit	4	Documentation des Zones à enjeux impactées par le réseau métropolitain
	5	Identification des travaux envisageables dans les zones de dépassement de seuils
Intégrer la problématique du bruit dans les politiques sectorielles (communes et MEL)	6	Intégration des cartes de bruit aux outils d'aménagement et d'urbanisme de la Métropole et des communes
	7	Intégration de la lutte contre les nuisances sonores dans les politiques de rénovation de l'habitat
Informier et sensibiliser le public	8	Faire vivre la partie bruit du site internet de la MEL
	9	Développer l'observatoire du bruit

21.2. Le bilan par actions

Chacune de ces actions a fait l'objet d'un recensement des démarches engagées et d'une évaluation qualitative présentés sous forme de tableaux ci-après.

Bilan de l'action #1	Création d'un comité de suivi de la mise en œuvre du PPBE
Évaluation de l'action menée :	
1^{er} comité tenu en novembre 2016	
<i>Partenaires associés :</i> DGAC, SNCF Réseau, DIR, DDTM59, les communes	
<i>Principales actions menées conjointement :</i>	
<ul style="list-style-type: none">• Mise à jour du classement sonore des infrastructures de transport routier de la Métropole en février 2016 en partenariat avec la DDTM59• Actualisation des trafics issus du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Lille-Lesquin en partenariat avec la DGAC• Intégration des informations du PEB de l'aérodrome de Lille-Marcq en partenariat avec la DGAC (février 2019)• Mise à jour du classement des infrastructures ferroviaires sur le territoire de la MEL en lien avec la SNCF (février 2016)	
Conclusion :	<ul style="list-style-type: none">• <i>Augmenter la fréquence des réunions du comité de suivi</i>• <i>Centraliser et valoriser les actions menées</i>• <i>Accentuer l'animation des échanges entre partenaires</i>

Bilan de l'action #2	Mise en place d'un outil de recensement des plaintes relatives au bruit, et réalisation de mesures acoustiques permettant l'objectivation des niveaux sonores
Évaluation de l'action menée :	
Ouverture de l'adresse électronique bruit@lillemetropole.fr en août 2017 destinée à recevoir les plaintes relatives au bruit	
Bilan en octobre 2019 :	
<ul style="list-style-type: none">• 40 courriels reçus. Auxquels s'ajoutent 10 courriers postaux adressés à la MEL relatifs au bruit routier de son réseau viaire.• L'ensemble de ces sollicitations a fait l'objet soit d'un relais auprès de l'établissement en charge de la source du bruit, soit d'une réponse par courrier lorsqu'une infrastructure métropolitaine était en cause. Certaines demandes font toutefois à cette date encore l'objet d'un examen en vue d'une réponse adaptée.	
Une vingtaine d'études acoustiques ou vibro-acoustiques particulières ont par ailleurs été réalisées par la MEL pour documenter des plaintes reçues. Elles concernent par exemple des équipements ralentisseurs en chaussée, le passage des bus, le trafic automobile, le bruit de voisinage d'équipements (atelier du métro, station d'épuration, chaufferie...)	
Conclusion :	<i>Poursuivre le traitement des plaintes relatives aux équipements et infrastructures de la MEL par une réponse au cas par cas au regard de la priorisation des enjeux par zones prioritaires.</i>

Bilan de l'action #3	Officialisation des Zones Calmes : préservation et promotion de la qualité environnementale des Zones Calmes
Évaluation de l'action menée :	
Il a été décidé de ne pas donner de caractère opposable aux Zones Calmes à l'occasion de la révision du Plan local d'urbanisme.	
Conclusion :	<i>Action sur les Zones Calmes à reformuler lors de l'actualisation du PPBE.</i>

Bilan de l'action #4	Documentation des Zones à enjeux impactées par le réseau métropolitain
Évaluation de l'action menée :	
Un programme de documentation des 162 Zones à enjeux de la MEL a été engagé. Cela consiste à réaliser des mesures acoustiques en vue de vérifier les niveaux de bruits dans des zones densément habitées identifiées, par le calcul, en dépassement de seuil de bruit.	
Au 1 ^{er} janvier 2020, 100 Zones à enjeux ont été documentées par 168 points de mesure. Il en ressort que 55 zones sont confirmées et 45 sont infirmées.	
Conclusion :	<i>Les résultats des mesures montrent l'intérêt de poursuivre la documentation sur la base des cartographies du bruit actualisées en 2019 pour affiner l'identification des zones à enjeu et construire un programme d'interventions curatives (action # 5).</i>

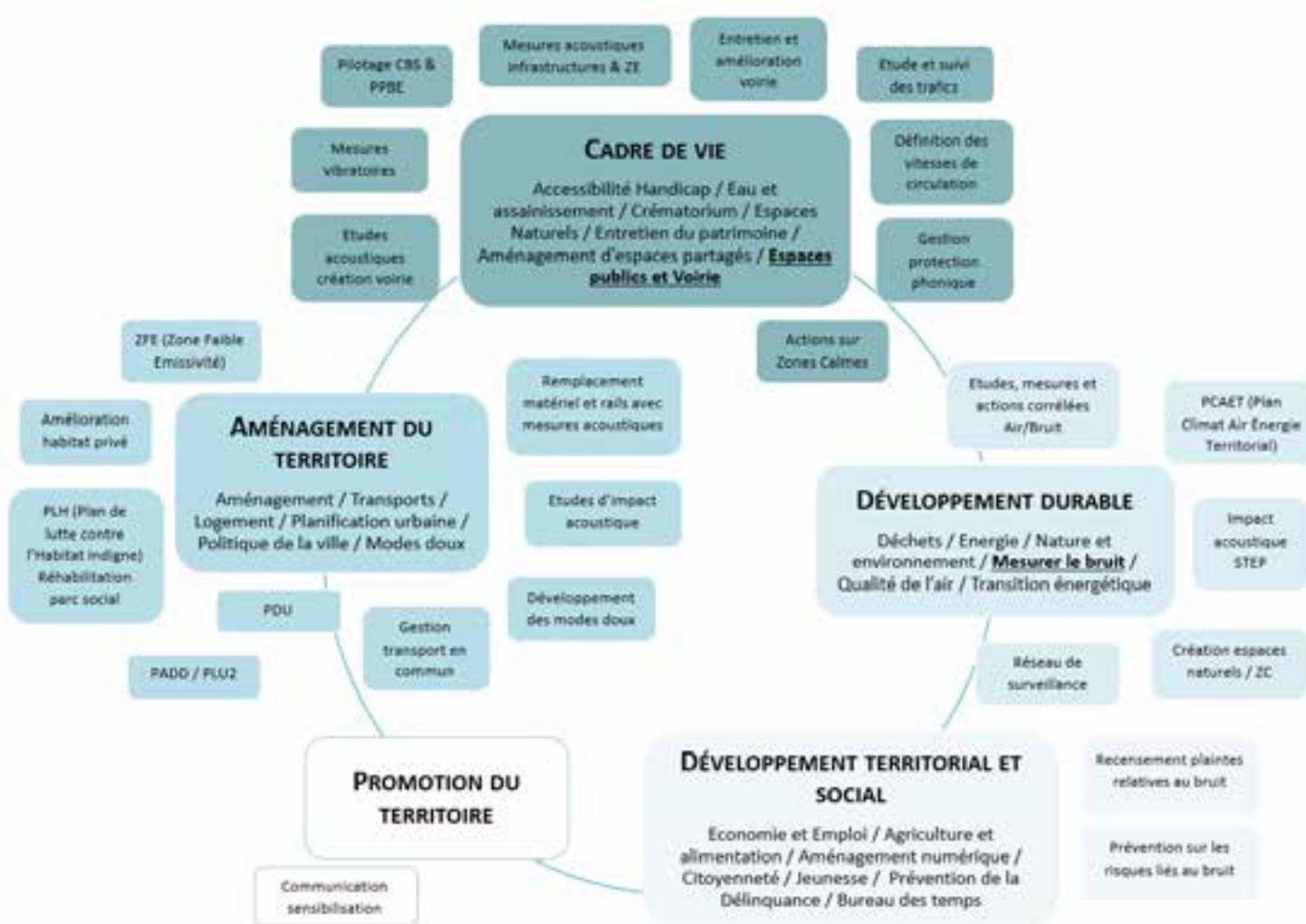
Bilan de l'action #5	Identification des travaux envisageables dans les zones de dépassement de seuils
Évaluation de l'action menée :	
Les 162 Zones à enjeux de la MEL ont été hiérarchisées selon l'indice d'exposition défini au PPBE (qui combine des critères de quantité de population exposée et de niveau de dépassement des seuils).	
Les zones les plus gênantes ont fait l'objet d'une étude de pertinence et de faisabilité des solutions techniques parmi les familles d'interventions suivantes : réduction de vitesse, réduction du trafic automobile ou poids lourds, renouvellement du revêtement de chaussée, isolation des façades exposées. Des ratios de coûts de travaux ont été établis en vue de préparer l'inscription budgétaire des différents scénarios d'intervention.	
Conclusion :	<i>Actualiser le classement des Zones à enjeux suite à l'établissement des Cartographies du bruit stratégiques, établir une estimation des coûts selon différents scénarios de solutions et présenter à l'approbation du Conseil de la MEL un budget pluriannuel de travaux de réduction du bruit routier sur les routes métropolitaines.</i>

Bilan de l'action #6	Intégration des cartes de bruit aux outils d'aménagement et d'urbanisme de la Métropole et des communes
Évaluation de l'action menée :	
<ul style="list-style-type: none"> • Les Cartographies stratégiques du bruit ont été annexées au PLU voté en par le Conseil de la MEL en juin 2020. • Dans le cadre du Plan climat air énergie 2020, la MEL s'engage à des études croisées entre les problématiques « pollution de l'air » et « bruit ». • Prise en compte du volet bruit dans les études d'impact des projets routiers et d'aménagement du territoire métropolitains. Installation de protections phoniques sur les projets réalisés (voie nouvelle Tourcoing Wattlelos par exemple). • Réalisation d'études acoustiques sur les équipements métropolitains : déchetterie, stations d'épuration, aires d'accueil de gens du voyage... 	
Conclusion :	<i>Action à poursuivre en particulier pour ses dimensions infrastructures et équipements</i>

Bilan de l'action #7	Intégration de la lutte contre les nuisances sonores dans les politiques de rénovation de l'habitat
Évaluation de l'action menée :	
<p>Les programmes de rénovation de l'habitat portés par la MEL intègrent des protections phoniques en façade conformément à l'arrêté du 13 avril 2017. Cet arrêté définit des objectifs réglementaires applicables dans les secteurs exposés au bruit des infrastructures de transport.</p>	
Conclusion :	<i>Poursuivre l'action dans les activités courantes de la MEL et porter à la décision du Conseil de la MEL un dispositif de cofinancement pour des travaux d'isolation complémentaire aux programmes de rénovation des bâtiments portés par l'établissement</i>

Bilan de l'action #8	Faire vivre la partie bruit du site internet de la MEL
Évaluation de l'action menée :	
<p>Page web dédiée sur le site de la MEL : https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/developpement-durable/mesure-du-bruit</p> <p>Cette page permet d'accéder :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aux Cartes de Bruit : http://geo.lillemetropole.fr/Espaces_publics_et_voirie/cartobruit/flash/ • Au PPBE en téléchargement direct • A l'Observatoire du Bruit (voir action 9) 	
Conclusion :	<i>Donner davantage de visibilité et de contenu aux pages dédiées à la lutte contre les nuisances sonores sur le site internet de la MEL. Ajouter des liens vers les sites des autres autorités en charge de la thématique à la fois localement et aux niveaux national et européen.</i>
Bilan de l'action #9	Développer l'observatoire du bruit
Évaluation de l'action menée :	
<p>Déploiement de l'observatoire du bruit, plateforme dédiée à la consultation par le grand public de données de bruit routier en temps réel sur la métropole : http://odb.lillemetropole.fr</p> <ul style="list-style-type: none"> • La plateforme a connu des difficultés de fonctionnement après sa mise en service. • Le parc de stations de mesures permanentes est vieillissant. 	
Conclusion :	<i>Poursuivre l'action par une consolidation de l'architecture informatique de la plateforme de consultation par le grand public, par une modernisation du parc d'appareils de mesure et l'extension à d'autres phénomènes urbains (qualité de l'air, trafic routier...)</i>

22. Les compétences transversales de la MEL



La lutte contre les nuisances sonores s'inscrit dans l'ensemble des politiques publiques de la MEL

L'élaboration et le suivi du PPBE sont assurés par la mission bruit de la direction Espaces publics et voirie de la MEL. Elle coordonne et anime l'intervention de l'ensemble des autres entités à l'intérieur des services métropolitains. C'est cette même équipe qui établit les Cartographies du bruit stratégiques et garantit l'exercice des obligations de la MEL en qualité de **gestionnaire d'infrastructures routières**.

LES COMPETENCES DE LA MEL

La MEL organise ses services autour de 11 pôles répartis en 5 compétences : **Développement territorial et Social / Aménagement du Territoire / Développement Durable / Promotion du Territoire / Cadre de Vie**.

Pus d'information sur :

<https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole>

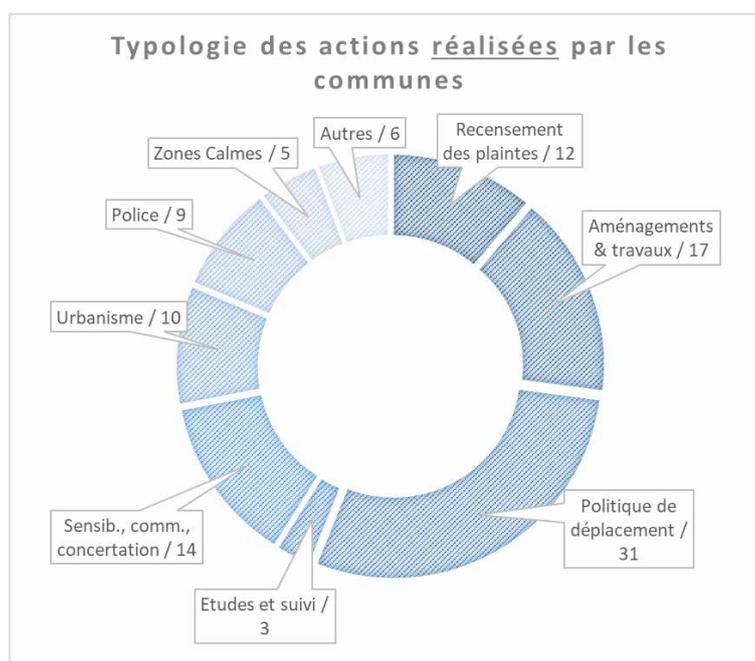
23. Les actions menées par les partenaires

23.1. Bilan des actions menées par les communes

Les communes de la métropole ont été sollicitées sous forme de questionnaires afin de recenser les actions menées par celles-ci sur le territoire, à l'exception des communes de l'ancienne CCHD ayant rejoint la MEL en juin 2020, après le processus de consultation.

17 communes ont répondu au questionnaire. Le graphique ci-dessous présente les actions réalisées par typologie :

Mis à jour suite aux retours des communes reçus pendant ou après la consultation publique



Au total, 107 mesures ont été menées par les communes ayant répondu au questionnaire.

- Près de 30% des actions réalisées concernent les **politiques de déplacement** (limitation de vitesses, plan de circulation, promotion des transports collectifs et de modes doux).
- Suivent les **aménagements et travaux**, les **campagnes de sensibilisation et d'information**, et la **gestion des plaintes**.

⇒ *Le détail de ces actions est présenté en Annexe 4.*

23.2. Actions spécifiques menées par Lille-Lomme-Hellemmes

Dans le cadre de sa candidature au **label Capital Verte Européenne**, la commune de Lille-Lomme-Hellemmes a identifié spécifiquement la question du bruit, réalisant un diagnostic complet de son territoire mettant en particulier en avant :

- La prépondérance du trafic routier ;
- Le développement d'une politique de Zones Calmes et de réduction de l'exposition de la population ;
- Le développement du transport fluvial et la création d'un centre multimodal pour réduire le nombre de poids-lourds en ville ;

- Le développement d'un réseau de surveillance et l'expérimentation d'outils spécifiques afin de mettre en œuvre une politique active de lutte contre le bruit ;
- Le lien avec les actions du PPBE métropolitain et la prise en compte de la problématique croisée air/bruit ;
- La définition de 5 directions pour atteindre le calme dans la Ville :
 - En agissant sur les déplacements ;
 - En développant les Zones Calmes ;
 - En agissant sur l'urbanisme et l'habitat ;
 - En proposant des choix drastiques là où les niveaux sonores sont trop élevés ;
 - En élaborant une charte de vie nocturne.
- La mise en avant de deux exemples emblématiques illustrant la politique menée :
 - Le projet Saint-Sauveur ;
 - Le projet Concorde.
- La sensibilisation des aménageurs et des promoteurs ;
- L'apaisement de la circulation :
 - La réduction à 70 km/h de la vitesse sur la ceinture autoroutière ;
 - La généralisation des « zones 30 » ;
 - La piétonisation temporaire ;
 - La réorganisation des livraisons ;
 - L'expérimentation des écrans bas urbains.
- Le déploiement de l'application « Ambiciti » permettant de mesurer le bruit en ville.

⇒ Voir le détail en Annexe 6.



23.3. Actions menées et prévues par les autres gestionnaires d'infrastructures

LES OBLIGATIONS DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

Au même titre que les agglomérations, la **Directive 2002/49/CE** du 25 juin 2002 impose aux gestionnaires d'infrastructures de réaliser et de mettre à jour tous les 5 ans leurs Cartes de Bruit Stratégiques et Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Sont concernées :

-  Les **infrastructures routières** recevant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules / an
-  Les **infrastructures ferroviaires** recevant un trafic supérieur à 30 000 trains / an
-  Les **aéroports et aérodromes** présentant plus de 30 000 mouvements / an

En partenariat avec le CEREMA, les gestionnaires d'infrastructures terrestres ont mis à jour leur PPBE courant 2019 (3^{ème} échéance) au sein d'un document unique disponible sur le site des services de l'Etat dans le Nord :

<http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit/La-Directive-Europeenne-relative-a-l-evaluation-et-a-la-gestion-du-bruit-dans-l-environnement/Plan-de-Prevention-du-Bruit-dans-l-Environnement/PPBE-3eme-echeance>

Celui-ci présente le bilan des actions menées au cours de 10 dernières années et des actions prévues au cours de 5 prochaines années dans l'ensemble du département du Nord pour les infrastructures suivantes :

- Autoroutes concédées (SANEF)
- Voies ferrées (SNCF)
- Autoroutes non concédées et routes nationales

Actions spécifiques menées par SNCF Réseau

Par le biais d'un questionnaire (présenté en Annexe 5), SNCF Réseau a précisé les actions menées sur le territoire de la MEL :

- **Politique bruit :**
 - Infrastructures existantes : connaissance des potentiels PNB et proposition de niveau de classement sonore des voies au Préfet
 - Infrastructures nouvelles ou modernisées : traitement des PNB créés par les projets
- **Plaintes reçues :**
 - Les plaintes reçues concernent les vibrations aux abords des voies, les vitesses de circulation des convois et des augmentations perçues de trafic.
- **Actions menées :**
 - Renouvellement de la voie et de ses composants à Tourcoing
- **Actions prévues :**
 - Sans objet : actuellement, il n'y a pas de travaux programmés susceptibles de modifier les niveaux sonores

AEROPORT DE LILLE-LESQUIN

Le nouveau gestionnaire de l'aéroport de Lille-Lesquin met en avant un certain nombre de mesures récentes ou à venir pour réduire les nuisances sonores dues au trafic aérien, en particulier nocturne, et améliorer son « observatoire » du bruit :

- Mise en place depuis janvier 2021 d'une modulation horaire et acoustique de la redevance atterrissage pour inciter les compagnies à limiter les vols de nuit et à renouveler leurs flottes : ainsi, les aéronefs les plus bruyants subissent une majoration de la redevance d'atterrissage de 20% (aéronefs du groupe acoustique 4) à 100% (aéronefs du groupe acoustique 1) ;
- Aménagement de la redevance de stationnement de nuit en 2021 pour encourager les compagnies aériennes à stationner leurs avions longtemps et de façon ininterrompue la nuit sur ses aires de parking, dans la mesure où ils n'effectueront pas de vols nocturnes ;
- Renouvellement du système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires : sont ainsi prévues en 2022, l'étude – en concertation avec les riverains – de la relocalisation et de l'ajout de stations de mesure, simultanément à la modernisation du système lui-même qui permettra notamment d'améliorer sa transparence, avec la possibilité pour tous de visualiser les trajectoires via un portail internet dédié.

Par ailleurs, au regard de l'évolution du trafic, l'aéroport de Lille-Lesquin est désormais « surveillé » par l'ACNUSA, autorité indépendante de contrôle des nuisances aéroportuaires. Un Plan de Gêne Sonore doit être établi par l'Etat qui permettra le cas échéant d'identifier les éventuels points noirs du bruit et de les isoler.

23.4. Actions menées et prévues par la DREAL - Extrait du courrier de la DREAL

«

Objet : Contribution de l'Inspection des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) dans le cadre du COmité de PIlotage (COPIL) métropolitain de l'actualisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Métropole Européenne de Lille (MEL)

V/Ref : D20-000467 – Courrier du 21 janvier 2020

Réunion du COPIL PPBE du 11 février 2020

[...]

L'arrondissement administratif de Lille compte à ce jour plus de 270 établissements industriels en exploitation sous le régime de l'autorisation au titre de la réglementation relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. A ces installations, s'ajoutent les établissements industriels en exploitation sous le régime de l'enregistrement et de la déclaration qui se doivent de répondre également à des obligations réglementaires en matière de bruit.

Les règles en matière de bruit, applicables à ce type d'installations, dépendent de plusieurs facteurs :

- La situation administrative de l'installation
- La date de mise en service car certains textes ne sont pas applicables aux installations existantes ou le sont dans certains cas

En règle générale, quel que soit le texte réglementaire applicable, la gêne est appréciée par l'émergence et le respect d'un niveau limite. En effet, les émissions sonores des ICPE ne doivent pas

engendrer dans les zones à émergence réglementée, une émergence supérieure aux valeurs admissibles. De plus, les bruits émis en limite de propriété de l'établissement ne doivent pas dépasser les niveaux fixés notamment par arrêté préfectoral d'autorisation, pour chacune des périodes de la journée (diurne et nocturne). Ces niveaux limites sont déterminés de manière à assurer le respect des valeurs d'émergence admissibles.

Les textes réglementaires en matière de bruit, applicables aux installations classées sont :

- les arrêtés ministériels :
 - Arrêté du 15/11 /99 modifiant l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement et l'arrêté du 14 mai 1993 relatif à l'industrie du verre ;
 - Arrêté du 23/01 /97 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement ;
 - Arrêté du 20/08/85 relatif aux bruits aériens émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement ;
 - Arrêtés catégoriels (arrêtés spécifiques en fonction de la nature des activités de l'exploitant)
 - les arrêtés (agrément) :
 - Arrêté du 17/09/91 portant agrément d'organismes qualifiés
 - les circulaires :
 - Circulaire du 23/07/86 relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement
 - Circulaire du 20/09/85 relative aux Installations classées pour la protection de l'environnement (Arrêté ministériel du 20 août 1985 relatif aux bruits aériens émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement)
 - Circulaire du 20/08/85 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement
 - les instructions :
 - Instruction n° 01-127 du 13/09/01 relative à la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) - Nouveautés réglementaires

Ces textes sont notamment disponibles sous <https://www.legifrance.gouv.fr/>

Aussi, afin de disposer des règles en matière de bruit applicables de manière individuelle à chaque Installation Classée pour la Protection de l'Environnement sous le régime de l'autorisation située sur le territoire de la Métropole européenne de Lille, je vous invite à consulter les arrêtés préfectoraux d'autorisations disponibles au lien suivant : <http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Prevention-des-risques-naturelstechnologiques-et-miniers/Informations-generales-sur-les-risques/La-prevention-des-risques/Prevenir-lesrisques-technologiques/Installations-classees-pour-la-protection-de-1-environnement-ICPE/Installations-industrielles/Autorisations2>

Par ailleurs, au-delà des obligations réglementaires applicables aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, les industriels ont toute latitude à réaliser ou à planifier des actions supplémentaires en matière de réduction du bruit pour autant que ces dernières restent compatibles avec la réglementation applicable.»

Plan d'action 2022-2025

24. Plan d'action métropolitain

La démarche de la MEL

Dans la continuité des actions déjà engagées, la Métropole Européenne de Lille a défini un nouveau Plan d'action à la fois en tant que Métropole et Gestionnaire d'infrastructures.

Ce plan est défini selon 4 thématiques majeures :

« **Connaître** » afin d'affiner la connaissance des enjeux et problématiques relatives au bruit sur le territoire de la MEL.

« **Coordonner** » afin de renforcer la qualité de l'action métropolitaine et des partenaires.

« **Agir** » afin de faire évoluer positivement et durablement l'environnement sonore.

« **Informier** », en particulier le public, afin d'inciter à une prise de conscience globale de la population.

Un projet ambitieux en matière de réduction de l'impact du bruit routier

Le diagnostic du territoire a mis en avant la prédominance du trafic routier, et en particulier du réseau routier métropolitain, à l'échelle du territoire.

Le Plan d'Action a pour ambition de traiter en priorité cette problématique, sur laquelle la MEL est directement compétente, afin d'améliorer notablement et durablement la qualité de l'environnement sonore sur son territoire, en particulier au niveau des Zones à Enjeux et Zones Calmes.

PLAN D'ACTION METROPOLITAIN 2022-2025

CONNAITRE

1. FINALISER LA DOCUMENTATION DES ZONES A ENJEUX
2. MESURER L'ENVIRONNEMENT SONORE
3. ÉVALUER L'IMPACT DES MESURES DE REDUCTION DE BRUIT

AGIR

6. AGIR SUR LES INFRASTRUCTURES METROPOLITAINES ET LE SYSTEME DE TRANSPORT
7. DISPOSITIF D'AIDE : AMELIORER LE CONFORT ACOUSTIQUE DES LOGEMENTS PRIVES
8. PROMOUVOIR ET PRESERVER LES ZONES CALMES

COORDONNER

4. COORDONNER, MOBILISER LES ACTIONS DES PARTENAIRES ET DES ACTEURS EXTERIEURS
5. INTEGRER L'ENVIRONNEMENT SONORE AUX OUTILS DE PLANIFICATION URBAINE

INFORMER

9. MAINTENIR ET DEPLOYER L'OBSERVATOIRE DU BRUIT
10. FAIRE VIVRE LA PARTIE BRUIT DU SITE DE LA MEL

CONNAITRE

Le diagnostic du territoire, réalisé à l'échelle macroscopique, a permis d'obtenir une vision globale de la situation sonore métropolitaine et de mettre en avant des Zones à Enjeux et des Zones Calmes. Afin d'affiner ce diagnostic, la MEL a défini trois actions basées sur des interventions in situ (repérages, mesures et évaluations).

1. FINALISER LA DOCUMENTATION DES ZONES A ENJEUX

Contexte

Le diagnostic du territoire réalisé en 2019 a permis de mettre en avant **222 Zones à Enjeux** sur le territoire de la MEL, dont 154 liées à des grandes infrastructures métropolitaines :

- 18 zones à enjeu principal
 - o 5 zones à enjeu prioritaire
 - o 13 zones à enjeu fort
- 136 zones à enjeu modéré

La MEL a mis en place un programme de documentation de ses Zones à Enjeux afin d'objectiver par la mesure les Zones à Enjeux identifiées par le calcul et le croisement de données, et ainsi d'affirmer ou d'infirmer la surexposition de la population dans ces zones.



Objectifs

Finaliser la documentation des 154 Zones à Enjeux relevant des infrastructures métropolitaines et étudier finement les Zones à Enjeux confirmées en dépassement.

Il s'agit, pour chacune des Zones à Enjeux, de **valider les niveaux d'exposition** sonore à l'aide de campagnes de mesurage et de **valider les caractéristiques des infrastructures** (nature de revêtement, trafic, vitesses de circulation, ...).

Moyens

Cette action, pilotée par la direction Espaces publics et voirie, est menée en régie par les services de la MEL et/ou par des bureaux d'étude spécialisés.

Elle est réalisée sous forme de visites et de mesures acoustiques in situ au niveau des infrastructures ou des bâtiments exposés. Ces résultats sont synthétisés dans un rapport d'analyse en vue de confirmer ou d'infirmer la Zone à Enjeux.

FOCUS - ZONES A ENJEUX

- **4** Zones à enjeu **principal** documentées et étudiées (mesures, solutions de réduction ou d'isolation)
- **78** Zones à enjeu **supplémentaires** ont été documentées : les mesures ont indiqué un dépassement de seuils pour 45 de ces 78 zones
- La priorité a été donnée aux **Zones à Enjeux Prioritaire et Fort**

2. MESURER L'ENVIRONNEMENT SONORE

Contexte

Le diagnostic du PPBE s'appuie sur les résultats des cartes stratégiques du bruit (CBS réalisées à l'échelle macroscopique à l'aide de moyennes annuelles (trafic, météorologie, ...).

Afin de renforcer ce diagnostic, ainsi que la connaissance du territoire et de ses principales problématiques sonores, des interventions sur place sont nécessaires.

Cette action s'inscrit en complément de la documentation des zones à enjeux.



Objectifs

- **Suivre l'évolution** du bruit de manière permanente à l'aide de stations fixes ;
- **Intervenir** sur des problématiques ponctuelles (Tramways, carrefours plateaux,) par la réalisation de mesures acoustiques et vibratoires.

Moyens

- La **modernisation et l'extension de son parc de stations de surveillance** suite à la mise en place de l'Observatoire du Bruit

⇒ [Voir action 9](#)

En lien avec les actions prévues au Plan Climat Air-Energie Territorial (PCAET), ces stations pourront être équipées de capteurs Air/Bruit (mesures acoustiques et de pollution atmosphérique).

- La **réalisation de mesures ponctuelles**

LE PARC MATERIEL DE LA MEL

La MEL dispose actuellement :

- 30 stations fixes le long des infrastructures MEL et autoroutières (8 stations sont situées le long des autoroutes – A27 (1 station), A25 (3 stations), A1 (1 station), A22 (2 stations), A23 (1 station))
- 5 sonomètres mobiles de mesure environnementale

3. EVALUER L'IMPACT DES MESURES DE REDUCTION DE BRUIT

Contexte

Dans le contexte de la mise en application d'une politique de réduction des nuisances sonores en particulier au niveau des Zones à Enjeux, la MEL souhaite évaluer ses actions.

La plupart des Zones à enjeux liées à des infrastructures métropolitaines sont en ville, là où les dispositifs de protection antibruit à la source (murs, écrans, merlons...) sont inadaptés ou inefficaces.

Les mesures les plus efficaces consistent à réduire la vitesse et la quantité de véhicules en circulation. Un suivi particulier sera mis en place pour évaluer l'impact sur le bruit des mesures visant à la diminution du trafic routier et à l'abaissement des vitesses.

Objectifs

- **Évaluer les actions mises en œuvre** : il s'agit notamment d'évaluer de façon plus systématique l'incidence en matière de bruit d'actions **d'optimisation** (réduction de vitesse, modification de plan de circulation, passage en zone 30 d'un ensemble significatif de voies) et de **traitement** (dispositifs anti-bruit, enrobés phoniques, ...)
- **Évaluer les aménagements** visant au report de trafic au profit des transports en commun et des modes doux et actifs

- **Tester des solutions innovantes**, telles que les revêtements acoustiques, les écrans urbains, la végétalisation de l'espace public,

Moyens

Réaliser des études spécifiques en interne ou en partenariat avec des partenaires extérieurs (bureaux d'études, communes, services de l'État, ...)

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), la MEL a conventionné avec Santé publique France (SpF), l'agence nationale de santé publique, pour mener, entre autre, sur le territoire de la MEL et durant 3 ans un projet expérimental d'Évaluation Quantitative des Impacts sur la Santé (EQIS). Cette étude est expérimentale car elle va essayer de prendre en compte en même temps différents déterminants environnementaux : la pollution de l'air, le bruit, la chaleur, le déficit d'espaces verts urbains, et la sédentarité (via les mobilités actives).

Au titre du bruit, la MEL accompagnera le projet en mettant à disposition les données existantes disponibles et les actions envisagées au titre du PPBE pour contribuer à estimer les bénéfices potentiels pour la santé d'une réduction de l'exposition de la population.

QUELQUES CHIFFRES - OPTIMISATION DES INFRASTRUCTURES

LIMITATION DU TRAFIC (REPORT MODAL)



Diminution de trafic	Gain acoustique
- 20 %	1 dB(A)
- 50 %	3 dB(A)
- 75 %	6 dB(A)

REFECTION VOIRIE

La rénovation d'un **revêtement routier classique** permet d'obtenir un gain jusqu'à **1,5 dB(A)**. Ce gain peut atteindre **5 à 10 dB(A)** dans le cadre d'un **revêtement acoustique**.

LES REVETEMENTS ACOUSTIQUES

Les revêtements acoustiques permettent de réduire efficacement le **bruit de roulement** sur la chaussée - prédominant pour des vitesses de circulations comprises entre 50 et 90 km/h – avec un **gain jusqu'à 10 dB(A)**.

Cependant, **ceux-ci se dégradent plus rapidement** que des enrobés classiques avec une perte significative de leur performance au-delà de **5 ans**.

COORDONNER

En tant que gestionnaire d'infrastructures routières comptant parmi les principales sources de nuisances sonores sur son territoire, la MEL agit en faveur de la réduction du Bruit via la Direction EPV (Espace Public et Voirie). En tant que Métropole et organisme compétent pour l'élaboration et le suivi du PPBE sur son territoire, la MEL doit également intervenir en matière de coordination de l'action de ses services et des partenaires extérieurs afin d'apporter une réponse et une prise en compte globale et cohérente concernant les enjeux environnementaux liés au Bruit.

4. COORDONNER, MOBILISER LES ACTIONS DES PARTENAIRES ET DES ACTEURS EXTERIEURS

Contexte

Bien que la MEL dispose de compétences fortes et multiples sur son territoire - avec en particulier la gestion de l'ensemble des infrastructures routières anciennement communales et départementales, la gestion des nuisances sonores implique de multiples acteurs, en particulier les services de l'État (DDTM, DREAL) accompagnés par le CEREMA, les gestionnaires d'infrastructures (SNCF Réseau, DGAC) et les communes. Afin d'offrir une réponse collective, pertinente et durable, une coordination de l'action des différents partenaires est nécessaire.

Objectifs

- **Centraliser** l'information, **coordonner**, et **inciter** l'action des partenaires extérieurs
- **Informers les partenaires** sur les Zones à Enjeux et les plaintes relevant de leurs compétences. Les **sensibiliser** aux Zones Calmes sur lesquelles leur action pourrait avoir un impact
- **Fiabiliser et uniformiser les données utilisées** pour les cartes de Bruit afin d'affiner les résultats obtenus
- **Suivre les mises à jour** des Cartes de Bruit Stratégiques, des PPBE et s'assurer de leur cohérence
- S'assurer de la cohérence entre les Cartes de Bruit et le **classement préfectoral des infrastructures de transport**
- Assurer le suivi et informer de la **mise en œuvre des actions** menées sur le territoire métropolitain

Moyens

La coordination avec les partenaires extérieurs est assurée par le **Comité technique** regroupant les différents acteurs du territoire.

Piloté par la MEL, ce comité technique sera réinstauré au cours de l'année à venir et l'objectif est de le réunir tous les ans.

LE CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Mis à jour en 2016 et 2018 par la Préfecture, le classement sonore des infrastructures permet de définir les objectifs réglementaires de performance de façade pour l'ensemble des constructions neuves afin d'assurer la protection de leurs usagers.



5. INTEGRER L'ENVIRONNEMENT SONORE AUX OUTILS DE PLANIFICATION URBAINE

Contexte

Promouvoir un urbanisme prenant en compte le paysage sonore consiste à inciter ou obliger les opérateurs intervenant dans le domaine de l'aménagement et de la construction à prendre en compte l'exposition au bruit dans leurs projets.

Cela peut se traduire par des dispositions concernant l'implantation (recul par rapport aux voies), l'orientation ou l'aménagement des bâtiments, la conception d'aménités environnementales (végétal, eau), la protection contre le bruit des constructions neuves dans les secteurs exposés au bruit ou encore l'incitation à renforcer la protection des zones calmes.

Objectifs

- **Faire connaître les Cartes de Bruit Stratégiques et le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement** à l'ensemble des acteurs
- **Inciter l'intégration et la prise en compte renforcée de la problématique bruit** dans le cadre des projets en cours (aménagement, grands projets, infrastructures, espaces naturels, ...) en particulier lors de projets au niveau des Zones à Enjeux et Zones Calmes

Moyens

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) encadre les Plans locaux d'urbanisme (PLU) du territoire, et d'autres plans d'actions et de schémas comme les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH), ou les Plans de mobilité (PDM).

Pour une meilleure intégration des problématiques relatives au bruit.

Son action s'actionnera autour de :

- Systématisation de la prise en compte acoustique dans l'élaboration des documents de planification (protection des zones calmes, protection des bâtiments dans les zones exposées au bruit, etc.)
- Mise à disposition d'une expertise acoustique pour le suivi des cahiers de mise en œuvre
- Production de plusieurs outils opérationnels : à l'attention des instructeurs et des gestionnaires d'infrastructures

AGIR

En responsabilité désormais sur une grande partie du système de transports, la Métropole européenne de Lille décline un large éventail d'actions pour diminuer globalement le bruit routier sur son territoire, améliorer la qualité de l'air et lutter contre le réchauffement climatique. Ces actions sont le socle du PCAET approuvé le 19 février 2021.

6. AGIR SUR LES INFRASTRUCTURES METROPOLITAINES ET LE SYSTÈME DE TRANSPORT

Contexte

L'espace public doit prendre en compte des enjeux de déplacements, de vie locale, de loisir et de qualité de vie. La plupart des Zones à enjeux liées à des infrastructures métropolitaines sont en ville, là où les dispositifs de protection à la source et les revêtements de chaussée absorbants sont inadaptés ou inefficaces.

Certaines communes ont acté ou envisagent une **réduction généralisée des vitesses en zone urbaine** sur leur territoire. Par ailleurs, des **solutions techniques de réduction acoustique** à la source adaptées aux grandes infrastructures existent.

Objectifs

Améliorer l'environnement sonore :

- Dans les zones à enjeux situées en secteur aggloméré, **mettre en œuvre des mesures visant à diminuer ou apaiser la circulation routière**, en concertation avec les communes concernées : plan de circulation, abaissement de la vitesse maximale autorisée, requalification en faveur des modes doux de déplacement, etc. Évaluer l'effet a priori et a posteriori
- Sur les grandes infrastructures du territoire de la MEL, **mettre en œuvre des actions permettant de réduire l'exposition au bruit des habitations les plus proches**, dès lors qu'elles présentent un intérêt pour la réduction du bruit à la source : mise en œuvre d'enrobés acoustiques à l'occasion des opérations de renouvellement du revêtement de chaussée, abaissement de vitesses, etc.

Moyens

Dans le cadre d'une approche globale des pollutions environnementales et des politiques de déplacements, des **études et actions d'optimisation** seront menées. En particulier :

- **Diminuer, optimiser** les flux et les trafics : créer des Zones de Trafic Limité, et Zones à Faibles Émissions et inciter aux usages collectifs de la voiture (autopartage, co-voiturage)
- **Réduire les vitesses en agglomération** (création de zones 30 en accompagnement des communes)
- **Utiliser des enrobés acoustiques** sur les axes sensibles hors agglomération
- **Favoriser le report modal** afin de limiter le trafic routier pour les particuliers et les professionnels
- **Développer les alternatives limitant les nuisances sonores** telles que les transports en commun, les modes actifs et doux (marche, vélos, ...)
- **Maintenir en état/réparer les chaussées circulées** (volet Préservation du patrimoine du PPI)

6.1 AGIR SUR LES INFRASTRUCTURES METROPOLITAINES : DEVELOPPER LE RESEAU CYCLABLE

Contexte

Les évolutions très récentes et les pratiques constatées au sortir du confinement de mai 2020 confortent le potentiel « réel » du vélo comme mode de déplacement qui offre un avantage indéniable quand on sait :

- que plus de 50% des trajets des métropolitains font moins de 3 kilomètres, soit une dizaine de minutes à vélo,
- que l'essor de l'assistance électrique permet de se projeter vers des distances plus importantes et un public plus large.

La Métropole européenne de Lille déploie depuis de nombreuses années une politique cyclable structurée mais souhaite aller plus loin encore pour devenir une véritable « métropole cyclable ».

Objectifs

Améliorer l'environnement sonore en réduisant l'usage de la voiture au profit de la pratique du vélo pour passer de 1,5 à 8% de part modale cyclable (objectifs PDM 2035).

Afin de porter et de mettre en œuvre une politique cyclable cohérente et ambitieuse sur l'ensemble du territoire métropolitain, la Métropole européenne de Lille souhaite créer un « écosystème vélo » complet qui implique la Métropole européenne de Lille, les communes et l'ensemble des acteurs du territoire qui peuvent y contribuer, usagers, habitants, associations, professionnels, ...

Dans ce cadre, la Métropole européenne de Lille souhaite privilégier le rôle majeur des communes dans la promotion de la politique cyclable auprès des habitants et rappeler la répartition des compétences partagées entre la Métropole et les communes (avec une attention particulière à apporter sur le sujet du stationnement des vélos).

Moyens

- **En adaptant le service V'Lille.** Dès 2011, la Métropole européenne de Lille a introduit un réseau de vélo en libre-service sur son territoire. Progressivement, ce sont 223 stations qui ont été déployées sur quinze communes de la métropole. 2'200 vélos en libre service sont ainsi disponibles, ce qui représente 8 200 locations par jour, soit 2,98 millions de locations par an et près de 14 000 abonnés au service en 2020 avant la crise sanitaire. Le taux de rotation moyen constaté sur l'ensemble du réseau est de 4 par jour environ. Il est constaté une forte disparité de l'usage du V'lille sur le territoire : Lille intramuros concentre les ¾ des emprunts du réseau. La couronne nord fonctionne en interaction avec Lille, de manière pendulaire essentiellement et représente 16% du trafic. Dans le cadre de l'extension du système V'Lille déclinée ci-après, il s'avère nécessaire de revoir les fondements et de partager l'analyse de l'opportunité de mise en œuvre de nouvelles stations dans les communes du territoire.

- **En mettant en œuvre le réseau cyclable métropolitain, partager les principes et formes d'aménagement et développer un jalonnement et une signalétique à destination des cyclistes :**

Aujourd'hui, 740km de voies métropolitaines sont équipées ; pour compléter et améliorer le réseau, il est prévu de :

- Généraliser l'usage de la couleur rouge pour les aménagements du schéma cyclable
- Standardiser les aménagements cyclables en fonction du trafic, de la vitesse et de la fréquentation cyclable visée
- Développer en place un réseau « Velo+ » de 10 à 15 liaisons aux aménagements de plus grande qualité sur les axes où la demande et l'opportunité cyclable sont les plus importantes
- Poursuivre le développement du réseau sur la période 2022-2026 via un budget de 100 millions d'euros pour réaliser 220 km et en étudier 270 km

6.2 AGIR SUR LES INFRASTRUCTURES METROPOLITAINES : DEVELOPPEMENT DES VILLES APAISEES

Contexte

En agglomération, différents statuts de voies sont venus compléter les historiques « voies 50 » afin de rendre les villes plus apaisées.

Ainsi, les aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30 permettent aujourd'hui de modérer la vitesse en ville et de les rendre plus sûres et moins bruyantes.

En fonction de leur configuration, plusieurs communes ont déjà acté ou envisagent une **réduction généralisée des vitesses en zone urbaine** sur leur territoire.

Cette hiérarchisation permet de mettre en cohérence les différents espaces et d'en assurer une bonne lisibilité, à l'inverse des situations où les zones 30 ne concernent que des tronçons isolés, ne donnant pas une lecture claire des vitesses à respecter.



Objectifs

L'objectif majeur est la prise en compte de l'équilibre entre les fonctions de vie locale et de trafic. C'est-à-dire qu'il faut construire des villes avec :

- des zones 30 les plus étendues possibles dans les quartiers où les deux fonctions doivent cohabiter ;
- des zones de rencontre ou des aires piétonnes à l'intérieur même de ces zones 30, dans les secteurs où la vie locale est prépondérante (hyper centre, abords d'écoles, parvis de gare, rue de desserte résidentielle) ;
- des rues à 50 km/h, éventuellement sur certains axes urbains à forte dominante de trafic afin de canaliser les flux motorisés en transit sur ces axes et éviter les trafics diffus là où la vie locale prédomine.

Cet objectif amène naturellement à densifier les zones apaisées en ville, contribue à un meilleur partage entre les différents modes de déplacement et minimise de manière générale les nuisances sonores en ville.

En effet, dans la plupart des études, une réduction de la vitesse est associée à une diminution du bruit. Les impacts sonores sont moins notables que pour des vitesses supérieures (baisse du bruit des véhicules allant de 1,4 à 2,7 dB(A) pour des voies passant de 50 km/h à 30km/h – [source étude ADEME 2014]) mais grâce à leur effet d'apaisement et de ralentissement du trafic, les zones 30 ont un impact global positif sur l'environnement sonores des villes.

Moyens

La mise en œuvre des principes de « villes 30 » s'est accélérée ces dernières années et la MEL s'est positionnée pour accompagner les communes dans le déploiement de ce dispositif.

Des principes d'aménagements ont été actés lors d'une Commission Voirie Espaces Publics en Février 2021 et reposent sur 3 grands éléments :

- hiérarchiser les voies et délimiter des secteurs représentatifs pour les voies apaisées
- adopter une signalisation adaptée pour bien identifier les périmètres où la vitesse est réduite avec l'introduction de résines en entrée de zones et d'ellipses de rappel à l'intérieur des zones
- ajuster le fonctionnement des carrefours et des voies pour contribuer à modérer les vitesses et également favoriser le report modal

Près de 50% des communes de la MEL sont traitées ou en cours d'études début 2022 avec une accélération notable du déploiement depuis le second semestre 2021.

⇒ Une **évaluation générale de cette démarche par la mise en œuvre de mesures de bruit avant/après** contribuera à documenter son effet bénéfique sur les niveaux généraux de bruit constatés.

6.3 AGIR SUR LES INFRASTRUCTURES METROPOLITAINES : LE SDIT

Contexte

La Métropole Européenne de Lille devrait accueillir, d'ici 2035, 115 000 habitants supplémentaires et 80 000 nouveaux emplois. Ils pourraient générer 600 000 à 700 000 déplacements quotidiens.

La part de la voiture individuelle est aujourd'hui de 57% ; celle des transports collectifs de 11%.

En milieu urbain, un autobus représente acoustiquement 5 véhicules légers. Mais si l'on considère le bruit par personne transportée, un autobus classique ou un tramway est 5 fois moins bruyant qu'un véhicule léger (source Bruiparif).

Objectifs

Faire passer la part modale des transports en commun de 11% à 20% d'ici 2025, en développant le système de transports en commun lourds de la Métropole par la création de :

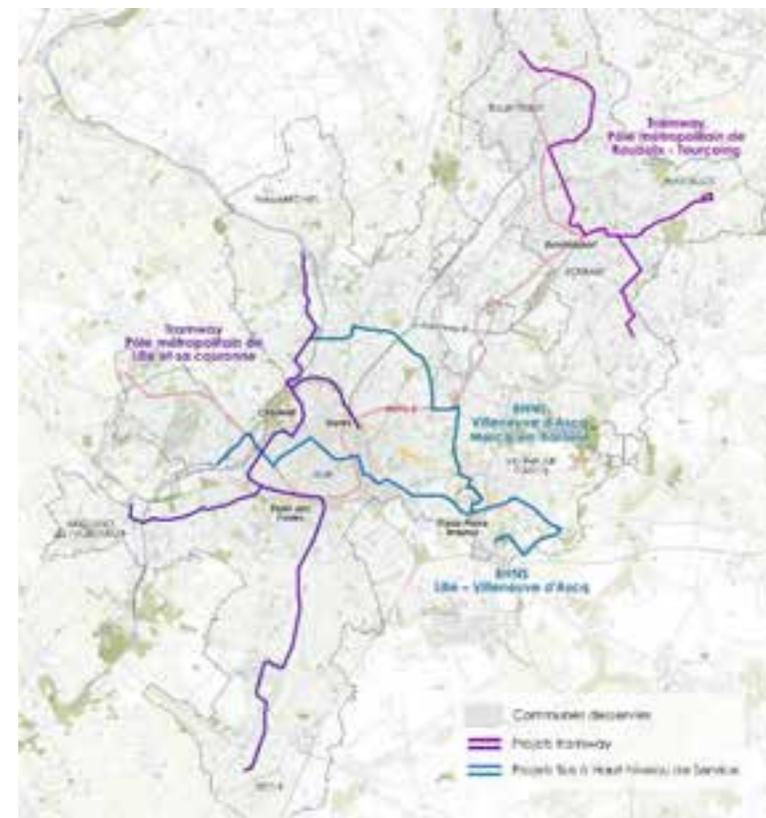
- 50 km de tramways
- 25 kms de Bus à Haut Niveau de Service

Moyens

Le Conseil de la Métropole a approuvé en 2019 son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT).

La concertation préalable du débat Public a été organisée au cours du 1er trimestre 2022. Les études vont ensuite se poursuivre (études techniques, environnementales, socio-économiques) avec l'objectif d'un démarrage des premiers travaux à partir de fin 2025.

Au-delà des infrastructures, le SDIT correspond aussi à 149 stations, 85 nouvelles rames de tramway, 25 nouveaux Bus à Haut Niveau de Service.



6.4 AGIR SUR LES INFRASTRUCTURES METROPOLITAINES : ELECTROMOBILITE

Contexte

Un véhicule électrique émet un bruit de moteur fortement réduit par rapport à un véhicule thermique. C'est le bruit de moteur qui est prépondérant en-deçà de 50 km/h.

Néanmoins, il faudrait que la proportion de véhicules électriques ou hybrides atteigne 30 à 50% pour que l'émission de l'ensemble des véhicules diminue de 1,5 dB(A) en milieu urbain.

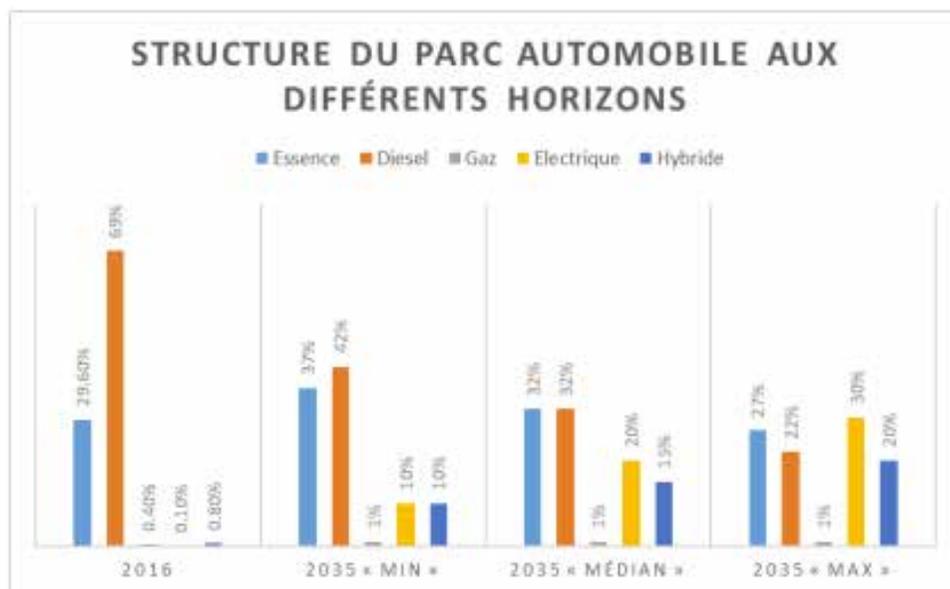
Objectifs

Encourager la transformation du parc automobile pour diminuer les pollutions atmosphériques et acoustiques

Moyens

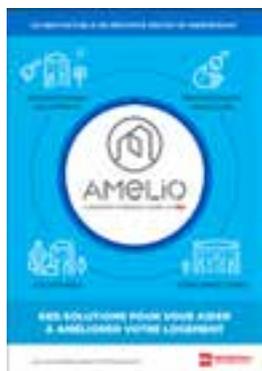
Relance de la future concession de service pour le déploiement de bornes de recharge sur l'espace public .

Mise en place de la ZFE.



7. DISPOSITIF D'AIDE : AMÉLIORER LE CONFORT ACOUSTIQUE DES LOGEMENTS PRIVÉS

Contexte



La Métropole Européenne de Lille anime un réseau du conseil et d'accompagnement à la rénovation durable de l'habitat : « AMELIO ».

Il accompagne l'ensemble des étapes des travaux de rénovation énergétique.

Il s'appuie sur de vrais experts et conseillers locaux pour apporter le meilleur conseil.

Dans le cadre du PPBE, **154 Zones à Enjeux liées au réseau routier de la MEL** ont été identifiées comprenant des **bâtiments d'habitations situés dans les zones de dépassement de seuils réglementaires**.

Des **pré-études de faisabilité** ont été réalisées pour chacune d'elles afin de définir les axes de traitement à mettre en œuvre pour résorber les cas de surexposition de la population.

La réduction des nuisances sonores par des actions à la source (réduction de vitesses, baisse du trafic ou utilisation d'enrobés phoniques) peut être difficile à mettre en œuvre ou ne permet pas des effets suffisamment prononcés. Dans ces cas, des travaux d'isolation acoustique des façades peuvent s'avérer pertinents.

Objectifs

Les équipements (fenêtres, VMC, etc.) présentant une performance supérieure sur le plan de l'isolation acoustique sont plus coûteux.

L'objectif est, dès lors qu'un propriétaire est éligible à l'aide actuelle de la MEL dans le cadre du dispositif AMELIO, de prendre en charge ce surcoût lorsque son logement est par ailleurs situé dans une zone « bruyante ».

Il s'agit d'une **démarche volontariste** : la MEL n'a aucune obligation réglementaire en la matière.

Par ces dispositions, la Métropole Européenne de Lille souhaite accompagner les propriétaires dans une démarche d'amélioration plus globale de leurs logements, tout en prenant en compte leurs particularités au titre du bruit.

Moyens

Le dispositif **AMELIO** proposera :

- Un guichet d'accueil, d'information et d'accompagnement au cas par cas de tous les projets de rénovation
- Sous conditions de ressources, une aide financière complémentaire pour les propriétaires, qui s'engagent dans une rénovation globale et performante

	Aide actuelle de la MEL en cas de rénovation thermique du bâtiment (plafond de travaux de 30.000€) Dispositif AMELIO	Aide majorée en cas de rénovation thermique et acoustique du bâtiment exposé à un niveau de bruit théorique de 65 dB(A) (avec plafond de travaux de 30.000€)
Bleu (revenus très modestes*)	10%	13%
Jaune (revenus modestes*)	5%	8%
Violet (revenus standard*)	5%	8%
Rose (hauts revenus*)	0%	0%

*sont pris en compte les revenus du ménage propriétaire du logement

8. PROMOUVOIR ET PRÉSERVER LES ZONES CALMES

Contexte

La MEL a identifié 315 Zones Calmes sur l'ensemble de son territoire. Il s'agit d'espaces publics de repos et de ressourcement qualitatifs.

Elles sont caractérisées par 2 typologies :

- 161 zones dites « calmes » (*seuil inférieur aux 55 dB(A) = seuil de moindre bruit défini par l'OMS*).
- 154 zones dites « souhaitées calmes » : *zones présentant les caractéristiques adéquates (espaces ouverts au public, avec un intérêt paysager) mais avec des niveaux sonores actuels supérieurs au seuil de moindre bruit*



Objectifs

- **Préserver les Zones Calmes existantes**
- **Intégrer le besoin de Zones Calmes dans la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU)** afin de veiller à leur protection
- **Assurer la visibilité et la prise en compte** des Zones Calmes dans les projets d'aménagement du territoire
- **Affiner la connaissance** des Zones Calmes par l'utilisation d'indicateurs de qualité d'ambiance sonore en complément des indicateurs traditionnels de mesure de bruit

FOCUS - ZONES CALMES

Les **315** Zones calmes de la MEL recouvrent une surface d'environ **18,1 km²** dont la majorité (60%) sont situées en zone urbaine (parc de proximité, square...).

La MEL dispose de **66 grands parcs publics** classés en Zones calmes pour une surface proche de 9 km².

Moyens

- **Lancement d'études inédites sur 3 zones « souhaitées calmes » au minimum** pour définir des types de mesures d'amélioration sonore pouvant être mis en œuvre : dispositifs de réduction du bruit, élaboration d'une charte « chantier sans bruit », etc. L'identification des zones sera basée sur les besoins prioritaires établis dans les cartographies de diagnostic des Zones Calmes
- **Campagnes de mesures** afin de caractériser les niveaux sonores réels des zones calmes à différentes périodes
- Mettre en place de manière expérimentale des **enquêtes sociologiques de perception** afin de récolter l'avis des usagers
- Effectuer un **retour d'expérience** d'autres agglomérations européennes sur la caractérisation d'un paysage sonore à connotation positive (bruit de la nature, fontaine...)

INFORMER

Considéré comme principale source de nuisances à domicile par plus de la moitié de la population française, le bruit est un des enjeux majeurs actuels, avec un impact sanitaire avéré, en particulier pour la population urbaine. À ce titre, la MEL a défini deux actions visant à informer et sensibiliser la population sur son exposition au bruit et sur les actions engagées.

9. MAINTENIR ET DEPLOYER L'OBSERVATOIRE DU BRUIT

Contexte

La MEL dispose actuellement de deux outils relatifs au bruit métropolitain :

- **Le site odb.lillemetropole.fr** permettant l'accès aux résultats du réseau de mesure du bruit de la métropole
- **L'observatoire du bruit** de la MEL présentant les cartographies sonores sur le territoire.



En complément de la maintenance et de la modernisation des stations de mesure mises en place depuis 2015, la MEL a engagé la modernisation de son outil informatique de surveillance et de consultation à distance des résultats de ces mesures : **l'Observatoire du bruit**. En lien avec les objectifs du PCAET, celui-ci a été pensé afin de pouvoir regrouper les informations relatives à l'ensemble des problématiques environnementales présentes sur la Métropole (en particulier les problématiques Air/Bruit/Trafic).

Objectifs

- Mettre à disposition du public **un ensemble de données relatives aux problématiques environnementales** présentes sur la Métropole (qualité de l'air, bruit, trafic routier)

Moyens

La mise à jour de la plateforme de consultation en ligne est en cours de finalisation. Celle-ci disposera d'un module permettant une consultation en ligne d'indicateurs simplifiés des niveaux de bruit sur le territoire ainsi que des niveaux de pollutions atmosphériques.



10. FAIRE VIVRE LA PARTIE BRUIT DU SITE DE LA MEL

Contexte

Outre l'Observatoire du Bruit, le site de la MEL dispose d'une section dédiée au bruit dont l'objectif est de centraliser et de mettre à disposition du public les principales informations relatives au bruit.

Le site internet de la MEL



Cliquez sur l'image pour accéder au site

Objectifs

Accessible à tous, le contenu de la partie bruit du site de la MEL sera enrichi afin d'offrir aux citoyens une véritable **interface de sensibilisation et d'accompagnement** dans leurs démarches vis-à-vis des problématiques sonores, en offrant en particulier l'accès aux informations suivantes :

- Présentation de la **démarche et des compétences de la MEL** relatives au Bruit
- Présentation et lien vers l'**Observatoire du Bruit, les Cartes de Bruits Stratégiques, et le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement**
- Explication des **démarches à suivre pour bénéficier de l'aide de la MEL en faveur de l'isolation thermique et acoustique d'un logement exposé au bruit**
- Présentation d'**études et mises à jour complémentaires** : évaluation des mesures prises (ex. *études d'infrastructures spécifiques*), ...
- Intégration de **contenus pédagogiques** :
 - Rappels réglementaires relatifs aux constructions neuves et aux problématiques de voisinage
 - Lien vers le classement des infrastructures de transport
 - Rappels concernant les risques liés au bruit
- Liens vers les sites institutionnels, d'information, des partenaires et acteurs extérieurs, ...

Moyens

L'enrichissement du site internet sera réalisé sur la base de la page existante.

A terme, et suite à son déploiement, une centralisation de l'ensemble des informations relatives au bruit dans l'Observatoire du bruit pourra être envisagée afin de disposer d'une plateforme unique de gestion du bruit sur la métropole.

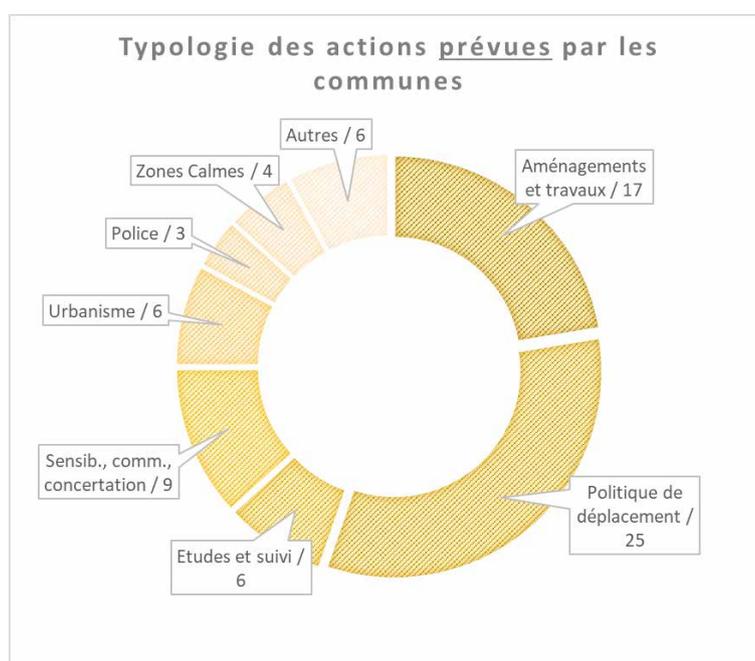
25. Les actions prévues par les partenaires

25.1. Synthèse des actions prévues par les communes

Les communes de la métropole ont été sollicitées sous forme de questionnaires afin de recenser les actions menées par celles-ci sur le territoire, à l'exception des communes de l'ancienne CCHD ayant rejoint la MEL en juin 2020, après le processus de consultation.

Sur les 90 communes sollicitées, la MEL a reçu les réponses de 17 communes. Le graphique ci-dessous présente les actions envisagées par typologie :

Mis à jour suite aux retours des communes reçus pendant ou après la mise à disposition du public du projet de PPBE



Au total, 76 mesures sont planifiées par les communes ayant répondu au questionnaire. Il s'agit majoritairement de mesures relatives

- aux politiques de déplacement
- à des aménagements et travaux, en lien avec les services de la MEL sur certains projets.

⇒ *Le détail de ces actions est présenté en Annexe 4.*

25.2. Actions prévues par les gestionnaires d'infrastructures

⇒ *Voir § 23.3 relatives aux « Actions menées et prévues par les autres gestionnaires d'infrastructures »*

Bilan de la Mise à disposition du public du projet de PPBE

26. Organisation et déroulement de la mise à disposition du public

La mise à disposition du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Métropole Européenne de Lille est ouverte à tous. Cette procédure permet au public de prendre connaissance du projet de Plan de Prévention du bruit dans l'Environnement et d'émettre ses observations et propositions directement en ligne.

Ouverte à tous, la procédure de participation du public par voie électronique a eu lieu du 16 novembre 2020 au 17 janvier 2021 inclus.

Elle était consultable en ligne jusqu'au 17 janvier 2021 sur la plateforme de participation citoyenne de la MEL ainsi qu'au siège de la MEL, sur rendez-vous compte-tenu du contexte sanitaire.

26.1. Modalités de publicité et d'information du public

La mise à disposition du PPBE s'est faite à travers plusieurs modalités d'information :

- Article dans la Voix Médias
- Affiche de communication de la MEL

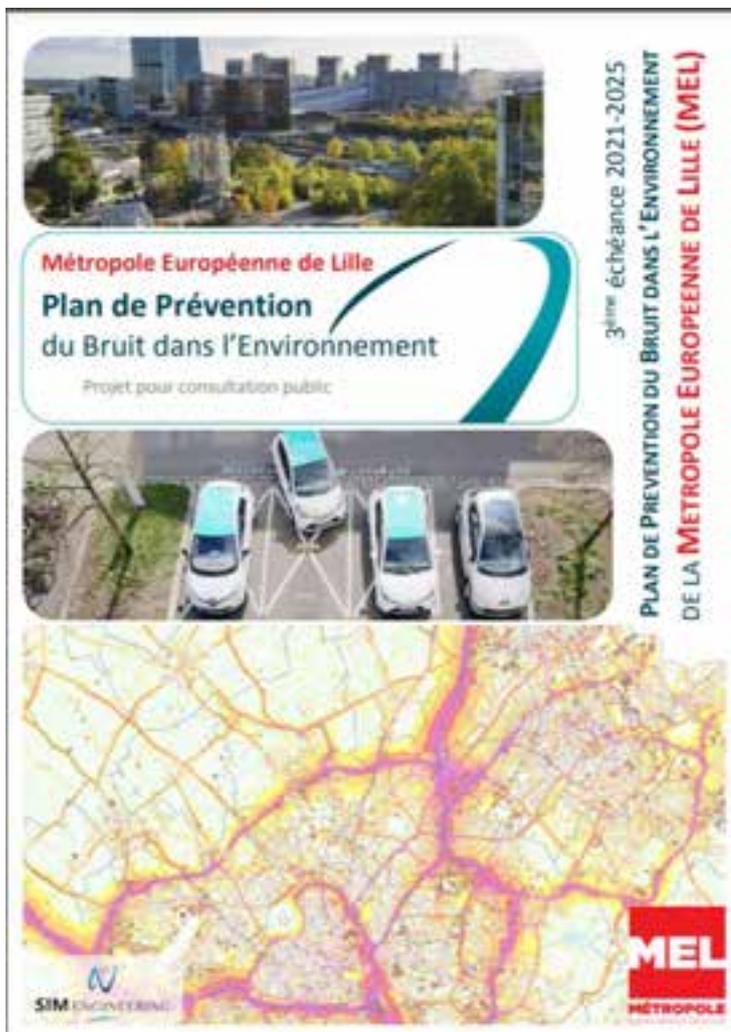


- Publication sur le facebook de la MEL

<https://www.lillemetropole.fr/.../lutte-contre-le-bruit-donne...>

26.2. Modalités de mise à disposition du dossier

Un document explicatif nécessaire à la compréhension des enjeux et des orientations du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été mis à disposition du public à la MEL, pendant toute la durée de la consultation. Il a aussi été mis en ligne sur la plateforme de la MEL.



Ce document comprend plusieurs volets nécessaires à la compréhension des enjeux et des orientations :

- Contexte & démarche de la MEL
- Diagnostic acoustique territorial
- Les Zones à Enjeux et les Zones Calmes
- Plan d'action 2022-2025

27. Bilan de la procédure de participation du public par voie électronique

27.1. Synthèse des observations et propositions

Thématique / Type de nuisance	Depuis plateforme		Nombre de courriels
	Nombre de propositions	Nombre de commentaires	
Infrastructures routières MEL	9	54	2
Infrastructures routières Etat	6	2	0
Infrastructures ferroviaires	1	0	0
Bruit aérien	1	1	0
Global	1	3	0
Autres (voisinage, équipements, matériel roulant, ...)	5	0	1
TOTAL	23	63	3

27.2. Détail des contributions et réponses apportées par la MEL

27.2.1. Propositions et remarques relatives aux INFRASTRUCTURES MEL

Proposition #1758		Mur anti-bruit à Wasquehal			
Infrastructure / origine des nuisances : M656		Gestion MEL : Oui		ZE : 19087 / 19089	
Commentaires :	4	Soutiens :	8	Followers :	5
<i>Proposition d'installation de murs antibruit le long de la voie rapide et de l'autoroute sur les tronçons qui passent au milieu des habitations à Wasquehal et à Marcq (au-dessus de la rue de Marcq de Wasquehal)</i>					
Commentaire #1 : Grégoire M*	<i>Idem sur le pont au-dessus de l'avenue de Flandres</i>				
Commentaire #2 : PIET*	<i>Cela concerne aussi et encore plus le pont au-dessus du canal</i>				
Commentaire #3 : PIET*	<i>Bruit constant et trafic de notre habitation Augmentation constante du trafic</i>				
Commentaire #4 : Mor*	<i>Bruit en continu surtout en période de pluie, incessant sur la jointure des ponts et pire avec les camions</i>				
Réponse de la MEL	<p>Cette remarque concerne un cas particulier d'exposition au bruit : sous réserve que le logement concerné soit bien éligible au dispositif décrit au PPBE, elle est prise en compte au travers de l'action prévue au PPBE en faveur de la réduction de l'exposition au bruit des logement en situation de surexposition au bruit.</p>				
	<p>Dans le cadre du plan de prévention du bruit, la MEL base son action sur un diagnostic territorial du bruit disponible à l'adresse suivante : https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/developpement-durable/lutte-contre-les-nuisances-sonores</p>				
	<p>La MEL a validé un plan d'actions qui intègre des études poussées sur les infrastructures les plus impactantes dont fait partie la VRU.</p>				
	<p>Au regard des résultats des études acoustiques, il apparaît que la mise en place d'un mur anti bruit sur la VRU n'était pas la solution à privilégier. Elles ont démontré que l'utilisation d'enrobés acoustiques serait à mettre en place pour améliorer l'environnement sonore.</p>				
<p>En complément, pour les ménages les plus modestes et souffrant du bruit, la MEL propose le dispositif d'aide AMELIO (accompagnement et financement) pour permettre la rénovation globale de leurs logements. Cette rénovation leur permettra d'améliorer les performances énergétiques du logement et de le protéger du bruit.</p>					

Proposition #1767		Rue Eugène Descamps, rue à cheval sur les communes de Lomme et Lambersart		
Infrastructure / origine des nuisances : M7B		Gestion MEL : Oui		ZE : 15029
Commentaires :	27	Soutiens :	29	Followers : 8
<p>Nous avons créé en juin 2020 le "collectif de la rue Eugène Descamps", il compte plus de 60 membres habitant les communes de Lomme et Lambersart que la rue Eugène Descamps sépare, et nous représentons plus de 150 familles qui sont touchées par les nuisances générées par le trafic dans la rue Eugène Descamps.</p> <p>Nous demandons le reclassement de la rue, qui est actuellement classée à enjeux modéré, en Zone à Enjeux fort ou prioritaire afin de pouvoir mettre en place des actions spécifiques et rapides pour limiter les nuisances.</p> <p>Notre argumentaire est le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La rue Eugène Descamps constitue un tronçon de « Grande Infrastructure de la MEL » au sens de la réglementation, car elle présente un TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) supérieur à 8220 véhicules par jour; en fait le trafic est beaucoup plus important (estimé à 12000 véhicules jours, dont 3% de PL lors des derniers comptages réalisés en 2014-2015-2016, étude présentée au conseil municipal de Lomme le 14 mars 2016); la mise en place d'un radar pédagogique depuis mars 2017 a confirmé la stabilité de ce trafic - Les nuisances en bruit sont amplifiées par la nature du trafic avec au moins 3% de Poids Lourds (soit 350 camions qui passent par jour, et notamment le matin de bonne heure); mais ces poids lourds engendrent aussi de fortes vibrations dans les maisons, du fait de la proximité du passage oÅ¹ pour certaines maisons, les camions passent à moins de 2 mètres des façades des maisons. - Les nuisances en bruit sont également amplifiées par la vitesse des véhicules (VL et PL) qui passent dans la rue ; comme il n'y a aucune contrainte, les véhicules ne respectent pas la vitesse autorisée (depuis le 20 décembre, l'ensemble de la rue est limitée à 30 km/h par arrêté communal), mais les vitesses enregistrées par le radar pédagogiques montrent que plus de 1000 véhicules par jour dépassent le 50 km/h avec des pointes enregistrées à 134 km/h en entrée et 159 km/h en sortie, rendant la rue extrêmement dangereuse pour tous les riverains, piétons et vélos. <p>Cela a été confirmé par des contrôles de vitesse par radar fixe réalisés du 29 juin au 17 juillet 2020, oÅ¹ 15 contrôles ont amené à 1909 verbalisations.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La carte bruit routier actuelle, datant de 2019, et qui est issue d'une modélisation informatique, est sous-estimée, même si elle relève déjà un dépassement des valeurs limites de Lden de 68 dB en journée sur toute la longueur de la rue (et même sur les maisons) et un dépassement des valeurs limites de Ln de 62 dB la nuit sur la moitié de la rue; nous demandons à ce que des mesures physiques de bruit soient réalisées dans notre rue pour évaluer le niveau réel de bruit et le niveau de dépassement des valeurs limites (> 5 dB?) - L'un des principaux objectifs du PPBE est la résorption des Points Noirs Bruit (PNB), or sur tout le bas de la rue (et cela concerne la majorité des riverains), les habitations (de style maison 1930) sont antérieures à 1978 et sont donc susceptibles d'être classées en PNB. Comme cela est indiqué dans le PPBE page 18, leur traitement est à la charge des gestionnaires d'infrastructure qui sont invités à mener les études des zones de dépassement de seuil les concernant, à confirmer ou infirmer les PNB et le cas échéant de mettre en œuvre les traitements individuels ou collectifs afin de les traiter. Aussi nous demandons donc que la MEL mène une analyse complémentaire afin de déterminer les bâtiments relevant du classement en PNB. - Par ailleurs, nous ne comprenons pas l'incohérence du classement des Zones à Enjeux, l'avenue de Dunkerque est classée en zone à fort enjeux alors qu'elle est beaucoup plus large que notre rue (notre rue est très étroite sur sa partie basse avec 10,80- 11,50 m de largeur, contrairement à l'avenue de Dunkerque qui est beaucoup plus large) et que son trafic est moins important que dans notre rue (1000 véhicules en moins). - Nous remettons donc en question le calcul de l'indice d'exposition sur la base des hypothèses suivantes : <ul style="list-style-type: none"> o Longueur de la rue 750 m o Population vivant en PNB sur le bas de la rue : 100 habitations (avec des immeubles multi habitants), soit 300-400 personnes o Population sur le haut de la rue : 50 habitations (avec des immeubles multi habitants), soit 150-200 personnes o Dépassement Lden route : soit 0<dep<5 dB ou soit 5<dep<10 dB : à confirmer par des mesures de bruit réelles sur toute la rue o Dépassement Ln route : 0<dep<5 db : à confirmer par des mesures de bruit réelles sur toute la rue o Estimation probable: Ind (ZE) = (350*3) + (175*3) = 1575 o Estimation probable : Ind (Infra) = 1575 / 0,75 = 2100 				

o Classement actuel : Ind (ZE) et Ind (Infra) < 1000

En obtenant le classement de notre rue à enjeux fort ou prioritaire, nous souhaitons que la MEL entreprenne des actions pour réduire significativement les nuisances de bruit dans la rue, nous proposons les actions suivantes classées par ordre de priorité avec leur degré de pertinence acoustique comme indiqué dans le PPBE:

1-Modification du plan de circulation (passage en sens unique descendant à partir de la rue Max Dormoy, ce qui permettrait de diviser par deux le trafic et passer à 5000-6000 véhicule/jour), et qui empêcherait, par la même occasion, les camions de remonter la rue, ce qui leur est pourtant interdit mais souvent enfreint, pertinence efficacité acoustique +++

2-Restriktion de circulation des poids lourds (interdiction totale d'emprunter la rue), pertinence acoustique +++

3-Modération de vitesse (radar automatique, feu intelligent, aménagement de la voirie (ralentisseur, chicane), pertinence acoustique +++ ou ++

4-Revêtement routier et entretien de la voirie (plaques), pertinence acoustique variable ou ++

5-Isolement des façades, pertinence acoustique +++ intérieur, nulle extérieur

Merci de votre attention, et en espérant que la MEL prendra en compte les demandes des riverains de la rue Eugène Descamps.

Le collectif rue Eugène Descamps



Robert H*	<i>Habitant la rue Wulvérick , une des rues adjacentes de la rue Eugène Descamps, je ne peux que m'associer aux constatations concernant les nuisances sonores ressenties par les habitants précédents. La rue Wulvérick est en sens unique non balisée zone trente, et non dotée d'un double sens cycliste, offre la possibilité d'éviter le feu tricolore de l'avenue de Dunkerque, ce qui occasionne aux heures de pointe un flux incessant de véhicules pour rejoindre à vive allure la rue Vieille jouxtant Lambersart et la rue Desruelle adjacente à l'avenue de Dunkerque.</i>
Lef*	<i>Bonjour, Malgré le fait que ma maison soit située à 15m de la route je n'en peux plus d'être réveillé tous les jours dès 6h du matin par les vibrations et la nuisance sonore créées par le flux incessant des camions qui ne respectent pas les limitations de vitesse . A cette nuisance sonore vient se greffer la dégradation de ma maison par l'apparition de fissures. Est-ce normal? NON. Il est temps de prévoir les travaux nécessaires à l'amélioration de notre bien-être et de prendre la bonne décision quant à la diminution du trafic qui est tout simplement inadmissible pour une Rue telle que la nôtre . Oui le collectif a une vraie raison d'être. Cdl</i>
Mar*	<i>Habitant de la rue sur le milieu, à l'intersection des parties hautes et basses, je soutiens pleinement la démarche et la proposition, comme les témoignages déjà apportés. Il me semble important de souligner que la rue est également l'accès camion de la briqueterie voisine qui réalise régulièrement dans la rue des campagnes de « rentrée de terre » Lors de ces périodes, toujours en dehors de séquences de mesure des flux de circulation, les camions se suivent au rythme d'une dizaine de camions par heure qui arrivent chargés et repartent déchargés. Des allers-retours bruyant , salissant et qui viennent également abimés les revêtements du</i>

	<p>bitume aux appuis. Le revêtement abîmé à plusieurs endroits de la rue renforce encore les vibrations, le bruit .. le reclassement de la rue est une nécessité !</p> <p>Par ailleurs, à quelques mètres de la caserne du SDIS, chaque départ des pompiers est l'occasion d'entendre au bruit ambiant s'ajouter les sirènes des camions (fort juste mais fréquent)</p>
PREV*	<p>J'adhère parfaitement au "combat" mené par le Collectif, qui est pleinement justifié. Habitant le haut de la rue, je compatiss toutefois avec ceux qui se trouvent en bas; en pratiquant cette partie à pied, on mesure mieux "l'enfer" que vivent les riverains. Les ennemis sont clairement désignés. 1°) la vitesse excessive; mais étant au pays de l'indiscipline automobile chronique, il faudra employer des mesures sévères pour y arriver. 2°) le bruit; il est infernal et causé principalement par les poids lourds. Là aussi des mesures énergiques à prendre pour faire respecter l'interdiction de remonter la rue au + de 3.5t. 3°) la pollution : n'oublions pas ce troisième "ennemi" causé par la circulation automobile; il est sans doute plus 'silencieux' que les autres, mais il fait aussi beaucoup de victimes, tant chez les adultes que les enfants ... La mise en sens interdit de la remontée de la rue par tous véhicules, jusqu'au carrefour M Dormoy pourrait améliorer la situation.</p>
GOM*	<p>Bonjour et meilleur vœux à tous pour cette année 2021. Malheureusement le mois que je suis venue habité dans la rue Eugene Descamps le stationnement et passé seulement sur un des côtés de la voie. Une des contrainte de cette situation et que tous le mouvement se fait plus du côté ou les voiture ne son pas stationné . Depuis mon déménagement j'ai effectuer quelque rénovation comme nouveaux carrelage ,peinture etc.. Les rénovation ont était faite sela fait moins de 2 ans et on peut voir le carrelage fissuré sur les Bati de porte comme outre fissure similaire sur autre porte et fenètre principalement du côté de la rue principal. pour la nuisances sonore et les autres probleme je suis comme tous d'accord qu'il faut faire quelques changements et une étude sérieuse sur stationnements ,contrôle de vitesse ,actualisation feu rouge qui et trop rapide ect... Continuation de bonne année et désolé pour les fautes orthographe car mes études en Français sont très limité .</p>
Christophe D*	<p>J'adhère aux demandes du Collectif rue Eugène Descamps. De nouveaux panneaux de limitation à 30 Km ont été mis en place. Malheureusement, dans le sens entrant vers Lomme, un des panneaux masque le radar éducatif !? D'autre-part, depuis la mise en place de ces nouveaux panneaux, des véhicules pressés dépassent les véhicules respectant cette limitation... Probablement, de nouveaux risques en perspective...</p>
D* JEAN LUC	<p>POUR. Rue fort passante avec absence de contrôles dans le sens remontant pour les camions à qui la route n'est pas autorisée. Pourquoi ne pas changer le sens de circulation de la rue Destombes et supprimer son feu tricolore, cela augmenterait le temps de passage du feu rue Eugène Descamps qui en ce moment n'est que de 4 voitures. Espérons que la MEL retienne nos solutions que l'on propose.....</p>
TER*	<p>Bonjour, Habitant le bas de la rue, au niveau des chicanes peintures, j'adhère totalement à la démarche du collectif. A titre personnel, mon véhicule, chaque fois en stationnement, y a été accidenté à plusieurs reprises. En plus d'être dangereuse et anxiogène, cette rue est très passante et donc très bruyante. Lorsque les camions se croisent devant chez moi, le bruit et les vibrations accompagnent</p>

	<p>les "éclipses" qui se forment dans mon salon, du fait que le trottoir est très étroit et que la lumière du jour disparaît...Mais il n'y a pas que les camions. La vitesse n'est pas respectée et certains s'en donnent à cœur joie dans ces belles lignes droites. Les véhicules arrivent tellement vite que l'on a peur lorsque l'on doit se garer ou sortir de son emplacement, c'est le coup de klaxon assuré! Même traverser sur le passage protégé devient une aventure... J'espère vraiment que la MEL entendra les revendications du collectif.</p>
DELA*	<p>Je ne peux que soutenir ce collectif. Habitant depuis 1985 ds cette rue, il est exact que cela s'est bcp dégradé, trop de camions, aucun respect de la vitesse limitée, signalisation non respecté du fait du feu vert (métro Mitterie) trop court... les trottoirs sont trop étroits, les garages de proximité ne respectent pas le stationnement, ils imposent les voitures en réparations alors que c'est limité, etc... Malgré les diverses pétitions qui ont été déjà faites rien n'a bougé, on espère que cette fois la MEL prendra les mesures qui s'imposent qui s'imposent.</p>
Rad*	<p>Je confirme les commentaires du collectif. Le bruit rue Descamps est pénible au croisement avenue de Viersen. La limitation de vitesse n'est pas respectée. Loin s'en faut. Les rodéos ne sont pas rares. Et pétarades de motos sans silencieux. La circulation génère en outre des vibrations qui détruisent peu à peu le mur d'enceinte de mon jardin : les fissures, apparues il y a quelques années, s'agrandissent régulièrement. La Mel doit prendre des mesures. ADHESION ENTIÈRE AU TEXTE DU COLLECTIF.</p>
bouc*	<p>Les espaces libres entre Les places réservées au stationnement donnant accès aux garages ou autres entrées de véhicules des riverains ne sont pas respectées, et la police municipale à qui j'ai fait remarquer cet inconvénient m'a approuvé, mais m'a fait remarquer que la mal garée était riveraine de la rue donc... pas de verbalisation ni de remarque !</p>
Dlcrx	<p>La rue Eugène Descamps cumule plusieurs nuisances dont celle du bruit. Cela s'explique notamment par le nombre important de véhicules empruntant la voie, par la typologie des véhicules (VL, PL, BUS), par la vitesse (très) excessive de certains, la qualité de la chaussée,...Ce bruit est constant (nuit et jour). Les habitants ont à cœur de se sentir bien chez eux, c'est pourquoi ils se sont constitués en collectif. Dans le cadre du travail de réflexion fait sur notre rue et les rues adjacentes, il semble plus que pertinent de faire une étude et une analyse de terrain des nuisances sonores. En effet, un reclassement paraît inévitable. De plus, une étude complète permettra de trouver les solutions adaptées et les plus pertinentes pour un prévisionnel réaménagement de la rue (par ex, éviter les plateaux surélevés dans une rue passante et déjà bruyante où les maisons sont déjà impactées, élargissement de certains trottoirs pour éviter que les véhicules frôlent les fenêtres,...).</p>
BOISS*	<p>Habitants le Clos des Chataîgniers, nous subissons les nuisances sonores liées à la circulation routière de la rue Eugène Descamps (vitesse des camions et voitures souvent supérieurs au 30km/heure prévus). Nous avons déjà vécu un certain nombre de frayeurs, lors de la sortie du lotissement : en voiture , aucune visibilité ni à gauche (herbes hautes, vitesses excessives, fortes affluences....) ni à droite (voitures garées sur le trottoir, vitesses excessives, flux incessants); à pied, trottoirs étroits, vitesses excessives, non respect des passages piétons, éclairage insuffisant.</p>
Parm*	<p>Habitant à 150m du métro Mitterie je suis malheureusement bien placé pour subir pleinement les désagréments (bruit, vibrations, ...) des 11000 véhicules par jour. Je soutiens donc pleinement les commentaires émis par le collectif de la rue Eugène Descamps en espérant que des aménagements sérieux soient programmés et réalisés à brève échéance car la situation est de plus en plus insupportable et dangereuse.</p>

MONC*	<p>Bonsoir, j'adhère aux commentaires publiés. Je vais m'éviter redondance et masturbation intellectuelle. STOP ! Notre rue doit changer ,je propose une limitation à 30 km/h pour les camions et 50 km/h pour les autres véhicules pour cibler le bruit et la fluidité . Un sens unique du rond point vers l'avenue de dunkerque pour faire l'économie de 6000 véhicules. En aparté ! le 30 km/h est difficile voir impossible , je fais parti des 1909 verbalisations .....à 30 km/h on me double et à 44 km/h on me verbalise . A méditer !!! Pour sécuriser l'entrée de mon véhicule sur mon terrain , j'en suis arrivé à me stationner et quand la circulation est moins denses .....je me lance ! dingue hein .</p>
CONV*	<p>Bonjour, habitant le Clos des Châtaigniers ou se trouvent près de 30 propriétaires et plus de 60 locataires, nous sommes pleinement concernés par les problématiques que nous rencontrons au quotidien. Parmi les points les plus importants:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le passage des camions et leur vitesse - La sortie dangereuse de la rue de Madrid sur la rue E. Descamps : en effet, en voiture il nous est quasi impossible de voir ce qui arrive de gauche (herbes montantes et manque de visibilité) et de droite (voitures garées en bordure de route). - parking devant les immeubles rue E. Descamps (Vilogia) à côté de l'entrée Rue de Madrid : il serait bon pour la sécurité de la sortie de la rue de Madrid et pour les habitants de ces immeubles de construire un parking en épi devant ceux-ci. Aujourd'hui, les voitures sont garées en parallèle de la route dans la boue (quand il pleut) jusqu'au poteau au bord de la sortie de la rue de Madrid, masquant toute visibilité. - Impossible de circuler à Velo avec des enfants
BERNARD	<p>Bonjour, J'avoue que j'ai du mal à imaginer que le flux de véhicules n'ait pas augmenté depuis 2016(dernier comptage). Même si nous retenons le chiffre de 12000 véhicules dont environ 350 camions, auquel nous rajoutons des valeurs lden>68db, la situation de la rue Eugène Descamps est devenue inacceptable. Je ne comprends pas que l'on puisse classer la rue en "ENJEUX MODERES". Il suffit de regarder l'état des bas côtés (entre autre) du revêtement pour comprendre d'où viennent les nuisances sonores. D'autre part, comment empêcher une bonne fois pour toute les camions de remonter la rue(sens métro vers rocade)alors qu'il y a plusieurs panneaux leur interdisant le passage. J'espère que le Collectif sera écouté et que nos doléances seront prises en considération Cordialement</p>
DASS*	<p>Bonjour, Habitante de la rue eugène descamps depuis 1979, j ai vu cette rue se dégrader de plus en plus, maintenant STOP, on en a marre de la circulation dans cette rue qui n'est pas adaptée à autant de véhicules et de camions en double sens, nos maisons tremblent , sans compter le bruit incessant qui n est plus supportable. Ce n'est pas la réglementation de la vitesse à 30 kms/h (qui n'est pas respectée du tout) qui change le flux de circulation et les nuisances.</p>
Teou*	<p>Je ne peux que soutenir les commentaires déjà publiés. J'y ajoute qu'en tant qu'habitant de la Rue de Madrid, sortir de notre rue est de + en + compliqué et vraiment dangereux, car il n'y a aucune vue dégagée ni à gauche (une espèce de parking avec des hautes herbes) ni à droite (les voitures garées sur un trottoir boueux devant les immeubles Vilogia). De plus, la saturation chroniques des voies périphériques amène les GPS a proposer la rue E. Descamps comme une alternative + rapide. Les camions ne se gênent pas pour emprunter cette rue ! Bref, on se demande si la MEL n'attend pas un accident corporel grave pour commencer à agir vraiment. Une zone 30 avec 2 grandes lignes droites (et un virage entre les 2) sans aucun obstacle pour réduire drastiquement la vitesse est une hérésie ! Les chauffards s'en donnent à coeur joie :(J'ai failli me faire écraser *sur* le passage piéton</p>

	<i>par un chauffard en pleine accélération vers la rocade et qui ne s'est pas arrêté... Cordialement</i>
Charp*	<i>Bonjour, Outre le 30 km/h qui n'est pas du tout respecté et qui engendre beaucoup de bruit , il y a le passage de camions notamment les camions acheminant des véhicules neufs aux concessionnaires, leur plateforme fait énormément de bruit. Aussi notre maison n'est séparé de la route que par un petit trottoir où il est difficile de marcher à deux côté à côte, de ce fait la maison tremble au passage de poids lourds. Nous espérons que le collectif sera entendu car ces nuisances sont de plus en plus problématiques. Cdt.</i>
Cuv*	<i>La rue Eugène Descamps est bruyante. Les nombreuses nuisances sont liées aux allers et venus incessants des camions, motos et voitures, allers et venus beaucoup trop importants sur une route départementale, en ville. Mes enfants dorment côté rue. Un velux les sépare du bruit de ce flux de circulation, estimé à plus de 11000 véhicules/jour. Ces nuisances sonores sont d'autant plus fortes la nuit lorsque les véhicules roulent à vives allure dépassant allègrement les vitesses autorisées.</i>
TristanM	<i>Bonjour Habitant aux abords de la rue Eugène Descamps, je soutiens la demande. Il y a aujourd'hui beaucoup d'incohérences vis à vis des rapports précédents et de la réalité de cette route. Les nuisances sont nombreuses et sous évalués par rapport à des rues semblables. L'état de la chaussée accentue le bruit et le manque d'aménagement n'aide pas les automobilistes à respecter les limitations. Sans parler des poids lourds qui accentue encore plus ces nuisances et qui ne respecte pas le sens unique. Cdl Tristan M</i>
EugèneRem	<i>Bonjour, habitant le bas de la rue Eugène Descamps à une centaine de mètres du feu tricolore, je suis exposé à des bruits très réguliers dû au passages de voitures et de camions. La distance entre ces véhicules et ma maison est inférieure à 2 mètres. Il y a des bruits de freinage et de redémarrage en sens descendant et des bruits d'accélération extrême en sens montant. Le pire ce sont les vibrations que je ressens dans la maison au passage de certains camions. C'est très anxiogène.</i>
Paulette	<i>Bonjour, le bruit est devenue intenable dans cette rue trop petite et encaissée pour tous les camions qui l'empruntent quotidiennement. Il faut absolument trouver un moyen de faire respecter le code de la route et apporter un peu de calme à tous les riverains de cette route devenue trop dangereuse et source de trop de nuisances.</i>
Catdhu	<i>Bonjour je ne peux que saluer ce document très complet. Outre les problèmes de vitesse, le bruit est en effet de plus en plus gênant dans la rue Descamps. Le couvre feu devrait arranger les choses mais non, c'est circuit rallye et le bruit des motos réveille mon fils la nuit (c'est déjà compliqué avec les camions et les sirènes de pompier la journée).Cordialement.</i>
Yannick F*	<i>Bonjour, habitant le haut de la rue Eugène Descamps, je soutiens pleinement les demandes du collectif de la rue Eugène Descamps, nous sommes particulièrement touchés par les nuisances occasionnées par les camions qui ne respectent pas la limite de vitesse autorisée de 30 km/h, ce qui génère un bruit important dans les chambres, ainsi que des vibrations dans toute la maison; cela est encore plus pénible quand les camions vous réveillent entre 5 et 6 h du matin!</i>

Réponse de la MEL	<p>Cette proposition est prise en compte avant même l'adoption du PPBE.</p> <p>Une étude et une démarche de concertation publique ont été initiées par la MEL et la ville de Lomme relative à la rue Eugène Descamps. Les études ont mené à l'inscription d'un programme de travaux sur la rue permettant la mise à 30km/h et le réaménagement du carrefour Descamps/Dunkerque afin de diminuer la circulation poids lourds.</p>
--------------------------	---

Proposition #1773	Rue Albert Bailly et rue du Collège Marcq en Baroeul		
Infrastructure / origine des nuisances : M51	Gestion MEL : Oui	ZE : Au Sud de la 19039	
Commentaires : 0	Soutiens : 1	Followers : 1	
<p><i>Bonjour à tous,</i></p> <p><i>La circulation des bus et camions sur les routes étroites d'Albert Bailly et rue du Collège à Marcq-en-Barœul est très bruyante et gênante de 5h30 à 00h.</i></p> <p><i>La circulation des bus est intense (140 bus par jour) alors qu'ils circulent avec un taux d'occupation très faible. Cette circulation entraine beaucoup de bruit de roulement et des vibrations dans les maisons de ces rues. La fréquence, l'amplitude et/ou la taille des bus ne semblent pas adaptées.</i></p> <p><i>Merci.</i></p> <p><i>Mathieu.</i></p>			
Réponse de la MEL	<p>Cette proposition pourrait être prise en compte.</p> <p>Le schéma directeur des infrastructures de transports (SDIT) poursuit plusieurs objectifs. La cohérence transport/ aménagement dans la programmation, les usages et le traitement des espaces publics en sont une priorité. Cette demande est relayée auprès de la direction des Transports, celle-ci évaluera la pertinence de cette modification.</p> <p>La requalification de la rue du Collège à Marcq en Baroeul est prévue au Programme Pluriannuel d'Investissement de la MEL ; l'un des objectifs poursuivis est de favoriser la circulation des modes doux, qui génère moins de bruit que la circulation routière</p>		

Proposition #1776	Avenue de Wambrechies à Bondues		
Infrastructure / origine des nuisances : M654	Gestion MEL : Oui	ZE :	
Commentaires : 1	Soutiens : 4	Followers : 1	
<p><i>Bonjour,</i></p> <p><i>Il faudrait agir sur l'avenue de wambrechies à bondues, route avec énormément de passages qui génèrent des nuisances sonores continues pour les habitations voisines. La limitation de vitesse qui n'est généralement pas respectée n'arrange pas les choses (50 km/h). L'idéal serait un mur anti bruit esthétique et performant.</i></p> <p><i>Cordialement</i></p>			
Commentaire #1 : Elodie	<p><i>Bonjour,</i></p> <p><i>J'habite dans la résidence le clos saint Georges. Il est vrai que la circulation de l'avenue de Wambrechies génère des nuisances sonores.</i></p> <p><i>Très bonne idée le mur anti bruit.</i></p>		

Réponse de la MEL	<p>La proposition de création d'un mur anti-bruit avenue de Wambrechies à Bondues ne sera pas prise en compte.</p> <p>Dans le cadre du plan de prévention du bruit, la MEL base son action sur un diagnostic territorial du bruit disponible à l'adresse suivante : https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/developpement-durable/lutte-contre-les-nuisances-sonores</p> <p>La rue de Wambrechies à Bondues n'est pas identifiée prioritaire car les bâtiments à proximité ne présentent pas de dépassement du seuil de 65dB(A).</p> <p>Toutefois, pour les ménages les plus modestes et souffrant du bruit, la MEL propose le dispositif d'aide AMELIO (accompagnement et financement) pour permettre la rénovation globale de leurs logements. Cette rénovation leur permettra d'améliorer les performances énergétiques du logement et de le protéger du bruit.</p>
Proposition #1778	Expertise personnalisée – Bondues
Infrastructure / origine des nuisances : M64	
Gestion MEL : Oui	
ZE :	
Commentaires : 0	Soutiens : 1
Followers : 1	
<p><i>Vivant le problème au quotidien car mon domicile jouxte une route très circulée (rue René d'Hespel à Bondues), je souhaite obtenir un diagnostic personnalisé afin d'adapter la solution la plus pertinente à mon logement et/ou mon quartier.</i></p> <p><i>A la demande, proposer aux riverains des conseils personnalisés d'un expert du bruit.</i></p>	
Réponse de la MEL	<p>Cette remarque concerne un cas particulier d'exposition au bruit : sous réserve que le logement concerné soit bien éligible au dispositif décrit au PPBE, elle est prise en compte au travers de l'action prévue au PPBE en faveur de la réduction de l'exposition au bruit des logements en situation de surexposition au bruit.</p> <p>Dans le cadre du plan de prévention du bruit, la MEL base son action sur un diagnostic territorial du bruit disponible à l'adresse suivante : https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/developpement-durable/lutte-contre-les-nuisances-sonores</p> <p>La rue de René d'Hespel à Bondues n'est toutefois pas identifiée prioritaire car les bâtiments à proximité ne présentent pas a-priori de dépassement du seuil de 65dB(A).</p> <p>Toutefois, pour les ménages les plus modestes et souffrant du bruit, la MEL propose le dispositif d'aide AMELIO (accompagnement et financement) pour permettre la rénovation globale de leurs logements. Cette rénovation leur permettra d'améliorer les performances énergétiques du logement et de le protéger du bruit.</p>

Proposition #1779		Grand boulevard Lille Roubaix Epinoy		
Infrastructure / origine des nuisances : M660 M670		Gestion MEL : Oui		ZE : 15045 / 15094
Commentaires :	0	Soutiens :	2	Followers : 1
<p><i>Trop de bruit de motos et voitures tunees qui prennent de grosses accélérations pour s'arrêter (parfois) 50 m plus loin au feu rouge. Pourquoi ne pas expérimenter des radars décibels. Les gens normaux qui ne prennent aucun plaisir à faire du bruit gratuit ne serait pas touché. Un abaissement de vitesse à 50 dans cette zone urbaine (70km/h aujourd'hui) et qui se densifie de plus en plus pourrait être également une solution pour limiter les excès.</i></p>				
Réponse de la MEL	<p>Cette remarque concerne un cas particulier d'exposition au bruit : sous réserve que le logement concerné soit bien éligible au dispositif décrit au PPBE, elle est prise en compte au travers de l'action prévue au PPBE en faveur de la réduction de l'exposition au bruit des logement en situation de surexposition au bruit.</p>			
	<p>Dans le cadre du plan de prévention du bruit, la MEL base son action sur un diagnostic territorial du bruit disponible à l'adresse suivante : https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/developpement-durable/lutte-contre-les-nuisances-sonores</p>			
	<p>Les grands boulevards sont identifiés comme une des infrastructures les plus bruyantes et font l'objet d'études acoustiques précises pour estimer l'intérêt d'une réduction de vitesse ou l'utilisation d'enrobé acoustique. Suite au vote de la loi 3DS, la MEL examinera la possibilité et l'opportunité d'installer des radars vitesses. Le contrôle sanction au titre du bruit est du ressort des communes.</p>			

Proposition #1786		Demande Murs Anti Bruit Quartier du Recueil VILLENEUVE D'ASCQ		
Infrastructure / origine des nuisances : M144 +M700 et M6D		Gestion MEL : Oui		ZE :
Commentaires :	0	Soutiens :	2	Followers : 1
<p><i>Notre habitation est située au 71 rue d'Hem à Villeneuve d'Ascq qui subit les bruits de la D6D et de la D700. Nous y habitons depuis 39 ans et nous avons vu augmenter au fil des années, le niveau sonore de ces deux axes routiers. Sur la carte des bruits, nous constatons que nous sommes référencés à 60/65 db en journée (zone orange). Le bruit de la D6D a notamment augmenté depuis que les feux tricolores qui permettaient de passer du quartier du Recueil au quartier de la Cousinerie, ont été supprimés de par la création d'une voirie souterraine. Depuis, les véhicules ainsi venant de Lille ou de Roubaix ne sont plus ralentis dans leurs déplacements autorisés jusqu' à 90 km/h . Et en ce qui concerne la D700, déjà bruyante à aujourd'hui, nous craignons également l'augmentation du bruit dû au trafic routier par rapport au projet de son passage prochain à deux voies. Nous serions heureux de voir réduire ces désagréments sonores en demandant l'aménagement des deux axes routier cités ci-dessus, par la construction de murs anti-bruits du côté de la D6D (rue de la Recherche -quartier du Recueil) et du côté de la D700 (rond-point en extrémité de la rue de Lannoy - côté Villeneuve d'Ascq -Hempemont). Ne faudrait-il pas aussi envisager de réduire la vitesse de ces axes routiers de 90 km/h à 70 km/h ?</i></p>				

Réponse de la MEL

Cette remarque concerne un cas particulier d'exposition au bruit : sous réserve que le logement concerné soit bien éligible au dispositif décrit au PPBE, elle est prise en compte au travers de l'action prévue au PPBE en faveur de la réduction de l'exposition au bruit des logements en situation de surexposition au bruit.

Dans le cadre du plan de prévention du bruit, la MEL base son action sur un diagnostic territorial du bruit disponible à l'adresse suivante :

<https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/developpement-durable/lutte-contre-les-nuisances-sonores>

La MEL a validé un plan d'actions qui intègre des études poussées sur les infrastructures les plus impactantes dont font partie la M700 et la M6D.

Au regard des résultats des études acoustiques, il apparaît que la mise en place d'un mur anti bruit n'était pas la solution à privilégier. Elles ont démontré que des vitesses réglementées à 70km/h associée à l'utilisation d'enrobés acoustiques serait à mettre en place pour améliorer l'environnement sonore. D'autres scénarios seront mis à l'étude sur ces axes pour en estimer les potentiels bénéfiques

En complément, pour les ménages les plus modestes et souffrant du bruit, la MEL propose le dispositif d'aide AMELIO (accompagnement et financement) pour permettre la rénovation globale de leurs logements. Cette rénovation leur permettra d'améliorer les performances énergétiques du logement et de le protéger du bruit.

Proposition #1796		Rocade Nord-Ouest Lambersart – Lompret		
Infrastructure / origine des nuisances : M652		Gestion MEL : Oui Non		ZE : 15028 / 15013
Commentaires :	23	Soutiens :	23	Followers : 5
<i>Les habitants de Lambersart et Lompret en bordure de la rocade Nord-Ouest sont soumis à des niveaux de bruit excédant 70 db, ce qui est inacceptable en terme de santé publique.</i>				
<i>Le traitement du bruit doit être équitable pour tous les habitants exposés au bruit de la rocade. Le dispositif de mur anti-bruit mis en oeuvre au niveau du quartier « Conquérants » doit être étendu à proximité des autres quartiers concernés.</i>				
https://geomel.lillemetropole.fr/adws/app/6409984f-14e8-11ea-8320-9b7dc71123b8/index.html?context=XAhr				
https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/CNB_Effets%20du%20bruit_vf.pdf				
Célere	<i>Je peux tenir cette rocade comme responsable pour ma prise d'antidépresseur. J'entends sans arrêt le bruit des voitures et camions, je ne travaille pourtant pas à Vinci (pardonnez mon humour je n'en ai pas, ne me tenez pas pour responsable). Lorsque j'ai rendu un travail dernièrement il n'était composé que d'onomatopées ressemblant à un klaxonne de camion! C'est intolérable, cette rocade occupe mon esprit! Le Général de Gaule doit se retourner dans sa tombe au vu de cette situation de précarité auditive! Est-un complot à des fins que les bruits de rocade nous rendent dociles afin d'assurer le capitalisme? Qui sait! En attendant un mur anti bruit!!</i>			

Louis D*	<p>Les solutions anti-bruit existent...</p> <p>Encore faudrait-il pour en espérer la mise en oeuvre, que les riverains de la rocade soient enfin pris en considération par les pouvoirs publics...</p> <p>Depuis la construction de la rocade les droits et le respect des riverains ont été bafoués par l'Etat, puis la MEL. Les municipalités de Lomme, Lambersart et Lompret sont aux abonnés absents...</p> <p>Le Conseil d'Etat avait autorisé la réalisation de cette voie sous réserve de travaux de protection acoustique. 40 ans plus tard rien n'a été fait. Nous en souffrons quotidiennement mais la MEL ne daigne nous considérer que comme des résidents d'une zone à « enjeu modéré »...</p> <p>A quelques centaines de mètres, un quartier a bénéficié des protections nécessaires. Le bénéfice en est évident pour la qualité de vie aux Conquéranrs, et c'est une très bonne chose.</p> <p>Espérons que cette enquête sur le bruit dans la métropole permettra de réévaluer l'enjeu que représente la rocade à Lambersart/Lomme/Lompret...</p>
Louis D*	<p>Effectivement la déclaration d'utilité publique de la rocade était subordonnée à la mise en oeuvre de protection acoustiques des abords. En outre, un des motifs de délivrance de cette déclaration d'utilité publique était que cette voie n'allait pas occasionner de nuisances majeures, n'ayant pas vocation à être une « autoroute urbaine », ce qu'elle est en fait devenue...</p>
Lehu	<p>Nous sommes vraiment importunés par le bruit occasionné par la rocade qui passe juste derrière chez nous. Cette rocade est une des plus empruntée de toute la métropole et le bruit de fond des passages de voitures, camions, klaxons, sirènes ou tout autre bruit est un vrai enfer au quotidien.</p> <p>Cette nuisance sonore est infernale et devient invivable l'été lorsque nous souhaitons profiter de notre jardin avec nos enfants.</p> <p>En fonction de l'orientation du vent, le bruit en provenance de la rocade s'intensifie même davantage !</p> <p>Il est impensable, injuste et affligeant qu'aucune mesure d'amélioration n'ait été prise depuis toutes ces années alors que d'autres quartiers tout aussi proches de la rocade en ont justement et fort heureusement bénéficié.</p> <p>Merci d'avance pour vos actions permettant d'enclencher les démarches très rapidement !</p>
Abu	<p>Vu le bruit de la rocade au niveau du pont rue Paul Brame, on ne comprend pas comment la MEL et la mairie vous laissez construire des logements collectifs sur le site de la ferme Masschelin. C'est possible d'avoir des logements neufs aussi exposés au bruit ? Ou c'est juste parce que comme c'est du logement social tout le monde s'en fout ??! La honte.</p>
Charlotte B*	<p>Si l'enquête bruit de la MEL peut servir à identifier des zones où le bruit est difficilement supportable, et que des actions concrètes sont menées ensuite, ce sera vraiment bénéfique pour les habitants de la rue de Paris à Lambersart. Nous sommes exposés à un bruit permanent, jour et nuit. Le jardin n'est pas utilisable. Impossible de dormir fenêtres ouvertes. Quelles sont les conséquences d'un tel bruit permanent pour les enfants, les personnes âgées ?</p>
Ziad A*	<p>Tout se bruit est pas supportable. Vivre Rue Paul Brame, entre la rocade et tous les voitures qui von à Lille/Lambersart le matin, c'est juste l'enfer. Vous faite quoi pour les habitans ???</p>
Cabel	<p>Cela fait des années que nous nous plaignons du bruit et rien n'est fait !</p> <p>Nous entendons les voitures et poids lourds dès que nous ouvrons les fenêtres ! Cela nous gâche le quotidien . Ce n'est plus possible !</p> <p>Il faut trouver des solutions rapidement pour stopper cette situation , trop trop de nuisances et pollutions sonores !</p>
MarieL	<p>La dense circulation sur la rocade NO fréquentée majoritairement en semaine par des poids lourds, interdit les riverains d'ouvrir leurs fenêtres tant le bruit est insupportable. Ces nuisances sont préjudiciables pour notre santé mais également pour la valeur de nos maisons. Au fil des ans le bruit augmente mais les prix des biens situés en bordure de</p>

	<i>rocade baissent. A quand les murs anti bruits généralisés sur LOMPRET/LAMBERSART ? Il nous tarde d'être entendus sur ce point au nom de notre bien être.</i>
<i>Marc</i>	<i>Habitant rue de Bruxelles à Lambersart, nous souffrons de plus en plus du bruit permanent de la rocade. Lorsque il pleut, le bruit des projections d'eau par les véhicules sur la rocade est insupportable. L'été, impossible d'ouvrir la fenêtre plus que quelques minutes a cause du bruit. On a l'impression d'être des contribuables de seconde zone... Pourquoi les résidents du quartier des Conquistadors ont eu droit a un mur anti-bruit, et pas nous, alors que nous sommes a 500 mètres ??? C'est vraiment honteux.</i>
<i>Mor*</i>	<i>Nous subissons au quotidien la nuisance sonore de la rocade. Le calme observé lors du premier confinement nous a fait prendre l'exacte mesure de l'importance de cette nuisance. Nous souhaitons une prise de conscience de la MEL de cette nuisance qui ne fait que s'accroître avec l'augmentation du trafic routier, notamment celui des poids lourds.</i>
<i>Vanst*</i>	<i>Le bruit, jour et nuit sur la rocade est intolérable. Nos jardins sont inutilisables et nos maisons difficilement vendables, et à un prix très largement minoré. Nous demandons une protection contre ces nuisances, soit par couverture de la rocade soit par murs anti bruit EFFICACES et tel qu'ils avaient été prévus par la décision d'utilité publique</i>
<i>Ng*</i>	<i>Nous subissons également ces préjudices (sonore et environnemental) au quotidien. Il y a une vraie inégalité avec la zone des Conquistadors qui a bénéficié, fort justement, d'une protection conséquente. Nous vous remercions de prendre en considération nos doléances justifiées. Phong et Sylvie Ng*</i>
<i>Francois</i>	<i>L'absence de parois anti-bruit et de revêtement de chaussée adapté est très préjudiciable a notre vie quotidienne. On ne peut pas ouvrir nos fenêtres, ni profiter du jardin. L'intensification de la circulation est vraiment perceptible et la situation se dégrade d'année en année.</i>
<i>Seg*</i>	<i>Riverains de la RNO nous subissons des nuisances totalement inacceptables et dépassant d'ailleurs les seuils autorisés par la loi. Par ailleurs il y a rupture d'égalité entre riverains puisque quelques dizaines de mètres plus loin, les protections sont colossales. Nous demandons à être normalement protégés contre ces nuisances excessives</i>
<i>Fred59</i>	<i>La rocade Nord-ouest qui borde notre Lotissement envahit notre environnement sonore et pollue par ses retombées de poussières... Nous remarquons un accroissement de sa fréquentation. Il est vraiment nécessaire de procéder à la pose de panneaux anti bruits qui nous permettront d'ouvrir nos fenêtres sans craindre cette pollution sonore et de jouir également sereinement de nos jardins. Nous comptons sur votre écoute et espérons un bon aboutissement de notre requête.</i>
<i>Catt*</i>	<i>Le bruit est nuisant à la vie quotidienne la journée et la nuit. Nous n'avons pas une vie correcte. Cela fait des années que nous réclamons un mur anti bruit</i>
<i>Francois</i>	<i>Les habitants de Lambersart cité familiale ont droit comme tous les autres habitants de la MEL a des conditions de vie correctes. Le niveau de bruit causé par la rocade ne fait l'objet d'aucun travaux, depuis des décennies. C'est inacceptable. Juste des murs en béton. Pas de revêtement adapté anti bruit ou anti pluie sur la chaussée. Ce bruit est une nuisance permanente, de jour comme de nuit. Et on lit dans les documents de la MEL que nous sommes dans une « Zone à Enjeux modérés » ! On se moque de nous...</i>
<i>M2v</i>	<i>Nous habitons au bord de cette rocade, en zone violette selon votre plan (Lompret/Lambersart). Nous subissons une perte de jouissance de notre jardin en raison des nuisances sonores, et sommes inquiets pour notre santé et celle de nos enfants. La réduction du bruit et de la pollution est un point favorable du récent confinement !</i>
<i>Tog*</i>	<i>Le bruit de la rocade nord ouest est omniprésent au sein du domaine de Lassus. Il s'est amplifié au fil des années et il faut trouver une solution qui nous permette de ne plus subir ses bruits incessants. La couverture de la rocade Nord Ouest nous permettrait de profiter de nos jardins sans avoir l'impression d'être sur une aire d'autoroute</i>

LET*	<p>Le Domaine de Lassus ne bénéficie d'aucune protection phonique contre les nuisances sonores liées à la rocade nord-ouest. Outre le caractère préjudiciable quant à la santé, le jardin s'apparente à une aire d'autoroute. Pourquoi la rocade n'est-elle pas couverte à cet endroit alors que le quartier des Conquérants bénéficie d'un système de protection phonique efficace ?</p> <p>Il pourrait être envisagé également une réduction de la vitesse à 70 km/h comme sur le périphérique lillois.</p>
------	---

Cette remarque concerne un cas particulier d'exposition au bruit : sous réserve que le logement concerné soit bien éligible au dispositif décrit au PPBE, elle est prise en compte au travers de l'action prévue au PPBE en faveur de la réduction de l'exposition au bruit des logements en situation de surexposition au bruit.

Dans le cadre du plan de prévention du bruit, la MEL base son action sur un diagnostic territorial du bruit disponible à l'adresse suivante : <https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/developpement-durable/lutte-contre-les-nuisances-sonores>

La MEL a validé un plan d'actions qui intègre des études poussées sur les infrastructures les plus impactantes dont fait partie la RNO.

Au regard des résultats des études acoustiques, il apparaît que la mise en place d'un mur anti bruit sur la RNO n'était pas la solution à privilégier. Elles ont démontré que l'utilisation d'enrobés acoustiques serait à mettre en place pour améliorer l'environnement sonore.

En complément, pour les ménages les plus modestes et souffrant du bruit, la MEL propose le dispositif d'aide AMELIO (accompagnement et financement) pour permettre la rénovation globale de leurs logements. Cette rénovation leur permettra d'améliorer les performances énergétiques du logement et de le protéger du bruit.

Réponse de la MEL

Proposition #1798	Rue du Recueil Villeneuve d'Ascq		
Infrastructure / origine des nuisances : M144	Gestion MEL : Oui	ZE :	
Commentaires : 0	Soutiens : 0	Followers :	1
<p><i>La rue du Recueil à Villeneuve d'Ascq est extrêmement passante et la chaussée est très dégradée. Par ailleurs, les gens roulent à une vitesse incroyable et ça rend la rue très dangereuse. Le bruit provoqué par la circulation dans cette rue devient de + en + insupportable pour les habitants. La circulation y est continue et à double sens. La journée, il ne se passe jamais 30 secondes sans une voiture qui passe, mais aussi scooter, motos, gros camions (le pire car la maison tremble !)</i></p> <p><i>Quelles sont les solutions ? J'avais pensé à des chicanes pour faire ralentir les voitures...</i></p> <p><i>Cordialement,</i></p>			

**Réponse de la
MEL**

Cette remarque concerne un cas particulier d'exposition au bruit : sous réserve que le logement concerné soit bien éligible au dispositif décrit au PPBE, elle est prise en compte au travers de l'action prévue au PPBE en faveur de la réduction de l'exposition au bruit des logements en situation de surexposition au bruit.

Dans le cadre du plan de prévention du bruit, la MEL base son action sur un diagnostic territorial du bruit disponible à l'adresse suivante :

<https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/developpement-durable/lutte-contre-les-nuisances-sonores>

La rue du Recueil à Villeneuve d'Ascq n'est pas identifiée prioritaire car les bâtiments à proximité ne présentent pas de dépassement du seuil réglementaire de 65dB(A).

Cependant l'état dégradé de la chaussée est connu des services de la MEL qui ont lancé une étude sur le secteur.

En complément, pour les ménages les plus modestes et souffrant du bruit, la MEL propose le dispositif d'aide AMELIO (accompagnement et financement) pour permettre la rénovation globale de leurs logements. Cette rénovation leur permettra d'améliorer les performances énergétiques du logement et de le protéger du bruit.

27.2.2. Propositions et remarques relatives aux INFRASTRUCTURES ETAT

Proposition #1760		RN 41 - sortie Hallennes lez Haubourdin		
Infrastructure / origine des nuisances : N41		Gestion MEL : Non		ZE :
Commentaires :	0	Soutiens :	1	Followers : 1
<p><i>La sortie Hallennes lez Haubourdin et le mur anti bruit qui lui fait suite (direction Lille) mériteraient d'être repensés aux normes actuelles pour préserver les habitations riveraines des nuisances sonores quotidiennes liées au trafic important (embouteillages RN41 vers A25 direction Lille).</i></p> <p><i>Celui-ci est manifestement vétuste si on le compare aux nouvelles infrastructures anti bruit prévues pour l'éco quartier à 1km de là qui offrent aux habitants un confort acoustique bien différent.</i></p> <p><i>Par ailleurs, les transports en communs sont sous développés dans cette zone favorisant le recours aux automobiles. Il faut autant de temps en voiture qu'en transport en commun pour rejoindre Lille aux heures de pointe et 3 fois moins de temps en voiture aux heures creuses en raison des nombreuses correspondances nécessaires pour accéder (secteur Hallennes lez Haubourdin - la colle)</i></p>				
<p>Cette proposition de modification d'un écran acoustique appartenant à l'Etat ne sera pas prise en compte par la MEL.</p>				
<p>Réponse de la MEL</p> <p>La RN41 relève des compétences des instances de l'Etat : la DREAL qui assure la maîtrise d'ouvrage des investissements sur le réseau autoroutier et la DIR Nord qui en assure la maîtrise d'œuvre, la maintenance et l'exploitation. La MEL n'a pas connaissance d'éventuelles installations de nouvelles protections acoustiques sur cet axe.</p> <p>Toutefois, des actions de concertation seront envisagées entre la MEL et les gestionnaires d'infrastructures bruyantes identifiées dans le cadre du PPBE. Cette demande est transférée aux services de l'Etat.</p>				
Proposition #1763		RN41 - au niveau de Fournes-en-Weppes		
Infrastructure / origine des nuisances : N41		Gestion MEL : Non		ZE :
Commentaires :	1	Soutiens :	1	Followers : 1
<p><i>Bonjour,</i></p> <p><i>La RN41 traverse le village de Fournes-en-Weppes et est à 15m de certaines maisons. Un mur antibruit en bois, bas et court, protège mal du bruit incessant des voitures alors que le trafic ne cesse d'augmenter et ne devrait pas baisser avec toutes les nouvelles implantations de zones industrielles le long de la RN41 et de la RN47.</i></p> <p><i>Serait-il possible :</i></p> <p><i>> soit de faire un mur antibruit efficace en béton haut et long comme sur l'autoroute qui mène à Gand,</i></p> <p><i>> soit de mettre sur cette portion de la RN41 un revêtement "antibruit" qui viendrait diminuer fortement le bruit ?</i></p> <p><i>Ou encore mieux de faire les deux :))</i></p> <p><i>Ce serait très apprécié par tous les villageois car le bruit de la RN41 s'entend pratiquement sur l'ensemble du village. Nous vous remercions !</i></p>				
Commentaire #1 :	<p><i>Je partage cet avis qui rejoint la proposition RN41 - Hallennes lez Haubourdin.</i></p> <p><i>Elise RM</i></p> <p><i>La problématique est la même à quelques kilomètres...</i></p>			

Réponse de la MEL	Cette proposition de modification d'un écran acoustique appartenant à l'Etat ne sera pas prise en compte par la MEL.
	<p>La RN 41 relève des compétences des instances de l'Etat : la DREAL qui assure la maîtrise d'ouvrage des investissements sur le réseau autoroutier et la DIR Nord qui en assure la maîtrise d'œuvre, la maintenance et l'exploitation. La MEL n'a pas connaissance d'éventuelles installations de nouvelles protections acoustiques sur cet axe.</p> <p>Toutefois, des actions de concertation seront envisagées entre la MEL et les gestionnaires d'infrastructures bruyantes identifiées dans le cadre du PPBE. Cette demande est transférée aux services de l'Etat.</p>

Proposition #1766		Autoroute A23 vs Sainghin en Mélandois / Grand Sainghin	
Infrastructure / origine des nuisances : A23 M146		Gestion MEL : Non	ZE : - 15088
Commentaires :	1	Soutiens :	3
		Followers :	1
<p><i>Plusieurs paramètres concourent à traiter le bruit émanant de l'autoroute A23 et qui provoque des nuisances importantes à Sainghin en Mélandois au niveau du Grand Sainghin.</i></p> <p><i>Le trafic se développe sur l'A23 depuis plusieurs années. L'urbanisation se développe également à Sainghin en Mélandois surtout au Nord Ouest du village justement vers le Grand Sainghin. Les vents dominants (Ouest) accentuent la nuisance au niveau du Grand Sainghin qui se situe juste à l'Est de l'A23 à quelques centaines de mètres. Ainsi, la nuisance sonore est réellement présente dans cette zone et peut à certains moments être assourdissante. Le village de Peronne en Mélandois et la ville de Lesquin disposent d'ailleurs de dispositifs anti-bruit à proximité de l'A23.</i></p> <p><i>Il faut traiter ce sujet en installant un dispositif anti-bruit à proximité de l'A23 au niveau du bout du chemin perdu à Sainghin-en-mélantois pour le bien être des riverains notamment.</i></p>			
			
Commentaire #1 : Citoyen	<p><i>A la nuisance sonore de l'A23 il faut ajouter la nuisance sonore de la D146 voire de l'A27 en fonction du sens du vent</i></p> <p><i>La D146 a également un trafic important et la vitesse excessive de nombreux véhicules amplifie les nuisances sonores</i></p> <p><i>La nuisance sonore des trains est également très présente par vent d'ouest Je n'évoque pas les avions dont le trafic a augmenté et la pollution de l'air inquiétante ... En résumé limiter la pollution sonore de l'A23 est un minimum pour ce secteur</i></p>		

Réponse de la MEL	Cette proposition de création d'un écran acoustique le long d'une infrastructure routière appartenant à l'Etat ne sera pas prise en compte par la MEL.
	<p>L'autoroute A23 relève des compétences des instances de l'Etat : la DREAL qui assure la maîtrise d'ouvrage des investissements sur le réseau autoroutier et la DIR Nord qui en assure la maîtrise d'œuvre, la maintenance et l'exploitation. La MEL n'a pas connaissance d'éventuelles installations de nouvelles protections acoustiques sur cet axe.</p> <p>Toutefois, des actions de concertation seront envisagées entre la MEL et les gestionnaires d'infrastructures bruyantes identifiées dans le cadre du PPBE. Cette demande est transférée aux services de l'Etat.</p>

Proposition #1772	Limitation de vitesse – N227 – Villeneuve d'Ascq		
Infrastructure / origine des nuisances : N227	Gestion MEL : Non	ZE : 15086 / 19079	
Commentaires : 0	Soutiens : 1	Followers : 1	
<i>Boulevard du Breucq N227: pourquoi ne pas baisser la vitesse maximale autorisée. Cela engendrerait beaucoup moins de bruit et moins de pollution. Plusieurs quartiers de Villeneuve d'Ascq sont concernés. La vitesse maximale a été baissée à Lille</i>			

Réponse de la MEL	Cette proposition de modification des conditions de circulation sur un axe routier appartenant à l'Etat ne sera pas prise en compte par la MEL.
	<p>La Nationale 227 relève des compétences des instances de l'Etat : la DREAL qui assure la maîtrise d'ouvrage des investissements sur le réseau autoroutier et la DIR Nord qui en assure la maîtrise d'œuvre, la maintenance et l'exploitation. La MEL n'a pas connaissance d'éventuelles installations de nouvelles protections acoustiques sur cet axe.</p> <p>Toutefois, des actions de concertation seront envisagées entre la MEL et les gestionnaires d'infrastructures bruyantes identifiées dans le cadre du PPBE. Cette demande est transférée aux services de l'Etat.</p>

Proposition #1795	Echangeur A22/N356 Marcq-Wasquehal		
Infrastructure / origine des nuisances : A22/N356	Gestion MEL : Non	ZE :	
Commentaires : 0	Soutiens : 0	Followers : 1	
<i>Proposition de réduction de vitesse à 70km/h sur toute la zone de l'échangeur. Bruit incessant de jour comme de nuit sur la zone Rue de l'Herengrie/ Rue des près / Chemin Vert</i>			

Réponse de la MEL	Cette proposition de modification des conditions de circulation sur un axe routier appartenant à l'Etat ne sera pas prise en compte par la MEL.
	<p>L'autoroute A22 relève des compétences des instances de l'Etat : la DREAL qui assure la maîtrise d'ouvrage des investissements sur le réseau autoroutier et la DIR Nord qui en assure la maîtrise d'œuvre, la maintenance et l'exploitation. La MEL n'a pas connaissance d'éventuelles modifications de vitesses ou d'installations de nouvelles protections acoustiques sur cet axe.</p> <p>Toutefois, des actions de concertation seront envisagées entre la MEL et les gestionnaires d'infrastructures bruyantes identifiées dans le cadre du PPBE. Cette demande est transférée aux services de l'Etat.</p>

Proposition #1787		Limitation de la vitesse des poids lourds sur l'A27 et commentaires généraux sur le PPBE	
Infrastructure / origine des nuisances : A27		Gestion MEL : Non	ZE : 15069
Commentaires :		Soutiens :	Followers :
<p><i>Demande de limitation de la vitesse sur l'A27 et commentaires généraux sur le PPBE .</i></p> <p><i>Surpris de ne pas voir l'A27 et ses nuisances prise en compte dans le PPBE 2020, surtout après la longue lettre sur le sujet adressée à M. Le Président de la MEL le 11 février 2020 par l'Association « Les Riverains de l'A27 » restée sans réponse.</i></p> <p><i>Or sur cet itinéraire, le trafic poids lourds a augmenté fortement suite à une décision de l'Etat, réclamée avec insistance par la MEL, de transférer administrativement le trafic de tous les poids lourds de l'A22 vers l'A27 en 2006. L'évolution du trafic, en dépit des études annoncées, n'est toujours pas connue depuis 2016. Les nuisances sont toujours là malgré la présence de murs anti-bruit dont l'efficacité est largement insuffisante. Les engagements de l'Etat et de la MEL en 2008 pour y remédier sont loin d'être respectés.</i></p> <p><i>Pour réduire ces nuisances, des demandes de limitation de vitesse sur l'A27, principalement à 80 km/h pour les poids lourds, sont toujours refusées. Elles restent sans réponse aux arguments présentés par l'association qui pointent des incohérences dans la position de l'Etat. Cette proposition de l'association, renouvelée tous les ans depuis 2008, a été reprise officiellement deux fois par les Maires concernés.</i></p> <p><i>Or ces réductions de vitesse sont pratiquées sur les autres autoroutes (A1, A22, A25), y compris à des niveaux de réduction supérieurs à nos demandes. Ces dernières sont toujours, contrairement à l'A27, au programme du PPBE (alors que les niveaux de bruit générés y sont plus faibles, d'après les quelques mesures disponibles sur l'observatoire du bruit nouvelle formule accessible depuis peu).</i></p> <p><i>La concertation, à vocation constructive, avec les riverains, pourtant promise officiellement depuis 2006 , régulièrement réclamée par l'Association, est toujours refusée.</i></p> <p><i>D'autres points du PPBE présenté posent des questions sérieuses sur sa mise en œuvre compte tenu de ses limites, tant techniques que règlementaires, et des coûts engendrés non connus (probablement importants : études toujours différées, sans résultat objectif connu crédible).</i></p> <p><i>Les conclusions présentées sur le PPBE 2015 et les perspectives du PPBE 2020 sont éminemment contestables.</i></p> <p><i>A quand une concertation, approfondie et contradictoire, avec les riverains dont les résultats feraient l'objet d'un retour d'expérience réclamé par l'association, depuis plus de dix ans sans succès, malgré les promesses formelles de l'Etat et de la MEL en 2006 ?</i></p> <p><i>Un simple avis sur site web sur un dossier technique et politique de cette complexité et de cette ampleur, élaboré pendant plusieurs mois par les auteurs mais découvert au tout dernier moment par les usagers, ne peut pas remplacer un débat contradictoire indispensable.</i></p>			
Réponse de la MEL		<p>Cette proposition de modification des conditions de circulation sur des axes routiers appartenant à l'Etat ne sera pas prise en compte par la MEL. Mais l'Etat a bien mis en place en sept 2021 une baisse de la vitesse autorisée sur l'A27</p> <p>Le réseau autoroutier relève des compétences des instances de l'Etat : la DREAL qui assure la maîtrise d'ouvrage des investissements sur le réseau autoroutier et la DIR Nord qui en assure la maîtrise d'œuvre, la maintenance et l'exploitation. La MEL n'a pas connaissance d'éventuelles installations de nouvelles protections acoustiques sur ces axes.</p> <p>Toutefois, la limitation de la vitesse sur cet axe a été instaurée par l'Etat en septembre 2021 et la MEL est associée aux actions d'évaluations de cette mesure.</p>	

27.2.3. Propositions et remarques relatives aux INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Proposition #1768		Voie ferrée Pont de Wasquehal			
Infrastructure / origine des nuisances : FER		Gestion MEL : Non		ZE : 15094	
Commentaires :	0	Soutiens :	2	Followers :	1
<p><i>Le pont de la voie ferrée sur l'avenue de Flandres situé à l'arrêt de tram « Pont de Wasquehal » est très bruyant, du fait de sa structure métallique.</i></p> <p><i>Des travaux d'insonorisation sont-ils possibles ? voire un remplacement de ce pont par une structure plus isolante phoniquement ?</i></p>					
Réponse de la MEL		<p>Cette proposition de modification d'une infrastructure ferroviaire appartenant à l'Etat ne sera pas prise en compte par la MEL.</p> <p>Les infrastructures ferroviaires relèvent des compétences de SNCF Réseaux. La MEL n'a pas connaissance d'éventuelles installations de nouvelles protections acoustiques sur cet axe.</p> <p>Toutefois, des actions de concertation seront envisagées entre la MEL et les gestionnaires d'infrastructures bruyantes identifiées dans le cadre du PPBE.</p> <p>Cette demande est transférée aux services de SNCF Réseaux.</p>			

27.2.4. Propositions et remarques relatives aux INFRASTRUCTURES AERIENNES

Proposition #1777		Nuisance sonore de l'avion de voltige sur l'aérodrome de Bondues			
Infrastructure / origine des nuisances : AERIEN		Gestion MEL : Non		ZE :	
Commentaires :	1	Soutiens :	1	Followers :	1
<p><i>Que pensez vous de cet avion de voltige qui casse les oreilles de milliers de Bonduois, de Marquois et de Wambrechinois dès les beaux jours ? Ne pourrait il pas survoler une zone moins dense en habitations ? C'est une réelle nuisance sonore plus forte que la circulation ! Qu'en pensez vous ?</i></p>					
Commentaire #1 :	<p><i>Personnellement je préfère cet avion de voltige qui nous protège des voies des avions de Cos*</i></p>				
Réponse de la MEL		<p>Cette proposition de modification des conditions de vol depuis un aérodrome relevant du domaine de compétence de la DGAC ne sera pas prise en compte par la MEL.</p> <p>L'aérodrome de Bondues relève des compétences de la DGAC (Direction Générale de l'aviation civile). La MEL n'a pas connaissance d'éventuelles modifications de survol sur cet axe.</p> <p>Toutefois, des actions de concertation seront envisagées entre la MEL et les gestionnaires d'infrastructures bruyantes identifiées dans le cadre du PPBE.</p> <p>Cette demande est transférée aux services de l'Etat.</p>			

27.2.5. Propositions et remarques GLOBALES

Proposition #1759		Périphérique et voies rapides		
Infrastructure / origine des nuisances : Toutes infras		Gestion MEL :	ZE :	
Commentaires :	2	Soutiens :	8	Followers : 1
<p><i>Pour réduire le bruit, il faut réduire la vitesse des véhicules sur l'ensemble des voies rapides de la MEL. Dans toute la MEL, la vitesse maximum ne doit pas dépasser 50km/h pour les véhicule léger et voir pour interdire les poids lourds, les détourner si la destination finale n'est pas la MEL.</i></p> <p><i>Pour les deux roues, ils doivent être testé aléatoirement et régulièrement pour vérifier le niveau de dB des pots d'échappements.</i></p>				
Commentaire #1 : Citoyen	<p><i>Réduire la vitesse à 50km sur les voies rapides semble excessif en revanche réaliser des contrôles serait très instructif car les excès sont nombreux voire souvent dangereux</i></p> <p><i>Le sujet des poids lourds est une vraie question car ils sont des milliers à transiter par la MEL chaque jour, forment des murs infranchissables à certaines heures de la journée et font souvent fi de la limitation de vitesse Ils ne font pour la plupart qu'emprunter un axe nord/sud sans livrer sur la MEL et provoquent à eux seuls une nuisance sonore (excès de vitesse et klaxon intempestif) et une pollution de l'air qui aujourd'hui sont intolérables</i></p>			
Commentaire #2 : Rou* D	<p><i>Bonjour,</i></p> <p><i>La vitesse à déjà été réduite sur les voies rapides de la MEL.</i></p> <p><i>La Rocade Nord-Ouest était auparavant limitée à 110 Km/h et le périphérique de Lille est passé de 90 Km/h à 70Km/h.</i></p> <p><i>Réduire encore la vitesse ne semble pas raisonnable.</i></p> <p><i>La faire respecter est une autre chose qui ne doit pas dépendre de la MEL mais des services de police, comme pour le bruit des échappements des deux roues.</i></p> <p><i>Concernant les poids lourds, s'ils circulent sur les routes métropolitaines je suppose que c'est pour effectuer leurs livraisons.</i></p> <p><i>Si votre proposition concerne les autoroutes, il me semble qu'il s'agit d'une compétence de l'état.</i></p>			
Réponse de la MEL	<p>Cette proposition est partiellement reprise dans le PPBE.</p> <p>Les périphériques et voies rapides relèvent de compétences partagées entre l'Etat et la MEL. La concertation entre les deux instances existe et les actions entreprises sont partagées. Les réductions de vitesse font partie des actions possibles, doivent rester mesurées et bien ciblées pour que celles-ci bénéficient à un maximum de population exposée.</p> <p>S'agissant des voies rapides relevant du domaine de compétence de la MEL, le PPBE acte la volonté d'agir sur la mise en œuvre d'un enrobé acoustique (à l'occasion des opérations de renouvellement du revêtement de chaussée) dès lors que ce dispositif présente un intérêt pour la réduction de l'exposition de la population au bruit.</p>			

27.2.6. Propositions et remarques relatives aux problématiques HORS PPBE

Proposition #1770		Bruit nocturne des terrasses et bars vieux Lille			
Infrastructure / origine des nuisances : Voisinage		Gestion MEL : Non	ZE :		
Commentaires :	0	Soutiens :	0	Followers :	0
<i>Limiter la taille et les autorisations de consommation extérieure sur les terrasses du vieux Lille autour des habitations</i>					
Réponse de la MEL		<p>Cette proposition relève des pouvoirs de police du maire ; elle ne sera pas prise en compte par la MEL.</p> <p>Il appartient au maire, au titre de son pouvoir de police administrative générale, de réglementer les activités bruyantes telles les troubles de voisinage sur le territoire de sa commune.</p> <p>Cette demande est transférée aux services de la ville de Lille.</p>			

Proposition #1771		2 roues			
Infrastructure / origine des nuisances : motos		Gestion MEL : Non	ZE :		
Commentaires :	0	Soutiens :	1	Followers :	1
<i>Bonjour, En ville, la nuisance sonore excessive vient principalement des scooters. Certaines motos sont aussi concernées quand leur conducteur accélère intempestivement. Je propose un nombre de décibels maximum autorisé ou si c'est déjà le cas, un contrôle de police /gendarme régulier sur le niveau sonore des scooters. Trop de quartier résidentiel subissent au quotidien ces scooters, si le bruit d'origine était contrôlé, il y aurait moins de problème.</i>					
Réponse de la MEL		<p>Cette proposition relève des pouvoirs de police du maire ; elle ne sera pas prise en compte par la MEL.</p> <p>Il appartient au maire, au titre de son pouvoir de police administrative générale, de réglementer l'usage des 2 roues motorisés et de prévoir des contrôles ciblés sur le territoire de sa commune.</p>			

Proposition #1781		Bus Mercedes Citaro			
Infrastructure / origine des nuisances : BUS		Gestion MEL : Non	ZE :		
Commentaires :	0	Soutiens :	0	Followers :	1
<p><i>Action intéressante à déployer pour réduire une source de bruit commune à toute la métropole : Tenir compte des caractéristiques techniques liées aux décibels émises par les bus dans le choix de votre flotte de bus.</i></p> <p><i>De véritables Panzer à l'accélération comme à la décélération.</i></p>					
Réponse de la MEL		<p>Cette proposition est prise en compte.</p> <p>Dans le cadre d'une approche globale des pollutions environnementales et des politiques de déplacements, des études et actions d'optimisation seront menées. Après un renouvellement complet du parc de Bus pour être constitué à 100% de véhicules gaz depuis le 10/02/2014 (limitation des nuisances sonores des véhicules), la MEL prévoit dès 2022, de procéder à des acquisitions de premiers véhicules électriques.</p>			

Proposition #1794		Diminuer le bruit des camions-poubelle			
Infrastructure / origine des nuisances :		Gestion MEL :	ZE :		
Commentaires :	0	Soutiens :	0	Followers :	1
<p><i>Les camions-poubelle font énormément de bruit. Il serait intéressant dans les prochains marchés publics d'ajouter un critère de réduction des nuisances sonores en décibels.</i></p>					
Réponse de la MEL		<p>Cette proposition est prise en compte.</p> <p>Dans le cadre d'une approche globale des pollutions environnementales et des politiques de déplacements, des études et actions d'optimisation seront menées. Cette proposition sera examinée avec la direction des déchets ménagers métropolitains dans le cadre du renouvellement de la concession de service public relative à la collecte des déchets ménagers.</p>			

Proposition #1797		Créer des chemins piétons-vélos – Bois Grenier, Fleurbaix, Armentières			
Infrastructure / origine des nuisances :		Gestion MEL : Oui Non	ZE :		
Commentaires :	0	Soutiens :	0	Followers :	1
<p><i>Sur le modèle a minima de ce qui est un peu présent le long de l'axe Bois Grenier - Fleurbaix, créer des continuités pour les piétons et vélos le long des routes telles que celles reliant Bois-Grenier à Armentières ou à la ZI près de l'A25. Favoriser et SECURISER les déplacements avec les modes doux diminuera le bruit.</i></p>					
Réponse de la MEL		<p>Cette proposition est prise en compte.</p> <p>Dans le cadre d'une approche globale des pollutions environnementales et des politiques de déplacements, des études et actions d'optimisation seront menées. Cette proposition rejoint la démarche du plan vélo MEL avec son ambitieux nouveau schéma directeur cyclable. Les liaisons cyclables dans les secteurs moins denses ont notamment été étoffées pour favoriser également le report modal dans ces secteurs géographiques.</p>			

27.3. Commentaires hors propositions

Proposition #	Commentaires divers		
Infrastructure / origine des nuisances :	Gestion MEL :	ZE :	
Commentaires :	Soutiens :	Followers :	
Commentaire #1 : Bouc*	<i>faudrait y mettre des caméras qui flashent les contrevenants et qu'ils soient verbalisés comme il y a au bourg</i>		
Commentaire #2 : Olivier	<i>Si la rocade pouvait être couverte ce serait une sérieuse amélioration pour tous les habitants du quartier !</i>		
Commentaire #2 : Lucas D.	<i>Le bruit de cette maudite rocade est intolérable dans notre pays. Il n'est pas normal que nous ayons à supporter ce brouhaha constant quand d'autres bénéficient d'une protection spéciale. Avec ces maudits véhicules, je ne m'entends plus penser et ma réflexion est gravement perturbée à chaque fois que j'ouvre ma fenêtre, j'ai l'impression de devenir un crétin. Etudiant confiné depuis quasiment 1 an (merci Monsieur Macron, Philippe, Castex et consorts) , je passe ma vie devant ma télévision et je ne l'entends plus quand je regarde Julien Courbet le matin, Sophie Davant l'après-midi et Cyril « Baba » Hanouna le soir. Trop c'est trop!! Tout cela devient insupportable, déjà que je ne vois plus le soleil et que je suis tout pâle, il ne manquerait plus que je perde mon ouïe puis la raison!! Des changements et VITE!! Signé: un jeune citoyen en colère ☹</i>		
Réponse de la MEL	<p>Cette proposition est prise en compte.</p> <p>Dans le cadre du plan de prévention du bruit, la MEL base son action sur un diagnostic territorial du bruit disponible à l'adresse suivante : https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/developpement-durable/lutte-contre-les-nuisances-sonores</p> <p>La MEL a validé un plan d'actions qui intègre des études poussées sur les infrastructures les plus impactantes dont fait partie la RNO.</p> <p>Au regard des résultats des études acoustiques, il apparait que la mise en place d'un mur anti bruit sur la RNO n'était pas la solution à privilégier. Elles ont démontré que l'utilisation d'enrobés acoustiques serait à mettre en place pour améliorer l'environnement sonore.</p> <p>En complément, pour les ménages les plus modestes et souffrant du bruit, la MEL propose le dispositif d'aide AMELIO (accompagnement et financement) pour permettre la rénovation globale de leurs logements. Cette rénovation leur permettra d'améliorer les performances énergétiques du logement et de le protéger du bruit.</p>		

27.4. Courriels

Courriel #1	M51 (rue de Tourcoing à Mouvaux)	
Infrastructure / origine des nuisances : M51	Gestion MEL : Oui	ZE : -
<p>Bonjour,</p> <p>La Métropole améliore son Plan de prévention du bruit dans l'environnement. Voici les remarques que je peux vous donner de mon point de vue d'habitante. Je n'ai pas vu de rapport de la commune de mouvaux.</p> <p>Je voulais mentionner la gêne liée aux bruits routiers de la route M51 ou rue de tourcoing à mouvaux. Difficile de se concentrer, difficile de lire, de s'endormir et problème de réveil dus à la circulation sur cette rue. La route est trop large, les véhicules empiètent sur la grosse ligne du milieu pour prendre de la vitesse, très peu d'automobilistes respectent la limite de 50km/h sauf les riverains. De jour comme de nuit c'est infernal même si grâce au coronavirus il y a un léger mieux. Le radar pédagogique mis en place après des années de plainte des habitants ne change rien, aucune action de verbalisation n'est menée pour faire changer les mauvaises habitudes. Le revêtement est en plus vieillissant et on entend tout dans la maison malgré le changement des menuiseries. Il est impossible ou pénible d'avoir une conversation de voisinage, et les passages piétons ne sont pas respectés (au niveau du 341 rue de tourcoing et 310 rue de tourcoing 59420), nous avons souvent évité de peu les accidents. On se fait même klaxonner si on traverse en piéton ou rentre dans une voiture garée ou si on ralentit en voiture pour se garer.</p> <p>S'ajoute à cette nuisance celle de l'a22 car de nombreux arbres ont été abattus ou elagues le long de l'autoroute avant la sortie 15 ravennes francs. Ainsi que le poste électrique en face des numéros 374 à 398 rue de tourcoing qui a supprimé sa haie. De ce fait, on entend l'a22 même en journée.</p> <p>Cordialement, Audrey</p> <p>Ps : y a t il des aides pour subventionner des fenêtres performantes phoniquement ?</p>		
<p>Réponse de la MEL</p>	<p>Cette remarque concerne un cas particulier d'exposition au bruit : sous réserve que le logement concerné soit bien éligible au dispositif décrit au PPBE, elle est prise en compte au travers de l'action prévue au PPBE en faveur de la réduction de l'exposition au bruit des logement en situation de surexposition au bruit.</p> <p>Dans le cadre du plan de prévention du bruit, la MEL base son action sur un diagnostic territorial du bruit disponible à l'adresse suivante : https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/developpement-durable/lutte-contre-les-nuisances-sonores</p> <p>La rue de Londres à Mouvaux n'est pas identifiée prioritaire car les bâtiments à proximité ne présentent pas de dépassement du seuil réglementaire de 65dB(A). Cependant l'état dégradé de la chaussée est connu des services de la MEL qui ont lancé une étude sur le secteur.</p> <p>L'autoroute A22 relève des compétences des instances de l'Etat : la DREAL qui assure la maîtrise d'ouvrage des investissements sur le réseau autoroutier et la DIR Nord qui en assure la maîtrise d'œuvre, la maintenance et l'exploitation. La MEL n'a pas connaissance d'éventuelles modifications de vitesses ou d'installations de nouvelles protections acoustiques sur cet axe.</p> <p>Toutefois, des actions de concertation seront envisagées entre la MEL et les gestionnaires d'infrastructures bruyantes identifiées dans le cadre du PPBE. Cette demande est transférée aux services de l'Etat.</p>	

En complément, pour les ménages les plus modestes et souffrant du bruit, la MEL propose le dispositif d'aide AMELIO (accompagnement et financement) pour permettre la rénovation globale de leurs logements. Cette rénovation leur permettra d'améliorer les performances énergétiques du logement et de le protéger du bruit.

Enfin, il appartient au maire, au titre de son pouvoir de police administrative générale, de réglementer l'usage des 2 roues motorisés et de prévoir des contrôles ciblés sur le territoire de sa commune.

Courriel #2

Bus rue du collège Marcq

Infrastructure / origine des nuisances : Rue du collège

Gestion MEL : Oui

ZE : 19039

Bonjour,

Je viens de lire votre PPBE et le travail que vous avez mené semble très intéressant ! C'est très détaillé et j'ai appris beaucoup de choses. Je viens de voir que notre rue (rue du collège à Marcq en Baroeul) était dans les 222 zones à enjeux.

Je viens d'emménager dans cette rue depuis 3 mois et je vous avoue que notre famille avec deux jeunes enfants et gênée par le bruit des bus Ilevia circulant de 5h30 du matin à 00h30. Il y a environ 140 passages devant chez nous de la ligne 16 avec très très peu de fréquentation. Cette ligne se termine au collège de marcq mais n'est pas du tout optimisée à mon sens.

Cela entraîne beaucoup de bruit et de vibrations au sein de notre maison. Je me permets donc de vous remonter cette "plainte".

Merci.

Mathieu.

Réponse de la MEL

Cette proposition pourrait être prise en compte.

Le schéma directeur des infrastructures de transports (SDIT) poursuit plusieurs objectifs. La cohérence transport/ aménagement dans la programmation, les usages et le traitement des espaces publics en sont une priorité. Cette demande est relayée auprès de la direction des Transports, celle-ci évaluera la pertinence de cette modification.

La requalification de la rue du Collège à Marcq en Baroeul est prévue au Programme Pluriannuel d'Investissement de la MEL ; l'un des objectifs poursuivis est de favoriser la circulation des modes doux, qui génère moins de bruit que la circulation routière

Courriel #3	Boulevard de Roncq	
Infrastructure / origine des nuisances : MD617	Gestion MEL : Oui	ZE : 19067
<p>Bonjour,</p> <p><i>Je me permets de vous envoyer ce mail car j'ai pris connaissance de votre projet concernant la lutte contre le bruit. Je suis concernée par celui-ci, car en effet, j'habite Boulevard de Roncq à Halluin sur l'ancienne D917 maintenant, la MD0617 .</i></p> <p><i>C'est un axe très fréquenté, et comme je le pensais et comme j'ai pu le constater sur vos cartes, nous sommes bien exposés aux nuisances sonores et nous sommes au-dessus du seuil de dépassement niveau décibel.</i></p> <p><i>Sur notre axe, il y a énormément de passage, de trafic, mais surtout beaucoup de poids lourds qui empruntent ce chemin, notamment beaucoup d'étrangers ou Belges qui utilisent cet axe pour rattraper l'autoroute A22.</i></p> <p><i>Ce sont surtout ces véhicules qui produisent le plus de décibels. Cet axe est en plus limité à 50km/h mais malheureusement beaucoup d'usagers ne respectent pas cette limitation malgré le collège et nos habitations. Certains se font plaisir, que ce soit voiture ou poids lourds qui roulent à 60 voire 70 km/h en voyant les feux verts au loin et certains fous des deux roues qui prennent cet axe pour un circuit...</i></p> <p><i>Je ne comprends pas qu'aucun aménagement n'ait été encore fait pour faire ralentir (pas de tapis ralentisseur ou chicanes ou abaissement de la vitesse autorisée) et encore plus depuis la construction du collège.</i></p> <p><i>J'espère vraiment que des aménagements seront réalisés prochainement afin de diminuer les nuisances sonores pour nous, les riverains car nous avons vraiment beaucoup de véhicules qui empruntent cet axe chaque jour.</i></p> <p><i>Il faut dire tout de même que ce n'est pas agréable d'entendre toute cette circulation dans notre jardin ou dans les chambres côté route.</i></p> <p><i>Des aménagements pourraient améliorer notre quotidien et rendre le quartier plus agréable à vivre.</i></p> <p><i>Si des chicanes étaient installées ou la vitesse revue à la baisse , cela casserait la vitesse et donc diminuerait les décibels.</i></p> <p><i>En vous souhaitant bonne réception et en espérant voir bientôt des aménagements dans notre quartier.</i></p> <p>Cordialement, D. Audrey</p>		

**Réponse de la
MEL**

Cette remarque concerne un cas particulier d'exposition au bruit : sous réserve que le logement concerné soit bien éligible au dispositif décrit au PPBE, elle est prise en compte au travers de l'action prévue au PPBE en faveur de la réduction de l'exposition au bruit des logements en situation de surexposition au bruit.

Dans le cadre du plan de prévention du bruit, la MEL base son action sur un diagnostic territorial du bruit disponible à l'adresse suivante :

<https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/developpement-durable/lutte-contre-les-nuisances-sonores>

M617 est identifiée prioritaire car les bâtiments à proximité présentent de dépassement du seuil réglementaire de 65dB(A).

Plusieurs études sont en cours sur cette itinéraire. Une étude acoustique permettra de déterminer les gains potentiels de différents scénarios (baisse des vitesses, écran acoustique « urbains », enrobé phonique,). Ensuite, des réflexions sont en cours avec la commune de Roncq pour apaiser le trafic sur cet axe.

Enfin, il appartient au maire, au titre de son pouvoir de police administrative générale, de réglementer l'usage des 2 roues motorisés et de prévoir des contrôles ciblés sur le territoire de sa commune.

En complément, pour les ménages les plus modestes et souffrant du bruit, la MEL propose le dispositif d'aide AMELIO (accompagnement et financement) pour permettre la rénovation globale de leurs logements. Cette rénovation leur permettra d'améliorer les performances énergétiques du logement et de le protéger du bruit.

Annexes

Annexe 1 Les Points Noirs bruit

Critères d'antériorité

Les points noirs dus au bruit des réseaux routiers sont caractérisés par les critères acoustiques (niveaux de bruit jour LAeq 6h-22h et nuit LAeq 22h-6h) et les critères d'antériorité indiqués ci-dessous. Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978
- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 1. Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure
 2. Mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables
 3. Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables
 4. Mise en service de l'infrastructure
 5. Publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés
- Les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés...) et d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyers de réinsertion sociale...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Le changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

Résorption des PNB

Dans les cas de **réduction du bruit à la source** (construction d'écran, de merlon acoustique), les objectifs acoustiques sont :

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie fermée conventionnelle	Canal Route et/ou LGV + voie conventionnelle
LAeq(6h-22h)	65	68	68
LAeq(22h-6h)	60	63	63
LAeq(6h-18h)	65		
LAeq(18h-22h)	65		

Le LAeq correspond à la contribution sonore de l'infrastructure considérée. La définition du LAeq est donnée dans la norme NF S 31-085 (bruit routier) et NF S 31-088 (bruit ferroviaire). Ces niveaux sont évalués à deux mètres en avant de la façade des bâtiments, fenêtres fermées.

Dans le cas de **réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades**, les objectifs sont :

Objectifs isobémométrique D _{niA, tr} en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie fermée conventionnelle	Canal Route et/ou LGV + voie conventionnelle
D _{niA, tr} ≥	LAeq(6h-22h) - 40	L _i (6h-22h) - 40	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie fermée
et D _{niA, tr} ≥	LAeq(6h-18h) - 40	L _i (22h-6h) - 35	
et D _{niA, tr} ≥	LAeq(18h-22h) - 40	-	
et D _{niA, tr} ≥	LAeq(22h-6h) - 35	-	
et D _{niA, tr} ≥	30	30	

Le D_{niA, tr} est un indicateur qualifiant l'isolement acoustique standardisé pondéré selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée « Évaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction ».

Annexe 2

Liste des Zones à enjeux de la MEL

Nom ZE	Communes	Origine	Infrastructures	Population en dépassement	Bâtiments sensibles	Indice
15001	La Bassee	Routier MEL	MD0947H	267	0	267
15002	La Bassee, Salome	Routier MEL	MD0641, MD0145	472	0	485
15003	Santes	Routier MEL	MD0241, MD0063	85	0	85
15004	Santes	Fer	Voie ferrée	79	1	261
15005	Sequedin, Haubourdin, Hallennes-lez-haubourdin	Fer	Voie ferrée	196	2	677
15006	Armentieres, Erquinghem-lys	Routier MEL	MD0945, MD0945A	799	1	1175
15007	Erquinghem-lys	Routier Etat	A25	517	1	1008
15008	Armentieres	Routier MEL	M170900, MD0933	200	1	403
15009	Armentieres, Erquinghem-lys, La Chapelle D'armentieres, Houplines	Fer	Voie ferrée	505	0	1435
15010	Armentieres, Houplines	Routier MEL	MD0945A, M171990, M170610	1416	1	1516
15011	Bousbecque	Routier MEL	M980500, M980160	103	0	103
15012	Verlinghem, Perenchies, Lompret, Lambersart	Fer	Voie ferrée	630	0	1550
15013	Lompret, Lambersart	Routier MEL	MD0652	197	0	417
15014	Verlinghem	Routier MEL	MD0057	13	0	13
15015	Lille Lomme Hellemmes, Lambersart	Fer	Voie ferrée	214	0	345
15016	Wambrechies	Routier MEL	MD0949, MD0654	359	0	382
15017	Saint-andre	Routier MEL	MD0057, MD0048	170	1	270
15018	Saint-andre, Lambersart	Fer + Routier MEL	Voie ferrée, MD0949	327	1	868
15019	Marquette, Saint-andre, Wambrechies	Routier MEL	MD0949	348	1	448
15020	Saint-andre	Routier MEL	MD0949	90	0	90
15021	Marquette	Routier MEL	MD0108	88	1	188
15022	Marquette, La Madeleine, Marcq-en-baroeul	Routier MEL	MD0617, MD0048	1971	1	2651
15023	La Madeleine	Routier MEL	MD0057, M3681250	300	0	300
15024	Lille Lomme Hellemmes, Marcq-en-baroeul	Fer	Voie ferrée	302	0	622
15025	Perenchies, Lille Lomme Hellemmes, Frelinghien	Routier MEL	MD0654, MD0007	304	1	465
15026	Sequedin, Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	MD0207	101	1	201
15027	La Chapelle D'armentieres, Ennetieres-en-weppes, Premesques, Capinghem, Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	MD0933, MD0654	982	2	1206
15028	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	MD0652	328	1	528
15029	Lille Lomme Hellemmes, Lambersart	Routier MEL	MD0007B	203	0	221
15030	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	MD0208	114	0	114
15031	Lille Lomme Hellemmes, Lambersart	Routier MEL	MD0933	1272	2	1474
15032	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	M3502695_Rue d'Isly	832	1	932
15033	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	M3504920_Rue de Turenne	351	1	451

Nom ZE	Communes	Origine	Infrastructures	Population en dépassement	Bâtiments sensibles	Indice
15034	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	M3503645_Rue d'Esquermes	186	0	186
15035	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	MD0750	435	0	435
15036	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	M3504750_rues Solferino, Douai	1888	5	2462
15037	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL + Routier Etat	MD0750, A25	1188	4	1888
15038	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	M3502275_bd Carnot	536	1	636
15039	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	rue Courtrai	197	1	297
15040	Ronchin, Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	MD0917	687	1	823
15041	Mons-en-baroeul, Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	MD0014	1171	2	1499
15042	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL + Fer	MD0941, rues, Voie ferrée	845	0	874
15043	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL + Fer	Voie ferrée, M2981180_rue V Hugo	111	1	225
15044	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	MD0941	264	0	264
15045	La Madeleine, Lille Lomme Hellemmes, Marcq-en-baroeul	Routier MEL + Fer	MD0670	3493	4	5965
15046	Mons-en-baroeul, Lille Lomme Hellemmes	Routier Etat + Fer	N356, Voie ferrée	550	2	1379
15047	Villeneuve D'ascq, Lille Lomme Hellemmes	Fer	Voie ferrée	860	4	2447
15048	Haubourdin, Hallennes-lez-haubourdin, Loos, Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	MD0941	2361	5	3183
15049	Sequedin, Haubourdin, Loos, Lille Lomme Hellemmes	Routier Etat	A25	517	1	858
15050	Haubourdin, Loos, Lille Lomme Hellemmes	Fer	Voie ferrée	1174	4	4599
15051	Loos, Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	MD0147	345	1	445
15052	Seclin	Routier MEL	rue Dormoy	68	0	58
15053	Seclin	Routier MEL	MD0925	61	0	155
15054	Seclin	Routier MEL	MD0008	194	1	321
15055	Wattignies, Loos	Routier MEL	MD0147	90	0	121
15056	Wattignies, Templemars	Routier MEL	MD0549	139	0	139
15057	Wattignies, Faches-thumesnil, Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	MD0549	1276	0	1445
15058	Vendeville	Routier MEL + Routier Etat	MD0952, MD0145H, A1	354	1	799
15059	Ronchin, Lille Lomme Hellemmes	Fer	Voie ferrée	463	2	1906
15060	Faches-thumesnil, Ronchin	Fer	Voie ferrée	554	0	1747
15061	Ronchin, Lille Lomme Hellemmes	Routier Etat + Routier MEL	A1, N356, rues	256	1	617
15062	Ronchin, Faches-thumesnil, Lesquin	Routier MEL	MD0917	143	0	143
15063	Ronchin, Lesquin	Routier Etat + Routier MEL	A1, A27, MD0048	1235	3	2292
15064	Ronchin	Routier MEL	MD0048	26	0	54
15065	Lesquin	Routier MEL	Rue Delory	138	0	138
15066	Lesquin	Routier MEL	rues Basquin_Liberté	41	0	41
15067	Lesquin	Fer	Voie Ferrrée	42	0	87
15068	Villeneuve D'ascq, Lezennes	Routier Etat	N227	1375	1	3032
15069	Villeneuve D'ascq, Sainghin En Melantois, Lesquin, Lezennes	Routier Etat + Routier MEL	A27, A23, N227, MD0146, MD0952	272	1	923
15070	Bondues, Roncq	Routier MEL	MD0617	420	1	521

Nom ZE	Communes	Origine	Infrastructures	Population en dépassement	Bâtiments sensibles	Indice
15071	Roncq	Routier MEL	MD0617	514	1	614
15072	Tourcoing, Roncq	Routier MEL + Routier Etat	A22, MD0078	1055	1	1821
15073	Neuville En Ferrain	Routier Etat	A22	79	0	146
15074	Neuville En Ferrain, Halluin	Routier MEL	MD0078	46	0	73
15075	Tourcoing, Roncq	Routier MEL	MD0091	131	0	131
15076	Tourcoing, Roncq	Routier MEL	MD0349, M5990910_rue du Brun Pain	752	2	963
15077	Tourcoing, Mouvaux	Routier MEL	MD0952, _rue de Dunkerque	572	0	572
15078	Tourcoing	Routier MEL	MD0770	377	0	377
15079	Tourcoing	Routier MEL	M5992350_rue de Gand	1446	2	1646
15080	Tourcoing	Routier MEL	MD0770_rue L Leloir	43	1	143
15081	Tourcoing	Routier MEL	rue de la Croix Rouge	303	1	403
15082	Tourcoing	Routier MEL	MD0770, M5999036	299	0	299
15083	Tourcoing	Routier MEL + Fer	MD0770	139	0	154
15084	Villeneuve D'ascq, Wasquehal	Routier Etat	A22	105	1	322
15085	Villeneuve D'ascq	Routier MEL	MD0014	355	0	429
15086	Villeneuve D'ascq	Routier Etat	N227	216	0	330
15087	Villeneuve D'ascq	Routier MEL	MD0941	133	0	133
15088	Sainghin En Melantois, Bouvines	Routier MEL	MD0146, MD0955	244	0	289
15089	Forest-sur-marque	Routier MEL	MD0952	95	0	95
15090	Villeneuve D'ascq, Anstaing, Tressin	Routier MEL	MD0941	36	0	39
15091	Willems, Baisieux	Routier MEL	MD0090	224	0	224
15092	Baisieux	Routier MEL	MD0941, MD0093	161	1	261
15093	Wasquehal, Marcq-en-baroeul	Routier Etat	A22	437	0	776
15094	Villeneuve D'ascq, Wasquehal, Marcq-en-baroeul	Routier MEL	MD0660	272	0	272
15095	Wasquehal	Routier MEL	rues Pasteur_Dellette	160	2	360
15096	Tourcoing, Mouvaux, Wasquehal	Routier MEL	MD0656	378	1	779
15097	Croix, Wasquehal	Routier MEL	MD0064, M1639025	611	1	768
15098	Croix, Wasquehal	Routier MEL	MD0760	98	0	98
15099	Croix	Routier MEL	MD0014, M1631380, M1630850	739	3	1039
15100	Tourcoing, Mouvaux	Routier MEL	MD0009	196	0	196
15101	Tourcoing, Roubaix	Routier MEL	MD0775	242	4	642
15102	Tourcoing, Roubaix	Routier MEL	M5124760, M5120130	502	0	830
15103	Croix, Roubaix	Fer	Voie ferrée	238	0	357
15104	Roubaix	Routier MEL	RBX-Epeule	433	0	433
15105	Croix, Roubaix	Routier MEL	MD0760	338	0	338
15106	Roubaix	Routier MEL	M5122360, M5122800_centre	551	1	651
15107	Roubaix	Routier MEL	M5125370_rue de Tourcoing	266	0	288
15108	Roubaix	Routier MEL	MD0760,rue Lacordaire, bd de Lyon	115	3	415

Nom ZE	Communes	Origine	Infrastructures	Population en dépassement	Bâtiments sensibles	Indice
15109	Roubaix	Routier MEL	M5120540, M5129055	469	1	569
15110	Roubaix	Routier MEL	MD0760	893	2	1093
15111	Roubaix	Routier MEL	M5124480_rues Maufait, P de Roubaix	456	0	456
15112	Roubaix	Routier MEL	MD0760	436	0	436
15113	Hem, Roubaix	Routier MEL	MD0760, MD0006D	373	0	373
15114	Lannoy, Lys-lez-lannoy, Roubaix	Routier MEL	MD0952	509	0	509
15115	Roubaix, Wattrelos	Routier MEL	MD0009	88	0	148
15116	Hem	Routier MEL	MD0952	395	2	595
15117	Tourcoing, Wattrelos	Routier MEL	MD0112, MD0765	180	0	180
15118	Roubaix, Wattrelos	Routier MEL	MD0765	66	1	166
15119	Wattrelos	Routier MEL	MD0091, M6502530, M6500780	424	1	524
15120	Wattrelos	Routier MEL	M6501660	68	1	168
15121	Wattrelos	Routier MEL	M6501140	99	0	99
15122	Wattrelos	Routier MEL	MD0091, M6502490, M6502270	234	1	334
15123	Wattrelos	Routier MEL	MD0660	250	0	257
15124	Lys-lez-lannoy	Routier MEL	M3670520	20	0	20
15125	Lys-lez-lannoy	Routier MEL	MD0700	64	0	64
15126	Leers, Lys-lez-lannoy	Routier MEL	MD0006	97	0	97
15127	Hem, Lys-lez-lannoy, Toufflers, Lannoy	Routier MEL	MD0206	489	1	589
19001	Illies	Routier MEL	MD0141	21	0	21
19002	Marquillies	Routier MEL	MD0022	30	0	30
19003	Sainghin En Weppes	Routier MEL	MD0041	470	0	470
19004	Ennetieres-en-weppes	Routier Etat	A25	36	0	43
19005	Ennetieres-en-weppes, Capinghem	Routier MEL	MD0652	13	0	24
19006	Wavrin, Don	Routier MEL	MD0241	218	1	318
19007	Wavrin	Routier MEL	MD0241	10	0	10
19008	Wavrin	Routier MEL	MD0062	68	0	71
19009	Wavrin	Routier MEL	MD0062	269	1	369
19010	Wavrin	Fer	Voie ferrée	77	0	191
19011	Englos, Hallennes-lez-haubourdin	Routier MEL	MD0007	37	0	37
19012	Hallennes-lez-haubourdin, Santes	Routier MEL	MD0341, MD0241	11	0	11
19013	Sequedin	Routier MEL	MD0208	15	0	15
19014	Sequedin	Routier MEL	MD0207A, MD0207	90	0	90
19015	Haubourdin, Hallennes-lez-haubourdin	Routier MEL	MD0952	152	0	152
19016	Bois Grenier, Erquinghem-lys, La Chapelle D'armentieres	Routier MEL	MD0022D	439	2	690
19017	Bois Grenier, La Chapelle D'armentieres	Routier MEL + Fer	MD0022, Voie ferrée	92	0	124
19018	Armentieres	Routier MEL	MD0933	81	0	81
19019	Armentieres	Routier MEL	M171490	88	0	88
19020	Armentieres	Routier MEL	MD0933	132	0	132
19021	Armentieres	Routier MEL	M171290	111	0	111

Nom ZE	Communes	Origine	Infrastructures	Population en dépassement	Bâtiments sensibles	Indice
19022	Armentieres	Routier MEL	M171930, M170350, M170604	94	0	94
19023	La Chapelle D'armentieres	Routier MEL	MD0933, M1430190	609	3	1133
19024	La Chapelle D'armentieres	Routier MEL	MD2945, M1430450	114	1	357
19025	La Chapelle D'Armentières	Routier Etat	A25	107	0	319
19026	Frelinghien	Routier MEL	MD0057, rue d'Armentières	128	0	128
19027	Frelinghien	Routier MEL	rye de Quesnoy	17	0	17
19028	Frelinghien	Routier MEL	MD0057	44	0	51
19029	Quesnoy Sur Deule	Routier MEL	MD0036	28	0	28
19030	Quesnoy Sur Deule	Routier MEL	MD0949	165	0	287
19031	Comines	Routier MEL	M1520680	44	0	44
19032	Quesnoy Sur Deule, Wambrechies	Routier MEL	MD0108, MD0308	79	0	95
19033	Wervicq-sud	Routier MEL	MD2945	186	0	186
19034	Bondues, Linselles	Routier MEL	MD0064	32	0	32
19035	Bousbecque	Routier MEL	MD0091, MD0149	60	0	63
19036	Verlinghem, Saint-andre, Lambersart	Routier MEL	MD0057	78	1	184
19037	Lambersart	Routier MEL	MD0751	84	0	84
19038	Lambersart	Routier MEL	MD0357	88	0	88
19039	Marcq-en-baroeul	Routier MEL	MD0652, rue du Collège, du Fort	65	0	86
19040	Lille Lomme Hellemmes	Routier Etat	A25	517	1	1240
19041	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	MD0750	101	0	101
19042	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	M3504145_rue des postes	1100	1	1200
19043	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	rue du Magasin	95	0	95
19044	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	M3503460, M3503395	255	1	361
19045	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	Bd Liberté	318	0	318
19046	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	Rue Gambetta	144	0	144
19047	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	Rue d'Artois	71	1	171
19048	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	Av Peuple Blege, rue Pont Neuf	302	2	502
19049	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	Rues Delory, P Mauroy, Molinel	453	0	453
19050	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	Bd Liberté, Louis XIV, Papin	246	3	546
19051	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL + Routier Etat	A25, MD0917	928	3	2900
19052	Lille Lomme Hellemmes	Routier MEL	M3500900	437	0	437
19053	Houplin-ancoisne	Routier MEL	MD0145	36	0	36
19054	Loos	Routier MEL	MD0048	110	0	110
19055	Loos	Routier MEL	MD0048, MD0341	120	0	120
19056	Seclin	Routier MEL	M5600540, M5600330	417	0	417
19057	Seclin	Routier MEL	MD0549	44	0	88
19058	Seclin	Fer	Voie ferrée	66	0	129
19059	Wattignies, Templemars	Fer	Voie ferrée	78	0	172
19060	Lesquin	Routier MEL + Routier Etat	A1	29	0	40
19061	Lesquin	Routier MEL	M3430550, rue de Linnich	64	0	64

Nom ZE	Communes	Origine	Infrastructures	Population en dépassement	Bâtiments sensibles	Indice
19062	Lesquin	Routier MEL	MD0952	16	0	16
19063	Fretin	Fer	Voie ferrée	58	0	177
19064	Halluin, Roncq	Routier MEL	MD0917	868	0	868
19065	Roncq	Routier MEL	MD0091	40	0	40
19066	Halluin	Routier MEL	MD0945	33	0	33
19067	Halluin	Routier MEL	MD0617	97	0	105
19068	Mouvaux	Routier MEL	M4210160, M4210310	39	0	39
19069	Neuville En Ferrain	Routier MEL	MD0078, MD0191	52	0	52
19070	Neuville En Ferrain	Routier MEL	MD0078	62	0	62
19071	Neuville En Ferrain	Routier MEL	rues d'Halluin, de Tourcoing	87	0	87
19072	Tourcoing	Routier MEL	MD0770	54	0	54
19073	Tourcoing	Fer	Voie ferrée	26	0	37
19074	Tourcoing, Neuville En Ferrain	Routier MEL	M5995740, M4260330	298	0	298
19075	Mons-en-baroeul	Routier MEL + Routier Etat	M356, rue de Paris	46	0	46
19076	Villeneuve D'ascq	Routier MEL	MD0006	191	0	191
19077	Villeneuve D'ascq	Routier MEL	M91651	1283	0	1283
19078	Villeneuve D'ascq	Routier Etat + Routier MEL	A22, rue du Printemps	103	0	103
19079	Villeneuve D'ascq	Routier MEL + Routier Etat	N227, MD0626	80	0	117
19080	Villeneuve D'ascq	Routier MEL	MD0506	519	0	519
19081	Villeneuve D'ascq	Routier MEL	MD0952	87	0	87
19082	Hem, Villeneuve D'ascq	Routier MEL	M91150, M2990155	46	0	46
19083	Tressin, Chereng	Fer	Voie ferrée	12	0	19
19084	Anstaing, Tressin, Chereng	Routier MEL	MD0941	117	1	217
19085	Hem, Willems, Toufflers, Sailly-lez-lannoy	Routier MEL	MD0090	52	0	52
19086	Baisieux	Routier MEL + Fer	Voie ferrée, MD0093	53	0	128
19087	Wasquehal, Marcq-en-baroeul	Routier MEL + Routier Etat	A22, N356, MD0660	382	0	486
19088	Wasquehal, Marcq-en-baroeul	Routier MEL	MD0064	180	0	189
19089	Wasquehal, Marcq-en-baroeul	Routier MEL	MD0656, MD0652	227	0	267
19090	Roubaix	Fer	Voie ferrée	29	1	247
19091	Roubaix	Routier MEL	M5124005	427	3	727
19092	Tourcoing, Watrelos	Routier MEL	M5995430	46	0	46
19093	Watrelos	Routier MEL	MD0660, M6501400	85	0	85
19094	Watrelos	Routier MEL	MD0700, MD0091	20	0	20
19095	Annoeullin	Routier MEL	MD0041	912	0	912

Annexe 3

Liste des Zones Calmes de la MEL par Commune

(Colonne « Création » : V= zones calmes PPBE 2015 renouvelées)

Commune	#	Nom / Adresse	Type	Création
ANSTAING, GRUSON, TRESSIN, CHERENG, SAINGHIN EN MELANTOIS	242	LA MARQUE	PROMENADE VERTE	
ARMENTIERES	3	LES PRES DU HEM	BASE DE LOISIR	
ARMENTIERES	4	EPSM / RUE ALBERT DE MUN	PARCS DE PROXIMITE	V
ARMENTIERES	5	COMPLEXE SPORTIF LEO LAGRANGE	PARCS URBAINS	
ARMENTIERES	6	QUAI DE BEAUVAIS	PARCS DE PROXIMITE	V
ARMENTIERES	7	ZAC DE BIZET	PARCS DE PROXIMITE	V
ARMENTIERES, WARNETON, FRELINGHIEN, HOUPLINES, DEULEMONT	56	BERGES DE LA LYS	PROMENADE VERTE	
AUBERS	8	ETANGS D'AUBERS	PARCS PERIURBAINS	V
BAISIEUX, WILLEMS	341	LES 6 BONNIERS	BASE DE LOISIR	
BOIS GRENIER	12	PARC PUBLIC TERRAIN SPORTS ET LOISI	PARCS DE PROXIMITE	V
BONDUES	13	PLAINE SPORTIVE DU FORT	PLAINES DE JEUX	
BONDUES	14	BOIS D ACHERES	PLAINES DE JEUX	
BONDUES	15	CHEMIN DES PERDRIX	PROMENADE VERTE	
BONDUES, MARCQ-EN-BAROEUL	187	PARC DU SEPTENTRION	PARCS PERIURBAINS	
BONDUES, RONCQ	226	BOIS DU DOMAINE DE LA CROIX BLANCHE	BOIS	V
BONDUES, WAMBRECHIES	324	CHEMIN DE CAMPAGNE	PROMENADE VERTE	
BOUSBECQUE	18	PARC DE L HOTEL DE VILLE (BOUBESCQU	PARCS DE PROXIMITE	V
BOUSBECQUE, WERVICQ-SUD	19	BERGES DE LEIE - LA LYS	PROMENADE VERTE	
BOUVINES	20	BOIS SUR LA MARQUE	BOIS	
CHERENG, ANSTAING, GRUSON, TRESSIN, SAINGHIN EN MELANTOIS	242	LA MARQUE	PROMENADE VERTE	
CHERENG, TRESSIN	25	CHEMIN DES ECLUSES	PROMENADE VERTE	
COMINES	26	ETANG DES 3F	ETANGS DE PECHE	
COMINES	27	PARC D ACTIVITE UNE NOUVELLE E	PARCS DE PROXIMITE	
COMINES	28	JARDIN PUBLIC DE L EGLISE	PARCS DE PROXIMITE	
CROIX	29	PARC	PARCS DE PROXIMITE	V
CROIX	30	PARC DE LA MAIRIE (CROIX)	PARCS DE PROXIMITE	
CROIX	32	PARC DE LA VILLA CAVROIS	PARC DE PROXIMITE	
CROIX	33	EX CENTRE SPORTIF POMPIDOU	PARC DE PROXIMITE	
CROIX, VILLENEUVE D'ASCQ	317	PARC DU CHATEAU LAFONTAINE	PARC DE PROXIMITE	
CROIX, VILLENEUVE D'ASCQ, WASQUEHAL	31	LA MARQUE CANALISEE	PROMENADE VERTE	
DEULEMONT	37	ILOT DES ECLUSES	PARCS DE PROXIMITE	V
DEULEMONT, SAINT-ANDRE, WAMBRECHIES, HAUBOURDIN, VERLINGHEM, LA MADELEINE, LILLE-LOMME-HELLEMMES, LAMBERSART, MARQUETTE, QUESNOY SUR DEULE	218	CANAL DE LA DEULE	PROMENADE VERTE	
DEULEMONT, WARNETON, FRELINGHIEN, HOUPLINES, ARMENTIERES	56	BERGES DE LA LYS	PROMENADE VERTE	
DON	38	BASE DE LA LOUVIERE	BASE DE LOISIR	V
EMMERIN	39	COMPLEXE SPORTIF DES 2 ERICS	BOIS	
EMMERIN, HAUBOURDIN, LOOS	79	PARC DES HAUTS D'HAUBOURDIN	PARC DE PROXIMITE	
ENGLOS	42	PARC DE LA MAIRIE (ENGLOS)	PARCS DE PROXIMITE	
ENGLOS, ENNETIERES-EN-WEPPES	41	PLAINE FLEURIE	PLAINES DE JEUX	

ENNETIERES-EN-WEPPES, ENGLIS	41	PLAINE FLEURIE	PLAINES DE JEUX	
ERQUINGHEM-LYS	43	ILOT DELIOT	BOIS	V
Commune	#	Nom / Adresse	Type	Création
ERQUINGHEM-LYS	44	CENTRE SPORTIF	PROMENADE VERTE	
ERQUINGHEM-LYS	45	BECQUE DU BIEZ	PROMENADE VERTE	
FACHES-THUMESNIL	46	PARC DE LA CROISSETTE	PARCS URBAINS	
FACHES-THUMESNIL	47	PARC PUBLIC JEAN JAURES	PARCS DE PROXIMITE	
FACHES-THUMESNIL	48	ETANG DES PERISEAUX	ETANGS DE PECHE	
FACHES-THUMESNIL	49	PARC TUDOR	PARCS DE PROXIMITE	V
FACHES-THUMESNIL	50	PLAINE DE JEUX MANDELA	PLAINES DE JEUX	
FACHES-THUMESNIL	51	AUBEPINES	PARCS URBAINS	
FACHES-THUMESNIL	52	PARC	SQUARES	V
FOREST-SUR-MARQUE, VILLENEUVE D'ASCQ	299	LE PARC DU HERON/ RNV/ COLLINE	PARCS URBAINS	
FOREST-SUR-MARQUE, VILLENEUVE D'ASCQ, HEM	82	PARC DE LA MARQUE	PARC DE PROXIMITE	
FOURNES-EN-WEPPES	53	PL DE L'EGLISE	PARCS DE PROXIMITE	V
FRELINGHIEN	54	ETANG DE PECHE / RUE D'ARMENTIERES	ETANGS DE PECHE	V
FRELINGHIEN	55	GRAND PLACE	PARCS DE PROXIMITE	V
FRELINGHIEN, WARNETON, HOUPLINES, DEULEMONT, ARMENTIERES	56	BERGES DE LA LYS	PROMENADE VERTE	
FRETIN	57	LE MARAIS DE FRETIN	ZONES HUMIDES	V
FRETIN	58	PARC DE JEUX ET DE LOISIRS	PARCS DE PROXIMITE	V
FROMELLES	59	ESPACE NATUREL DE L'ABBIETTE	ETANGS DE PECHE	V
GRUSON, ANSTAING, TRESSIN, CHERENG, SAINGHIN EN MELANTOIS	242	LA MARQUE	PROMENADE VERTE	
HALLENNES-LEZ-HAUBOURDIN	61	LA ZONE VERTE	PARCS DE PROXIMITE	
HALLUIN	63	PARC ARBORETUM DU MANOIR AUX L	PARCS DE PROXIMITE	V
HALLUIN	64	LE JARDIN DE LA PAIX	PARCS URBAINS	
HALLUIN	65	ESPACE NATUREL DU COLBRAS	PARCS PERIURBAINS	
HALLUIN	66	PARC DU PORT DE PLAISANCE	PARCS PERIURBAINS	
HALLUIN	67	FERME DU MONT ST JEAN	JARDINS THEMATIQUES	
HALLUIN	68	ETANG DE PECHE ROUTE DE LINSSELLES	ETANGS DE PECHE	
HALLUIN	69	LES TUILERIES	PLAINES DE JEUX	V
HAUBOURDIN	70	BOIS DE L EVECHE	PARCS DE PROXIMITE	
HAUBOURDIN	71	ANPE	PARCS DE PROXIMITE	V
HAUBOURDIN	72	BOIS DE LA CANTERAINNE	BOIS	
HAUBOURDIN	73	MAIL DU BON PECHEUR	PARCS DE PROXIMITE	V
HAUBOURDIN	74	BOIS DE LA TORTUE	PARCS DE PROXIMITE	
HAUBOURDIN	75	CENTRE SOCIAL	PARCS DE PROXIMITE	V
HAUBOURDIN	76	CITE SAINT AUGUSTIN	SQUARES	V
HAUBOURDIN	77	JARDIN PUBLIC	PARCS DE PROXIMITE	V
HAUBOURDIN	78	PARC DE LA MAIRIE (HAUBOURDIN)	PARCS DE PROXIMITE	V
HAUBOURDIN, EMMERIN, LOOS	79	PARC DES HAUTS D'HAUBOURDIN	PARC DE PROXIMITE	
HAUBOURDIN, SAINT-ANDRE, WAMBRECHIES, VERLINGHEM, LA MADELEINE, LILLE-LOMME-HELLEMMES, LAMBERSART, MARQUETTE, DEULEMONT, QUESNOY SUR DEULE	218	CANAL DE LA DEULE	PROMENADE VERTE	
HEM	80	JARDIN DES PERSPECTIVES	PARCS DE PROXIMITE	
HEM	81	PARC DE LA MAIRIE (HEM)	PARCS DE PROXIMITE	
HEM, LYS-LEZ-LANNOY, ROUBAIX	181	VELOROUTE PARIS-ROUBAIS	PROMENADE VERTE	

HEM, VILLENEUVE D'ASCQ, FOREST-SUR-MARQUE	82	PARC DE LA MARQUE	PARC DE PROXIMITE	
HERLIES, ILLIES	83	ETANG DES 7 FONTAINES	ETANGS DE PECHE	V
Commune	#	Nom / Adresse	Type	Création
HOUPLIN-ANCOISNE	84	MARAIS DE SANTES	JARDINS THEMATIQUES	V
HOUPLINES	85	ESPACE PAUL HARRIS	PARCS URBAINS	
HOUPLINES	86	ETANG DE PECHE / RUE C DESMOULINS	ETANGS DE PECHE	
HOUPLINES	87	PARC DE LA MAIRIE (HOUPLINES)	PARCS DE PROXIMITE	V
HOUPLINES	88	ETANG DE PECHE /RUE BRUNE	ETANGS DE PECHE	
HOUPLINES, WARNETON, FRELINGHIEN, DEULEMONT, ARMENTIERES	56	BERGES DE LA LYS	PROMENADE VERTE	
ILLIES, HERLIES	83	ETANG DES 7 FONTAINES	ETANGS DE PECHE	V
LA BASSEE	89	CHEMIN DE HALAGE	PROMENADE VERTE	
LA BASSEE	90	JARDIN PUBLIC	PARC DE PROXIMITE	
LA CHAPELLE D'ARMENTIERES	92	PARC	PLAINES DE JEUX	V
LA CHAPELLE D'ARMENTIERES	93	PARC DE LA MAIRIE (LA CHAPELLE- D'AR	PARCS DE PROXIMITE	V
LA CHAPELLE D'ARMENTIERES	94	ECOLE DU PARC DE LA CHAPELLE	PARCS DE PROXIMITE	V
LA MADELEINE	95	PARC MALRAUX	PARCS DE PROXIMITE	V
LA MADELEINE	96	PARC YVONNE ABBAS	PARCS DE PROXIMITE	V
LA MADELEINE	97	PLAINE DU SILILAM	PLAINES DE JEUX	V
LA MADELEINE	98	PARC DE L'ORANGERIE	PARCS DE PROXIMITE	V
LA MADELEINE	99	PARC DES SPORTS	PARCS DE PROXIMITE	V
LA MADELEINE	100	PARC DE LATTRE DE TASSIGNY	PARCS URBAINS	
LA MADELEINE, SAINT-ANDRE, WAMBRECHIES, HAUBOURDIN, VERLINGHEM, LILLE-LOMME-HELLEMMES, LAMBERSART, MARQUETTE, DEULEMONT, QUESNOY SUR DEULE	218	CANAL DE LA DEULE	PROMENADE VERTE	
LAMBERSART	103	LE CASTEL ST GERARD	PARCS DE PROXIMITE	
LAMBERSART	104	PARC DU CLOS ST PIERRE	PARCS DE PROXIMITE	V
LAMBERSART	105	JARDINS DU COLYSEE	PARCS URBAINS	
LAMBERSART	106	SOUBISE	PROMENADE VERTE	
LAMBERSART	107	PARC LES CHARMETTES	PARCS URBAINS	
LAMBERSART, SAINT-ANDRE, MARQUETTE	196	VOIE CYCLABLE ET PIETONNE LINO	PROMENADE VERTE	
LAMBERSART, SAINT-ANDRE, WAMBRECHIES, HAUBOURDIN, VERLINGHEM, LA MADELEINE, LILLE-LOMME-HELLEMMES, MARQUETTE, DEULEMONT, QUESNOY SUR DEULE	218	CANAL DE LA DEULE	PROMENADE VERTE	
LANNOY	109	PARC DE LA MAIRIE (LANNOY)	PARCS DE PROXIMITE	
LANNOY	111	PL RAPHELENG	PARCS DE PROXIMITE	
LANNOY, LYS-LEZ-LANNOY	110	PARC DES CROISIERS	PARCS DE PROXIMITE	
LE MAISNIL	112	PARC DES SAULES DE LA MAIRIE	PARCS DE PROXIMITE	V
LEERS	113	PARC DE LA BUTTE	PARCS URBAINS	
LEERS, ROUBAIX, MARCQ-EN-BAROEUL, MARQUETTE, TOURCOING, WASQUEHAL, WATTRELOS	114	CANAL DE ROUBAIX	PROMENADE VERTE	
LESQUIN	116	RESIDENCE DU BOIS ENCHEMONT	PARCS URBAINS	
LESQUIN	117	PELOUSE SCHWEITZER	PLAINES DE JEUX	
LESQUIN	118	DOMAINE D ENGRAIN	PARCS URBAINS	
LESQUIN	119	CITE JARDIN	PARCS DE PROXIMITE	
LEZENNES	120	PROMENADE ASSOCIEE AU TERRAIN DE SP	PLAINES DE JEUX	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	122	JARDIN BOTANIQUE (LILLE)	JARDINS THEMATIQUES	V

LILLE-LOMME-HELLEMMES	123	JARDIN DES OLIEUX	PARCS DE PROXIMITE	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	124	SQUARE FOCH	PARCS DE PROXIMITE	V
Commune	#	Nom / Adresse	Type	Création
LILLE-LOMME-HELLEMMES	126	SQUARE GHESQUIERE	PARCS DE PROXIMITE	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	127	ZOO	JARDINS THEMATIQUES	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	128	SQUARE GRIMONPREZ	SQUARES	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	129	SQUARE AVENUE DU PEUPLE BELGE	SQUARES	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	131	CATHEDRALE DE LA TREILLE RUE D	PARCS DE PROXIMITE	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	132	COMPLEXE SPORTIF MARYSE BASTIE	PARCS URBAINS	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	133	PARC DE LA MAIRIE (LOMME)	PARCS DE PROXIMITE	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	134	PARC DE LA PLEIADE	PARCS DE PROXIMITE	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	135	SQUARE DUTILLEUL	PARCS DE PROXIMITE	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	136	PARC DE LA MAIRIE (LILLE)	PARCS DE PROXIMITE	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	137	PLAINE DE JEU ADOLPH MAX	PLAINES DE JEUX	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	138	JARDIN DE LA FACULTE CATHOLIQUE	PARCS DE PROXIMITE	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	139	JARDIN DES 18 PONTS	PARCS DE PROXIMITE	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	140	TERRAIN DES VACHERS	PLAINES DE JEUX	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	141	PARC JEAN BAPTISTE LEBAS	PARCS URBAINS	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	142	PARC LEROY	PARCS DE PROXIMITE	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	143	PLAINE DES MÉTALLURGISTES	PLAINES DE JEUX	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	144	JARDIN DE LA PORTE DE GAND	PARCS URBAINS	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	145	JARDIN VAUBAN	PARCS URBAINS	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	146	PLAINE HENRI BARBUSSE	PLAINES DE JEUX	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	147	SQUARE AUGUSTIN LAURENT	PARCS DE PROXIMITE	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	148	MAISON DES ENFANTS	PARCS DE PROXIMITE	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	149	FERME MARCEL DHENIN	JARDINS THEMATIQUES	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	150	SQ LARDEMER	SQUARES	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	151	PARC HENRI MATISSE	PARCS URBAINS	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	152	PARC DES DONDAINES	PARCS DE PROXIMITE	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	155	JARDIN PUBLIC	SQUARES	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	156	MAIL DE L ESPLANADE	PARCS URBAINS	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	157	JARDIN PUBLIC ROSSIGNOL	PARCS DE PROXIMITE	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	158	PARC BOCQUET	PARCS DE PROXIMITE	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	159	JARDIN AUX	PARCS DE PROXIMITE	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	160	PARC URBAIN DE LOMME	PARCS PERIURBAINS	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	161	SQUARE DES MERES	SQUARES	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	162	PARC BARBE ROUSSE	PARCS DE PROXIMITE	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	163	PARC DES TISSERANDS	PARCS DE PROXIMITE	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	164	SQUARE DE L ARSENAL	PARCS DE PROXIMITE	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	165	JARDIN DE L'ABBAYE DE LOOS	PARCS DE PROXIMITE	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES	166	SQUARE GERMAINE TILLON	PARCS DE PROXIMITE	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	167	JARDIN FLANDRE MANUEL	SQUARES	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	168	SQUARE FULTON	SQUARES	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	169	ALLEE PLANTEE	PROMENADE VERTE	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	170	SAINT SAUVEUR	PARCS DE PROXIMITE	
LILLE-LOMME-HELLEMMES	171	JARDIN D EAU EURATECHNOLOGIE	PARCS URBAINS	
LILLE-LOMME-HELLEMMES, SAINT-ANDRE	125	JARDIN ECOLOGIQUE	JARDINS THEMATIQUES	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES, SAINT-ANDRE	130	LA POTERNE	PARCS URBAINS	V
LILLE-LOMME-HELLEMMES, SAINT-ANDRE	153	PARC DE LA CITADELLE	PARCS URBAINS	



Commune	#	Nom / Adresse	Type	Création
LILLE-LOMME-HELLEMMES, SAINT-ANDRE, WAMBRECHIES, HAUBOURDIN, VERLINGHEM, LA MADELEINE, LAMBERSART, MARQUETTE, DEULEMONT, QUESNOY SUR DEULE	218	CANAL DE LA DEULE	PROMENADE VERTE	
LILLE-LOMME-HELLEMMES, VILLENEUVE D'ASCQ	154	SQUARE DE FLANDRE	SQUARES	V
LINSELLES	173	PARC DU CHATEAU DU VERT FEUILLAGE	PARCS DE PROXIMITE	V
LINSELLES	174	ETANG ALBERT PATTYN	ETANGS DE PECHE	V
LOOS	177	PLACE JEAN JAURES	SQUARES	V
LOOS	178	PARC DE LOISIRS ET DE NATURE	PARCS PERIURBAINS	
LOOS	179	PARC DE LA MAIRIE (LOOS)	PARCS URBAINS	
LOOS, EMMERIN, HAUBOURDIN	79	PARC DES HAUTS D'HAUBOURDIN	PARC DE PROXIMITE	
LYS-LEZ-LANNOY	180	PARC URBAIN	PARCS DE PROXIMITE	
LYS-LEZ-LANNOY	182	PARC MARECHAL	PLAINES DE JEUX	
LYS-LEZ-LANNOY, LANNOY	110	PARC DES CROISIERS	PARCS DE PROXIMITE	
LYS-LEZ-LANNOY, ROUBAIX, HEM	181	VELOROUTE PARIS-ROUBAIS	PROMENADE VERTE	
MARCQ-EN-BAROEUL	183	SAINT PAUL	PARCS DE PROXIMITE	V
MARCQ-EN-BAROEUL	184	PROMENADE CH DE HALAGE	PARCS DE PROXIMITE	
MARCQ-EN-BAROEUL	185	SAINT MAUR	PARCS DE PROXIMITE	V
MARCQ-EN-BAROEUL	186	CLAUDEL	PARCS DE PROXIMITE	V
MARCQ-EN-BAROEUL	188	HIPPODROME	SQUARES	V
MARCQ-EN-BAROEUL	189	BERIOT	PARCS DE PROXIMITE	V
MARCQ-EN-BAROEUL	190	VANDERHAEGHEN	PARCS DE PROXIMITE	V
MARCQ-EN-BAROEUL	191	VOIE PIETONNE ET CYCLABLE	PROMENADE VERTE	
MARCQ-EN-BAROEUL, BONDUES	187	PARC DU SEPTENTRION	PARCS PERIURBAINS	
MARCQ-EN-BAROEUL, ROUBAIX, MARQUETTE, TOURCOING, WASQUEHAL, LEERS, WATTRELOS	114	CANAL DE ROUBAIX	PROMENADE VERTE	
MARQUETTE	193	RUE DE L ABBAYE	PARCS DE PROXIMITE	V
MARQUETTE	194	SAPEURS POMPIERS	PARCS DE PROXIMITE	V
MARQUETTE	195	DOMAINE DU VERT BOIS	PARCS DE PROXIMITE	
MARQUETTE, ROUBAIX, MARCQ-EN-BAROEUL, TOURCOING, WASQUEHAL, LEERS, WATTRELOS	114	CANAL DE ROUBAIX	PROMENADE VERTE	
MARQUETTE, SAINT-ANDRE	192	LE GIBET	PARCS DE PROXIMITE	V
MARQUETTE, SAINT-ANDRE, LAMBERSART	196	VOIE CYCLABLE ET PIETONNE LINO	PROMENADE VERTE	
MARQUETTE, SAINT-ANDRE, WAMBRECHIES, HAUBOURDIN, VERLINGHEM, LA MADELEINE, LILLE-LOMME-HELLEMMES, LAMBERSART, DEULEMONT, QUESNOY SUR DEULE	218	CANAL DE LA DEULE	PROMENADE VERTE	
MARQUETTE, WAMBRECHIES	319	ETANG DE PECHE DE WAMBRECHIES	ETANGS DE PECHE	
MARQUETTE, WAMBRECHIES	321	PARC PUBLIC	PARCS URBAINS	
MONS-EN-BAROEUL	197	PARC DES SARTS	PARCS DE PROXIMITE	
MONS-EN-BAROEUL	198	JARDIN DES SARTS	PARCS DE PROXIMITE	
MONS-EN-BAROEUL	199	PARC	SQUARES	V
MONS-EN-BAROEUL	200	PARC DES FRANCISCAINES	PARCS DE PROXIMITE	V
MONS-EN-BAROEUL	201	EUROPE	PARCS DE PROXIMITE	
MONS-EN-BAROEUL	203	MAIL LAMARTINE	SQUARES	V
MONS-EN-BAROEUL	204	PARC DE LA SOLLITUDE	PARCS DE PROXIMITE	
MONS-EN-BAROEUL	205	MAILCARREL	SQUARES	
MONS-EN-BAROEUL, VILLENEUVE D'ASCQ	202	FORT DE MONS	PARCS URBAINS	
MOUVAUX	206	PARC DE LA MAIRIE (MOUVAUX)	PARCS DE PROXIMITE	V

Commune	#	Nom / Adresse	Type	Création
MOUVAUX	207	PARC PUBLIC DU HAUMONT	PARCS URBAINS	
MOUVAUX	208	PARC VILLE DE HALLE	PARC DE PROXIMITE	
NEUVILLE EN FERRAIN	210	FERME DU VERT BOIS	JARDINS THEMATIQUES	
NEUVILLE EN FERRAIN	211	PARC DES CAUDRELEUX	PARCS URBAINS	
NEUVILLE EN FERRAIN, TOURCOING	209	PARC DE L'YSER	PARCS URBAINS	
NOYELLES	213	JARDIN PUBLIC	PARCS DE PROXIMITE	
PERENCHIES	214	ETANG DE PECHE/ RUE EDOUARD AGACHE	ETANGS DE PECHE	
PREMESQUES	215	BASE DE LOISIRS DE PREMESQUES	BASE DE LOISIR	
QUESNOY SUR DEULE	216	PARC DES 4 BONNIERS	PARCS DE PROXIMITE	V
QUESNOY SUR DEULE	217	PARC CLOS DU RIVAGE	PARCS DE PROXIMITE	V
QUESNOY SUR DEULE	219	ESPACE DE LOISIRS J MAHIEUX	PARCS URBAINS	V
QUESNOY SUR DEULE, SAINT-ANDRE, WAMBRECHIES, HAUBOURDIN, VERLINGHEM, LA MADELEINE, LILLE-LOMME- HELLEMMES, LAMBERSART, MARQUETTE, DEULEMONT	218	CANAL DE LA DEULE	PROMENADE VERTE	
RONCHIN	220	PARC DE L HOTEL DE VILLE (RONCHIN)	PARCS DE PROXIMITE	V
RONCHIN	221	STADE LIEVIN BOULET	PLAINES DE JEUX	
RONCQ	223	BIBLIOTHEQUE ECOLE DE MUSIQUE	PARCS DE PROXIMITE	
RONCQ	224	ECOLE ELSA TRIOLET	PARCS DE PROXIMITE	V
RONCQ	225	PARC DE LA MAIRIE (RONCQ)	PARCS DE PROXIMITE	
RONCQ	227	PARC DESIRE LEURENT	PARCS URBAINS	
RONCQ, BONDUES	226	BOIS DU DOMAINE DE LA CROIX BLANCHE	BOIS	V
ROUBAIX	228	POTENNERIE	PARCS DE PROXIMITE	
ROUBAIX	229	SQ PIERRE CATTEAU	PARCS DE PROXIMITE	
ROUBAIX	230	PARC DE LA VISITATION	PARCS DE PROXIMITE	
ROUBAIX	231	SQ PIERRE DESTOMBES	PARCS DE PROXIMITE	
ROUBAIX	232	PARC	SQUARES	V
ROUBAIX	233	CHLOROPHYLLE	PARCS DE PROXIMITE	V
ROUBAIX	234	PARC BARBIEUX	PARCS URBAINS	
ROUBAIX	235	CANAL DE ROUBAIX	PARCS DE PROXIMITE	V
ROUBAIX	236	PARC DU NOUVEAU MONDE	PARCS URBAINS	
ROUBAIX	237	PARC CASSEL	PARCS DE PROXIMITE	
ROUBAIX	238	PARC DU BRONDELOIRE	PARCS URBAINS	
ROUBAIX, LYS-LEZ-LANNOY, HEM	181	VELOROUTE PARIS-ROUBAIS	PROMENADE VERTE	
ROUBAIX, MARCQ-EN-BAROEUL, MARQUETTE, TOURCOING, WASQUEHAL, LEERS, WATTRELOS	114	CANAL DE ROUBAIX	PROMENADE VERTE	
SAINGHIN EN MELANTOIS	240	LE MARAIS DE SAINGHIN	ETANGS DE PECHE	
SAINGHIN EN MELANTOIS	241	LE BOIS DE LA NOYELLE	BOIS	
SAINGHIN EN MELANTOIS, ANSTAING, GRUSON, TRESSIN, CHERENG	242	LA MARQUE	PROMENADE VERTE	
SAINGHIN EN WEPPESES	243	BOIS DE L AN 2000	PARCS DE PROXIMITE	V
SAINT-ANDRE	244	ZONE NATURE	PARCS DE PROXIMITE	
SAINT-ANDRE	245	PARC	PARCS DE PROXIMITE	V
SAINT-ANDRE	246	PARC DU PMI	PARCS DE PROXIMITE	V
SAINT-ANDRE	247	ESPACE VERT DE LA GARE	SQUARES	V
SAINT-ANDRE	248	PARC	PARCS DE PROXIMITE	V
SAINT-ANDRE	249	PARC MUNICIPAL	PARCS URBAINS	
SAINT-ANDRE, LAMBERSART, MARQUETTE	196	VOIE CYCLABLE ET PIETONNE LINO	PROMENADE VERTE	

Commune	#	Nom / Adresse	Type	Création
SAINT-ANDRE, LILLE-LOMME-HELLEMMES	125	JARDIN ECOLOGIQUE	JARDINS THEMATIQUES	V
SAINT-ANDRE, LILLE-LOMME-HELLEMMES	130	LA POTERNE	PARCS URBAINS	V
SAINT-ANDRE, LILLE-LOMME-HELLEMMES	153	PARC DE LA CITADELLE	PARCS URBAINS	
SAINT-ANDRE, MARQUETTE	192	LE GIBET	PARCS DE PROXIMITE	V
SAINT-ANDRE, WAMBRECHIES, HAUBOURDIN, VERLINGHEM, LA MADELEINE, LILLE-LOMME-HELLEMMES, LAMBERSART, MARQUETTE, DEULEMONT, QUESNOY SUR DEULE	218	CANAL DE LA DEULE	PROMENADE VERTE	
SALOME	252	BOIS DE LESTARGUIT	PARCS DE PROXIMITE	V
SANTES	253	RES DE LA PETITE HAYE	PARCS DE PROXIMITE	
SANTES	255	RESIDENCE DE MAUGRE	PARCS DE PROXIMITE	
SANTES, WAVRIN	254	LA GITE	BOIS	
SECLIN	256	JARDIN BOTANIQUE MAIRIE	JARDINS THEMATIQUES	V
SECLIN	257	SQ H. DECUBBER	SQUARES	V
SECLIN	258	PARC DE LA RAMIE	PARCS URBAINS	
SECLIN	259	DREVE DE L HOPITAL	PARCS DE PROXIMITE	
SECLIN	260	SQ DE L HOTEL DE VILLE	PARCS DE PROXIMITE	V
SECLIN	261	PARC DU QUARTIER BURGALT	SQUARES	V
SECLIN	262	PARC DES EPOUX ROSENBERG	PARCS URBAINS	
SECLIN	263	CANAL DE SECLIN	PROMENADE VERTE	
SECLIN	264	ANCIENNE VOIE FERREE	PROMENADE VERTE	
SECLIN	265	VOIE PIETONNE	PROMENADE VERTE	
SEQUEDIN	266	SQUARE MAURICE RAVEL	PROMENADE VERTE	
SEQUEDIN	267	PARC MAUREILHAN	PARCS URBAINS	V
TEMPLEMARS	268	PLAINE DE JEUX DU CH DE LA CHAPELLE	PARCS DE PROXIMITE	
TEMPLEMARS	269	PARC DE LA MAIRIE (TEMPLEMARS)	PARCS DE PROXIMITE	
TOURCOING	272	PL DE LA VICTOIRE	PARCS DE PROXIMITE	V
TOURCOING	273	SQ DIERICKX	SQUARES	V
TOURCOING	274	JARDIN BOTANIQUE (TOURCOING)	PARCS DE PROXIMITE	
TOURCOING	275	JARDIN DE L ATELIER	SQUARES	
TOURCOING	276	PARC CLEMENCEAU	PARCS URBAINS	
TOURCOING	277	PARC DES FRANCS	PARCS DE PROXIMITE	V
TOURCOING	278	SQ LEMAN	PARCS DE PROXIMITE	V
TOURCOING	279	SQ ALEXIS PARSY	PARCS DE PROXIMITE	
TOURCOING	280	JARDIN JEAN MOULIN	PARCS DE PROXIMITE	
TOURCOING	281	SQ DU BROUTEUX	PARCS DE PROXIMITE	
TOURCOING	282	PLAINES DE JEUX RUE DE BOURGOGNE	PLAINES DE JEUX	V
TOURCOING	283	SQ BAUDUIN DE LANNOY	SQUARES	V
TOURCOING	284	SQ DES ABEILLES	PARCS DE PROXIMITE	V
TOURCOING	285	CANAL DE TOURCOING	PROMENADE VERTE	
TOURCOING, NEUVILLE EN FERRAIN	209	PARC DE L'YSER	PARCS URBAINS	
TOURCOING, ROUBAIX, MARCQ-EN- BAROEUL, MARQUETTE, WASQUEHAL, LEERS, WATTRELOS	114	CANAL DE ROUBAIX	PROMENADE VERTE	
TOURCOING, WATTRELOS	271	PARC DU MOULIN TONTON	PARCS DE PROXIMITE	
TRESSIN, ANSTAING, GRUSON, CHERENG, SAINGHIN EN MELANTOIS	242	LA MARQUE	PROMENADE VERTE	
TRESSIN, CHERENG	25	CHEMIN DES ECLUSES	PROMENADE VERTE	
VENDEVILLE	289	RESIDENCE DES ORMEAUX	PARCS DE PROXIMITE	

Commune	#	Nom / Adresse	Type	Création
VERLINGHEM	291	BL INTERCOMMUNALE DU FORT	BASE DE LOISIR	
VERLINGHEM, SAINT-ANDRE, WAMBRECHIES, HAUBOURDIN, LA MADELEINE, LILLE-LOMME-HELLEMMES, LAMBERSART, MARQUETTE, DEULEMONT, QUESNOY SUR DEULE	218	CANAL DE LA DEULE	PROMENADE VERTE	
VERLINGHEM, WAMBRECHIES	323	FORT DU VERT GALANT	PROMENADE VERTE	
VILLENEUVE D'ASCQ	292	PARC DE LA ZAC DE LA HAUTE BORNE	PARCS DE PROXIMITE	
VILLENEUVE D'ASCQ	293	PARC URBAIN DE VA	PARCS URBAINS	
VILLENEUVE D'ASCQ	294	PETITE COULEE VERTE	PARCS DE PROXIMITE	
VILLENEUVE D'ASCQ	295	SQ AV DE PARIS	SQUARES	V
VILLENEUVE D'ASCQ	296	PARC DE LA FACULTE DE LETTRES	PARCS DE PROXIMITE	V
VILLENEUVE D'ASCQ	297	SQ VENTOR	SQUARES	V
VILLENEUVE D'ASCQ	298	AIRE DE JEUX DES COURONNES	PARCS DE PROXIMITE	V
VILLENEUVE D'ASCQ	300	PISCINE DE TRIOLO	PARCS DE PROXIMITE	
VILLENEUVE D'ASCQ	301	TERRAIN CASSIN	PARCS DE PROXIMITE	
VILLENEUVE D'ASCQ	302	PLAINE DE FLERS	PARCS DE PROXIMITE	V
VILLENEUVE D'ASCQ	303	SQ CH HULOT	PARCS DE PROXIMITE	V
VILLENEUVE D'ASCQ	304	ESPACES VERTS DU CHATEAU DE FLERS	PARCS DE PROXIMITE	
VILLENEUVE D'ASCQ	305	PARC DU VERT TILLEUL	PARCS DE PROXIMITE	V
VILLENEUVE D'ASCQ	306	MUSEE DE PLEIN AIR DE VA	JARDINS THEMATIQUES	V
VILLENEUVE D'ASCQ	307	SQ ECOLE J PREVERT	SQUARES	V
VILLENEUVE D'ASCQ	308	PARC ARCHEOLOGIQUE ASNAPIO	JARDINS THEMATIQUES	
VILLENEUVE D'ASCQ	309	JARDIN CULTURAL	PARCS DE PROXIMITE	V
VILLENEUVE D'ASCQ	310	COULEE VERTE	PARCS DE PROXIMITE	
VILLENEUVE D'ASCQ	311	PARC DE LA MAISON CLEYS	PARCS DE PROXIMITE	
VILLENEUVE D'ASCQ	312	AIRE DES PEUPLIERS	PARCS DE PROXIMITE	V
VILLENEUVE D'ASCQ	313	SQ BRASSENS	SQUARES	V
VILLENEUVE D'ASCQ	314	LE FORUM VERT	PARCS URBAINS	
VILLENEUVE D'ASCQ	315	ESPACES VERTS DU LAC DES ESPAG	PARCS URBAINS	
VILLENEUVE D'ASCQ	316	PROMENADE DU LAC DU CHÂTEAU	PROMENADE VERTE	
VILLENEUVE D'ASCQ	318	ESPACES VERTS DU LAC DES ESPAGNOLS	PARCS URBAINS	
VILLENEUVE D'ASCQ, CROIX	317	PARC DU CHATEAU LAFONTAINE	PARC DE PROXIMITE	
VILLENEUVE D'ASCQ, CROIX, WASQUEHAL	31	LA MARQUE CANALISEE	PROMENADE VERTE	
VILLENEUVE D'ASCQ, FOREST-SUR-MARQUE	299	LE PARC DU HERON/ RNV/ COLLINE	PARCS URBAINS	
VILLENEUVE D'ASCQ, HEM, FOREST-SUR-MARQUE	82	PARC DE LA MARQUE	PARC DE PROXIMITE	
VILLENEUVE D'ASCQ, LILLE-LOMME-HELLEMMES	154	SQUARE DE FLANDRE	SQUARES	V
VILLENEUVE D'ASCQ, MONS-EN-BAROEUL	202	FORT DE MONS	PARCS URBAINS	
WAMBRECHIES	320	PLAINE DE JEUX AGRIPPIN	PLAINES DE JEUX	V
WAMBRECHIES	322	PLAINE DE JEUX	SQUARES	V
WAMBRECHIES, BONDUES	324	CHEMIN DE CAMPAGNE	PROMENADE VERTE	
WAMBRECHIES, MARQUETTE	319	ETANG DE PECHE DE WAMBRECHIES	ETANGS DE PECHE	
WAMBRECHIES, MARQUETTE	321	PARC PUBLIC	PARCS URBAINS	
WAMBRECHIES, SAINT-ANDRE, HAUBOURDIN, VERLINGHEM, LA MADELEINE, LILLE-LOMME-HELLEMMES, LAMBERSART, MARQUETTE, DEULEMONT, QUESNOY SUR DEULE	218	CANAL DE LA DEULE	PROMENADE VERTE	
WAMBRECHIES, VERLINGHEM	323	FORT DU VERT GALANT	PARC DE PROXIMITE	

Commune	#	Nom / Adresse	Type	Création
WARNETON, FRELINGHIEN, HOUPLINES, DEULEMONT, ARMENTIERES	56	BERGES DE LA LYS	PROMENADE VERTE	
WASQUEHAL	325	PARC GERNEZ RIEUX	PARCS URBAINS	
WASQUEHAL	326	SQ. GEORGES POMPIDOU	PARCS DE PROXIMITE	V
WASQUEHAL	327	PARC	PARCS DE PROXIMITE	
WASQUEHAL, ROUBAIX, MARCQ-EN-BAROEUL, MARQUETTE, TOURCOING, LEERS, WATTRELOS	114	CANAL DE ROUBAIX	PROMENADE VERTE	
WASQUEHAL, VILLENEUVE D'ASCQ, CROIX	31	LA MARQUE CANALISEE	PROMENADE VERTE	
WATTIGNIES	328	SQUARE DU BERRY	SQUARES	V
WATTIGNIES	329	SQUARE DU DAUPHINE	SQUARES	
WATTIGNIES	330	VILLAGEXPO	PARCS DE PROXIMITE	
WATTIGNIES	331	PARC	SQUARES	V
WATTRELOS	332	JARDIN PUBLIC	PARCS DE PROXIMITE	
WATTRELOS	333	SQUARE FRANCOIS MITTERAND	PARCS DE PROXIMITE	V
WATTRELOS	334	SQ. RAOUL DUFY	PARCS DE PROXIMITE	
WATTRELOS	335	PARC DU LION	PARCS URBAINS	
WATTRELOS	336	VOIE PIETONNE	PROMENADE VERTE	
WATTRELOS, ROUBAIX, MARCQ-EN-BAROEUL, MARQUETTE, TOURCOING, WASQUEHAL, LEERS	114	CANAL DE ROUBAIX	PROMENADE VERTE	
WATTRELOS, TOURCOING	271	PARC DU MOULIN TONTON	PARCS DE PROXIMITE	
WAVRIN	337	LA PROMENADE DE LA TORTUE	PARCS PERIURBAINS	V
WAVRIN	338	ETANG DU QUESNOY	ETANGS DE PECHE	V
WAVRIN	339	LES ANSEREUILLES	PARCS PERIURBAINS	V
WAVRIN, SANTES	254	LA GITE	BOIS	
WERVICQ-SUD	340	CENTRE DE LOISIRS ET DE DETENT	PARCS PERIURBAINS	
WERVICQ-SUD, BOUSBECQUE	19	BERGES DE LEIE - LA LYS	PROMENADE VERTE	
WILLEMS, BAISIEUX	341	LES 6 BONNIERS	BASE DE LOISIR	
ALLENES-LES-MARAIS	351	PARC DES BRUYERES	PARCS DE PROXIMITE	V
ANNOEULLIN, ALLENES-LES-MARAIS	349	IMPASSE VERIGNON, CHEMINS	PROMENADE VERTE	V
ANNOEULLIN	348	ETANG PECHE ANNOEULINNOIS	BASE DE LOISIR	V
ANNOEULLIN	350	ESPACE VERT DES COQUELICOTS	PLAINES DE JEUX	V
BAUVIN	342	ILOT HAUTE DEULE	BOIS	V
BAUVIN	343	RIEZ A VANNEAUX MARAIS JESUS	BOIS	V
BAUVIN	344	LA TANCHE BAUVINOISE	ETANGS DE PECHE	V
BAUVIN	345	PARC PIERRE BEREGOVOY	PARCS DE PROXIMITE	V
PROVIN	346	UNION SPORTIVE PROVIN	PLAINE DE JEUX	V
PROVIN	347	PLAINE RUE H. CATOIRE	PLAINE DE JEUX	V

Annexe 4

Questionnaires retournés par les communes

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

Anstaing

A renvoyer à bruit@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : **Etienne DUMOULIN, Maire**

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

Autoroute A27 qui traverse la Commune
Bruit de voisinage

Politique bruit :

Il s'agit de préciser si la commune a identifié un plan d'action spécifique pour lutter contre le bruit à son niveau

Non

Type d'action	Localisation	Actions mise en oeuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Gain obtenu
Recensement des plaintes relatives au bruit	Riverains de l'autoroute A27	<p><i>Par exemple : outils, méthode de collecte des plaintes, nombre de plaintes recensées, objet des plaintes</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Une association pour la lutte contre les nuisances existe depuis une vingtaine d'année - Rencontre avec le préfet et les services de l'état pour faire baisser la vitesse autorisée <p>» Remarque Sin Engineering : action de type « Autres actions d'initiative communale »</p>			Aucun résultat. Pas d'écoute de la part des services de l'état
Politique de déplacements	..... ..... ..... .....	<p><i>Par exemple : abaissement des vitesses, changement de sens de circulation, favorisation des modes actifs, doux, promotion équipements faiblement bruyants, offre de transports collectifs, ...</i></p> <p>Passage d'une grande partie de la Commune en zone 30</p>	Mandat 2014/2020	....................	....................
Sensibilisation, communication, concertation	..... ..... ..... .....	<p><i>Par exemple : actions de communication, sensibilisation, actions pédagogiques, ...</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Communication municipale sur les règles de savoir-vivre par rapport aux bruits - Concertation avec les habitants - Arrêté municipal réglementant l'usage des outils à moteur	....................	....................	....................

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Aménagements & travaux	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement de voirie pour « imposer » le 30km/h - Aménagement de pistes cyclables 	20/26	....................	....................
Politique de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> - Promouvoir l'usage du vélo 	20/26	....................	....................
Sensibilisation, communication, concertation	Continuer la sensibilisation autour du bruit Arrêtés municipaux pour lutter contre les bruits de voisinage	....................	....................	....................
Autres actions d'initiative communale	Actions intercommunales : <ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre la demande de réduction de la vitesse sur l'A27	....................	....................	....................

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

BONDUES

A renvoyer à bruit@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : Charlotte Grünberg (ville de Bondues), Marie Dhaenens (SIGAL, aérodrome).

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

Le transport routier est la principale source de nuisances – autoroute A22, avenue du Général de Gaulle et rue Jean-Baptiste Lebas. L'aérodrome de loisirs dans une moindre mesure.

Politique bruit :

Il n'y a pas de plan spécifique défini.

Type d'action	Localisation	Actions mise en œuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Bien obtenu
Recensement des plaintes relatives au bruit	Ville de Bondues	Tableau de suivi des courriers reçus par la Mairie sur le bruit et recensement des plaintes par la police municipale la veille concernant les règles relatives aux horaires d'usage des tondeuses	régulier	0 (hors temps de travail)	voir
Aménagements & travaux	Hameau des <u>Revennes</u> Drève 2 Rue d' <u>Heugel</u>	Aménagement d'un métron de terre sur un programme immobilier	2015		
		Création de buttes paysagères et arbres Remplacement du tapis de la chaussée	2020 2020		
Politique de déplacements	centre-ville Bât de la Poste et rue de la poste, drève 1 et 2 ville ville Institution de la Croix Blanche	Réduction du bruit des livraisons matinales en centre-ville (action municipale en cours ; décalage des horaires de livraison)	2020 2020		
		Marquage de la zone 30 en centre-ville			
		Développement de zones partagées	2019		
		Information sur le covoiturage pour aller à l'école	2019		
		Mise en œuvre d'une aide vélo pour favoriser l'usage du vélo	2020	15000	91 bénéficiaires
		Action en cours pour optimiser l'utilisation des lignes de bus et le co-voiturage (enquête)	2020		
Sensibilisation, communication, concertation	..... ..... .....	Publication et mise à disposition de l'analyse de l'exposition au bruit et les cartes sur le site internet de la ville	Au fur et à mesure des mises à jour	0 (hors temps de travail)	..... ..... .....
		Mesures préventives sur le bruit des cyclomoteurs par la police municipale / nationale	Plusieurs fois par an	0 (hors temps de travail)	
Autres actions d'initiative communale		Courrier envoyé pour les chantiers demandant le démarrage après 7h et la fin de chantier avant 17h		0 (hors temps de travail)	

Urbanisme et police	<p>Par exemple : contrôle du respect des normes d'isolation phonique lors de la délivrance de certificats d'urbanisme, intégration des zones à enjeux et des zones calmes dans les prescriptions d'urbanisme...</p> <p>Arrêté sur les nuisances sonores</p> <p>Nuisances sonores des canons effaroucheurs des maraîchers : actions municipales par la police pour le respect de la réglementation</p> <p>Bars-<u>restaurants</u>: actions municipales par la police pour le respect de la réglementation</p> <p>Demande d'optimisation de l'aménagement dans les autorisations d'urbanisme pour la pose de pompe à chaleur, climatiseur, extracteur d'air des restaurants</p>	2005	0 (hors temps de travail)	
---------------------	---	------	---------------------------	--

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues <u>lors des 5 prochaines années</u>	Date	Budget	Gain attendu
Aménagements & travaux	Avenue du Général de Gaulle	Requalification de l'avenue du Général de Gaulle identifiées comme zone à enjeux (modification du revêtement, plantation d'arbres et création d'une piste cyclable en site propre) / MEL	Démarrage 2022	MEL	Sécurisation, réduction de la vitesse, des nuisances, amélioration cadre de vie
	A22 Centre-ville	Demande de réduction de la vitesse pour réduire du bruit de l'A22 Projet de piétonisation temporaire du centre-ville	Entre 2021-2025		Sécurisation et suppression des nuisances liées à la voiture
Politique de déplacements	Centre-ville	Réduction du bruit des livraisons matinales en centre-ville (action municipale en cours)		0	Limitation des nuisances des riverains
	Ville	Actions en faveur du vélo : augmentation du nombre de stationnements sécurisés, développement des pistes et bandes cyclables	2020-2025	Chiffrage en cours	Augmentation de la part modale pour les trajets courts
	Parking du Fort	Installation d'une aire de covoiturage	2020	MEL	Développement du covoiturage
	A22	Interdire la circulation des poids lourds sens Belgique-France via le contournement		0	
Etudes et suivi	Ville	Acquisition d'un sonomètre et sanctions par la police municipale pour les véhicules bruyants (motos)	2021-2022	0 (hors temps de travail)	
	Av. du Général de Gaulle	« Étude d'une solution de limitation du bruit routier Ave de Gaulle sur le tronçon <u>rond point du fort/ Bosquet</u> pour le voisinage ayant les jardins donnant sur cette voie »	2023-2025	Non estimé	
Sensibilisation, communication, concertation		Relai sur le site internet de la ville de la plateforme de consultation en ligne de la MEL (observatoire du bruit)	2020-2021	0 (hors temps de travail)	Informier le grand public
Planification urbaine	Ville	Action <u>police</u> : faire respecter les limitations de circulation des poids lourds : nocturne sur certaines voies interdiction totale sauf desserte rue d' <u>Heapel</u> et du <u>Bosquet</u>		0 (hors temps de travail)	
Zones calmes		Valorisation et préservation des zones calmes		0 (hors temps de travail)	
Autres actions d'initiative communale	Ville Avenue de Wambrechies	Passage de 50 à 30 km/h sur des portions dangereuses d'axes de la ville Passage de 70 à 50 km/h sur un tronçon de l'avenue de Wambrechies (tronçon hors agglomération) « action de type « Politique de déplacement »		Coût de changement de panneaux	

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

CAPINGHEM

A renvoyer à bruit@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : *Monsieur CAVACO Dominique*

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

Le trafic routier

Le bruit issu du voisinage (jardinage et bricolage – fête familiale, soirées bruyantes répétitives, régulières et tardives - Musique et/ou télévision poussées à des niveaux sonores élevés – aboiement de chien – Problème familial, hurlement, crie, dispute)

Le bruit issu des activités agricoles (tracteur – Effaroucheur – Eppardage de nuit ...)

Nuisances sonores générées par les Industries et/ou entreprises (groupes frigorifiques, pompes à chaleur, horaires de livraisons et livraisons elles-mêmes, va et vient des camions, transport des marchandises sur des engins bruyants ou mal entretenus, activités de services, rideaux de sécurité, alarmes...)

Le bruit issu des travaux communautaires (Travaux sur Voirie – Travaux sur réseaux éclairage public/électrique/télécom/fibre optique, assainissement, etc...)

Les activités sportives de plaine-air (football, entraînement extérieur)

Les activités sauvages (moto-cross- rodéos en ville)

Bruits d'établissement recevant du public (salle des fêtes/Polyvalentes, musique amplifiée à l'intérieur, bruits produits à l'extérieur par les participants ou les invités qui entrent et sortent de l'établissement (fumeurs interdits à l'intérieur entre autres), ou qui tardent à quitter les lieux.

Les pompes à chaleur, climatiseurs, centrale de traitement d'air (matériel mal réglé, défaut technique, installation mal étudiée (sous fenêtres des pièces à vivre)

Activité artisanale (prestations privées et travaux chez les riverains)

Politique bruit :

Il s'agit de préciser si la commune a identifié un plan d'action spécifique pour lutter contre le bruit à son niveau

En collaboration avec la MEL : La vitesse a été limitée dans certaines rues.

Pour les gênes sonores issues des activités agricoles, plusieurs rencontres à l'amiable ont été nécessaires entre les exploitants agricoles et la municipalité.

Pour les gênes sonores autres, c'est une intervention au cas par cas

Type d'action	Localisation	Actions mise en oeuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Gain obtenu
Recensement des plaintes relatives au bruit	Rue des fusillés Rue Poincaré Rue du grand but Quartier de la rue des 3 chênes Quartier Humanité Sentier de la mairie Rue de l'église	Par exemple : outils, méthode de collecte des plaintes, nombre de plaintes recensées, objet des plaintes Collecte des plaintes par appel téléphonique, mail, ou déplacement des plaignants en mairie Trafic routier Bruit issu du voisinage Bruit issu des activités agricoles Bruit issu des travaux communautaires Activités sportives de pleine-air Activités sauvages Bruits d'établissement recevant du public Les pompes à chaleur, aérotherme, centrale d'air, les climatiseurs Bruit issu d'activité artisanale	Dates aléatoires	Pas de coût évalué	Diminution des gênes sonores
Politique de déplacements	Rue Poincaré Rue des fusillés Rue du Grand But	En collaboration avec les services de la MEL Abaissement des vitesses. Valorisation des modes de déplacement doux (pistes cyclables et piétonnières) Valorisation et promotion des transports collectifs. Valorisation et promotion des véhicules électriques. Equipements faiblement bruyants (revêtement macadam ...) Incitation au covoiturage. Pose de borne électrique pour les véhicules électriques.	Dates aléatoires	Pas de coût évalué	Diminution des gênes sonores
Sensibilisation, communication, concertation	..... ..... .....	Arrêté municipal Médiation Rappel de la loi Sensibilisation Communication municipale	Dates aléatoires	Pas de coût évalué	Diminution des gênes sonores
Urbanisme et police	Divers	Contrôle du respect des normes d'isolation phonique lors de la délivrance de certificats d'urbanisme, Intégration des zones à enjeu dans les prescriptions d'urbanisme...	Dates aléatoires	Pas de coût évalué	Diminution des gênes sonores

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Aménagements & travaux	DIVERS	En collaboration avec la MEL, un plan sera mis à l'étude	Pas de date définie	Pas de budget défini	Amélioration du confort sonore
Politique de déplacements	Humanité	Est prévu une liaison douce entre le bourg et le quartier Humanité	Dans les 5 ans à venir	Pas de budget défini	Facilité les échanges entre les habitants d'Humanité et le bourg.

Etudes et suivi	DIVERS	<i>La municipalité considère que le financement et les prescriptions doivent se faire en collaboration avec la Mel</i>	<i>Pas de date définie</i>	<i>Pas de budget défini</i>	<i>A l'étude en collaboration avec les services de la MEL</i>
Sensibilisation, communication, concertation	DIVERS	<i>La municipalité considère que le financement et les prescriptions doivent se faire en collaboration avec la Mel</i>	<i>Pas de date définie</i>	<i>Pas de budget défini</i>	<i>A l'étude en collaboration avec les services de la MEL</i>
Planification urbaine	DIVERS	<i>En cours : Règlement Urbanisme et programmation de l'aménagement de l'urbanisation</i>	<i>Pas de date définie</i>	<i>Pas de budget défini</i>	<i>A l'étude en collaboration avec les services de la MEL</i>
Autres actions d'initiative communale	DIVERS	<i>Continuité du contrôle du respect des normes d'isolation phonique lors de la délivrance de certificats d'urbanisme, Continuité de l'intégration des zones à enjeux dans les prescriptions d'urbanisme... Continuité des actions déjà mis en place</i>	<i>Continuité des actions mis en place</i>	<i>Pas de budget défini</i>	<i>Diminution de la pollution sonore</i>

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

CHERENG

A renvoyer à bruit@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : Mme RIGAULT Priscille

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

Proximité de l'autoroute A27

Politique bruit :

Il s'agit de préciser si la commune a identifié un plan d'action spécifique pour lutter contre le bruit à son niveau

Pas de plan d'action spécifique

Type d'action	Localisation	Actions mise en œuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Gain obtenu
---------------	--------------	---	------	------	-------------

Aucune action recensée

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
---------------	-----------------------------	---	------	--------	--------------

Aucune action recensée

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

Ennetières en Weppes

A renvoyer à bruit@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : Flinois Jean-Claude, maire

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

Autoroute A25 ; rocade Nord-Ouest

Politique bruit :

Il s'agit de préciser si la commune a identifié un plan d'action spécifique pour lutter contre le bruit à son niveau

Mise au norme par l'Etat de l'abandon des bruits engendrés par le roulage et le bruit des moteurs des véhicules, des klaxons, des sirène d'ambulance ...

Type d'action	Localisation	Actions mise en œuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Gain obtenu
---------------	--------------	--	------	------	-------------

Aucune action recensée

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Aménagements & travaux	Mise place d'une 3 ^{ème} voie sur l'A25	Nous souhaitons que l'état mettent en œuvre des murs antibruits absorbant sur les 2 côtés de l'A25 sur la totalité du territoire.	..... ..... .....	..... ..... .....	..... ..... .....

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

FOURNES-en-NEPPES

A renvoyer à besat@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : **Gilles GALLIANO, Adjoint**

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

RN 41

Politique bruit :

Il s'agit de préciser si la commune a identifié un plan d'action spécifique pour lutter contre le bruit à son niveau

NON, Pas à ce jour

Thématique	Sous-thème	RECOMMANDATIONS DE COUVERTE au cours des 10 dernières années		
		2011	2012	2013-2014
Reconnaissance des plaintes relatives au bruit	<ul style="list-style-type: none"> Dos d'Arne = Vibration, freinage + accélérations des Véhicules → 1 Dos d'Arne enlevé Traverse de Voie = respect des horaires - communication 			
Aménagements & travaux	<p>Par exemple : diagnostics, études acoustiques préliminaires, isolation de façades, renforts de habitat ...</p> <p>1 Dos d'Arne enlevé</p>			
Politique de déplacements	<p>Par exemple : abaissement des vitesses, changement de sens de circulation, promotion des modes actifs, plus, promotion équipements favorisant bruyants, offre de transports collectifs ...</p> <p>lignes d'arrêt (faiblesse) Ecole</p> <p>Zones à 30 km/h installées</p>			

Zones calmes	<p>Par exemple : un arborescences, pour en intégrer des zones calmes dans les projets. Installation / entretien de</p> <p>1) - Création d'un arborescences (petit Bois) de 3,3 hectares, sécurisé ('bois hanté')</p> <p>2) - Valorisation du Verger à proximité du cimetière (Opispa, Tronches, plantations)</p>
--------------	--

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Aménagements & travaux	Voies douces (ci-dessus)				
Politique de déplacements	Voies douces	<p>1) - prolongation / de pistes cyclables Création (Linisom)</p> <p>2) - création d'un chemin piétonnier vers le Centre (PLU2)</p>	2021 2022	avec MEL (Voies)	

et aménagement d'autres chemins piétonniers.

Etudes et suivi	Abrégé de la RN41	Etude à Réaliser sur la nuisance actuelle de la RN41 puis quelle actions? (avec MEL)? (Protection Bruit? Végétation? plantations d'Arbres?)	2021		
Sensibilisation, communication, concertation	Voies	Communication Travaux de Voies / Respect des horaires + identification des nuisances			Pas de Retombées
Zones calmes		- <u>Verger + cimetière</u>	cimetière	/	

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

Frelinghien

A renvoyer à bruit@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : Marie Christine Fin (maire de Frelinghien)

Christophe Pacaux (conseiller communautaire)

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

nuisances liées aux incivilités.....

(nuisances liées à la circulation à un taux moindre).....

.....

Politique bruit :

Il s'agit de préciser si la commune a identifié un plan d'action spécifique pour lutter contre le bruit à son niveau

pas de plan spécifique.....

Type d'action	Localisation	Actions mise en oeuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Gain obtenu
Sensibilisation, communication, concertation		(Par exemple, actions de communication, sensibilisation, actions pédagogiques, ... actions de communication sur les règles de bon voisinage			
Zones calmes		(Par exemple : exploration, prise en compte des zones calmes dans les projets, limitation de l'exposition au bruit... zone peu concernée par les nuisances sonores			

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Aménagements & travaux	..... ..... .....	règles d'isolation phonique dans les constructions	...............	...............	...............
Politique de déplacements	..... ..... .....	favoriser les zones de déplacements doux en centre ville,	..... ..... .....	..... ..... .....	..... ..... .....
Sensibilisation, communication, concertation	..... ..... ..... .....	..... communications	....................	....................	....................
Planification urbaine	rue du pont rouge jonction de deux nouveaux lotissements	voie favorisant déplacements doux augmentation des zones 30km/h	2021-2023	....................	....................

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

HANTAY

A renvoyer à bruit@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : Monsieur MONTAIS J, Maire

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

Politique bruit :

Il s'agit de préciser si la commune a identifié un plan d'action spécifique pour lutter contre le bruit à son niveau

NON

Type d'action	Localisation	Actions mise en œuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Gain obtenu
Aménagements & travaux		<p>Par exemple : diagnostics, études acoustiques préalables, isolation de façades, amélioration habitat, ...</p> <p>REDUCTION VITESSE</p>			
Politique de déplacements		<p>Par exemple : abaissement des vitesses, changement de sens de circulation, favorisation des modes actifs, doux, promotion équipements faiblement bruyants, offre de transports collectifs, ...</p> <p>ABAISSON DES VITESSES</p>			
Zones calmes		<p>Par exemple : valorisation, prise en compte des zones calmes dans les projets, limitation de l'exposition au bruit...</p> <p>PANNEAUX SIGNEFIQUES SPECIFIQUES</p>			

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
---------------	--------------------------	---	------	--------	--------------

GAS en feu de problèmes liés au bruit.
 HANTAY EST UN VILLAGE AVENUE PAR
 LES BRUITS DE LA CAMPAGNE.



FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

LAMBERSART

Intégré après la
consultation
publique

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : Michel Tournemine

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

Rocade Nord-Ouest, Avenue de Dunkerque, Avenue de l'Hippodrome, Avenue Delecaux
Ligne TGV
Ligne train FRET

Politique bruit :

Type d'action	Localisation	Actions mise en œuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Gain obtenu
Recensement des plaintes relatives au bruit	Rocade Nord-Ouest, Avenue de Dunkerque, Avenue de l'Hippodrome, Avenue <u>Delecaux</u> Ligne TGV Ligne train FRET	Par exemple : autre méthode de collecte des plaintes, nombre de plaintes recensées, objet des plaintes Pas de recensement systématisé			
Aménagements & travaux		Par exemple : diagnostics, études acoustiques préliminaires, isolation de façades, amélioration habitat, ... Pas d'action entreprise. Une demande auprès du Département et ensuite auprès de la MEL pour poursuivre le mur anti-bruit au droit de l'entrée Rocade en venant du Rond-Point des Pompiers.			

Type d'action	Localisation	Actions mise en oeuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Gain obtenu
Politique de déplacements	_____	<p>Par exemple : abaissement des vitesses, changement de sens de circulation, favorisation des modes actifs, doux, promotion équipements faiblement bruyants, offre de transports collectifs, ...</p> <p>Pas d'action</p>	_____	_____	_____
Etudes et suivi	_____	<p>Par exemple : diagnostics, études acoustiques, actions spécifiques en lien avec les ZE et ZC</p> <p>Pas d'étude</p>	_____	_____	_____
Sensibilisation, communication, concertation.	_____	<p>Par exemple : actions de communication, sensibilisation, actions pédagogiques, ...</p> <p>Sans objet</p>	_____	_____	_____
Urbanisme et police	_____	<p>Par exemple : contrôle du respect des normes d'isolation phonique lors de la délivrance de certificats d'urbanisme, intégration des zones à enjeux et des zones calmes dans les prescriptions d'urbanisme...</p> <p>Pas d'action</p>	_____	_____	_____
Zones calmes	_____	<p>Par exemple : valorisation, prise en compte des zones calmes dans les projets, limitation de l'exposition au bruit...</p> <p>Valorisation faite des zones calmes, mais sans prise en compte de la problématique bruit</p>	_____	_____	_____
Autres actions d'initiative communale	_____	_____	_____	_____	_____

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Aménagements & travaux	Toute la ville Focus spécial sur les zones à enjeu	Prise en compte de la problématique Bruit dans chacun des aménagements Mesures Avant/Après en cas d'enjeu fort En cas d'aménagement le long des zones à enjeu, demande systématique d'étude acoustique Avant/après	2021/2026	_____	Diminution nuisances
Politique de déplacements	Toute la ville	Abaissement des vitesses : la ville va passer à 30 km/h sauf axes majeurs Une politique très volontariste se met en place pour favoriser les modes doux et les transports en commun	2021/2026	_____	Diminution nuisances Conforter les zones calmes
Etudes et suivi	Toute la ville	Demande systématique d'étude acoustique Avant/après	2021/2026	_____	Meilleur diagnostic Diminution nuisances
Sensibilisation, communication, concertation	Toute la ville	Premier point spécifique Bruit au conseil municipal du 28 janvier 2021 Démarche de démocratie participative	2021/2026	_____	Diminution nuisances
Planification urbaine	Toute la ville	Point de vigilance sur le respect des normes d'isolation phonique lors de la délivrance de certificats d'urbanisme Communication auprès des promoteurs pour prise en compte stricte des réglementations acoustiques	2021/2026	_____	Diminution nuisances
Zones calmes	Zones calmes, future voie verte, itinéraire modes doux	Pas d'action prévue à ce jour	2021/2026	_____	Valorisation des zones calmes
Autres actions d'initiative communale	Toute la ville	Démarche systématique de démocratie participative sur l'ensemble des projets de la ville permettant de faire remonter efficacement les points sensibles vis à vis des nuisances sonores	2021/2026	_____	Prise en compte de zone non encore identifiée, traitement des points singuliers

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

LILLE-LOMME-HELLEMMES

A renvoyer à bruit@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune :

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

- Voies routières (notamment circulation de poids-lourds dans le quartier du Marais, rocade Nord-Ouest),
- Voies ferroviaires : notamment la ligne Lille Haubourdin
- Industrie : usine REFINAL, technicentre SNCF à Hellemmes...
- Activités locales : garage automobile,
- Vie nocturne (lieux musicaux et bruit sur la voie publique)

Politique bruit :

Il s'agit de préciser si la commune a identifié un plan d'action spécifique pour lutter contre le bruit à son niveau

La question du bruit a été identifiée spécifiquement dans le cadre de la candidature de la Ville de Lille au label Capital Verte Européenne. La question du bruit se retrouve également dans la fiche Mobilité de la candidature de la Ville.

Type d'action	Localisation	Actions mise en oeuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Gain obtenu
Recensement des plaintes relatives au bruit		<ul style="list-style-type: none"> • La police municipale (113 agents) assure des interventions jour et nuit pour assurer le respect de la tranquillité publique ; • l'équipe des agents locaux de médiation sociale apporte son soutien au règlement des conflits de voisinage par le dialogue ; • la maison de la médiation et du citoyen fournit une aide aux habitants sous forme de conseils juridiques ; • le service communal d'hygiène et de santé instruit chaque année une cinquantaine de plaintes liées aux nuisances sonores dont celles liées aux lieux musicaux. Il réalise des mesures acoustiques et peut sanctionner les infractions constatées. 			
Aménagements & travaux	Quartier Concorde	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'études (étude de préfiguration puis étude d'AMO) dans le cadre de l'aménagement du quartier Concorde avec l'objectif d'en faire un quartier à santé positive (pris en compte 	<ul style="list-style-type: none"> • 2016-2017 : étude de préfiguration (mur acoustique, référentiel bruit) • 2018 : étude AMO santé environnementale sur le quartier Concorde 	_____	_____

		<p>du bruit et de l'exposition à la pollution atmosphérique). On peut notamment mentionner une AMO Santé environnementale pour analyser le plan guide selon les critères bruit et qualité de l'air et proposer des mesures d'adaptation. Production d'un document détaillant des solutions déployables sur d'autres projets</p> <ul style="list-style-type: none"> • Destruction de la barre Marcel Bertrand soumise à la pollution atmosphérique et au bruit provenant du périphérique ET décision de ne pas ré-urbaniser cette zone pour de l'habitat sites, diminution de la surface dédiée au stationnement...) 			<ul style="list-style-type: none"> • Destruction de la barre Marcel Bertrand en 2018 	
						<ul style="list-style-type: none"> • Evitement de 100 000 camions par an avec le port fluvial
Etudes et suivi	_____	<p><i>Par exemple : diagnostics, études acoustiques, actions prédictives en lien avec les ZI et ZC</i></p> <p>Etude exploratoire sur l'ambiance du Parc des Dondaines</p>	2019	14 955 euros HT		Test d'une méthodologie d'analyse acoustique d'un site
Sensibilisation, communication, concertation	_____	<p><i>Par exemple : actions de communication, sensibilisation, actions réglementaires ...</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Charte d'engagement proposée aux Lillois avec différents niveaux d'engagement (intégration d'éléments sur la mobilité – télétravail, usage du vélo) pour différentes typologies (familles, jeunes, entreprises, collectivités locales) 	_____		Nul pour la collectivité	_____
		<ul style="list-style-type: none"> • Communication spécifique sur la mobilité (et la qualité de l'air) dans le cadre de la communication DD de la Ville. 				
Urbanisme et police		<ul style="list-style-type: none"> • Intégration des données bruit au SIG environnemental de la ville (carte bruit et classement infrastructure) • Prise en compte des critères bruit dans le cadre de l'avis sanitaire rendu par le Service Risques Urbains sur tous les permis de construire ainsi que dans l'élaboration des notices environnementales des projets • Prise en charge de la thématique bruit dans le cahier des charges de certains projets (acousticien dans l'équipe) (Ex : Monts de Terre). 	_____		Quasi nul pour la collectivité mais impact potentiel important pour les porteurs de projet (étude et travaux)	_____
Zones calmes		<p><i>Par exemple : valorisation, prise en compte des zones calmes dans les projets, limitation de l'exposition au bruit...</i></p> <p>_____</p> <p>_____</p>				
Autres actions d'initiative communale	_____	<ul style="list-style-type: none"> • Signature d'une convention avec l'ADAV en vue de conforter la pratique du vélo sur le territoire de la Ville. 	_____			_____

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Aménagements & travaux	<ul style="list-style-type: none"> • Test d'écran bas en lien avec l'APREA et la MEL • Nouvelles zones piétonnes temporaires 	2020 ?	..... ..... .....	..... ..... .....
Politique de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> • ZFE à venir sur une partie des communes de la MEL • Poursuite du développement des box vélo • Création d'une maison des mobilités durables 	<ul style="list-style-type: none"> • ZFE en 2021 • Box à vélo 2021	...............	...............
Etudes et suivi
Sensibilisation, communication, concertation	Déploiement de l'application AMBICITY pour réaliser des cartographies du bruit et améliorer la connaissance du bruit dans l'environnement (projet développé dans le cadre de la candidature Lille Capitale Verte)	..... ..... .....	..... ..... .....	..... ..... .....
Planification urbaine				
Zones calmes	Prise en compte des zones calmes dans l'instruction des permis de construire	Fin 2020	Nul pour la collectivité	Préservation et valorisation des zones calmes.
Autres actions d'initiative communale	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de la police municipale (+ 50 agents) • Mise en place d'un Conseil de la Nuit chargé de la régulation et de la concertation autour de la vie nocturne	...............	...............	...............

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

LOOS

A renvoyer à bruit@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : Frédéric DEFRESNE - DST

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

- A25
- Voie ferrée Lille-Béthune
- Axes centraux de circulation (Axe Foch/Potité, Rue Guy Mocquet, Boulevard de la République)
- LINO : Inquiétudes quant au bruit induit par la mise en service de la future voirie et à la bonne intégration de dispositifs d'atténuation du bruit dans le cadre de sa construction

Politique bruit :

Il s'agit de préciser si la commune a identifié un plan d'action spécifique pour lutter contre le bruit à son niveau

- Mise en place d'une zone 30 généralisée sur tout le centre-ville
- Mise en place d'une interdiction de circulation des poids lourds de plus de 19 tonnes sur l'axe Foch/Potité
- Renforcement de la végétalisation des talus de l'A25

Type d'action	Localisation	Actions mise en oeuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Gain obtenu
Aménagements & travaux	Parc Danet rue Calmette à Loos	Aménagement d'un meillon de Sen de haut le long de la voie ferrée dans le cadre de l'aménagement du parc (reconversion de l'ancienne friche Danet)	2019		

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Aménagements & travaux	..... ..... ..... .....	Renforcement de la végétalisation sur les talus le long de l'A25	....................	....................	....................
Politique de déplacements	Centre-ville Axe Foch Potié	Mise en place d'une zone 30km/h généralisée dans tout le centre-ville Mise en place d'une interdiction de circulation des poids lourds de plus de 19 tonnes sur l'axe central (Rue Foch/Poté)	..... ..... ..... .....	..... ..... ..... .....	..... ..... ..... .....

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

Pérenchies

A renvoyer à bruit@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : Monsieur Yann BONNIER, DST

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

- Circulation
- Nuisances Industrielles
- Nuisances domestiques

Politique bruit :

Il s'agit de préciser si la commune a identifié un plan d'action spécifique pour lutter contre le bruit à son niveau

Nous n'avons pas de plan d'action spécifique, néanmoins nous avons un arrêté municipal contre le bruit pour définir les heures pendant lesquelles les particuliers sont autorisés à faire des travaux.

Type d'action	Localisation	Actions mise en œuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Gain obtenu
Recensement des plaintes relatives au bruit	Rue de Provence	Nuisances sonores à cause des ventilations d'une entreprise. Nous avons adressé un courrier à l'entreprise et à l'ARS			
	Rue du Marquis de Vendresse	Nuisances sonores à cause des ventilations d'une entreprise. Nous avons adressé un courrier à l'entreprise et à l'ARS			
Sensibilisation, communication, concertation	Bulletin municipal	Rappel régulièrement des horaires de l'arrêté municipal	.....	.....	.....
		
		
		

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
---------------	--------------------------	--	------	--------	--------------

Aucune action recensée

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune : **RONCHIN**

A renvoyer à bruit@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : **Seulien CREPY**

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

→ Voies Autoroutières
→ 2 voies Ferrées.

Politique bruit :

Il s'agit de préciser si la commune a identifié un plan d'action spécifique pour lutter contre le bruit à son niveau

Type d'action	Localisation	Actions mises en oeuvre au cours des 10 dernières années <small>Par exemple : audits, mise en place de mesures de réduction, nombre de plaintes reçues, état des plaintes</small>	Date	Date	Date ultérieure
Régencement des plaintes relatives au bruit		Le PM ne prend pas les dépôts de plaintes et plaintes courantes (pas compétence).			
Aménagements & travaux	Vie de courtoisie Boulevard de l'Europe	Mise en place d'un mur acoustique sur l'ensemble des interfaces avec les zones bitées et en complément d'une barrière déjà en place			

Type d'action	Localisation	Actions mise en oeuvre les 5 années des 10 dernières années	Date	Coût	Gain attendu
Politique de déplacements	Rues Solférino 4 Orville 11 R042 Sud 1000 et pour l'aut de l'histoire humaine	Par exemple : aménagement des trottoirs, changement de sens de circulation, limitation des poids lourds, deux, aménagements pour personnes à mobilité réduite, offre de transports collectifs... politique globale en lien avec la MEL de réduction et rétroaction des aménagements de voirie Nouvelles aménagements @ politique globale de développement de modes alternatifs et deux en lien avec la MEL (LTV)			
Études et suivi		Par exemple : diagnostics, études structurales, études complémentaires de voirie (art 19, 20 et 21)			
Sensibilisation, communication, concertation		Par exemple : actions de communication, animations, actions pédagogiques... La PVI affichée des Patovilles précédentes dans les rues de la commune soit à pied soit à vélo. Régularité disponible sur le site de la ville.			

Type d'action	Localisation	Actions mise en oeuvre les 5 années des 10 dernières années	Date	Coût	Gain attendu
Urbanisme et police		Par exemple : contrôle de respect des normes d'isolation phonique lors de la délivrance de certificats d'urbanisme, intégration des normes à l'origine et des autres critères dans les présentations d'urbanisme... Prise en compte de la réglementation acoustique dans les demandes de permis de construire Hygiène et insalubrité des logements en collaboration avec la CAF			
Zones calmes	Square rue Square Ferial ville	Par exemple : végétalisation, bornes en contre sens, zones calmes, etc. Reconstruction d'espaces vert non réalisés par un aménagement de zones calmes et de végétalisation.	2019 2020	100000€ environ	

Type d'action	Secteur / infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Aménagements & travaux					
Politique de déplacements	Mairie de et Altkirch	permettre de la politique globale @ projet de réaménagement complet avec piste cyclable de l'avenue de l'histoire de Trossigny.			

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Etudes et suivi	Exécution courant l'opération des plans de cols	Etude pour réaliser quantitativement l'ensemble des plans de cols de la commune.	2021		
Sensibilisation, communication, concertation		Guide pratique "Contraire de vie" avec un rappel des règles à ce sujet.			
Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Zones calmes	permettre de la sensibilisation de certains usagers	permettre de zones calmes et de respiration sur la commune.			

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

Roncq

A renvoyer à bruit@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : Monsieur Yann BONNIER, DST

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

.....

Politique bruit :

.....

Actions mises en œuvre au cours des 10 dernières années / prévues lors des 5 prochaines années :

Il vous est demandé de renseigner les 2 tableaux suivants :

Type d'action	Localisation	Actions mise en œuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Gain obtenu
Recensement des plaintes relatives au bruit	Rue du 8 Mai 1945 + Rue Pierre Brossolette	<p><i>Par exemple : outils, méthode de collecte des plaintes, nombre de plaintes recensées, objet des plaintes</i></p> <p>-Développement d'outils de signalement en ligne vers la Police Municipale. Peu de retours concernant le bruit, quelques tapages, nuisances domestiques (musique - chien - outils de jardinage). Pas de dossier « nuisances sonores » récurrent.</p> <p>- Développement de plaintes de bruit liées à la gêne entre riverains par la pose de centrale de traitement d'air ou climatiseurs sur équipement public, tertiaire et particuliers.</p>			
Aménagements & travaux	_____	<p><i>Par exemple : diagnostics, études acoustiques préférentielles, isolation de façades, amélioration habitat, ...</i></p> <p>-Zone de rencontre</p> <p>-Zone 30 = centres bourg</p> <p>-Chicane, Coussin berlinois = Rue de la Latte</p> <p>-Mur antibruit A22</p> <p>+ abords des écoles</p>	_____	_____	_____

Politique de déplacements	Abords du Centre bourg	<p>Par exemple : abaissement des vitesses, changement de sens de circulation, favorisation des modes actifs, doux, promotion équipements (obélisque bruyants, offre de transports collectifs), ...</p> <p>Développement de la zone 30 dans le centre-ville + priorité à droite</p>			
Etudes et suivi	Proximité des écoles + entré de ville	<p>Par exemple : diagnostics, études acoustiques, actions spécifiques en lien avec les 21 et 22</p> <p>- Contrôle de la vitesse - Installation de 16 radars pédagogiques</p>			

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Aménagements & travaux		Développement de la zone 30 + priorité à droite			
Politique de déplacements		<ul style="list-style-type: none"> - Valoriser le mode « déplacements doux » - Communication sur projet VVV (Vélo route Voie Verte) - Projet de continuité des pistes cyclables 			
Etudes et suivi		Etude de déplacement, sollicitée à la Mel	2020		
Planification urbaine		<ul style="list-style-type: none"> - Programmation PPI - Voirie des réflexions des tapis (antibruit) 	2020-2021-2022		

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

SAINTE-ANDRE

A renvoyer à bruit@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : M^r JAKIRI

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

Nuisances liées au trafic routier
- SNCF

Politique bruit :

Il s'agit de préciser si la commune a identifié un plan d'action spécifique pour lutter contre le bruit à son niveau

		Actions mise en œuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Coût estimé
Recensement des plaintes relatives au bruit	Ville	Par exemple : outils, méthode de collecte des plaintes, nombre de plaintes recensées, objet des plaintes Contrôle des travaux par la police municipale Action pédagogique			
Aménagements & travaux	Rue de Roubaix Rue Philippe Grand Rue S. Julien Rue Pasteur	Par exemple : diagnostics, études acoustiques préalables, isolation de façades, amélioration habitat, ... Zone 30 Zone de rencontre Zone 30 Zone 30	2013 2018 2012 2020	MEL	Réduction de la vitesse

Type d'action	Localisation	Actions mise en oeuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Gain obtenu
Politique de déplacements	Rue S. Helen	Station V LILLE	2019	MEL	
	Rue Leclerc	Accès vélos	2019		
		Bornes de recharge de véhicules électriques	2019		

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Aménagements & travaux	Rue Bone	Z30	2020	MEL	
	Rue Victor Hugo	Z30	2020-2021	MEL	
Politique de déplacements	Avenue Tassigny	Piste cyclable			

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

Sequedin

A renvoyer à bruit@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : Gwenael Boidin

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

Autoroute A25 / Voie SNCF / Poids Lourds , véhicules sanitaires et véhicules de transport en commun fonctionnant à vide roulant rapidement / Karting situé sur la Commune de Lomme / véhicules frigorifiques des entreprises de distribution de Fruits et légumes

Politique bruit :

Il s'agit de préciser si la commune a identifié un plan d'action spécifique pour lutter contre le bruit à son niveau

.....

Type d'action	Localisation	Actions mise en oeuvre au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Gain obtenu
Recensement des plaintes relatives au bruit	Rue Marais, rue Carnot, rue de la Maison Blanche, rue Eugène Imbert de la Phalecque, rue Lino Ventura, rue Jean Gabès, rue du Vert Touquet, rue du Pont, Rue Calmette	<p><i>Par exemple : outils, méthode de collecte des plaintes, nombre de plaintes reçues, objet des plaintes</i></p> <p>Plaintes des riverains Demandes récurrentes à la MEL concernant la vitesse des véhicules des services délégués (transports en commun, collecte) Mediation.</p>	2015-2016		
Politique de déplacements	Rue du Hem, Rue du Marais, Rue Carnot	<p><i>Par exemple : abaissement des vitesses, changement de sens de circulation, favorisation des modes actifs, doux, promotion équipements faiblement bruyants, offre de transports collectifs, ...</i></p> <p>Zone de limitation de vitesse à 30km/h Radar Pédagogique</p>	..... ..... ..... .....	..... ..... ..... .....	..... ..... ..... .....

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Politique de déplacements	Sur l'ensemble de la Commune	Envisager l'interdiction complète des poids lourds, Envisager un maillage de pistes et bandes cyclables	Dans le mandat	..... ..... ..... .....	Pacification des voies

FORMULAIRE DE CONTRIBUTION A L'ACTUALISATION DU PPBE DE LA MEL

Nom de la commune :

Wambrechies

A renvoyer à bruit@lillemetropole.fr

Interlocuteur(s) technique(s) pour la commune : M^{lle} Lecourt Cedric

Il s'agit de désigner la personne référente pour le bruit qui représentera notamment la commune aux instances de travail que la MEL organisera pour mettre en œuvre les actions du PPBE.

Principales sources de nuisances sonores sur le territoire communal :

- Voisinages

- Sources

Politique bruit :

Il s'agit de préciser si la commune a identifié un plan d'action spécifique pour lutter contre le bruit à son niveau

Bien pour le moment étant élu

depuis Juillet 2020

Actions mises en œuvre au cours des 10 dernières années / prévues lors des 5 prochaines années :

Il vous est demandé de renseigner les 2 tableaux suivants :

- Campagne pour la musique scolaire

Type d'action	Localisation	Actions prévues en matière au cours des 5 prochaines années	Date	Budg.	Gain attendu
Recensement des plantes relatives au bruit		<p>Par exemple : audit, méthode de collecte des plantes, nombre de plantes recensées, état des plantes</p> <p>2017 : Semis 4, Végétations 12 2018 : Semis 22, Végétations 24 2019 : Semis 20, Végétations 40</p>			
Aménagements & travaux		<p>Par exemple : algues, états des routes prioritaires, isolation de façades, ventilation habitat...</p> <p>— Liste acoustiques concernant la zone de bouge</p>		10000€	RAS
Politique de déplacements		<p>Par exemple : aménagement des itinéraires, changements de sens de circulation, fermeture des modes actifs, dots, promotion équipements partagés, offre de transports alternatifs...</p> <p>— Zone 30 en centre ville</p>			

Type d'action	Secteur / Infrastructure	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Aménagements & travaux		<p>Circuits de travail, dont du en juillet 2020</p>			

Annexe 5

Questionnaires retournés par les gestionnaires d'infrastructures

Nom du Gestionnaires / Partenaire :

SNCF Réseau

Interlocuteur / référent bruit :

Bernhard Combe

Infrastructures en gestion sur le territoire de la MEL :

Infrastructures ferroviaires

Politique bruit :

Infrastructures existantes :

» Commission de contrôle PNB
» Proposition de subside classés en zone de voirie au préfet

Infrastructures nouvelles ou modernisées

» Traitement des PNB créés par le projet.

En tant que gestionnaire d'infrastructure, avez-vous réalisées des Carte de Bruit Stratégique (CBS) & Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sur le territoire de la MEL ?

Oui Non

Si oui, quelles en sont les dates des dernières révisions ?

CBS : 11/2019

PPBE : 11/En cours

Lien vers vos CBS et PPBE :

CBS : → disponibles sur le site de la préfecture du Nord

PPBE : → En cours d'établissement par la SDTM

Disposez-vous d'un guichet/d'une plateforme de recensement des plaintes relatives au bruit ?

Oui Non

Si oui :

Depuis :

1/1

Nombre de plaintes recensées sur les 10 dernières années :

1/1

Objet des plaintes et suites données :

» Vexations aux abords des voies
» Vitesse de circulation des convois
» Augmentation perçue du trafic

Actions réalisées au cours des 10 dernières années / prévues lors des 5 prochaines années sur le territoire de la MEL :

↳ Voir tableaux ci-après

Type d'action	Secteur / Infrastructure	ZE / ZC	Actions réalisées au cours des 10 dernières années	Date	Coût	Gain obtenu
Amenagements & travaux	Lille à Touwasing	---	Remplacement de la voie et de ses composants	2017	---	---

Type d'action	Secteur / Infrastructure	ZE / ZC	Actions prévues lors des 5 prochaines années	Date	Budget	Gain attendu
Amenagements & travaux	---	---	Pas de travaux programmés pour le moment susceptibles de modifier les niveaux sonores	---	---	---

Annexe 6

Dossier bruit dans le cadre de la candidature de Lille au label Capital Verte Européenne



Application Form for the European Green Capital Award 2021

7. Noise
Refer to Section 2.7 of the Guidance Note

7A. Present Situation
Please complete the following table providing the most recent data that is available:

Table 1: Benchmarking Data - Noise

Indicator	Value	Unit	Year of Data
Share of population exposed to total noise values of L_{den} above 65 dB(A)	85.6	%	2015
Share of population exposed to total noise values of L_{den} above 65 dB(A)	24.4	%	2015
Share of population exposed to total noise values of L_n (night noise indicator) above 45 dB(A)	70	%	2015
Share of population exposed to total noise values of L_n (night noise indicator) above 35 dB(A)	25.0	%	2015
The percentage of citizens living within 300 m of quiet areas	56	%	2015

Describe the present situation in relation to the quality of the acoustic environment, including any disadvantages or constraints resulting from historical, geographical and/or socio-economic factors which may have influenced this indicator. Where available, information/data should be provided from previous years (5-10) to show trends.

Additional figures for noise exposure to individual noise sources (road, rail, air, industry, and leisure/entertainment) can also be included.

Information on formally defined and delimited quiet areas, or sound improved areas, should also be included.

(max. 800 words and five graphics, images or tables)

1. Une ville dense au cœur de laquelle le trafic routier est la principale source de nuisances sonores

La Ville de Lille est un territoire dense de 232 741 habitants sur 34,8 km² au centre d'une agglomération de plus de 1 000 000 d'habitants. Sa position au sein du couloir européen génère un important trafic routier. La ville est ainsi au cœur d'un réseau conséquent d'infrastructures de transport terrestres (autoroutes A1, A22, A25, A27, périphérique, etc.). Les données journalières de mobilité à Lille mettent en évidence un flux quotidien de voitures particulièrement élevé. Chaque jour ce sont 43 000 lillois qui quittent la ville et 86 600 non lillois qui la rejoignent pour aller travailler.

Comme toutes les grandes villes de France, Lille est exposée aux bruits. Les graphiques ci-dessous permettent de mettre en évidence la proportion des habitants exposés aux différents niveaux de bruit.

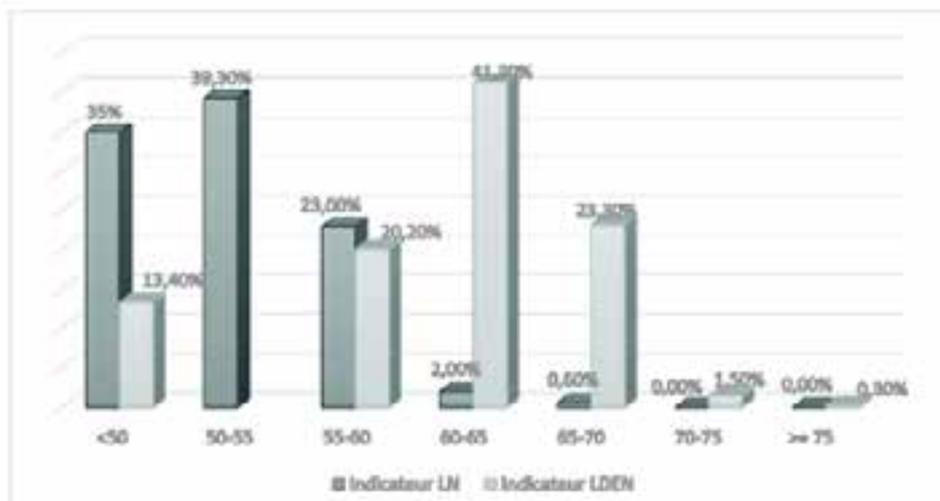


Figure 1 : Indicateur Lden et Ln ; pourcentage de la population exposée à différents niveaux de bruit (toute source confondue) – 2015

Le trafic routier est la principale source de bruit sur le territoire lillois. Au total, 51 007 habitants sont exposés à un Lden supérieur à 65DBA. 34 zones à enjeux ont été identifiées sur le territoire lillois. Une définition possible d'une zone à enjeux est la suivante : « zone continue délimitant des bâtiments habités et des établissements sensibles exposés de manière homogène à des dépassements de seuils », 5,5 % de la population (12 689 habitants) et 10 % des établissements sensibles (19) sont exposés à des bruits dépassant les seuils

Indicateur Lden (dB(A))	% de la population exposée au bruit routier	% de la population exposée au bruit ferré ligne à grande vitesse	% de la population exposée au bruit ferré (voie conventionnelle)	% de la population exposée au bruit industriel	% de la population exposée au bruit aérien
<55	14,1%	100%	97%	99,9%	100%
55 - 60	21,2%	0%	3,1%	0,8%	0%
60 - 65	40,6%	0%	1,2%	0,3%	0%
65 - 70	22,8%	0%	0,3%	0,2%	0%
70 - 75	1,1%	0%	0,1%	0%	0%
>75	0,2%	0%	0,1%	0%	0%
>valeur limite	5,4%	0%	0,2%	0%	0%

Figure 2 : Exposition des populations aux différentes sources de bruit

2. La ville a développé une politique de zones calmes, permettant de réduire l'exposition au bruit de la population

Ainsi, 56 % de la population vit à moins de 300 mètres d'une zone calme. La Ville de Lille dispose de 31 zones calmes, lieux de ressourcement, réparties sur son territoire, d'une surface totale de 167 hectares, correspondant 4,8% du territoire communal. La zone calme la plus grande (la Citadelle) dispose d'une superficie totale de 65 hectares et joue le rôle de véritable poumon vert sur le territoire lillois. Par ailleurs plusieurs jardins familiaux (espaces de production potagère) sont situés à l'intérieur de zones calmes¹. Ces espaces permettent d'offrir aux lillois des espaces de production potagère dans des lieux apaisés. Ils participent également à la construction du lien social. Les habitants bénéficient de ces espaces et 30 281 d'entre eux sont ainsi exposés à un Lden inférieur à 55dB(A).

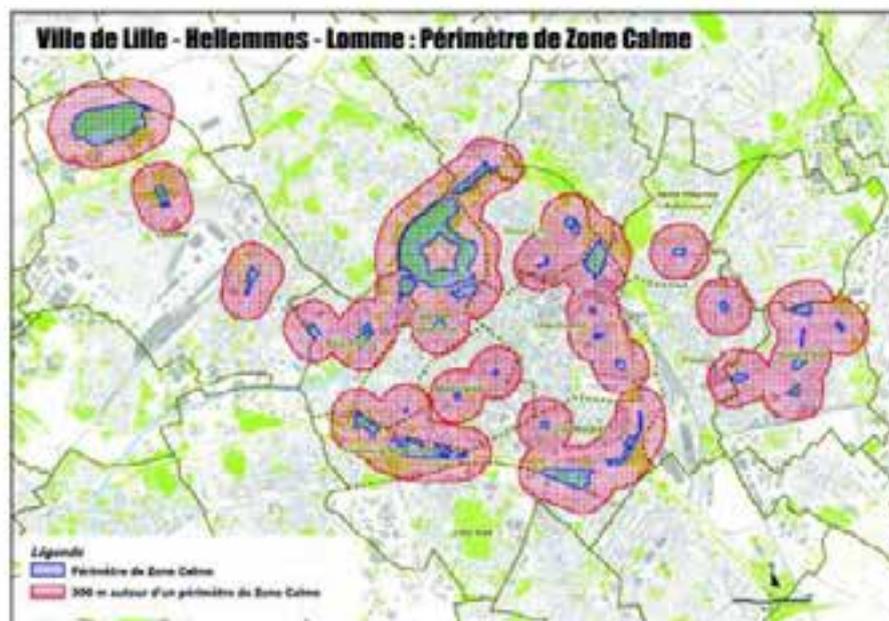


Figure 3 : Carte des zones calmes sur le territoire lillois

3. Le transport fluvial et le centre multimodal de distribution urbaine permettent de réduire le bruit en ville.

En fournissant une alternative au transport routier, les infrastructures de transport fluvial contribuent à apaiser le territoire en faisant diminuer le nombre de poids lourds dans le trafic de l'agglomération :

- Le port de Lille où une grande quantité de marchandises transitent chaque jour par la voie d'eau permet de diminuer le nombre de camions présent sur notre territoire (évitement de 100.000 camions par an) ;

¹ Pour plus de détails, voir la Fiche Nature et biodiversité (5)

- Depuis avril 2015, La ville de Lille dispose sur son territoire d'un outil performant permettant d'envisager autrement les livraisons du dernier kilomètre dans son hyper centre : le Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU). Le Port de Lille propose aux commerçants de stocker à leur place, au sein des locaux du CMDU, leur marchandise (stock déporté). De plus il leur offre la possibilité d'être livrés directement par véhicules écologiques et peu bruyant dans leur magasin de centre-ville².

7B. Past Performance

Describe the measures implemented in recent years for improving the urban sound quality and increasing awareness to noise. Comment on which measures have been most effective.

Make reference to:

- Classification of territory (if applicable) into appropriate noise classes and with appropriate noise limits (e.g. specially protected, hospitals/schools, residential, commercial, industrial) including details on enforcement mechanisms if in place;
- Stakeholder involvement;
- Communication with citizens;
- Preservation and improvement of good acoustic urban environments such as quiet areas;
- Noise reduction measures that influenced the current situation;
- Municipal regulations concerning noise management and reduction;
- With respect to action plans that are already adopted, what is the percentage of the plan effectively implemented (e.g. overall amounts already paid for actions versus overall amounts initially committed).

(max. 1,000 words and five graphics, images or tables)

- La ville a développé un réseau de surveillance et expérimenté de nouveaux outils afin de mettre en œuvre une politique active de lutte contre le bruit**

Pionnière en matière de cartographie du bruit dans l'environnement, la ville de Lille a mis en place à partir de 1981 des outils de suivi spécifiques qui ont abouti à l'adoption d'un plan de prévention en 2015.

Grâce à l'Observatoire du bruit, la ville de Lille a une vision fine de l'environnement sonore à chaque instant. Un réseau de capteurs fixes permet de connaître quasiment en temps réel les niveaux de bruit au sein de 5 stations.

Depuis 2015, la Ville a souhaité expérimenter de nouveaux outils pour la mesure du bruit. Partant du principe que peu d'indicateurs permettent de prendre en compte l'ensemble des sources sonores en milieu urbain, elle s'est lancée dans un nouveau projet de recherche en matière de mesure du bruit (MEDISOV - 232 000 euros investis).

Ce projet a permis de développer un nouveau réseau de capteurs sur le territoire. 35 stations ont été installées. Outre l'évaluation des niveaux fractiles (L10, L50, L90 et L95), de nouveaux indicateurs

² Pour plus de détails, voir fiche Mobilisé (3)

acoustiques ont également été construits. Ces indicateurs permettent de mesurer le centre de gravité spectral moyen, le nombre d'événements sonores et le temps moyen de l'ensemble des événements sonores.

Une étude sur la perception du bruit a aussi été conduite. Elle a permis d'interroger les habitants dans différents quartiers sur leur perception du bruit. Globalement, les ménages ont évalué en moyenne la qualité de l'environnement sonore de leur quartier à 4,8 sur 10. Les occupations de l'espace public nocturnes sont identifiées comme étant les sources sonores considérées comme les plus gênantes.

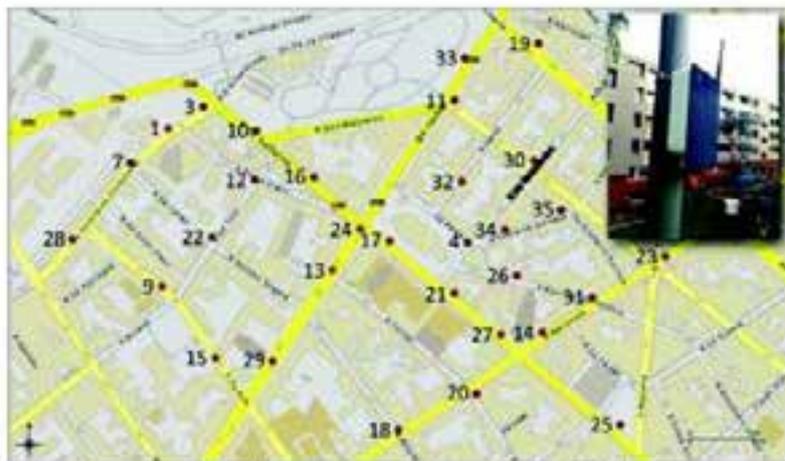


Figure 1 : position des capteurs acoustiques lors de l'expérimentation



Figure 2 : Structuration du projet MEDISOV

En complément de ce suivi cartographique, les services de la ville réalisent chaque année de nombreuses interventions dans le domaine du bruit :

- la police municipale (113 agents) assure des interventions jour et nuit pour assurer le respect de la tranquillité publique ;
- l'équipe des agents locaux de médiation sociale apporte son soutien au règlement des conflits de voisinage par le dialogue ;
- la maison de la médiation et du citoyen fournit une aide aux habitants sous forme de conseils juridiques ;
- le service communal d'hygiène et de santé instruit chaque année une cinquantaine de plaintes liées aux nuisances sonores. Il réalise des mesures acoustiques et peut sanctionner les infractions constatées.

2. Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) constitue le principal outil stratégique au service de l'apaisement de la Ville

Le caractère innovant du PPBE tient à son approche intégrée autour de l'air et du bruit, en partant du constat que la principale source de pollution était le trafic routier. Ce plan de prévention a permis d'identifier 4 axes stratégiques d'amélioration.

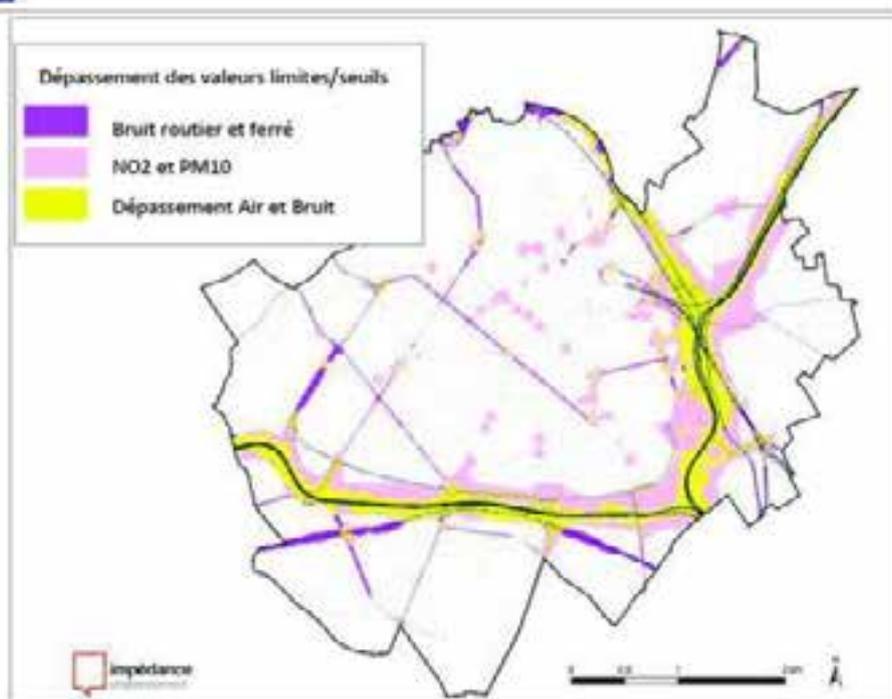


Figure 3 : Zones de dépassement des valeurs limites en NO₂ et PM₁₀ et des valeurs seuils du bruit routier et ferré – 2015
Source : MEL

2.1 Poursuivre l'outillage et le suivi

- Documentation des zones à enjeux impactées par le réseau métropolitain ;
- Création d'un comité de suivi de la mise en œuvre du PPBE ;
- Mise en place un site web spécifique sur le bruit.

2.2 Travailler sur les zones à enjeux pour limiter la population exposées à des niveaux supérieurs aux seuils réglementaires

- Identification de travaux envisageables dans les zones de dépassement de seuils ;
- Mise en place d'un outil de recensement des plaintes relatives au bruit et réalisation de mesures acoustiques permettant l'objectivation des niveaux sonores ;
- Documentation des zones à enjeux impactées par le réseau métropolitain.

2.3 Développer en ville les zones calmes

- Officialisation des zones calmes ;
- Préservation et promotion de la qualité environnementales des zones calmes.

2.4 Faire de la lutte contre le bruit un principe intégré aux nouvelles opérations

- Intégration des cartes de bruits aux outils d'aménagement et d'urbanisme de la Métropole et des communes ;
- Intégration de la lutte contre les nuisances sonores dans les politiques de rénovation de l'habitat (réalisation d'un guide à l'attention des aménageurs).

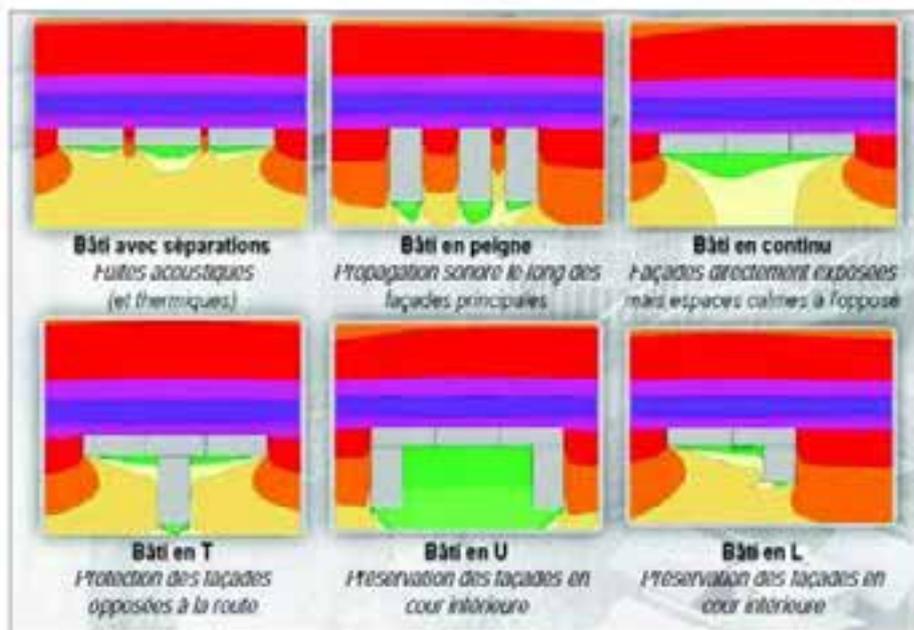


Figure 4 : optimisation des plans masses au regard du bruit

3. Pour atteindre le calme dans la Ville des actions audacieuses ont été conduites dans 5 directions

3.1 En agissant sur les déplacements, principale source de pollution sonore³

Le développement d'une ville apaisée est le produit de plan de déplacements successifs. A noter que la création en 2014, d'une zone de rencontre sur la Grand'place de Lille a eu une forte portée symbolique et pratique. Désormais, les piétons y sont prioritaires face aux véhicules motorisés (circulation à 30km/h).

³ Pour plus de détails, voir fiche Mobilité (3)



Application Form for the European Green Capital Award 2021

En 2016 le nouveau Plan de circulation du centre-ville a permis d'apaiser la circulation sur certaines voies (des gains de plus de 5dBA ont été mesurés dans certaines zones). Une évaluation environnementale du transit est en cours dont les résultats sont attendus en 2019.

Le Plan vélo mis en place par la Ville en lien avec la Métropole contribue également à l'apaisement du territoire

- 133 km de pistes cyclables ;
- Prime à l'achat d'un vélo ;
- 2.000 Vélos en libre-service avec à ce jour 2.6 millions de locations sur le territoire lillois.

3.2 En développant les zones calmes

Lille dispose de 31 zones calmes, lieux de ressourcement, réparties sur son territoire, d'une surface totale de 167 hectares, correspondant 4.8% du territoire communal.

En 2002, un parking extérieur composé de 8 voies de circulation a été transformé en un espace vert de 2 hectares avec des voies de circulation latérale (Parc Jean-Baptiste Lebas).

3.3 En agissant sur l'urbanisme et l'habitat pour atténuer l'impact du bruit sur la santé

Le cahier des charges Habitat de la ville de Lille fixe des prescriptions aux projets de constructions nouvelles à usage d'habitation. Dans ce cahier des charges, la Ville a introduit des clauses spécifiques sur le bruit. Chaque année, 1 500 à 2000 logements bénéficient de ces prescriptions.

3.4 En proposant des choix drastiques là où les niveaux sonores sont trop élevés

Des démolitions d'édifices particulièrement exposés aux bruits routiers sont régulièrement décidées. En 2018, il a été par exemple décidé de démolir la barre Marcel Bertrand qui longeait le périphérique et le métro aérien.

Depuis le début des années 2000, ces mesures ont permis de soustraire et de reloger des citoyens confrontés à de fortes nuisances. De plus la Ville a fait le choix de ne plus implanter de logements dans ces secteurs très exposés et de favoriser l'implantation d'activités tertiaires ou artisanales.

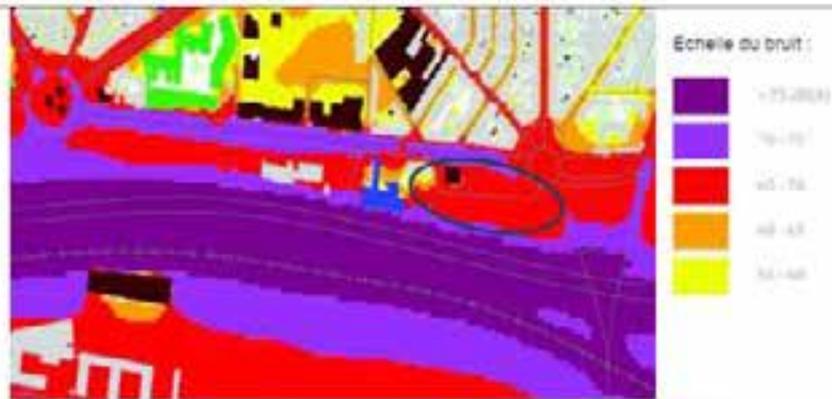


Figure 5 : carte Lden – multi-exposition- Tour Marcel Bertrand

3.5 En élaborant une charte de la vie nocturne

Depuis 2003, la Ville de Lille a mis en place une charte de la vie nocturne. Ce document fixe les règles régissant les activités des exploitants des établissements de la vie nocturne. Des clauses spécifiques ont ainsi été intégrées sur les nuisances sonores afin de respecter la tranquillité publique.

7C. Future Plans

Describe the short and long term objectives for quality of the acoustic environment and the proposed approach for their achievement. Emphasise to what extent plans are supported by commitments, budget allocations, and monitoring and performance evaluation schemes.

Make reference to:

1. stakeholder involvement;
2. consultation with the population including noise perception surveys;
3. Actions to reduce the impact of noise from roads, railways, industrial areas and air traffic (Noise Action Plan);
4. foreseen reduction in the share of population exposed to noise values of L_{den} (day-evening-night indicator) above 55 dB(A) and above 65 dB(A) and in the share of population exposed to noise values of L_n (night indicator) above 45 dB(A) and 55 dB(A), mention targets;
5. Actions to maintain, extend, or improve urban quiet areas;
6. Holistic/qualitative approaches to the acoustic environment (e.g. by soundscape design approaches, using green infrastructure solutions etc.).

(max. 800 words and five graphics, images or tables)

1. La ville développe un urbanisme favorable à la santé qui permet de lutter contre le bruit

Deux exemples emblématiques sont présentés pour illustrer la politique que la ville mène également de manière diffuse :

1.1 Projet Saint-Sauveur

- Sur le projet d'aménagement de la friche de 25 ha en plein centre-ville, l'objectif d'apaisement est pris en compte avec la création d'îlots nordiques. Dans le secteur des îlots nordiques, une aire piétonne a été intégrée pour une vie de voisinage à l'abri des véhicules motorisés. Ces orientations sont complétées par des prescriptions acoustiques internes et externes (choix des matériaux, objectifs d'isolement...).



Figure 1 : plan masse du projet Saint Sauveur et détail d'un îlot nordique du projet Saint Sauveur

1.2 Projet Concorde

La ville souhaite faire des 23 ha de ce quartier populaire composé à 100% de logements sociaux, un « quartier à santé positive ». Situé au sud-est de la ville, il intégrera différents aspects : air, bruit et agriculture urbaine. La lutte contre le bruit a été un point de départ du projet avec de nombreuses études mises en œuvre (pour un montant de 250 000 euros) qui ont permis de préciser le cahier des charges.

Un mur antibruit supports d'autres usages

Situé à proximité immédiate du périphérique un des premiers enjeux a été d'isoler acoustiquement le quartier. La construction d'un écran acoustique support d'autres usages (production photovoltaïque, production alimentaire) d'une dimension de 1km de long sur 5 mètres de haut a été décidée (coût : 3,5 M d'euros).

La prise en compte des niveaux sonores pour l'aménagement a conduit à élaborer un nouveau référentiel bruit. Ce référentiel s'appuie sur une approche psycho-acoustique, modélisée en 3D du bruit et permet de développer une forme urbaine favorable à la préservation du calme. Toutes les études acoustiques produites vont être déclinées pour alimenter les autres projets de la Ville.



Figure 2 : la végétalisation joue le rôle d'absorbant du bruit – Proposition d'aménagement du secteur Concorde

Les cartes de bruit pour relocaliser des équipements sensibles :

Par ailleurs une école va être très prochainement déplacée compte tenu de sa forte exposition au bruit et à la pollution de l'air pour être relocalisée dans un secteur apaisé (Coût : 10M d'euros). De la même façon, le centre commercial, source de nuisances sonores, va lui aussi être relocalisé afin de préserver les logements de la gêne occasionnée. Enfin, une crèche exemplaire sur l'air intérieur et l'acoustique va être construite⁴.

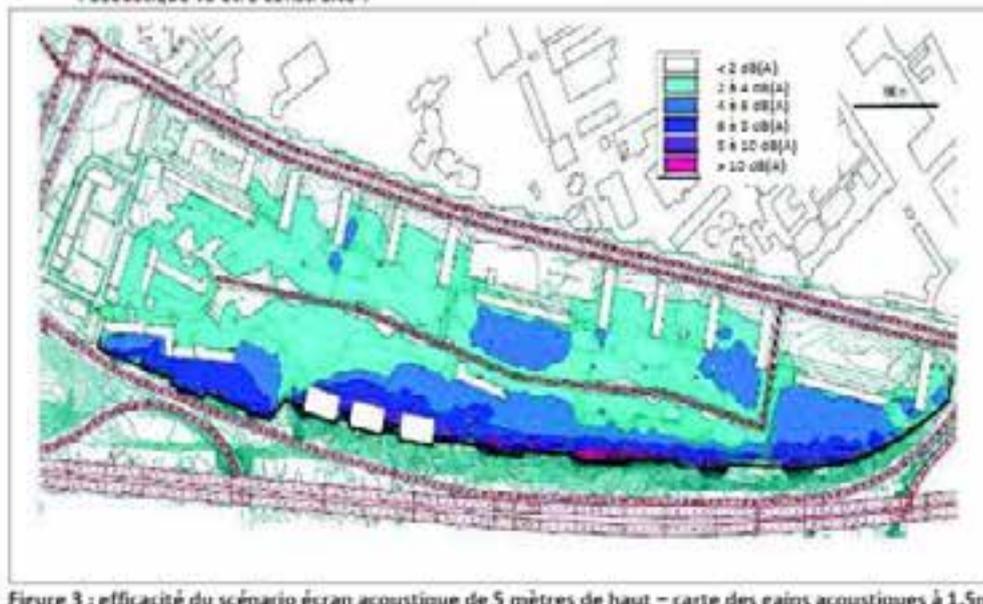


Figure 3 : efficacité du scénario écran acoustique de 5 mètres de haut – carte des gains acoustiques à 1.5m

⁴ Pour plus de détails, voir Annexe Concorde

Application Form for the European Green Capital Award 2021

1.3 Au de-là des projets portés par la ville, un travail est conduit avec l'ensemble des aménageurs et des promoteurs

Alors qu'aujourd'hui, en France, un logement sur deux ne respecte pas la réglementation Bruit liée à la construction, ce travail partenarial doit permettre une prise en compte encore plus systématique du bruit dans les constructions nouvelles. En partenariat avec les promoteurs, la Ville de Lille souhaite aller plus loin dans les démarches de certification et de labélisation pour les opérations de logements. Pour ce faire, elle s'appuie sur le Club des 10 000 qui rassemble les entrepreneurs de la ville.

En outre, afin de réduire les bruits de roulement des véhicules, la ville a fait le choix d'adopter systématiquement des matériaux absorbants pour la réfection des voiries structurantes.

2. La ville de Lille promeut une politique de circulation apaisée

Les vitesses de circulation ont été réduites. La réduction à 70km/h sur la ceinture autoroutière de la Ville (mesures demandées par la Ville à l'Etat) permettra de réduire les nuisances sur les zones actuellement les plus impactées par la pollution atmosphérique et le bruit. Par ailleurs la généralisation de « zones 30 » dans l'ensemble des voiries lilloises (à l'exception de quelques axes à fort trafic laissés à 50 km/h) doit permettre également de diminuer l'impact sonore du trafic routier avec des gains potentiels de 2 à 6dB(A).

Des démarches temporaires de piétonisation étendues. Après les expériences réussies des piétonisations estivales, différents scénarii d'extension sont à ce jour à l'étude (piétonisations temporaires, un week-end par mois, ...). En fonction des choix opérés, la surface des secteurs piétonniers augmentera de 20 à 100%.

Les livraisons ont été réorganisées. En zone urbaine dense, la gestion des livraisons est difficile et productrice de nuisances sonores. En s'appuyant sur le Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU), la Ville de Lille a redéfini les conditions de livraison en privilégiant les modes les plus propres et les moins encombrants. L'objectif est d'atteindre 10 à 20% de livraisons propres en ville à l'horizon 2020.

Des écrans acoustiques bas vont être expérimentés. Sur une ou deux rues, il s'agira de tester l'efficacité des écrans acoustiques bas. En fonction des résultats, ces dispositifs pourraient être déployés sur des secteurs stratégiques afin de préserver les piétons des nuisances sonores liées à la circulation.

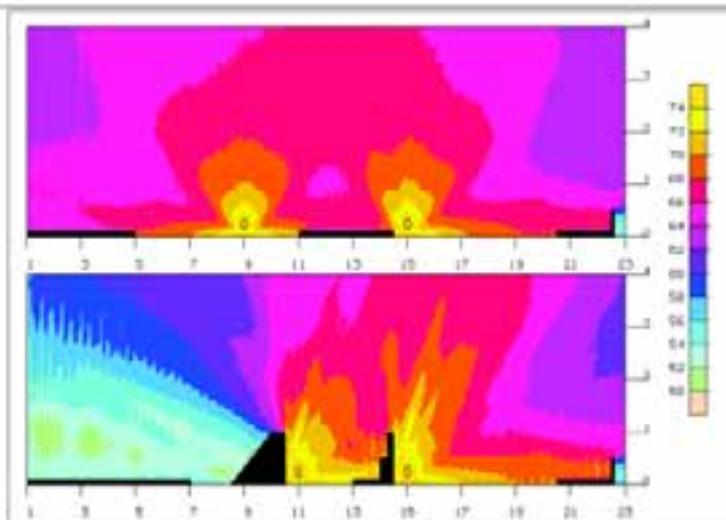


Figure 4 : modélisation de l'efficacité acoustique d'un écran bas

Dans les marchés publics pour les véhicules et équipements techniques, les clauses bruit vont être systématisées. La Ville de Lille souhaite utiliser du matériel moins bruyant pour les interventions techniques sur le domaine public (entretien des espaces verts, nettoyage de l'espace public, etc.).

3. La Ville soutient le développement de nouvelles zones calmes sur le territoire

L'aménagement de la friche de Fives-Cail, ancien site industriel métallurgique en éco-quartier permettra de réaliser une nouvelle zone calme et d'apaisement propice à la biodiversité et au lien social. Il s'agit d'un projet stratégique d'aménagement qui permettra créer une nouvelle articulation urbaine préservée du bruit, autour de l'idée de mobilité douce et de nature en ville.



Figure 5 : illustration de l'aménagement du site Fives-Cail

Plus largement, le développement de la nature en ville et la réduction de l'usage de la voiture permettra de développer des zones calmes et d'introduire des bruits perçus positivement par la population.

4. La ville souhaite faire des habitants des acteurs à part entière de la mesure du bruit

La ville développe des démarches participatives de mesure du bruit grâce aux nouvelles technologies, en particulier via l'application collaborative sur Smartphone « Ambiciti ». Ainsi, en 2019, la Ville recrutera parmi le personnel communal et les habitants une cohorte de personnes pour réaliser des mesures de bruit au moyen de cette application. Ce dispositif permettra ainsi de multiplier les mesures de bruit dans l'environnement et ainsi améliorer la connaissance des niveaux de bruit à une échelle très fine.

70. References

List supporting documentation, adding links where possible. Further detail may be requested during the pre-selection phase. Documentation should not be forwarded at this stage.

(max. 400 words)

- [Rapport MEDISOV - Mesures Diagnostiques de la qualité Sonore en Ville - CEREMA - ISEN - Ville de Lille - 2018](#)
- [Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement - Métropole Européenne de Lille - 2015](#)
- [Cartes stratégiques du Bruit dans l'Environnement - 2015](#)
- [Charte de la vie nocturne - Ville de Lille](#)
- [Evaluation des pressions environnementales liées à l'air et au bruit dans le quartier Faubourg de Béthune à Lille \(arrondissement de Concorde\) - Acouphen - 2009](#)
- [Conception des espaces extérieurs au regard de l'acoustique sur le site Concorde - ACOUSTE - 2017](#)
- [Diagnostic et proposition de rénovation acoustique sur le site Concorde - ACOUSTE - 2017](#)
- [Etude de faisabilité juridique et technique pour la mise en place d'un écran acoustique support d'autres usages - Quartier Concorde - Acouphen - 2017](#)
- [Fiche de Lot - Bats nordiques - ZAC Saint Sauxeur - 2018](#)
- [Plan guide FCB - SORELI](#)
- [Référentiel Habitat - Ville de Lille](#)
- [Agenda des solutions lilloises](#)
- [Ambiciti](#)