

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Grand Poitiers

Etude réalisée pour le compte de :

Communauté d'agglomération Grand Poitiers - 86000 Poitiers



SOLDATA
ACOUSTIC



Rapport d'étude RA-090223-04-C

9 mai 2012

Intervenants

Céline BOUTIN
Simon PAQUEREAU

SOLDATA ACOUSTIC

Campus de la Doua 66, bd Niels Bohr - BP 52132 - 69603 VILLEURBANNE CEDEX - FRANCE

Tél. : 33 (0)4 72 69 01 22 - Fax : 33 (0)4 72 44 04 03

www.soldata-acoustic.com

AGENCE NIORT

4 avenue Léo Lagrange

79000 NIORT

Tél : 33 (0)5 49 32 98 25

Fax : 33 (0)5 49 24 48 83

Sommaire

Glossaire	4
Résumé non technique	5
1. Contexte réglementaire et local	6
1.1 Cadre réglementaire et objectifs	6
1.2 Etendue d'application du PPBE	7
1.3 Mise en place de la démarche	8
2. Diagnostic acoustique territorialisé	9
2.1 Méthodologie d'élaboration des cartes de bruit	9
2.2 Indicateurs du bruit	10
2.3 Contenu des cartes de bruit	10
2.4 Principaux résultats	11
2.5 Détermination des enjeux et objectifs pour le territoire	12
3. Actions pour un environnement sonore de qualité	22
3.1 Orientations stratégiques du territoire	22
3.2 Actions réalisées par Grand Poitiers	27
3.3 Actions réalisées et prévues par les partenaires	29
3.4 Actions relatives aux zones à enjeux	35
3.5 Actions relatives aux établissements sensibles	40
3.6 Actions relatives aux zones calmes	41
4. Suivi et implications du plan d'actions	44
4.1 Suivi du plan d'action	44
4.2 Mise en cohérence des outils	44
<i>Annexe 1. Zones à enjeux</i>	<i>45</i>
<i>Annexe 2. Principes d'actions</i>	<i>47</i>
<i>Annexe 3. Etablissements sensibles soumis à des dépassements</i>	<i>51</i>
<i>Annexe 4. Informations ASF</i>	<i>54</i>
<i>Annexe 5. Protections mises en œuvre par RFF le long de la LGV SEA</i>	<i>71</i>
<i>Annexe 6. Accord des autorités maîtres d'ouvrages</i>	<i>76</i>
<i>Annexe 7. Bâtiments exposés à des dépassements</i>	<i>78</i>
<i>Annexe 8. Synthèse des retours de consultation</i>	<i>80</i>

<i>Planche 1 - Localisation de 23 principaux secteurs à enjeux</i>	<i>14</i>
<i>Planche 2 - Localisation des zones les moins bruyantes.....</i>	<i>18</i>
<i>Planche 3 - Impact acoustique lié au projet Cœur d'Agglo sur le bruit lié aux infrastructures de transports.....</i>	<i>20</i>
<i>Planche 4 - Travaux de voirie réalisés et prévus entre 2007 et 2011</i>	<i>31</i>
<i>Planche 5 - Simulation des scénarios d'actions</i>	<i>39</i>

	<i>Ind</i>	<i>Date</i>	<i>Rédaction</i>	<i>Vérification</i>	<i>Contrôle qualité</i>
Révisions	A	29.03.12	C. BOUTIN	-	-
	B	25.04.12	C. BOUTIN	A. BIGOT	S. PAQUEREAU
	C	09.05.12	C. BOUTIN	A. BIGOT	S. PAQUEREAU

Glossaire

ASF : Autoroutes du Sud de la France
BHNS : Bus à Haut Niveau de Service
CCI : Chambre du Commerce et de l'Industrie
CCTP : Cahier des Clauses Techniques Particulières
CETE : Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
CG86 : Conseil Général de la Vienne
CUCS : Contrat Urbain de Cohésion Sociale
DDT(M) : Direction Départementale des Territoires (anciennes DDE) (et de la Mer)
DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile
DIRA : Direction Interdépartementale des Routes Atlantique
DIRCO : Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest
DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DUP : Déclaration d'Utilité Publique
GBA : Glissière en Béton Armé
GP : Grand Poitiers
ICPE-A : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement, soumise à Autorisation
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
IRIS : Îlots Regroupés pour l'Information Statistique (données de recensements INSEE)
Lden : Level day evening night : niveau de bruit global (périodes jour soir et nuit)
LGV SEA : Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique
Ln : Level night : niveau de bruit nocturne
MEEDDM : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
MOUS : Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale
OPAH : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PEB : Plan d'Exposition au Bruit
PIG : Programme d'Intérêt Général
PLH : Plan Local de l'Habitat
PLU : Plan Local d'urbanisme
PNB : Point Noir de Bruit
PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
RFF : Réseau Ferré de France
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
TCSP : Transport en Commun en Site Propre
ZAC : Zone d'aménagement concertée

Résumé non technique

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Grand Poitiers, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit dans la continuité de la réalisation des cartes stratégiques du bruit réalisées en 2010, et approuvées en Conseil Communautaire du 18 février 2011, ainsi que du 1^{er} plan de prévention du bruit, réalisé par Grand Poitiers et relatif aux grandes infrastructures routières de plus de 6 millions de véhicules par an (15 km de voirie concerné) qui a été réalisé et approuvé le 8 décembre 2010.

A l'issue de ce premier PPBE et de la réalisation de la cartographie sonore, le PPBE global concerne l'ensemble des sources de bruit concernées par la directive mentionnée ci-dessus, à savoir : tout axe routier, l'aéroport, le réseau ferré et les principales industries classées pour la protection de l'environnement soumis à autorisation de type A (ICPE-A).

Le Plan de Prévention du Bruit sur l'ensemble du territoire comporte également les éléments relatifs aux actions mises en place par l'ensemble des gestionnaires (Communes, Conseil Général de la Vienne, Direction Départementale des Territoires, Direction Interdépartementale des Routes de l'Atlantique, Autoroutes du Sud de la France, COFIROUTE, Syndicat mixte de l'aéroport Poitiers-Biard, Réseau Ferré de France, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement).

Il présente, dans un premier temps, les sources de bruit concernées, le territoire étudié, les enjeux et les objectifs liés à ce plan ainsi que les conditions de son élaboration.

La réalisation du PPBE s'appuie sur :

- Les éléments de diagnostic issus de la cartographie de l'environnement sonore.
- La réalisation d'un diagnostic acoustique territorialisé relatif aux principales zones de dépassements, qui regroupent environ 5000 personnes, et moins d'une dizaine d'établissements sensibles, majoritairement exposées au bruit routier.
- La connaissance des actions engagées et prévues en matière de réduction du bruit par Grand Poitiers, les communes et les partenaires.
- Les orientations stratégiques portées par le Plan de Déplacements Urbains, le Plan Local d'Urbanisme, le Plan Local de l'Habitat, le Schéma de Cohérence Territoriale...

Ce plan énonce trois objectifs principaux répondant à la réglementation en vigueur :

- La réduction des nuisances sonores dans les zones à enjeux et sur l'ensemble du territoire.
- La définition et la préservation de zones calmes.
- L'anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d'aménagements du territoire.

La réduction du bruit dans les zones les plus impactées a fait l'objet d'un diagnostic affiné et d'échanges avec les partenaires de Grand Poitiers. Les actions prévues et réalisées sur ces zones ont permis de faire ressortir les nouvelles actions envisageables pour répondre aux objectifs du PPBE. Pour le Grand Poitiers, ces actions pourraient se traduire par la réalisation de mesures de bruit pour s'assurer de l'efficacité des actions réalisées et actualiser le diagnostic, par une prise en compte de la problématique Bruit dans les projets en cours et à venir sur ces zones, par le recensement des bâtiments nécessitant une isolation plus performante.

Grand Poitiers souhaite également suivre les avancées et réflexions relatives aux projets et aux PPBE menées par les autres gestionnaires, et concernant le territoire de l'agglomération. Cette implication constitue un point important au regard des nombreux projets du territoire (Bus à Haut Niveau de Service, Ligne à Grande Vitesse, déviations, ...).

Enfin, afin de répondre à l'objectif de **préservation des zones calmes**, Grand Poitiers a proposé une définition et une typologie d'espaces pouvant répondre au critère de zones calmes. Un repérage des lieux pourra être proposé pendant la durée d'application du PPBE, ainsi que des actions permettant leur préservation.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, comme les cartes stratégiques du bruit, doit faire l'objet d'une évaluation et d'une actualisation au moins tous les cinq ans.

Le projet de PPBE a été mis à la disposition du public pour une période de 2 mois du 15 octobre au 15 décembre 2011, au siège de l'agglomération Grand Poitiers, avec un registre des doléances dédié, et au niveau des communes. A l'issue de la période de consultation, les remarques formulées dans le registre ont été analysées et une note de synthèse exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée est annexée au PPBE. L'ensemble constitue le PPBE qui fera l'objet d'approbation en Conseil Communautaire et d'une publication par voie électronique.

1. Contexte réglementaire et local

1.1 Cadre réglementaire et objectifs

La réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement s'inscrit dans la continuité de la réalisation des cartes stratégiques du bruit dans l'environnement, conformément aux textes de transposition en droit français de la **Directive Européenne du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement**.

Ainsi l'agglomération poitevine, de plus de 100 000 habitants est concernée par les textes, avec une échéance réglementaire fixée au 19 Juillet 2012. Les communes suivantes sont concernées par la mise en œuvre de la directive : Biard, Buxerolles, Chasseneuil-du-Poitou, Jaunay-Clan, Mignaloux-Beauvoir, Migné-Auxances, Poitiers et Saint-Benoît. Exceptée la commune de Jaunay-Clan, ces communes appartiennent à la communauté d'agglomération Grand Poitiers, qui est l'autorité compétente pour réaliser le PPBE.

Grand Poitiers a toutefois souhaité élargir cette démarche à l'ensemble des 12 communes la constituant.

Les **cartes du bruit**, approuvées par Grand Poitiers le 28 février 2011, présentent un état des lieux de la situation sonore en 2008-2009 et permettent d'estimer la part de population et de bâtiments sensibles impactés par de forts niveaux de bruit.

L'objectif du présent **plan de prévention du bruit dans l'environnement** est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions qui pourraient être engagées afin d'améliorer les situations critiques, préserver la qualité des endroits remarquables et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement.

Conformément au Décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des plans de prévention du bruit dans l'environnement, le plan expose non seulement les mesures envisageables à court ou moyen terme, mais il recense également les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées par chacun des acteurs concernés.

1.2 Etendue d'application du PPBE

1.2.1 Le territoire

Le territoire concerné par le présent PPBE est constitué des 12 communes de Grand Poitiers, soit près de 137 685 habitants répartis sur 25 080 hectares.

Poitiers est capitale de la région Poitou-Charentes et chef-lieu du département de la Vienne (86).

La Communauté d'Agglomération Grand Poitiers a été créée en décembre 1999, elle a succédé au District de Poitiers (1965-1999).

Dans le cadre de la protection de l'environnement et du cadre de vie, Grand Poitiers exerce la compétence **Lutte contre les nuisances sonores**, et dispose de la compétence relative à la Voirie d'intérêt communautaire.



1.2.2 Le champ d'actions du PPBE

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement tient compte de l'ensemble des sources de bruit concernées par la Directive Européenne et ses textes de transposition en droit français (décret n°2006 - 361 du 24 Mars 2006 et arrêté du 4 Avril 2006), à savoir :

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et communal.
- Les infrastructures de transport ferroviaire.
- Les infrastructures de transport aérien.
- Les activités industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

Le PPBE vise à prévenir et à réduire les nuisances sonores, ainsi qu'à préserver des espaces extérieurs de qualité remarquable pour le bien-être des habitants, et leur assurer un cadre de vie le plus agréable possible. Les établissements au sein desquels un environnement sonore modéré est nécessaire pour du repos et/ou de l'apprentissage sont également concernés. Il s'agit des **établissements d'enseignement et de santé**.

1.2.3 Les acteurs

Grand Poitiers n'est pas la seule entité à s'engager sur des mesures en faveur de l'amélioration de l'environnement sonore.

En effet, les communes ainsi que les gestionnaires des infrastructures présentes sur le territoire sont également concernés.

- Les communes, en tant que gestionnaires du réseau viaire communal et en tant que gestionnaire des écoles, et partenaires sur les questions du logement.
- Les autres gestionnaires d'infrastructures ou d'établissements sensibles :
 - L'Etat, via la DREAL, la DDT et la DIRCO/DIRA,
 - Le Conseil Général de la Vienne,
 - RFF.
 - La DGAC et le Syndicat mixte de l'aéroport de Poitiers-Biard.

- Les sociétés d'autoroutes ASF et COFIROUTE.

Grand Poitiers assure ainsi la collecte des informations relatives à chaque acteur, assure le bon partage de l'information, à travers les comités de pilotage et le PPBE, et participe ainsi à assurer cohérence et concertation sur le plan des actions à l'échelle du territoire.

1.3 Mise en place de la démarche

La démarche d'élaboration du présent PPBE, et plus globalement de suivi de l'environnement sonore à l'échelle de l'agglomération Grand Poitiers a débuté avec l'élaboration, fin 2009 à 2010, d'un premier PPBE sur 15 km de voiries communales de Poitiers concernées au titre des grandes infrastructures de transport. En parallèle, l'élaboration des cartes stratégiques du bruit a été conduite en 2010, puis approuvée début 2011.

Le projet a été piloté par Grand Poitiers, et plus spécifiquement par le service Hygiène publique - Qualité environnementale. Les services de l'agglomération, ainsi que les communes et les partenaires ont participé au projet via la fourniture de données ainsi que par leur participation aux comités de pilotage et comités de suivi au cours des années 2010 et 2011.

2. Diagnostic acoustique territorialisé

Les cartes de bruit stratégiques constituent un premier état des lieux des nuisances sonores du territoire, en termes d'exposition au bruit de la population et des établissements sensibles.

2.1 Méthodologie d'élaboration des cartes de bruit

Les cartes stratégiques du bruit ont été réalisées par SOLDATA ACOUSTIC en 2010 pour les infrastructures de transport (routier, ferroviaire, aérien) et les installations industrielles classées soumises à autorisation (ICPE-A).

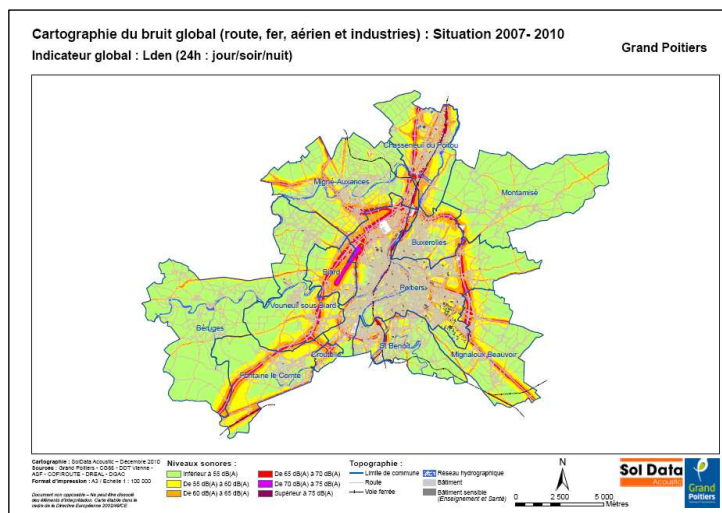
L'exposé sommaire de la méthodologie utilisée pour réaliser les cartes de bruit et les **principales hypothèses** sont décrits dans le Résumé Non Technique accompagnant les cartes de bruit. Les calculs ont été réalisés via le logiciel CadnaA. Les données utilisées (topographie, bâti, trafics routiers, ferroviaires et aérien, localisation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, etc.) sont les données numériques les plus récentes disponibles au moment de la structuration des bases de données, exploitées en entrée du modèle cartographique. Néanmoins, ces données ont été complétées par des hypothèses ou valeurs forfaitaires en l'absence d'autres données utilisables (cas des trafics sur certaines voiries de l'agglomération ou sur les voies ferrées par exemple). Pour les données relatives aux établissements sensibles et au réseau routier communautaire, des échanges ont eu lieu avec les communes pour les consolider. Le nombre d'habitants présents dans un bâtiment est estimé en fonction du volume des bâtiments habités et des données de recensement de la population INSEE (à l'IRIS et datant de 2006). Les dates de référence retenues pour chaque source de bruit sont les suivantes :

- 2007-2009 pour le bruit routier.
- 2010 pour le bruit ferroviaire.
- Plan d'Exposition au Bruit arrêté le 2/07/2008 pour le bruit aérien.
- 2010 pour le bruit industriel.
- 2007-2010 pour le bruit global.

Les cartes sont constituées de représentations cartographiques de l'étendue du bruit dans l'environnement liées aux sources modélisées et à leur propagation dans l'air. Ces cartes ont fait l'objet d'analyses croisées avec des données démographiques (nombre de personnes habitant dans les bâtiments) et ont ainsi permis d'obtenir des statistiques d'exposition au bruit pour chaque commune, à l'échelle des 12 communes (cf. résumé non technique des cartes de bruit). En effet, **l'objectif de la démarche réside dans la protection des populations et bâtiments sensibles**. Les cartes sont des outils d'aide à la localisation des personnes exposées et des sources les plus bruyantes.

La carte de bruit global (représentant la somme des bruits routier, ferroviaire, industriel et aérien) permet de localiser des zones bruyantes soumises à une multi-exposition.

Les cartes de bruit ont donc fait l'objet d'analyses approfondies basées sur le croisement entre les données démographiques et les données liées au bruit afin de déterminer les zones à enjeux pour le présent PPBE.



Une **zone à enjeux** est une zone contenant des habitations ou bâtiments sensibles exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs seuils, définies par l'arrêté du 4 avril 2006, et nécessitant donc la mise en place d'actions de réduction des niveaux sonores.

2.2 Indicateurs du bruit

Pour rappel, les **indicateurs de niveau sonore** représentés sur les cartes de bruit sont exprimés en dB(A) et traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé :

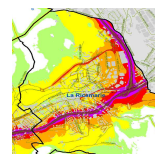
- Le LDEN est le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « Lday, Levening, Lnight », niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.
- Le LN est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

2.3 Contenu des cartes de bruit

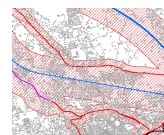
Le contenu et le format de ces cartes répondent aux exigences réglementaires issues de la Directive Européenne 2002/49/CE sur la gestion du bruit dans l'environnement s'appliquant aux aires urbaines.

Les cartes de bruit comportent, conformément à la réglementation :

- des cartes de niveau sonore pour une « situation de référence » (cartes dites de type A), faisant apparaître des courbes de niveau sonore équivalent sur le territoire,
- des cartes des secteurs affectés par le bruit liés au classement sonore des voies routières et ferroviaires (cartes de type B),
- des cartes de dépassement, représentant les zones où les niveaux sonores modélisés dépassent les seuils réglementaires (cartes de type C),
- des cartes d'évolution, représentant les évolutions des niveaux de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence (cartes de type D).



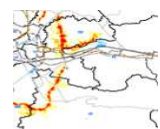
Situation de référence (A)



Classement des voies (B)



Dépassement de seuils (C)



Evolution prévisible (D)

Les cartes de bruit présentées constituent un premier « référentiel » construit à partir des données officielles disponibles au moment de leur établissement. Elles sont destinées à évoluer (intégration de nouvelles données, mises à jour...) et doivent être mises à jour a minima tous les 5 ans.

Outre ces éléments graphiques, les cartes de bruit permettent d'estimer l'exposition de la population et des bâtiments sensibles (établissement de santé et d'éducation) aux différents niveaux de bruit.

2.4 Principaux résultats

Le premier objectif du PPBE est de diminuer les niveaux sonores dans les zones où les populations et établissements sensibles sont soumis à des niveaux excessifs. Les valeurs limites sont précisées par le Code de l'Environnement (article L.572.6 et arrêté du 4 avril 2006), et rappelées ci-dessous :

Valeur Limite, en dB(A)	Ln	Lden
Route et/ou LGV	62	68
Voie ferrée conventionnelle	65	73
Aérodromes	-	55
Activités industrielles	60	71

Le tableau suivant, issu des cartes stratégiques du bruit, présente le nombre de personnes et d'établissements sensibles potentiellement soumis à des dépassements, par source de bruit et par indicateur, à l'échelle de Grand Poitiers. Les tableaux par commune sont disponibles dans le Résumé non technique relatif à la cartographie stratégique du bruit.

Rappelons que du fait de la méthodologie recommandée par les textes (calcul à 4m de hauteur, prise en compte de la façade la plus bruyante), les résultats d'exposition au bruit ont tendance à surestimer la part de la population concernée.

Population et établissements sensibles exposés à des dépassements de valeurs limites

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit aérien
Lden : Valeurs limites en dB(A)	68	73	71	55
Nb d'habitants	4700	0	100	500
Nb d'établissements d'enseignement	8	0	0	2
Nb d'établissements de santé	0	0	0	0

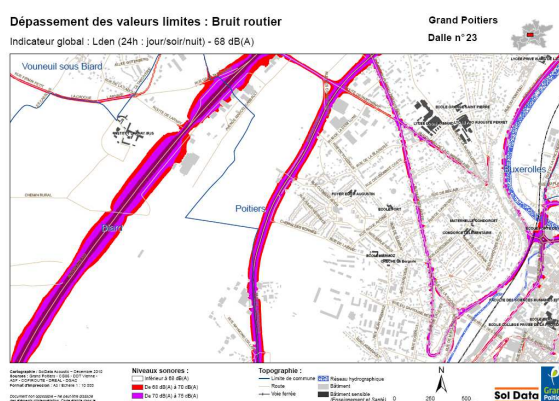
	62	65	60	X
Ln : Valeurs limites en dB(A)	62	65	60	X
Nb d'habitants	900	100	0	x
Nb d'établissements d'enseignement	0	0	0	x
Nb d'établissements de santé	0	0	0	x

Les dépassements sont majoritairement liés au bruit routier en période diurne et nocturne, et dans une moindre mesure au bruit d'origine ferroviaire, industriel et aérien.

Globalement, le territoire de la **Communauté d'Agglomération Grand Poitiers** est concerné essentiellement par des **dépassements de seuils** pour le bruit routier, pour environ 4700 personnes **selon l'indicateur global (Lden)**. Sur cette même période, environ 500 personnes sont potentiellement exposées à des niveaux dépassant les seuils vis-à-vis du bruit aérien, et moins d'une centaine vis-à-vis du bruit industriel. 8 établissements d'enseignement sont potentiellement exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites pour le bruit routier et 2 le sont vis-à-vis du bruit aérien.

Sur la période nocturne (Ln), des dépassements des valeurs limites sont constatés pour 900 personnes vis-à-vis du bruit routier, et environ 100 personnes vis-à-vis du bruit ferroviaire. Aucun établissement sensible n'est a priori exposé la nuit à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites.

L'analyse des cartes de type C (voir exemple de carte ci-contre pour le bruit routier) permet de visualiser les secteurs les plus impactés, constituant des zones à enjeux dans le cadre de l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement sur Grand Poitiers.



Au-delà de cette première approche statistique issue des cartes de bruit, l'identification des bâtiments impactés est nécessaire. Il s'agit de cibler au mieux les actions à mettre en place ainsi que leur acteur (identification du ou des gestionnaires d'infrastructures générant les niveaux sonores élevés).

2.5 Détermination des enjeux et objectifs pour le territoire

2.5.1 Méthodologie

Les zones habitées à enjeux sont définies par les critères suivants : zone soumise à des dépassements de seuils réglementaires et présence de bâtiments d'habitation ou d'établissements sensibles. Le croisement des données de l'exposition des populations et des cartes de dépassement des seuils a permis la création d'une base de données des bâtiments soumis à des dépassements de seuils par source de bruit (indicateurs Ln et Lden). Cette base permet notamment d'identifier les situations de multiexposition.

Par ailleurs, une identification des établissements sensibles potentiellement exposés à des dépassements des valeurs limites a été réalisée.

Enfin, dans le cadre de la préservation des espaces extérieurs de qualité, une réflexion est menée sur les zones les moins exposées vis-à-vis des sources de bruit visées par les textes, afin d'identifier les zones potentiellement éligibles au critère des zones calmes.

2.5.2 Définition des objectifs

Aussi bien pour les établissements sensibles que pour les populations, l'objectif principal consiste à **réduire les nuisances sonores** et à ramener les niveaux de bruit **en deçà des valeurs limites** définies par les textes pour chacune des sources de bruit. Toutefois, ces seuils sont définis en façade extérieure des bâtiments. Dans certaines situations, il n'est pas possible techniquement ou économiquement d'abaisser les niveaux sonores de la source suffisamment pour permettre le respect des seuils extérieurs. Dans ce cas, des objectifs d'isolation des façades sont fixés pour permettre des niveaux sonores acceptables dans les bâtiments à défaut de les obtenir pour l'environnement extérieur.

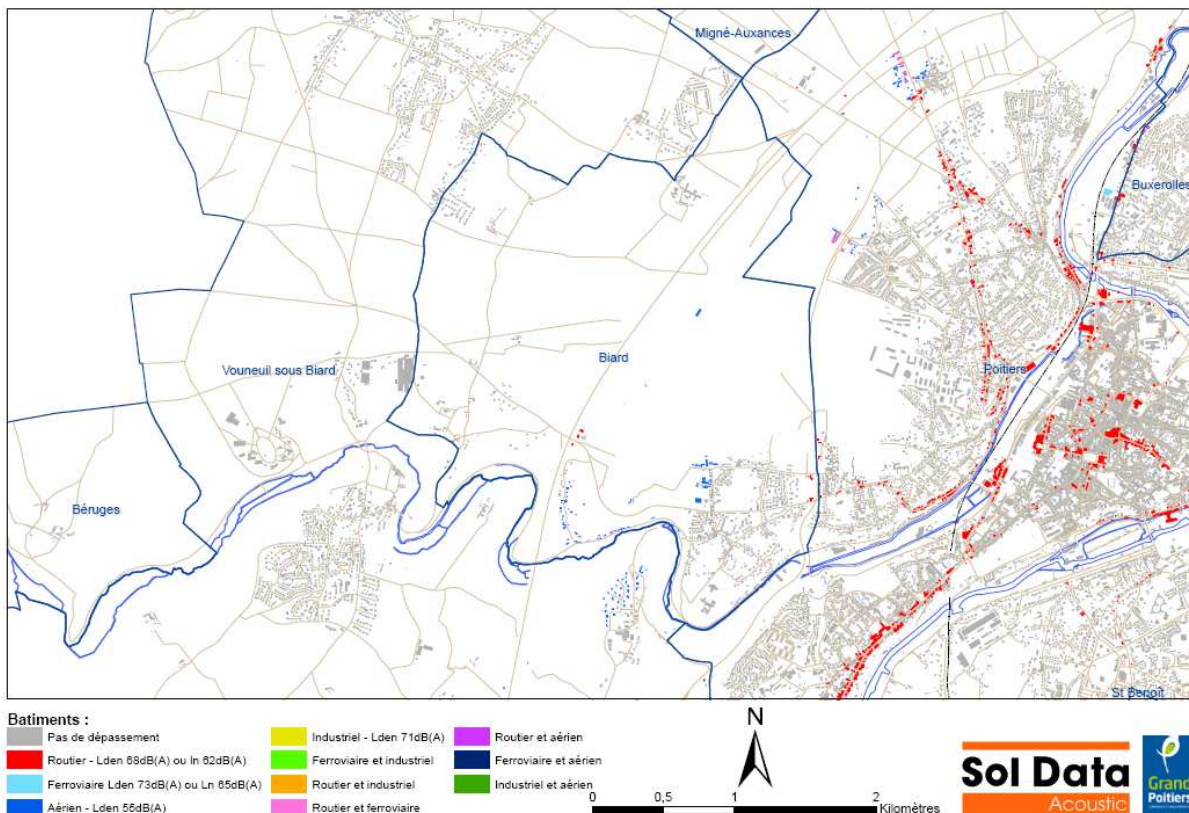
Concernant **les zones calmes**, aucun objectif quantifié n'existe dans la réglementation actuelle. La définition de ces zones est du ressort de Grand Poitiers, qui a également en charge la définition des objectifs et des mesures permettant la **préservation de ces lieux de manière durable**.

Enfin, le troisième objectif est **d'anticiper toute modification de l'environnement sonore** liée à des projets d'infrastructures nouvelles ou d'aménagement urbain, et de prendre en compte la problématique bruit le plus en amont possible des projets pour assurer leur bonne intégration au sein du territoire et minimiser les nuisances pour les populations.

2.5.3 Zones habitées soumises à des dépassements

L'identification des bâtiments soumis à des dépassements des valeurs limites est présentée sur la planche suivante, à l'aide d'un code couleur en fonction de la source à l'origine du dépassement. La planche ci-après en présente un extrait.

Cartographie des bâtiments soumis à des dépassements de seuils réglementaires pour le bruit



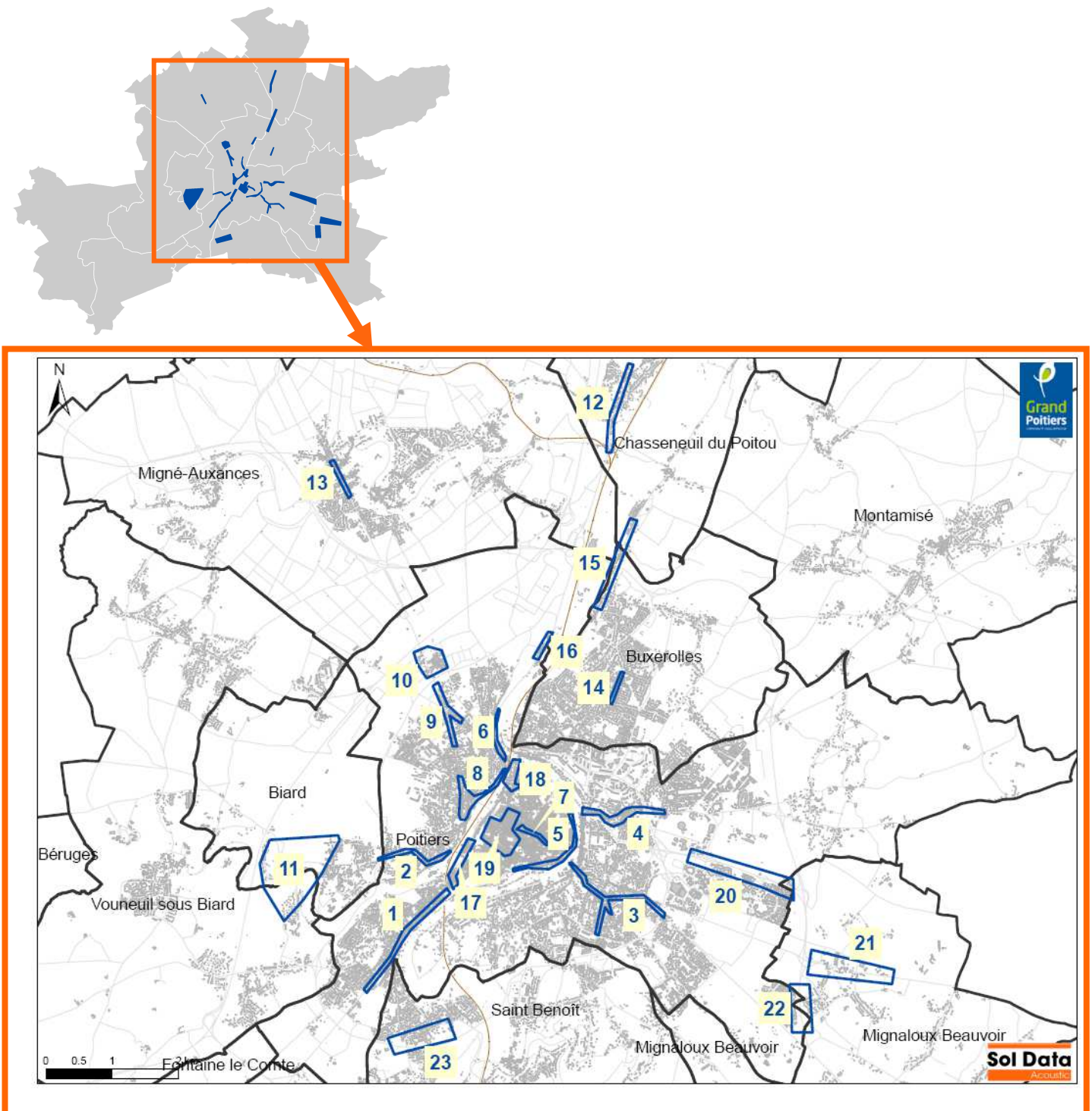
Commentaires :

- Les bâtiments soumis à des dépassements se regroupent autour des infrastructures les plus importantes.
- Ces bâtiments sont principalement localisés dans la commune de Poitiers dont le centre-ville concentre d'importantes infrastructures de transports (route et voie ferrée) et une forte densité de bâtiments.
- Des dépassements causés par les aéronefs sont également identifiables sur la commune de Biard et Vouneuil-sous-Biard impactant principalement des zones de faibles densités d'habitat.
- D'autres groupements épars de bâtiments sont également localisables le long de grands axes, en dehors des centres villes.

Ces différents groupements de bâtiments exposés à des niveaux de bruit dépassant les seuils réglementaires sont constitutifs à l'identification des zones à enjeux.

Sur la base de la carte précédente, ainsi que de la connaissance des infrastructures, 23 secteurs regroupant des bâtiments soumis à des dépassements ont été identifiés, comme le montre la planche suivante. L'analyse détaillée de ces secteurs permet d'identifier la source à l'origine de la nuisance, et les éventuelles mesures à mettre en place pour diminuer l'exposition au bruit des populations dans ces secteurs.

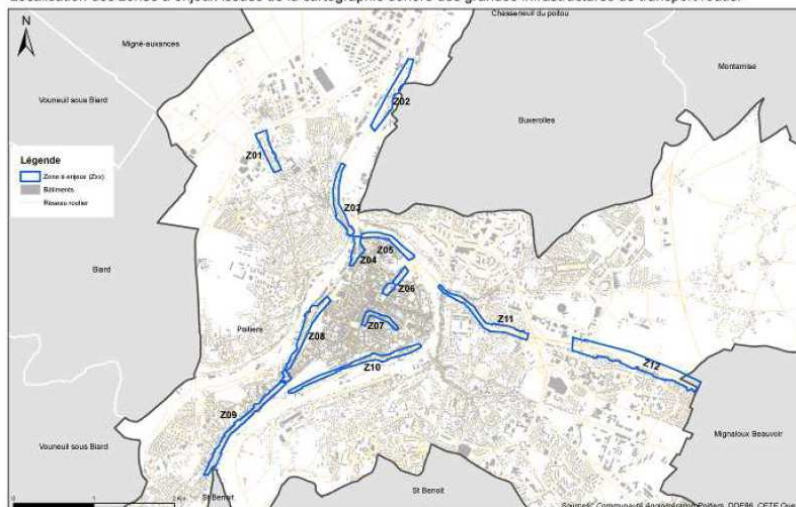
Planche 1 - Localisation de 23 principaux secteurs à enjeux



Pour rappel, certaines de ces zones (n°1, 5, 6, 7, 10, 12, 16, 17, et 18) ont déjà fait l'objet d'un diagnostic approfondi, et sont consignées dans le PPBE-Infrastructures réalisé en 2010 par Grand Poitiers.

Le tableau suivant présente pour chaque zone le nombre d'habitants potentiellement soumis à des dépassements de seuils, ainsi que l'identification de la source à l'origine des dépassements, et du type de bâtiments situés dans ces secteurs.

Projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement
Localisation des zones à enjeux issues de la cartographie sonore des grandes infrastructures de transport routier



Enfin, les deux dernières colonnes précisent le gestionnaire de l'infrastructure à l'origine de la nuisance, et si ce secteur a déjà fait l'objet d'une analyse lors du PPBE relatif aux grandes infrastructures gérées par la ville de Poitiers et réalisé en 2010.

Zone	Type de bruit	Commune	Rues	Nombre d'habitants exposés	Type d'habitat	Gestionnaire concerné	Remarques
1	Routier	Poitiers	Avenue de la libération / Avenue du 8 mai 1945	530	Individuel ancien	Poitiers	Z09–Infra
2	Routier	Poitiers / Biard	Rue Georges Guynemer / Rue Santos Dumont	97	Individuel ancien	Poitiers, Biard	
3	Routier	Poitiers	Rue du Faubourg du pont neuf / Route de Gencay / Route de Nouaillé	603	Individuel ancien et commerce	Poitiers	
4	Routier	Poitiers	Rue de Montbernage / Cote de Montbernage / Rue de Bignoux	154	Individuel ancien	Poitiers	
5	Routier	Poitiers	Bd François Albert / Bd Anatole France / Bd du Pont Joubert / Bd Bajon	224	Individuel ancien et commerce	Poitiers	Z10nfra
6	Routier	Poitiers	Av de Paris	106	Individuel ancien	Poitiers	Z03-Infra
7	Routier	Poitiers	Rue Jean Jaurès	312	Collectif ancien	Poitiers	Z07-Infra
8	Routier	Poitiers	Avenue de Nantes / Rue de la Roche	191	Individuel ancien	Poitiers	
9	Routier	Poitiers	Avenue du Plateau des Glières / Avenue de Nantes / Route du Faubourg de la cote Mirebalaise	129	Individuel ancien	Poitiers	
10	Routier et aérien	Poitiers	Avenue du plateau des Glières / PEB aéroport	161	Individuel ancien	Poitiers Syndicat mixte de l'aéroport Poitiers-	Z01-Infra

Zone	Type de bruit	Commune	Rues	Nombre d'habitants exposés	Type d'habitat	Gestionnaire concerné	Remarques
						Biard	
11	Aérien	Biard / Vouneuil sous Biard	PEB aéroport	242	Individuel récent	Syndicat mixte de l'aéroport Poitiers-Biard	
12	Routier	Chasseneuil-du-poitou	Route de Paris	85	Individuel ancien Commerce	CG86	Secteur déjà identifié par les cartes de bruit infra
13	Routier	Migné-Auxances	Rue de Saumur / Rue de Poitiers	43	Collectif ancien	CG86	Secteur déjà identifié par les cartes de bruit infra
14	Routier	Buxerolles	Avenue de la Liberté	29	Collectif récent	Buxerolles	
15	Routier	Chasseneuil / Poitiers / Buxerolles	Route de St Georges	38	Individuel ancien	CG86	
16	Routier	Poitiers	Avenue de Paris	49	Individuel ancien	Poitiers	Z02-Infra
17	Routier	Poitiers	Bd du Pont Achard	229	Collectif ancien	Poitiers	Z08-Infra
18	Routier	Poitiers	Place Jean Berry / Bd Jeanne D'Arc	206	Collectif ancien et commerce	Poitiers	Z04-Infra
19	Routier	Poitiers	Bd de Verdun / Rue Victor Hugo / Rue de la Marne / Rue Magenta	512	Collectif ancien et commerce	Poitiers	
20	Routier	Poitiers	Voie André Malraux	42	Collectif récent et commerce	Poitiers	Z12-Infra
21	Routier	Mignaloux Beauvoir	Route de Chauvigny	28	Individuel ancien et récent	CG86	
22	Routier	Poitiers / Mignaloux	RN147	41	Individuel récent	DIRCO ¹	Secteur déjà identifié par les cartes de bruit infra
23	Routier	Saint Benoît	Rue de Magnac / Rue de la Chaume / Avenue du 11 Novembre	25	Individuel récent et commerce	Saint Benoît	

Commentaires :

- Les différentes zones à enjeux déterminées présentent de fortes disparités en termes de superficie, du nombre d'habitants contenus ou de type d'habitats, cependant plusieurs similitudes sont notables : la source de dépassement sonore dans la majorité des zones est le bruit routier (à l'exception des zones 10 et 11 où le bruit aérien est également présent).
- Concernant les caractéristiques des infrastructures routières, il s'agit principalement de zones en ville où la vitesse de circulation est limitée à 50 km/h.

¹ DIRCO : Direction Interdépartementale des Routes du Centre Ouest

- Les gestionnaires identifiés pour chacune de ces zones, ainsi que les services de l'agglomération, ont été sollicités pour apporter des compléments au diagnostic, et pour indiquer si des mesures de lutte contre le bruit ont déjà été réalisées ou sont prévues dans ces zones, voire si des actions nouvelles sont envisageables. Ces éléments sont présentés dans le chapitre 3.4.

Les zones à enjeux sont définies à partir des cartes de bruit. La méthode de réalisation des cartes de bruit (date, qualité de la donnée, hypothèses en l'absence de données) peut conduire à des imprécisions sur la délimitation des zones à enjeux. Les bâtiments qui feront l'objet de mesures de protection seront définis plus finement à l'aide d'études préalables à la mise en place d'une action de diminution du bruit menée par le gestionnaire de l'infrastructure. Ces études permettront d'effectuer un diagnostic précis de la zone et de dimensionner les solutions les plus adaptées.

2.5.4 Identification des établissements sensibles exposés

Concernant les établissements sensibles, soumis à des dépassements de bruit, l'analyse des cartes de bruit met en évidence :

- 8 établissements dépassant les seuils d'exposition au bruit routier, selon l'indicateur Lden.
- 2 établissements dépassant les seuils d'exposition au bruit aérien, selon l'indicateur Lden.
- Aucun dépassement lié au bruit ferroviaire ou au bruit industriel.

Tous les établissements sensibles dépassant les seuils de bruit sont de type scolaire (et non santé), et sont décrits dans le tableau suivant.

Nom de l'établissement	Commune	Source de bruit à l'origine du dépassement	Lden, en dB(A)	Commentaires
ESIP	Poitiers	Avenue du Recteur Pineau	68,0	Bâtiment récent, le long de l'avenue
IRTS	Poitiers	Boulevard Pont Achard	70,0	Partie nord du bâtiment le plus exposé au bruit du boulevard Pont Achard
Pole technologique	Poitiers	Avenue du Recteur Pineau	69,5	Bâtiment situé au croisement de la rue Raoul Follereau et avenue du Recteur Pineau
Groupe scolaire	Mignaloux-Beauvoir	Route de Limoges	69,0	Coin du bâtiment en L le plus proche de la route de Limoges
Université campus nord	Poitiers	Avenue du Recteur Pineau	69,5	Bâtiment au croisement de l'avenue de lassy et de l'avenue du Recteur Pineau
Collège Jules Verne	Buxerolles	Voie Romaine	69,5	Façade exposée à la voie romaine
Crèche les lutins	Poitiers	Avenue du 11 novembre	69,0	Bruit venant de l'avenue du 11 novembre
Ecole Galois Saint-Exupéry	Poitiers	Avenue du 11 novembre	69,5	Bâtiment le plus exposé situé à l'ouest (plus proche de l'avenue du 11 novembre)
Crèche Suce-pouce	Biard	Bruit aérien	> 55,0	A proximité de l'aéroport
Ecole primaire	Biard	Bruit aérien	> 55,0	A proximité de l'aéroport

Commentaire :

- Afin de localiser plus précisément les bâtiments potentiellement soumis à des dépassements, l'annexe 3 présente pour chaque établissement un extrait de la carte de type C à l'échelle réglementaire. Les bâtiments entourés en bleu sont ceux concernés par les dépassements. Il s'agit alors de connaître l'usage de ces bâtiments pour déterminer si des actions de réduction du bruit sont nécessaires.

- Vis-à-vis du bruit routier, les niveaux de bruit calculés au niveau de la façade la plus exposée de l'établissement sont compris entre 68 et 70 dB(A). Aussi, le gain à obtenir au niveau de ces bâtiments, si le caractère de sensibilité du bâtiment identifié est confirmé, se situe entre 0 et 2 dB(A).
- Ce type de gain pourra être obtenu assez facilement, par une diminution de la vitesse réglementaire aux abords de l'établissement, qui peut se justifier par ailleurs en terme de sécurité. Des échanges sont à établir entre le gestionnaire de la voie, et la commune.
- Un renforcement de l'isolation acoustique du bâtiment (traitement des ouvertures) peut également être envisagé.
- Vis-à-vis du bruit aérien, les 2 établissements sont situés à l'intérieur de la zone C du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Poitiers-Biard.

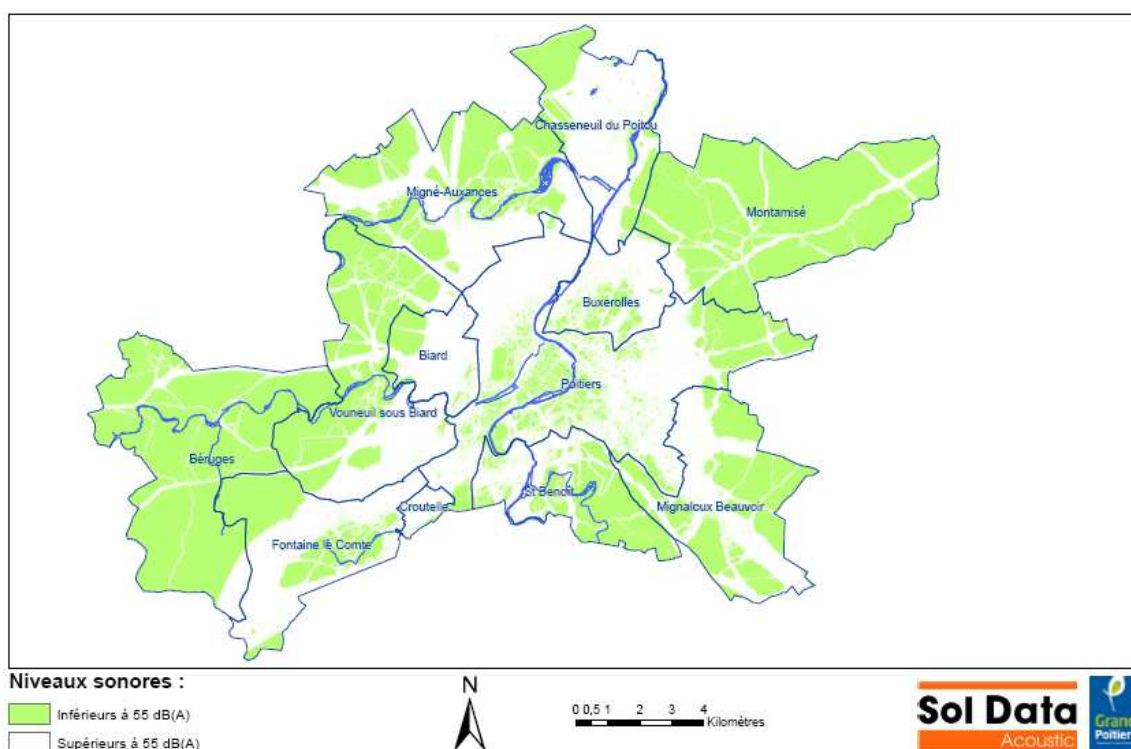
2.5.5 Pré-localisation des zones potentiellement calmes

Outre la localisation des zones bruyantes et la définition des actions à mettre en place pour réduire la nuisance, le PPBE a pour objectif de préserver les zones calmes. Sur la base des cartes de bruit, une pré-localisation des zones les moins bruyantes a été réalisée pour aider l'identification de lieux à préserver.

Une zone calme est définie dans le code de l'environnement (article L572-6) comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ». Une zone calme est donc considérée comme peu exposée aux bruits récurrents des infrastructures, et est en revanche susceptible d'accueillir diverses activités humaines (promenade, loisirs, jeux d'enfants, repos, zone de rencontre ...).

La carte suivante présente les zones où le bruit ambiant reste inférieur à 55 dB(A) selon l'indicateur Lden.

Planche 2 - Localisation des zones les moins bruyantes



Commentaires :

- Les zones les moins bruyantes sont localisées dans les communes périphériques de Grand Poitiers et dans le centre de Poitiers, à distance des principales infrastructures de transports (A10, PEB de l'aéroport, Route de Limoges).
- La caractérisation et l'identification des zones calmes ont fait l'objet d'échanges en interne au sein de l'agglomération, ainsi que lors des comités de suivi du projet. Leur détermination tiendra compte des évolutions liées aux projets sur le territoire, de l'usage de ces lieux, et ne reposera pas sur le seul critère acoustique.

2.5.6 Principaux projets sur le territoire

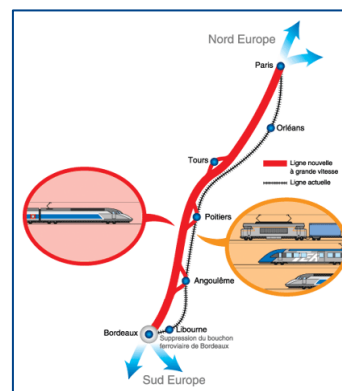
A l'échelle de Grand Poitiers, plusieurs projets d'envergure auront un impact sur l'évolution des niveaux de bruit, à plus ou moins long terme.

LGV Sud Europe Atlantique (LGV SEA)

Avec 340 km de ligne nouvelle entre Tours et Bordeaux, c'est l'un des plus importants projets ferroviaires à l'échelle européenne, porté par RFF ; il permettra de relier Bordeaux à Paris en environ 2 heures.

Le projet vise un gain de temps pour les voyageurs, ainsi que la libération de créneaux de circulation sur la ligne actuelle au bénéfice des trains régionaux et des trains de marchandises.

Dans le cadre de la DUP, une étude d'impact acoustique a été réalisée tout au long du tracé pour s'assurer du respect des seuils réglementaires et définir les mesures de protections nécessaires le cas échéant. A proximité des zones d'habitat le projet prévoit un tracé adapté, et intègre les mesures de protections acoustiques nécessaires : merlons, écrans antibruit. La mise en service est prévue en 2017.



LGV Poitiers-Limoges

Ce projet offre la possibilité pour le Limousin et les départements limitrophes d'accéder au réseau à grande vitesse, en profitant des avantages apportés par la LGV Sud Europe Atlantique.

Sur la base de l'option centrale présentée pendant le débat public en 2006, il s'agit de créer une ligne nouvelle permettant à des TGV de circuler à 320 km/h entre Poitiers et Limoges.

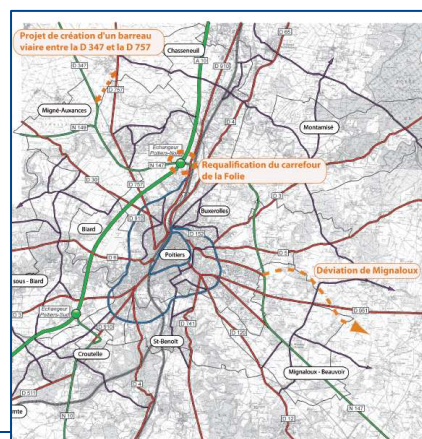
L'enquête d'utilité publique, prévue en 2011, doit déterminer la poursuite ou non du projet. Si le projet est déclaré d'utilité publique (obtention de la DUP), des études détaillées seront conduites, portant sur la réalisation de la LGV en tant que telle.



Principaux projets routiers

Actuellement 3 projets routiers sont envisagés ou amorcés à l'échelle de l'agglomération :

- La déviation de Mignaloux-Beauvoir
- La requalification du carrefour de la Folie
- La création d'un barreau nord entre la D347 et la D757 (entre Migné-Auxances et la route d'Avanton).



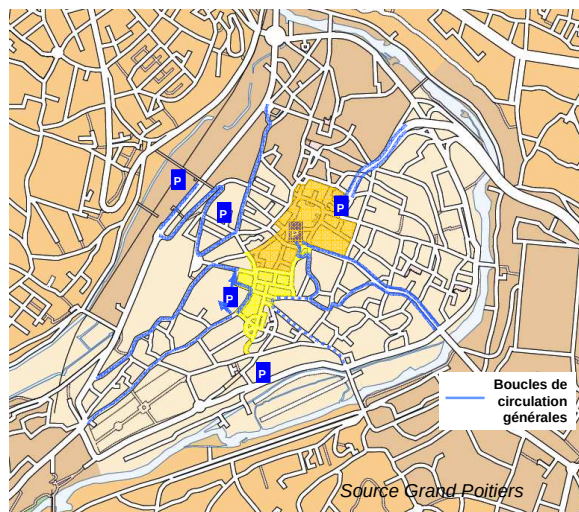
Ces projets ont notamment pour conséquence de limiter le trafic de transit au niveau des centres-villes de Mignaloux-Beauvoir et de Migné-Auxances.

Projet Poitiers Cœur d'Agglo

Le projet **Poitiers Cœur d'Agglo** s'inscrit dans une dynamique globale d'aménagement urbain, à échéance 2012. Le projet repose sur 4 grandes volontés, et prévoit notamment un sens de circulation redessiné (principe des boucles de circulation – plan ci-contre), de nouveaux modes de circulation, davantage d'espaces verts et un patrimoine architectural mis en valeur. Ce projet induira des modifications notables sur les niveaux sonores, notamment dans le secteur de la Piétonnade.

A l'aide de l'étude IRIS sur les reports de trafic, présentée en novembre 2009 à Grand Poitiers, une carte de bruit de l'évolution prévisible des niveaux de bruit sur ce secteur a été réalisée, dans le cadre de la cartographie stratégique.

Une nouvelle manière de se déplacer en ville :
Les boucles



Cette carte met en évidence une diminution attendue des nuisances liées à la circulation routière de l'ordre de 1 à 7 dB(A) sur la majeure partie du centre-ville, avec toutefois quelques augmentations locales possibles des niveaux de bruit au Sud-Ouest liée à la refonte du plan de circulation.

On note une augmentation notable au niveau du Parc Blossac, cependant cette augmentation est à pondérer du fait d'une ambiance préexistante relativement calme.

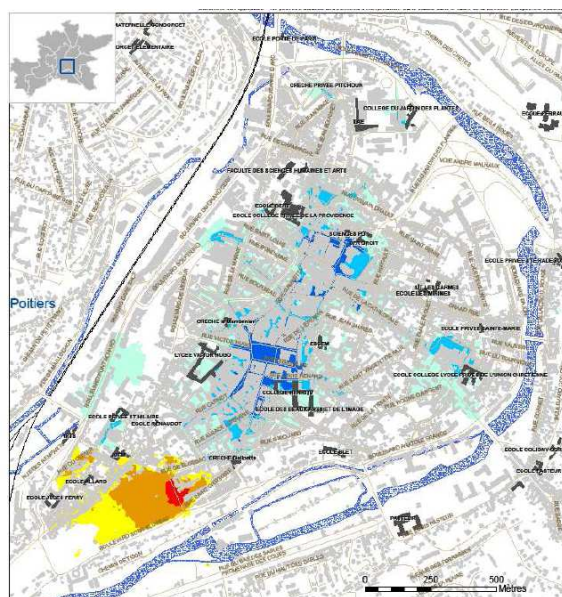
Planche 3 - Impact acoustique lié au projet Cœur d'Agglo sur le bruit lié aux infrastructures de transports

Evolution du bruit global lié au projet Cœur d'Agglo

Indicateur global : Lden (24h : jour/soir/nuit)

Variations du niveau sonore :

	Diminution >7 dB(A)		Augmentation de 1 à 3 dB(A)
	Diminution de 7 à 3 dB(A)		Augmentation de 3 à 7 dB(A)
	Diminution de -3 à -1 dB(A)		Augmentation > 7 dB(A)
	Pas de changement significatif		

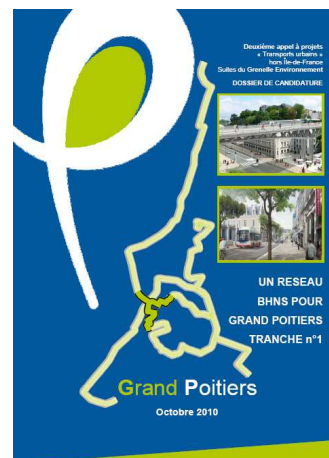


Projet de BHNS

Grand Poitiers a adopté son projet de Transport en Commun en Site Propre en mode BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), notamment pour améliorer la performance et le niveau de service de l'ensemble du réseau.

A terme, Grand Poitiers disposerait de 3 lignes, sur un linéaire total d'environ 50 km, uniquement réservées aux BHNS, impliquant des modifications sur les profils en travers des voiries. Du point de vue des vitesses pratiquées et de la perméabilité pour les piétons et les cyclistes, la constitution d'un profil à deux voies « voitures » d'un côté et deux voies « bus » de l'autre serait privilégiée.

Grand Poitiers a déposé en Juillet 2010 un dossier de candidature dans le cadre du 2^{ème} appel à projets « Transports urbains » lancé suite au Grenelle de l'Environnement. La candidature porte sur la première tranche du projet, dont la mise en service est prévue en 2014.



Le projet de BHNS permettra d'améliorer fortement la vitesse commerciale du réseau et favorisera le transfert modal aux entrées de la ville de Poitiers, afin de limiter la circulation automobile.

ZAC des Montgorges

La zone d'aménagement concerté (ZAC) des Montgorges à Poitiers s'étend sur environ 35 hectares.

Le quartier répond à un appel à projets lancé en 2009 par le MEEDDM pour inciter les collectivités à se doter d'au moins un écoquartier.

Un tiers de la ZAC sera consacré à l'activité économique en façade de la RD 910 (axe desservant l'aéroport de Biard). Les deux tiers restants seront réservés à l'habitat et aux éléments de proximité (équipements et services publics, commerces, services etc...). Environ 600 logements pourraient être réalisés sur l'opération, dont environ 30 % de logements sociaux. L'entrée principale de la partie mixte (habitat et éléments de proximité) de la zone se fera par la rue Georges Guynemer, au cœur du quartier de Montmidi.



A partir de ce pôle, un axe vert sera créé. En partie réservé aux piétons et aux vélos, il constitue le poumon vert de la zone et un lieu de détente ouvert à tous.

En matière de déplacements, l'écoquartier a vocation à limiter les déplacements automobiles et faciliter la mobilité à vélo et à pied, grâce à un maillage de cheminements doux en site propre. Des aménagements sont destinés à limiter la vitesse de circulation, avec une vaste zone de rencontre.

3. Actions pour un environnement sonore de qualité

3.1 Orientations stratégiques du territoire

Les mesures de planification urbaine sont inscrites dans les documents d'orientations stratégiques applicables sur le territoire. Ils constituent des outils privilégiés de prévention et participent au rattrapage de situations de conflits habitat/bruit.

3.1.1 Contrat de projets Etat-Région (CPER) 2007-2013

Le CPER pour la Région Poitou-Charentes a été signé le 19 mars 2007. Il s'articule autour de 3 priorités : compétitivité et attractivité, excellence environnementale, cohésion sociale et territoriale, et se décline en 6 grands projets et un volet territorial.

Les projets pouvant avoir une incidence sur l'environnement sonore à l'échelle du territoire Grand Poitiers sont les suivants :

- Miser sur l'intermodalité et le fret ferroviaire pour proposer une alternative aux transports routiers, dans une dynamique interrégionale.
 - La fréquentation du TER a ainsi augmenté de 63% depuis 2004, contribuant à la réduction des transports par la route. La région souhaite encore doubler l'offre d'ici 2020, à travers le futur « Schéma régional de la mobilité durable », en concertation avec les autres collectivités et les acteurs du déplacement.
- Répondre aux grands enjeux écologiques et énergétiques par des politiques innovantes de développement durable.
- Renforcer les fonctions métropolitaines des 4 villes chefs-lieux

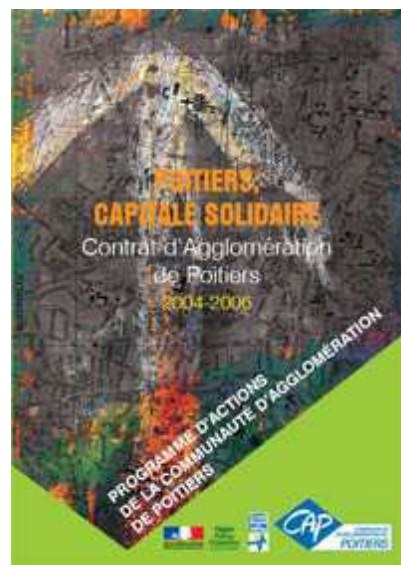
3.1.2 Projet d'agglomération

Grand Poitiers maintient son développement autour de son projet d'agglomération « Poitiers, capitale solidaire » (2004-2006) et de ses trois axes :

- Faire de l'agglomération un pôle de services de rayonnement interrégional ;
- Faire de l'agglomération un carrefour physique et culturel de dimension européenne ;
- Mettre en place des politiques locales de développement durable qui combinent qualité et proximité à l'échelle du territoire.

Cet engagement se concrétise par des actions dans le domaine de l'habitat, de l'économie, des déplacements, de l'urbanisation ...

Le Projet d'Agglomération a été reconnu Agenda 21 en mars 2007.



3.1.3 Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Le PDU définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains, avec pour finalité obligatoire la lutte contre la pollution et en faveur du cadre de vie, la maîtrise de l'étalement urbain, et la maîtrise des coûts collectifs. Ce document est révisé tous les 5 ans.

Le PDU est actuellement en cours de révision.

Au regard du diagnostic et des problématiques thématiques, 10 enjeux généraux ont été identifiés :

- Garantir de façon équitable à l'échelle communautaire le droit à la mobilité pour tous ;
- Contribuer à la réduction du nombre et de la durée des déplacements contraints ;
- Réduire les nuisances atmosphériques, sonores, visuelles liées au transport ;
- Affirmer l'articulation avec les territoires proches et les réseaux nationaux ;
- Développer un éventail diversifié de solutions de déplacement adaptées, notamment par le biais de l'intermodalité ;
- Renforcer la sécurité, le confort, l'accessibilité des différents modes de déplacement ;
- Organiser les modes de transport en adéquation avec leurs environnements urbains ;
- Accompagner et promouvoir les changements de comportements de mobilité ;
- Améliorer l'efficacité économique, sociale et technique des politiques publiques de transport ;
- Evaluer et anticiper par l'enrichissement de la connaissance sur les déplacements.

Au total, 48 actions seront proposées pour répondre aux 38 objectifs du PDU.

Certaines de ces actions répondront plus particulièrement à l'enjeu de réduire les nuisances sonores :

- Accompagner la mise en place du Schéma Directeur Cyclable d'agglomération.
- Requalifier la voirie en faveur des modes doux.
- Soutenir, encourager et suivre les démarches de PDE/PDIE/PDA.
- Renforcer la pratique du covoiturage et de l'autopartage.
- Aménager des zones de circulation apaisée, connaître et sécuriser les points noirs, prendre en compte et accompagner les grands projets d'infrastructure routière, élaborer et mettre en œuvre un schéma directeur de la hiérarchisation de la voirie.

Parmi les actions proposées dans le cadre de la mise à jour du PDU, une a pour objectif de connaître et sécuriser les secteurs accidentogènes. En fonction des résultats issus du diagnostic, des mesures de plusieurs types seront proposées. On peut notamment citer la limitation de vitesse, des aménagements spécifiques (carrefour à feu, rond point, chicane, passage piéton surélevé, zone 30 ou 20...), contrôle de police...

La limitation des vitesses constitue une des actions clés en milieu urbain pour réduire les nuisances sonores à la source. Cette mise en place peut s'accompagner d'aménagements spécifiques qui devront autant que possible ne pas générer d'autres nuisances (précautions à prendre dans le cas de mise en place de ralentisseurs).

Sur les secteurs identifiés comme prioritaires d'un point de vue de la sécurité, une réflexion commune avec la prise en compte des nuisances sonores pourra être engagée pour conforter la cohérence entre les enjeux et objectifs du PDU et ceux du PPBE.

3.1.4 Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le PLU de Grand Poitiers, qui définit et réglemente l'usage des sols sur l'ensemble du territoire, vient de faire l'objet d'une révision approuvée en Conseil de Grand Poitiers le 1^{er} avril 2011.

Le PLU a pour objectifs de limiter l'étalement urbain, favoriser le renouvellement des espaces déjà urbanisés, inciter au développement des actions de rénovation du bâti existant, maîtriser davantage les opérations de construction sur les zones à urbaniser et dans le tissu urbain existant.

Le PLU comprend plusieurs documents : le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), les orientations d'aménagement, le rapport de présentation, le règlement, les documents graphiques ainsi que des annexes complémentaires.

Le **PADD** comporte un chapitre relatif à la mixité des fonctions et au renouvellement économique. Aussi, les entreprises qui sont invitées à s'intégrer au tissu urbain diffus sont celles qui ne génèrent ni nuisances, ni risques incompatibles avec le voisinage de l'habitat.

Le **rapport de présentation** comporte un volet relatif aux incidences du PLU sur l'environnement, notamment sur les nuisances sonores.

Concernant les nuisances sonores, **un sous secteur U3pb a été créé** afin de prendre en compte le bruit de l'aéroport de Poitiers Biard. Ce sous secteur est localisé sur le hameau de la Bugellerie à Poitiers. Le règlement correspondant va plus loin que les interdictions formulées par l'Etat au titre du PEB, établi conformément aux articles L.147-1 et suivants du code de l'urbanisme. Considérant qu'il n'est pas souhaitable d'exposer davantage de ménages au bruit de l'aéroport, **le règlement interdit la création de logements nouveaux dans ce secteur** alors que le code de l'urbanisme ne l'interdit pas explicitement. Cela va dans le sens d'une meilleure prise en compte des nuisances liées au bruit.

Par ailleurs, on peut noter que certaines zones font l'objet **d'emplacements réservés**, constituant des zones tampon entre une infrastructure et une zone habitée, ou des zones où une protection acoustique de type merlon pourrait être envisagée. On peut citer les emplacements réservés suivants :

- Chasseneuil-du-Poitou : mise en place d'un merlon antibruit le long de l'A10 sur les parcelles ZP97 et 293, au bénéfice de la commune.
- Poitiers – RD910 – La Bugellerie : protection antibruit, au bénéfice du département.
- Vouneuil-sous-Biard – A10 : 2 emplacements pour une protection antibruit, au bénéfice de la commune.

Enfin, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres ainsi que le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Biard sont annexés au PLU (pièces 11.1 et 12). Vis-à-vis des infrastructures de transports terrestres, des marges de recul sont précisées selon les zones pour accroître la protection des nouveaux habitats (principe d'éloignement). Ces mesures vont donc dans le sens d'une meilleure prise en compte des nuisances liées au bruit des infrastructures de transport terrestre.



Quelques exemples concrets de prise en considération du bruit traduite dans le PLU :

- Sur la commune de Biard, tout projet en lien ou aux abords de l'aéroport doit être conforme au plan d'exposition au bruit arrêté.
- Commune de Chasseneuil.
 - **Façade d'agglomération** : L'enjeu est particulièrement important le long de la portion de la RD910 qui devrait accueillir le TCSP : pour les sections où l'on souhaite renforcer la présence urbaine, mieux maîtriser les flux et améliorer les traversées, on renforcera les éléments urbains tout en prenant en compte les nuisances issues de cette infrastructure.
 - **Intensité urbaine aux abords de la RD910 et Grand Pont**. La question du devenir du lycée agricole régional, dont l'activité a cessé, est alors primordiale. La réaffectation de cette emprise peut être l'occasion de développer un programme en rapport avec la proximité du TCSP et du pôle à venir. Une certaine intensité sera alors attendue, soit par des petits collectifs, soit par de l'habitat individuel dense (groupé, maisons de villes, maisons patios). Il conviendra pour l'aménagement de ce futur quartier de tenir compte de la relative proximité de l'autoroute avec les nuisances sonores que cela implique.
- Commune de Poitiers – Poitiers Ouest : Au droit du quartier de la Blaiserie, des espaces résiduels existent. Ils ne pourront être urbanisés que partiellement et uniquement si des protections phoniques sont construites. Les constructions ne pourront être exposées à un niveau de bruit de jour supérieur à 55 dBA et 50 dBA de nuit. Un corridor écologique dense accompagnera la RD910.

3.1.5 Programme Local de l'Habitat (PLH)

Le PLH établi par Grand Poitiers porte sur une période de 2010-2015, a été adopté le 26 février 2010 et modifié le 10 décembre 2010. Il fait suite à celui réalisé en 2003.

Le PLH comprend plusieurs volets (Diagnostic, Orientations, Scénario d'évolution) ayant permis d'élaborer un programme de 11 actions à l'échelle du territoire, qui permettent de mettre en œuvre des interventions adaptées au contexte local et aux besoins actuels et futurs.

Actions
Diversification de l'offre, accession sociale
Politique foncière
Lutte contre l'habitat indigne et la précarité énergétique
Production locative sociale et très sociale
Requalification du parc locatif social public
Renforcement de la diversité sociale du parc public
Logements adaptés au handicap, maintien à domicile
Logements adaptés aux personnes défavorisées et dispositifs spécifiques
Coordination des acteurs concernés par l'accueil des jeunes
Accueil et insertion des gens du voyage
Observer et organiser l'évaluation

Ces 11 actions répondent aux 4 grandes orientations du PLH : diversifier l'offre de logements, valoriser le parc privé existant, maîtriser la mixité sociale sur l'ensemble des communes, élargir la réponse aux ménages à besoins spécifiques.

Les actions du PLH sont compatibles avec les objectifs du PPBE :

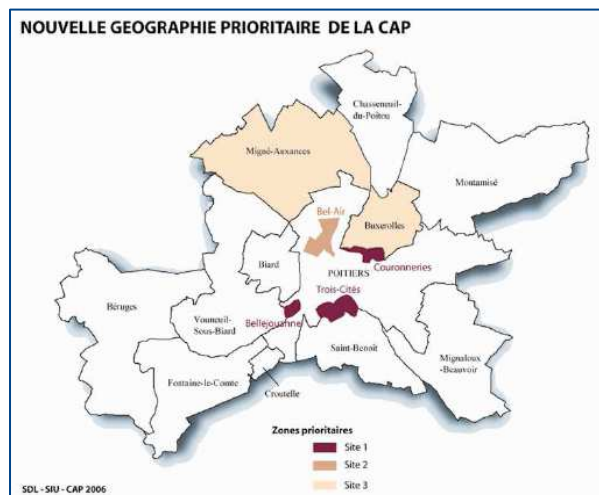
- La création de nouvelles zones habitées génère des besoins en termes de déplacements, pris en compte dans le PDU, permettant ainsi une maîtrise de l'évolution de l'environnement sonore lié à la circulation.
- La localisation de ces nouvelles zones habitées est intégrée via le PLU, afin de minimiser la création de logements dans des zones bruyantes.

- La mise en place de dispositifs financiers pour lutter contre l'habitat indigne, et d'opérations de requalification et de renouvellement urbain est cohérente et participe à la réduction des nuisances sonores pour les populations.

3.1.6 Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS)

Le Contrat Urbain de Cohésion Sociale, établi le 19 mars 2007 pour la période 2007-2009, est le cadre de la mise en œuvre du projet de développement social et urbain en faveur des habitants de quartiers reconnus comme prioritaires (voir carte ci-contre). Certains font l'objet d'opérations de renouvellement urbain. Le CUCS a pour objectifs la diversification des types d'habitat pour favoriser la mixité sociale, le soutien des lieux de centralité par le développement économique et l'amélioration de la fonctionnalité des quartiers, le désenclavement des quartiers en favorisant les liaisons douces et un plus grand brassage social.

Ces objectifs s'inscrivent dans le projet d'agglomération ainsi que dans les politiques d'aménagement du territoire communautaire (PLH, PLU, PDU).



3.2 Actions réalisées par Grand Poitiers

Outre les actions directement liées à l'élaboration des documents stratégiques, les services de Grand Poitiers ont été sollicités pour apporter les éléments d'informations complémentaires portant sur les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des dix précédentes années et prévues pour les cinq années à venir (conformément au décret n°2006-361 du 24 mars 2006).

3.2.1 Actions relatives à l'aménagement des voiries et de l'espace public.

Grand Poitiers dispose d'un **système de gestion des feux de circulation**, qui permet d'éviter les saturations des voies, et de favoriser la création d'ondes vertes à l'aide de la synchronisation des feux. Les effets positifs ont déjà été constatés dans certains quartiers. Ces actions ont un impact sur l'environnement sonore en agissant à la source, même si ce n'était pas leur vocation première.

Dans le cadre de l'application du **Plan de Déplacements Urbains de Grand Poitiers ou « Plan Bleu »** adopté en 2001, certaines voiries ont fait l'objet d'un réaménagement notable, notamment en vue de donner une place plus importante aux transports en commun.

Les actions ci-dessous concernent la ville de Poitiers, en dehors des zones à enjeux identifiées lors du diagnostic.

Action	Acteur (s)	Description de l'action / Motif	Gain acoustique estimé	Coût	Date/ échéance
Service Espace Public					
Réfection de chaussée	Poitiers	Route de Chardonchamps : mise en place d'une structure lourde, d'une couche de roulement et d'un nouvel éclairage public.	1 à 2 dB(A)	261 k€	2010
Réfection de chaussée	Poitiers	Route du 21ème siècle + route de Saint Georges : réfection de la couche de roulement.	1 à 2 dB(A)	154 k€	2010
Aménagement, réduction des voies de circulation	Poitiers	Zone de la Loge : modification des voies de circulations et création de cheminements piétons sécurisés	Moins de 1 dB(A)	425 k€	2009
Réfection de chaussée	Poitiers	Av Jacques Cœur : réfection de la couche de roulement	1 à 2 dB(A)	42 k€	2010
Aménagement de voirie	Poitiers	Av du 8 Mai 1945 : réfection de la couche de roulement et remise en état de trottoir.	1 à 2 dB(A)	47 k€	2008 / 2010
Aménagement de voirie	Poitiers	Rte de Chaumont : mise en place d'un cheminement piéton + vélos conforme aux exigences fixées par la loi sur l'accessibilité Remise en état de la chaussée	Moins de 1 dB(A)	300 k€	2009
Réfection de chaussée	Poitiers	Boulevards périphérique Cœur d'Agglo : mise en place d'un enrobé coulé à froid pour étanchéfier la chaussée.	Moins de 1 dB(A)	163 k€	2009 / 2010
Aménagement de voirie	Poitiers	Faubourg St Cyprien : réduction de la largeur de la voie afin de ralentir les véhicules et création d'une piste cyclable en direction de Saint Benoit	1 à 2 dB(A)	230 k€	2009
Aménagement de voirie et création d'une Zone de rencontre	Poitiers	Quartier de la Piquetterie / Vallée Monnaie : création de cheminements en mode doux situés autour de la place de Moundou.	1 à 2 dB(A)	550 k€	2009
Aménagement de voirie	Poitiers	Rue de Marbourg + parking Coïmbra : aménagement en mode marché ou parking d'une place.	Moins de 1 dB(A)	850 k€	2010
Création d'une voie bus et réduction des voies de circulation	Poitiers	Bvd Pont Achard : création d'un carrefour à feux et modification des voies de circulations.	-	118 k€	2010

Action	Acteur (s)	Description de l'action / Motif	Gain acoustique estimé	Coût	Date/ échéance
Aménagement de voirie et création de Zone 30	Poitiers	Rue Maillochon : modification de la voirie et mise en place d'un cheminement piéton conforme aux exigences fixées par la loi sur l'accessibilité	1 à 2 dB(A)	315 k€	2009
Aménagement de voirie et création de Zone 30	Poitiers	Rue de Montbernage : requalification de la voirie en zone partagée.	1 à 2 dB(A)	400 k€	2010
Aménagement de voirie	Poitiers	Rte de Bignoux : l'urbanisation de ce secteur nécessite la réalisation de trottoirs, de stationnements et la sécurisation de nouvelles traversées piétonnes.	Moins de 1 dB(A)	88 k€	2010
Aménagement de voirie	Poitiers	Rue de la Pierre Levée : modification de la voirie et mise en place d'un cheminement piétons	Moins de 1 dB(A)	150 k€	2010
Aménagement de voirie	Poitiers	Rue des Brunettes : modification du stationnement et création d'un plateau surélevé.	Moins de 1 dB(A)	10 k€	2010
Aménagement de voirie et création de Zone 30	Poitiers	Rue du Porteau : requalification de la voirie par la réalisation de trottoirs, de stationnements bus et création d'un plateau surélevé afin de sécuriser les nouvelles traversées piétonnes.	1 à 2 dB(A)	160 k€	2011

Spécifiquement pour les zones à enjeux, le tableau liste les actions réalisées ou prévues sur ces secteurs, et précise le coût lié à ces mesures. Ces actions sont rappelées dans le chapitre 4.4 relatif à la réduction du bruit dans les zones à enjeux.

Zone à enjeux	Localisation	description de l'action	Date de réalisation	Coût
Zone 1	Av de la Libération - Av du 8 Mai 1945	Requalification et aménagement de voirie pour le projet du BHNS	Ligne 3 du projet BHNS	
Zone 2	Rue des Montgorges, rue Georges Guynemer - rue Santos Dumont	Aménagement de voirie suite à la création de la ZAC des Montgorges	2012	1 100 k€
Zone 5	Boulevards périphérique Cœur d'Agglo	Réfection de chaussée	2009 / 2010	163 k€
Zone 8	Av de Nantes	Requalification et aménagement de voirie pour le projet du BHNS	Ligne 1 du projet BHNS	
Zone 17	Boulevards Pont Achard	Réfection de chaussée et création d'une voie bus	2010	118 k€
Zone 18	Boulevards Jeanne d'Arc	Réfection de chaussée et création d'une voie bus	2010 / 2011	30 k€
Zone 19	Place du Maréchal Leclerc, Boulevards Verdun, rue Victor Hugo, rue de la Marne et rue Magenta	Aménagement de voirie Cœur d'Agglo	2010 / 2011/ 2012	13 000 k€

3.2.2 Actions relatives à l'Habitat

Le service Habitat ne dispose pas actuellement de dispositif spécifique (type OPAH, PIG ou MOUS) sur le territoire de Grand Poitiers pour aider les propriétaires privés lors de la réhabilitation de leur bâti.

Toutefois, des actions ont été réalisées et d'autres sont prévues au niveau du logement social, avec les bailleurs sociaux. On peut également signaler que la création d'un programme de nouveaux logements s'est accompagnée de la construction d'un merlon antibruit visant à protéger les populations du bruit généré par la rocade Ouest.

Le tableau présente la synthèse des actions engagées à ce titre.

Action	Acteur (s)	Description de l'action / Motif	Gain acoustique estimé	Coût	Date/échéance
Service Habitat					
Construction d'un merlon antibruit – Quartier de la Bugellerie - Poitiers	Logiparc	Réalisation simultanée à la création d'un programme de <u>54 logements</u> « Les Champs de Saint-Pierre »	Plusieurs dB(A)	Non précisé	2010
Aide financière à la réhabilitation des logements par les bailleurs sociaux	Grand Poitiers	Aide au renouvellement des menuiseries extérieures – Soutien apporté à Logiparc sur <u>156 logements</u> situé à Beaulieu (résidence Marigny) à Poitiers	Gain à l'intérieur du logement	Non précisé	2010

3.3 Actions réalisées et prévues par les partenaires

De même que pour les services de Grand Poitiers, chacun des gestionnaires des infrastructures ou établissements sensibles du territoire de Grand Poitiers a été sollicité pour apporter sa contribution au présent PPBE, et indiquer les actions ou politiques envisagées relatives à l'environnement sonore.

Pour les voies routières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an :

- Le Département est actuellement en phase préparatoire de la consultation pour la réalisation de son PPBE qui définira les actions qui seront menées sur les zones à enjeux prioritaires par le Département en fonction des cartes de bruit fournies par l'Etat.
- L'Etat via la DREAL, assistée de la DDT86 et des Directions Interdépartementales des Routes du Centre Ouest (DIRCO) et de l'Atlantique (DIRA) est en cours de réalisation de son PPBE, à l'échelle de la Région Poitou-Charentes, et qui définira les actions qui seront menées. Les bâtiments prioritaires pour le PPBE à venir sont définis par la Circulaire du 7 juin 2007, et sont ceux considérés comme Point Noir Bruit², en tenant compte du critère d'antériorité du bâtiment.

Les actions réalisées et prévues spécifiques aux zones à enjeux identifiées lors du diagnostic sont présentées dans le chapitre 4.4.

Les paragraphes suivants présentent les éléments transmis par chacun des gestionnaires ou disponible sur leur site Internet.

3.3.1 Aéroport Poitiers-Biard – CCI de la Vienne – DGAC

L'aéroport est doté d'un Plan d'Exposition au Bruit selon le nouvel indicateur Lden, arrêté le 2 juillet 2007. Le PEB définit 3 zones à l'intérieur desquelles il existe des limitations du droit de construire. De plus, des prescriptions sont définies concernant l'isolation acoustique des constructions nouvelles ou actuelles destinées à l'habitat ou aux équipements publics ou collectifs.

L'aéroport de Poitiers-Biard dispose d'une Charte de l'Environnement qui s'appuie sur les objectifs fixés par le Grenelle de l'Environnement le 28 janvier 2008, et notamment concernant l'amélioration de l'aide à l'insonorisation des riverains.

Par ailleurs, une Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Poitiers-Biard dont le siège est à la Préfecture se réunit régulièrement. Elle est composée des Maires des communes concernées, de représentants des associations de riverains, des associations de protection de l'environnement, de représentants de l'aviation civile et de l'exploitation de l'aérodrome.

² Une habitation est considérée Point Noir Bruit lorsqu'elle répond aux 2 critères suivants : l'habitation doit être antérieure à la Déclaration d'Utilité Publique de l'infrastructure concernée ou à 1978, et elle doit être exposée à des niveaux acoustiques supérieurs à 68 dB(A) en Lden ou 62 dB(A) en Ln.

3.3.2 Conseil Général de la Vienne

Suite à la publication des cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures de transport en 2009, le Conseil Général a en charge l'élaboration de son plan de prévention du bruit dans l'environnement relatif au réseau routier départemental (voiries empruntées par plus de 3 millions de véhicules par an). Certains de ces axes sont situés sur le territoire de Grand Poitiers.

Le Conseil Général de la Vienne intervient à plusieurs niveaux :

- La réorganisation des transports urbains : « Lignes en Vienne » est le service interurbain de transport de voyageurs mis en place par le Conseil Général ; il offre une alternative au mode de transport individuel.
- L'aménagement du réseau routier, des infrastructures qui représentent 4700 km de routes départementales, dont 200 km d'anciennes routes nationales transférées au Département. L'ensemble du réseau viaire fait l'objet d'un programme continu pluriannuel de modernisation et de sécurisation (création de giratoire, élargissement d'un carrefour, modification d'un tracé, limitation de vitesses et de gabarit). On peut noter les études en cours suivantes :
 - Etude de requalification à caractère urbain de l'axe Poitiers-Châtellerault.
 - Etude d'aménagement à long terme des axes RD347 (Poitiers-Loudun), RD951 (Poitiers-Chauvigny) et RD611 (Poitiers-Lusignan).
- La gestion des établissements d'enseignement secondaire (collèges).

Actions relatives aux établissements d'enseignement secondaire

Des opérations de rénovation via la mise en place de double vitrage sont réalisées sur les établissements les plus anciens.

Le collège François Rabelais fait l'objet d'une reconstruction. L'aspect bruit est pris en compte via le CCTP ; il est donc prévu la réalisation d'un mur antibruit pour protéger les espaces extérieurs.

Le collège de Buxerolles est concerné par des dépassements de valeurs limites sur une façade comprenant des locaux relatifs à la demi-pension, ainsi qu'un logement de fonction au 1^{er} étage. Le bâtiment a été rénové il y a 10 ans, et donc équipé de double vitrage.



Actions relatives à la voirie

La planche de la page suivante présente le tableau des opérations d'entretien de couche de roulement réalisées de 2007 à 2011 sur les Routes Départementales du Grand Poitiers. La nature des produits est précisée.

Sur les années passées (2007 à 2010), les travaux de réfection de chaussée réalisés sur le territoire s'élèvent à 1,5 M€ pour un linéaire traité d'environ 16,5 km.

Sur l'année 2011 en cours, un budget de 682 k€ sur 4,4 km de voirie sur le Grand Poitiers est alloué pour des renforcements d'enrobés, des grosses réparations et des remises à niveau du réseau.

Planche 4 - Travaux de voirie réalisés et prévus entre 2007 et 2011

VOIRIE DEPARTEMENTALE - PROGRAMME COURANT

Liste des travaux individualisés par canton

Poitiers I - Migné-Auxances								
Programme	Année	Catégorie	RD	PR début	PR fin	Nature	Surface	Montant
Grosses réparations	2007	1	30	9.000	9.100	BBM	700	9 300 €
Renforcement Enrobés	2008	1	347	0.000	0.100	BBME	700	34 000 €
Renforcement Enrobés	2010	1	757	37.800	37.900	BBME	15 000	54 860 €
Renforcement Enrobés	2011	4	87	8.200	8.550	BBM	1 925	20 400 €
Renforcement Enrobés	2011	1	910	48.700	48.950	BBSG	15 000	80 180 €
TOTAL							33 325	198 740 €
Poitiers II - Buxerolles								
Programme	Année	Catégorie	RD	PR début	PR fin	Nature	Surface	Montant
Grosses réparations	2009	2	3	33.520	33.600	BBSG	640	33 000 €
Grosses réparations	2010	2	3	33.780	34.150	BBME	2 405	64 000 €
Grosses réparations	2011	1	4	16.000	17.270	BBM	8 255	74 000 €
TOTAL							11 300	171 000 €
Poitiers III - Mignaloux-Beauvoir								
Programme	Année	Catégorie	RD	PR début	PR fin	Nature	Surface	Montant
Remise à niveau du réseau	2011	1	951	0.500	0.580	BBME	680	68 300 €
TOTAL							680	68 300 €
Poitiers IV - Saint-Benoît								
Programme	Année	Catégorie	RD	PR début	PR fin	Nature	Surface	Montant
Renforcement Enrobés	2008	2	88	8.190	9.000	BBSG	4 860	43 000 €
Renforcement Enrobés	2008	1	162	7.460	7.750	BBM	4 350	51 000 €
Grosses réparations	2009	2	88	3.200	3.400	BBME	1 200	10 000 €
Grosses réparations	2009	2	88	1.700	2.460	BBM	5 320	63 000 €
Grosses réparations	2010	1	4	19.400	19.600	BBME	1 200	20 000 €
Remise à niveau du réseau	2010	1	162	9.550	9.870	BBME	4 480	49 725 €
Remise à niveau du réseau	2010	1	741	1.100	1.500	BBM	2 800	40 200 €
Remise à niveau du réseau	2010	1	162	9.300	9.550	BBM	1 750	90 160 €
Remise à niveau du réseau	2010	1	741	1.750	3.400	BBSG	11 550	54 000 €
TOTAL							37 510	421 085 €
Poitiers V - Fontaine le Comte								
Programme	Année	Catégorie	RD	PR début	PR fin	Nature	Surface	Montant
Grosses réparations	2007	3	87	23.000	23.500	BBSG	2 400	26 000 €
Grosses réparations	2007	2	87 C	1.000	1.750	BBSG	5 250	35 000 €
Remise à niveau du réseau	2009	1	611	1.000	4.500	BBTM	26 600	131 634 €
Renforcement Enrobés	2010	4	87 C	1.980	2.045	BBSG	390	40 000 €
Remise à niveau du réseau	2011	1	611	0.000	0.100	BBME	900	38 000 €
TOTAL							35 540	270 634 €
Poitiers VI - Biard								
Programme	Année	Catégorie	RD	PR début	PR fin	Nature	Surface	Montant
Grosses réparations	2009	1	6	25.800	26.190	BBME	2 100	26 500 €
Renforcement Enrobés	2009	1	6	23.440	24.200	BBSG	4 560	63 329 €
TOTAL							6 660	89 829 €
Poitiers VII - Chasseneuil-du-Poitou								
Programme	Année	Catégorie	RD	PR début	PR fin	Nature	Surface	Montant
Renforcement Enrobés	2008	1	910	47.550	48.500	BBM	14 820	130 000 €
Renforcement Enrobés	2009	2	4	12.350	12.770	BBSG	2 520	40 000 €
Renforcement Enrobés	2009	1	87	4.450	5.440	BBSG	6 930	100 000 €
Remise à niveau du réseau	2009	1	910	44.600	46.920	BBM	32 480	277 333 €
Grosses réparations	2010	2	18	29.300	29.350	BBM	300	27 000 €
Renforcement Enrobés	2011	1	20 C	1.640	2.500	BBME	5 160	340 000 €
Remise à niveau du réseau	2011	1	910	48.490	50.000	ECF	21 140	61 400 €
TOTAL							83 350	975 733 €

3.3.3 COFIROUTE

La réglementation qui s'applique pour la section Tours Poitiers dont la date de Déclaration d'Utilité Publique a été prise avant 1978 est celle dite des Points Noirs Bruit.

Afin de s'assurer que les niveaux de bruit sur son réseau n'excèdent pas les seuils réglementaires, COFIROUTE procède à **des mesures de bruit** lors des mises en service des sections autoroutières puis tout au long de leur exploitation. Ces mesures sont généralement confiées au Laboratoire des Ponts et Chaussées.

Les mesures regroupées dans une base « bruit » sont mises à jour annuellement par calcul afin de tenir compte de l'évolution du trafic autoroutier. 23 mesures ont en outre été réalisées sur des habitations riveraines à l'A10 sur le territoire du Grand Poitiers.

Lors de la construction des différentes sections de l'autoroute A10, des protections anti bruit ont été réalisées afin de respecter les niveaux sonores réglementaires.

Le paquet vert autoroutier, signé le 25 janvier 2010 entre l'Etat et COFIROUTE, prévoit la réalisation de travaux visant à améliorer les performances des sections autoroutières les plus anciennes en matière de protection de l'environnement.

Dans ce cadre, Cofiroute s'est engagée à réaliser des écrans anti bruit ou des merlons pour réduire les niveaux sonores au droit des habitations les plus exposées, susceptibles de dépasser d'ici 2030, le seuil de 68 dB(A) exprimé en Lden.

Sur la base des résultats des mesures de bruit effectuées, conformément aux normes applicables, à l'aide de sonomètres, deux habitations feront l'objet de mesures de protection :

- Sur la commune de Poitiers au 90 rue des Cosses,
- Sur la commune de Chasseneuil du Poitou au 18 rue de la Grenadière.

Chacun de ces sites bénéficiera de la mise en œuvre, avant fin 2012, d'un écran dont les dimensions seront précisées par les études.

3.3.4 Autoroutes du Sud de la France

Dans le cadre de la mise en œuvre du PPBE, ASF a transmis les éléments relatifs à la section Poitiers-Bordeaux de l'autoroute A10 pour la portion concédée à ASF et qui avaient été transmis par ailleurs à la DDT pour l'établissement du PPBE-Etat.

Les éléments fournis sont consignés en annexe 4 et concernent :

- Les actions réalisées et les mesures programmées : études acoustiques, cartographie sonore, mise en place de merlons au droit de certains hameaux situés le long de l'A10.
- La localisation des merlons de protection acoustique le long du réseau.
- Un extrait de la politique Bruit ASF.

ASF précise par ailleurs qu'aucun bâtiment n'est susceptible d'être Point Noir Bruit le long de son réseau sur le département de la Vienne.

3.3.5 Réseau routier national (DIRCO, DREAL, DDT86)

Le tableau suivant présente les actions réalisées ou actées relatif au réseau routier national. On peut noter la réalisation en 2011 d'un mur anti-bruit sur la commune de Croutelle.

Action	Description de l'action / Localisation	Motif (raison)	Date de réalisation	Coût	Gain
Actions menées ces 10 dernières années					
Merlons, écrans sur ouvrages et murs de raccordement	RN147 /LNE De part et d'autre de l'échangeur avec la RD6 – Longueur 1400 m – Deux sens	Protection habitations Breuil-Mingot - Maîtrise d'ouvrage Etat	1993/1994 et 2003/2004	600 k€	Non précisé
Merlon	RN147 /LNE à hauteur de la zone du Patis (Zone à enjeux 22) – Sens Nantes - Limoges	Protection habitations – Réalisation par aménageur	2000	Non précisé	Non précisé
Merlon	RN147 /LNE à hauteur du lotissement de la Boulandrie (Zone à enjeux 22) – Sens Limoges - Nantes	Protection habitations – Réalisation par aménageur	2000	Non précisé	Non précisé
Traitement des plaintes	RN147 /LNE à hauteur de la rue d'Harcourt à Beaulieu	Nuisances sonores	2002		
Traitement des plaintes	RN147 /LNE à hauteur du lotissement de la Boulandrie (zone à enjeux 22)	Nuisances sonores	2006		
Actions engagées pour les 5 années à venir					
Construction de 2 murs antibruit	RN10 à Croutelle	Protection des habitations dans le cadre de l'opération de suppression du carrefour plan	Fin août 2011	380 k€	Non précisé

3.3.6 Réseau ferré (RFF, SNCF)

Réseau Ferré de France a été consulté comme l'ensemble des partenaires pour apporter sa contribution au présent projet PPBE. A ce jour, aucune réponse n'a été transmise.

Sur le territoire du Grand Poitiers, les actions concernent le réseau actuel, notamment la ligne Paris-Bordeaux, mais également le réseau futur, via les 2 LGV en projet.

Dans le cadre de la LGV Sud Europe Atlantique, dont la mise en service est prévue en 2017, le **dossier des engagements de l'Etat**, publié en juillet 2009, définit les mesures de protections qui seront réalisées le long du tracé, pour prévenir des nuisances sonores pour les riverains. Sur le Grand Poitiers, plusieurs secteurs sont concernés (voir cartes RFF en annexe 5) :

Secteur	Localisation	Description de l'action
Chasseneuil-du-Poitou, Migné-Auxances	Le Pontreau	Proposition d'acquisition pour les habitations nécessitant la mise en œuvre d'un traitement acoustique de façade
	Résidence EOLIA	Merlon de 600m
Migné-Auxances	Rivardièrre	Merlon d'environ 300m au droit de l'établissement, d'une hauteur de 3m minimum au dessus des rails Continuité des protections acoustiques en sortie de viaduc jusqu'à la Rivardièrre pour contenir le bruit à la source

Secteur	Localisation	Description de l'action
Poitiers	Franchissement de la RN147 et de ses abords	Implantation de merlons de part et d'autre de la LGV entre la sortie du déblai et la RN147 Mise en place de murets béton assurant la double fonction de dispositif de retenue des véhicules et d'écrans antibruit sur le pont-route permettant le rétablissement de la RN147, prolongés jusqu'à la VC8
Biard	Institut de Larnay	Merlon acoustique et paysager de 400m Prise en charge du coût des travaux de rénovation des fenêtres de la cour de l'Institut
Vouneuil-sous-Biard	Passage aux abords du château de La Roche	En continuité des gardes-corps du viaduc, mise en œuvre de protections au droit du château (merlon de 350m) accompagné d'un traitement paysager
Fontaine-le-Comte	Le Cossy	Abaissement du profil en long de la LGV après le franchissement sous l'A10 Mise en place d'un merlon acoustique et paysager de 6m de haut de l'A10 au Cossy 2 Ecrans de 300m de part et d'autre du tracé
	La Petite Foy	Acquisition de l'habitation selon les conditions définies par le code de l'expropriation, en cohérence avec le projet d'aménagement de la commune

La LGV SEA va favoriser le développement du trafic de fret ; la capacité libérée sur la ligne existante pourra être utilisée par les TER et les trains de fret. Des projections de trafic fret ferroviaire sont indiquées, dans le rapport d'enquête publique, pour les différents horizons du projet SEA. Pour un trafic actuel de l'ordre de 54 trains de fret par jour tous sens confondus, le trafic fret total pourrait être de 100 trains par jour tous sens confondus en 2016, et atteindre 150 en 2025.

L'impact acoustique de cette évolution de trafic n'est pas évalué dans le dossier d'enquête publique de la LGV-SEA.

Par comparaison aux trafics actuels, on peut estimer que cette évolution va engendrer une augmentation des niveaux sonores du au transport de fret le long de la voie classique de l'ordre de 3 dB(A) près de la gare sur la période diurne, et négligeable en dehors. Cette estimation ne tient pas compte de l'amélioration des performances acoustiques du matériel roulant, et de la diminution du trafic voyageurs de type TGV.

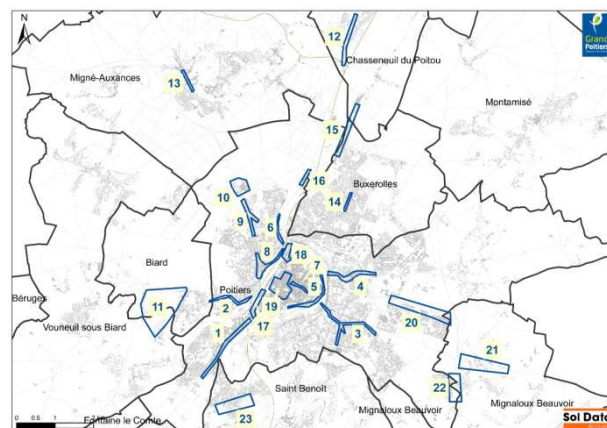
Concernant le LGV Poitiers-Limoges, RFF mène actuellement les études préalables, a réalisé l'état initial acoustique de l'environnement le long du tracé, ainsi qu'une modélisation du projet ; l'étape suivante consiste en la définition des mesures compensatoires pour les secteurs trop exposés. L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique est prévue après 2011.

Enfin, dans le cadre de l'application de la DE22/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, RFF a en charge la réalisation des cartes de bruit ferroviaire sur son réseau supportant en moyenne plus de 50 trains par jour. Ces cartes seront réalisées par le CETE et transmises à la DDTM qui les centralise.

A l'issue de ces cartes, RFF doit définir un plan d'actions sur les zones faisant l'objet de dépassements de valeurs limites sur son réseau, et transmettre ces éléments à la DREAL qui a en charge l'élaboration du PPBE-Etat pour l'ensemble des grandes infrastructures de transports terrestres en Poitou-Charentes.

3.4 Actions relatives aux zones à enjeux

Chacune des 23 zones à enjeux identifiées (voir carte en annexe 1) par la cartographie a fait l'objet d'échanges avec les services internes et les gestionnaires des infrastructures concernées pour compléter le diagnostic, connaître les aménagements prévus ou déjà réalisés, et ainsi proposer les **actions les plus pertinentes possibles** pour diminuer les nuisances sonores pour les riverains de ces secteurs. Le tableau suivant présente une synthèse des mesures récentes ou à venir sur ces zones, ainsi que les actions nouvelles envisageables sur ces zones à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs du PPBE. Ces actions nouvelles ont fait l'objet de discussions entre gestionnaires et élus lors d'un comité technique et d'un comité de pilotage.



Dans la mesure du possible, une précision sur le délai de mise en œuvre, et une estimation du coût de l'action et de son efficacité sont ajoutées en italique.

Zone	Commune	Actions réalisées ou à venir	Actions nouvelles envisageables
1	Poitiers	GP : Secteur classé en renouvellement urbain dans le PLU, avec une vigilance relative à la préservation du patrimoine bâti existant (1 ^{er} front de bâti essentiellement) Mise en place BHNS	GP : Intégrer le bruit le plus en amont possible dans l'opération, comme critère d'aide à la décision (impact acoustique comparé de scénarios ou du scénario envisagé) (<i>2 à 5 k€</i>)
2	Poitiers / Biard	Le programme des Montgorges situé à proximité risque d'engendrer une circulation plus importante GP : Aménagement de voirie suite à la création de la ZAC des Montgorges (<i>2012 / 1,1M€</i>)	GP : Ce secteur fait l'objet d'une réflexion dans le cadre du PDU
3	Poitiers	GP : Diminution prévisible de la circulation des bus sur ce secteur en raison de la refonte du réseau de transport en commun	GP Nécessité d'évaluer l'impact du BHNS sur le report modal et la baisse de trafic avant d'engager des actions. La mise en place d'une zone 30 resterait possible, de par la fonction de pôle d'échange de cette zone, en accord avec le PLU. Une réflexion spécifique à cette zone sera menée dans le cadre du PDU
4	Poitiers	GP : Requalification de la voirie avec création d'une zone 30 (<i>gain local de 2 à 3 dB(A)</i>) et une chaussée en retrait	GP : Réalisation d'une mesure de bruit pour objectiver l'amélioration (<i>< 1k€</i>)
5	Poitiers	GP : Réfection de chaussée (<i>2009-2010 / 163 k€</i>) Mise en place de panneaux d'information sur la disponibilité des parkings, limitant le trajet parcouru pour se garer.	GP : Réaliser un recensement des habitations nécessitant une isolation acoustique renforcée (<i>< 1k€</i>).
6	Poitiers	Police: mise en place d'un radar automatique GP : aménagement d'un ralentisseur et de chicanes GP : renouvellement de l'enrobé de chaussée	GP : Réalisation d'une mesure de bruit pour objectiver l'amélioration (<i>< 1k€</i>)
7	Poitiers	GP : différents aménagements liés au projet Cœur d'Agglo	GP : Réalisation d'une mesure de bruit pour objectiver l'amélioration (<i>< 1k€</i>)
8	Poitiers	GP : Secteur classé en renouvellement urbain + ligne 1 du projet BHNS Impact lié au doublement du viaduc des Rocs, en faveur de l'utilisation des modes doux.	GP - Préventif : Intégrer le bruit le plus en amont possible dans l'opération, comme critère d'aide à la décision (impact acoustique comparé de scénarios ou du scénario envisagé) (<i>2 à 5 k€</i>)

Zone	Commune	Actions réalisées ou à venir	Actions nouvelles envisageables
9	Poitiers	GP : Secteur classé en renouvellement urbain + BHNS	GP - Préventif : Intégrer le bruit le plus en amont possible dans l'opération, comme critère d'aide à la décision (impact acoustique comparé de scénarios ou du scénario envisagé) (2 à 5 k€)
10	Poitiers	GP : Secteur en zone U3pb dans le PLU.	GP/Syndicat mixte : Vérifier l'insonorisation des logements situés en zone C
11	Biard / Vouneuil sous Biard	PEB : limitation des constructions nouvelles	GP : Réaliser un recensement des habitations nécessitant une isolation acoustique renforcée (< 1k€).
12	Chasseneuil-du-poitou	GP : Secteur classé en renouvellement urbain et réflexion en cours sur l'intégration du BHNS sur cet axe à 2*2 voies (33000 véh/j). Conseil Général : une étude préliminaire de requalification en boulevard urbain de la RD910 en entrée nord de Poitiers a été réalisée. Cette prospective de requalification est dépendant du projet de ligne BHNS initié par Grand Poitiers.	GP - Préventif : Intégrer le bruit le plus en amont possible dans l'opération, comme critère d'aide à la décision (impact acoustique comparé de scénarios ou du scénario envisagé) (2 à 5 k€)
13	Migné-Auxances	CG86 : Réflexion en cours sur un projet de faisceau permettant de diminuer la circulation sur ce secteur. 2 faisceaux sont réservés au niveau du PLU Migné-Auxances : Etude d'aménagement des rues de Poitiers et de Saumur (juillet 2010)	GP/ Commune : assurer une veille relative aux projets du CG sur le secteur Commune : Intégrer le paramètre bruit dans le choix des aménagements (1 à 2 k€) Grand Poitiers : exploiter la cartographie pour simuler l'amélioration prévisible des niveaux de bruit et vérifier le respect des valeurs limites à terme (4 k€)
14	Buxerolles	Des chicanes ont été mises en place sur cette voirie.	GP : Réaliser un comptage pour vérifier la cohérence des trafics sur cet axe. Commune : Action à la source en réduisant la vitesse limite à 30km/h (coût négligeable, gain de 2 à 3 dB(A))
15	Chasseneuil / Poitiers / Buxerolles	GP : Limitation de l'urbanisation (zones U3 dans le PLU) Des actions portant sur une réduction des vitesses et la mise en place de chicanes ont été réalisées.	GP : Réaliser 2 mesures de bruit pour constater l'efficacité des aménagements (1k€ env.)
16	Poitiers	GP : Limitation de l'urbanisation (zones U3 dans le PLU) Un aménagement de voirie, et la mise en place de place de stationnement alterné ont été réalisés. Le projet Cœur d'Agglo aura également un impact.	GP : Réaliser une mesure de bruit le long de cet axe, afin d'actualiser le diagnostic (< 1k€)
17	Poitiers	GP : Réfection de chaussée et mise en place d'une voie bus (2010 / 118 k€) Impact attendu lié au projet Cœur d'Agglo.	GP : Réaliser un recensement des habitations nécessitant une isolation acoustique renforcée (< 1k€)
18	Poitiers	GP : Secteur classé en renouvellement urbain + BHNS GP : Réfection de chaussée et mise en place d'une voie bus (2010-2011 / 30 k€)	GP : Intégrer le bruit le plus en amont possible dans l'opération, comme critère d'aide à la décision (impact acoustique comparé de scénarios ou du scénario envisagé) (2 à 5 k€)
19	Poitiers	GP : Aménagement de voirie Cœur d'Agglo (2010-2012 / 13 M€) avec une amélioration sensible attendue sur ce secteur	GP : Mise à jour du diagnostic acoustique une fois les travaux finalisés
20	Poitiers	Mise en place de couloirs de bus GP : Mesure de bruit réalisée dans le cadre de la cartographie Présence de plaintes	GP : Simulation de scénarios d'action (écran, merlon, revêtement, vitesse) à l'aide de la cartographie (voir page suivante)
21	Mignaloux Beauvoir	Mignaloux-Beauvoir/CG86 : réflexion en cours pour diminuer les vitesses Etat : Projet de déviation de Mignaloux-Beauvoir, non DUP. Des zones sont réservées au titre du projet dans le PLU.	GP : Réalisation d'une mesure de bruit pour objectiver la situation actuelle (< 1k€)

Zone	Commune	Actions réalisées ou à venir	Actions nouvelles envisageables
22	Poitiers / Mignaloux	Présence de merlons permettant la protection des zones habitées non intégrée dans la cartographie GP : terrain situé le long de la RN147 non constructible	GP : Réalisation d'une mesure de bruit pour objectiver la situation actuelle (<i>< 1k€</i>) GP : Actualiser la cartographie sur ce secteur dans le cadre de la prochaine mise à jour
23	Saint Benoît	GP : application du principe de l'éloignement pour les nouvelles constructions	GP : Vérification des trafics sur cet axe (<i>coût nul</i>) GP : Réalisation d'une mesure de bruit pour objectiver la situation (<i>< 1k€</i>)

Un certain nombre de zones à enjeux a déjà fait l'objet d'aménagements de voirie récents (changement d'enrobé, zone 30, mise en place de chicanes...), éléments qui n'étaient pas connus au moment du recueil des données pour la réalisation de la cartographie. Pour ces zones, l'agglomération souhaite contrôler l'efficacité de ces actions et actualiser le diagnostic afin de s'assurer si des actions supplémentaires de réduction du bruit sont nécessaires. 8 secteurs sont donc concernés par la réalisation de mesures de bruit d'ici la prochaine mise à jour du PPBE.

D'autres zones verront leur environnement sonore modifié en raison des grands projets en cours de réalisation ou à venir : Cœur d'Agglo, BHNS, projet de déviation ... Des précisions sur l'impact de ces projets, en terme d'évolution des trafics notamment, permettront d'affiner le diagnostic et d'anticiper toute évolution des niveaux de bruit. L'aspect bruit pourra être pris en amont des projets et la cartographie constituer un outil d'aide à la décision dans le cadre de ces projets. Cela concernerait 6 zones à enjeux.

Certaines zones ont fait l'objet d'actions préventives, notamment via le PLU, afin d'éviter le risque de créer de nouvelles nuisances sonores pour les habitants.

Enfin, pour les autres secteurs, un recensement des habitations nécessitant une isolation acoustique renforcée sera réalisé pour estimer le coût des travaux à engager et permettre de définir les modalités éventuelles d'attribution d'une aide financière.

SYNTHESE :

Acteurs concernés : Grand Poitiers, Communes, Gestionnaires d'infrastructures.

Actions : mesures de bruit/trafic, intégration du bruit en amont des projets ou requalifications de voirie, recenser les logements à isoler.

Gain attendu : difficilement quantifiable sur des actions préventives.

Coût estimatif : 18 à 38 k€.

Réalisation de mesures de bruit : environ 7 k€

Intégrer le paramètre bruit en amont des projets : 11 à 27 k€

Vérification de données de trafics : coût interne service MTS

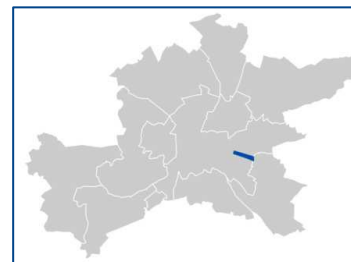
Recensement des logements à isoler : env. 3 k€ pour un diagnostic visuel de la performance apparente des façades

Echéancier : 2012-2015.

Indicateurs de suivi : nombre de mesures de bruit, nombre de projets intégrant l'aspect bruit en amont, nombre de diagnostics d'isolation réalisés.

Zone 20 : Exploitation de la cartographie pour simuler des scénarios d'action

Cette zone à enjeu comporte des habitations potentiellement exposées à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites définies par les textes. Par ailleurs, sur ce secteur, on note la présence de plaintes liées aux nuisances sonores au niveau de l'échangeur avec la Voie Malraux, Grand Poitiers prévoit également la création d'une aire d'accueil des gens du voyage le long de cet axe structurant de l'agglomération.



Dans l'objectif de réduire les nuisances liées à cette voirie, et d'anticiper la création de l'aire d'accueil, l'outil cartographique est ici exploité pour simuler l'impact acoustique lié à 4 actions qui pourraient être envisagées :

- La mise en place d'un enrobé acoustique de chaussée sur la voie Malraux (action à la source). Cette action se justifie ici pour une vitesse limitée à 70 km/h.
- Le passage de la vitesse réglementaire de 70 à 50 km/h.
- La réalisation de protections antibruit : 1 écran au niveau de la zone de plaintes, et 1 merlon au niveau de l'aire d'accueil.
- La mise en place de Glissières en Béton Armé (GBA) de 80 cm de haut, le long de la voirie principale, et des différentes bretelles d'accès.
- La planche page suivante présente les niveaux de bruit routier pour chacun des bâtiments du secteur, selon l'indicateur Lden, et dans les 3 cas étudiés : situation actuelle, situation avec revêtement acoustique, situation avec merlon et écran. Le code couleur utilisé est le même que celui des cartes de bruit stratégiques ; les bâtiments en rouge sont exposés à plus de 65 dB(A).

Niveaux sonores	Couleur
Inférieurs à 50 dB(A)	Vert Moyen
50 à 55 dB(A)	Vert Clair
55 à 60 dB(A)	Jaune
60 à 65 dB(A)	Orange
65 à 70 dB(A)	Rouge
70 à 75 dB(A)	Violet Lavande
Supérieurs à 75 dB(A)	Violet foncé

A la lecture des cartes précédentes, et au vu des caractéristiques de chacune des actions, le tableau suivant fait une synthèse des gains, du coût et du nombre de personnes visées par ces actions.

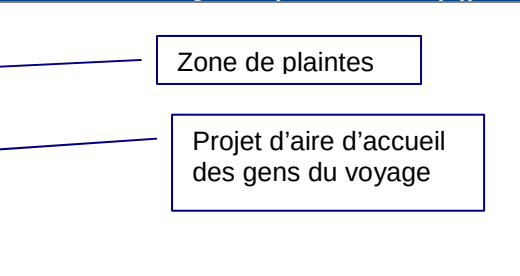
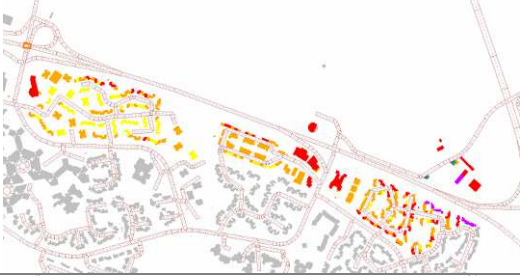
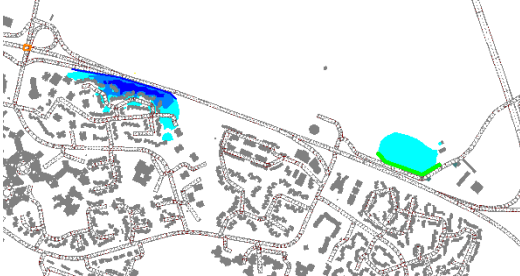
ACTION	Gain / Efficacité	Coût
Mise en place d'un enrobé acoustique (action à la source)	De l'ordre de 3 à 5 dB(A) pour l'ensemble des bâtiments situés le long de la voirie. Non significatif au niveau du projet d'aire d'accueil.	Enrobé acoustique sur un linéaire de 1,5 km : de l'ordre de 200 k€
Passage de la vitesse réglementaire de 70 à 50 km/h (action à la source)	De l'ordre de 3 dB(A) pour l'ensemble des bâtiments situés le long de la voirie. Non significatif au niveau du projet d'aire d'accueil. Difficulté de mise en place en raison de la fonction de la voie (pénétrante à caractère non urbain).	Coût lié aux aménagements de voirie (réduction de largeur des chaussées, panneaux de signalisation).
Mise en place d'un écran antibruit et d'un merlon (action à la propagation)	> 7 dB(A) au niveau des habitations situées dans la zone de plaintes. De 2 à 5 dB(A) au niveau de l'aire d'accueil	Ecran de 300m de 3m de haut : de l'ordre de 450 k€ Merlon de 200m et de 3m de haut : environ 10 k€ hors entretien courant
Mise en place de GBA le long de la voie principale et des voies d'accès (action à la propagation)	Gain compris entre 2 et 5 dB(A) selon les zones. On note toutefois une efficacité moindre au niveau de la zone de plaintes, comparé à un écran antibruit.	GBA de 80 cm de hauteur sur un linéaire d'environ 2,6 km : De l'ordre de 195 k€

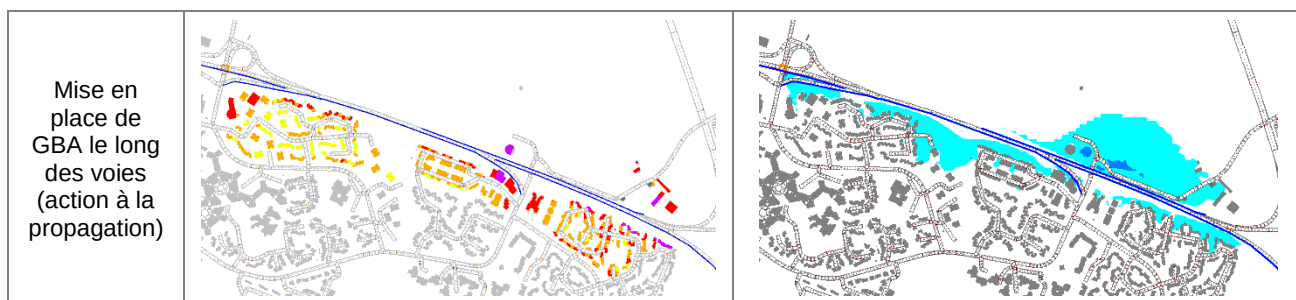
L'action qui apporte la plus grande efficacité en terme de gains acoustiques au regard du prix engendré par personne traitée est celle consistant à réaliser un enrobé acoustique sur la voirie. Cependant, cette action ne permet pas de traiter les nuisances sonores au niveau de la zone projetée pour l'aire d'accueil, notamment du fait qu'il s'agisse de logements mobiles, avec une faible isolation acoustique. L'action consistant à mettre en place un merlon pour ces personnes pourrait se justifier pour un coût peu élevé en raison de matériaux qui peuvent être pris sur place. L'action relative à une limitation de la vitesse à 50

km/h apporte un gain significatif, cependant cette action reste difficile à mettre en œuvre du fait du caractère structurant et non urbain de cet axe. L'action relative aux GBA permet de réduire les niveaux de bruit aux abords immédiats de la voirie, pour un coût moins élevé qu'un écran antibruit, et une meilleure sécurisation de la voirie.

Planche 5 - Simulation des scénarios d'actions

La dernière colonne permet de visualiser le gain apporté par la mise en œuvre de l'action.

Situation	Carte de bruit routier sur les bâtiments – Indicateur Lden	Evolution des niveaux de bruit routier, indicateur Lden (blanc : non significatif bleu clair : gain compris entre 2 et 5 dB(A) bleu foncé : gain supérieur à 7 dB(A))
Situation actuelle		 Zone de plaintes Projet d'aire d'accueil des gens du voyage
Mise en place d'un enrobé acoustique (action à la source)		
Réduction de la vitesse réglementaire à 50 km/h (action à la source)		
Mise en place d'un écran antibruit et d'un merlon (action à la propagation)		



3.5 Actions relatives aux établissements sensibles

Suite au constat de dépassement des valeurs limites pour certains établissements sensibles, les gestionnaires ont été consultés pour savoir si des actions relatives à la gestion du bruit ont été mises en place ou sont prévues.

Des précisions ont été apportées par le Conseil Général sur le **collège de Buxerolles** : le bâtiment concerné comprend des locaux affectés à la demi-pension, ainsi qu'un logement de fonction au 1^{er} étage. Le bâtiment a été rénové il y a 10 ans, et est équipé a priori de double vitrage

Un mur antibruit a été construit en 2008 au niveau de la **crèche des Lutins**. Il est proposé de prolonger ce mur pour protéger également l'Ecole Galois St Exupéry.

Les actions nouvelles envisagées par l'agglomération relatives aux établissements sensibles faisant l'objet de dépassements des niveaux de bruit sont les suivants :

- Vérifier le type d'occupation des pièces situées au niveau du bâtiment le plus exposé.
- Proposer une mesure de bruit de 24h en façade, associée à un comptage simultané du trafic pour chacun des 7 établissements concernés pour affiner le diagnostic issu de la cartographie, et définir des actions correctives le cas échéant.



SYNTHESE :

Acteurs concernés : Grand Poitiers, Gestionnaires des établissements.

Action : réalisation de mesures de bruit

Gain attendu : gain nul dans l'immédiat mais un diagnostic affiné et actualisé.

Coût estimatif : environ 4 k€.

Echéancier : 2012-2015.

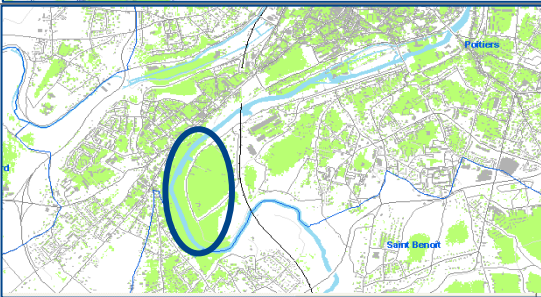
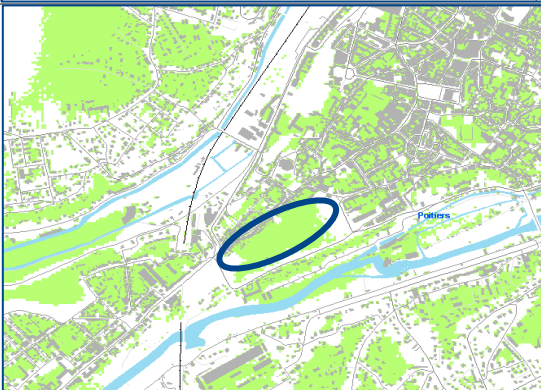
Indicateur de suivi : nombre de mesures de bruit réalisées au niveau de ces établissements sensibles.

3.6 Actions relatives aux zones calmes

Les zones calmes sont définies dans le Code de l'Environnement français comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité compétente souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Dans un premier temps, la valeur seuil de 55 dB(A) a été retenue permettant de faire ressortir les zones potentiellement calmes. Cependant, d'autres critères peuvent entrer en ligne de compte pour définir la notion de zone calme : la vocation du site (culturel, sportif, détente, éducation, habitat...) et la perception (utilisation) qu'en ont les habitants, la "qualité paysagère", l'accès de chaque habitant à une zone calme (temps d'accès par exemple). Leur localisation ne peut donc pas être définie seulement par des niveaux acoustiques, et nécessite une connaissance des particularités locales.

Les zones décrites ci-dessous sont des zones dites naturelles (forêts, vallées) ou en secteur urbain considérées comme peu exposées aux bruits récurrents des infrastructures, et en revanche susceptible d'accueillir diverses activités humaines (promenade, loisirs, jeux d'enfants, animations...).

Visualisation	Description
	<u>Zone périurbaine étendue</u> Les grands ensembles paysagés comme la forêt domaniale de Moulière, située entre les vallées de la Vienne et du Clain. Cette forêt jouit d'une situation exceptionnellement privilégiée qui lui confère l'appellation de "Poumon vert de la Vienne".
	<u>Zone étendue en périphérie immédiate</u> Les vallées : au bord des 5 rivières du Grand Poitiers (le Miosson, la Feueillante, le Clain, la Boivre et l'Auxance), des prairies régulièrement inondées accueillent des espèces patrimoniales protégées.
	<u>Zone urbaine</u> La ville est parsemée de parcs et de jardins où les poitevins aiment venir se ressourcer et se promener en famille au fil des saisons. Dominant la vallée du Clain, le Parc de Blossac, d'une superficie de 9 hectares, ce mail planté est bien conservé puisque les modifications apportées depuis sa création ont su respecter son dessin primitif.

Visualisation	Description
	Zone cœur de ville Poitiers Coeur d'Agglo transforme en profondeur les espaces publics. Un sens de circulation redessiné, de nouveaux modes de circulation, plus d'espaces verts et le patrimoine architectural mis en valeur.

S'il existe peu de leviers d'actions réglementaires pour préserver des zones calmes, quelques préconisations simples peuvent être envisagées pour mettre en valeur et assurer dans le temps la qualité acoustique de ces espaces :

- limiter les nuisances sonores liées à d'éventuels projets d'infrastructures et de déplacements ;
- prendre en considération l'existence de zones calmes dans les futurs documents d'urbanisme, afin de maintenir un certain équilibre des zones calmes en qualité et en quantité ;
- indiquer l'existence de ces zones, in situ, par des panneaux d'information précisant que l'environnement sonore est à préserver et rappelant les principes de comportement à respecter ;
- suivre dans le temps l'évolution de l'environnement sonore dans la zone considérée.

Le Parc Naturel Urbain (PNU) présente une démarche similaire à celle demandée pour les zones calmes, appliquée au titre de la mise en valeur des paysages, et identifiée au sein du PLU.

Le PNU répond à des objectifs sociaux (offrir aux habitants un cadre de vie agréable, des lieux de promenades, d'activités de loisirs, et favoriser la réappropriation des vallées), à un objectif écologique (préserver et valoriser le patrimoine naturel des vallées sèches et humides), et à un objectif de prévention (limiter l'impact des inondations et des pollutions des eaux).

Des actions de communication et de sensibilisation existent par le biais d'une plaquette PNU, de panneaux d'accueil sur site.



Au titre de la préservation des zones calmes, certains des sites du PNU pourraient être, outre leurs propriétés naturelles, caractérisés par la qualité sonore, si cela est souhaité. Des actions de sensibilisation et de communication pourraient alors être menées pour préserver leur éligibilité au critère « zone calme », en s'appuyant sur les outils déjà mis en place pour le PNU (par exemple : mise à jour du panneau d'accueil sur site).

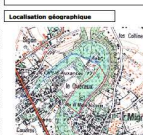
Grand Poitiers – service Hygiène Publique et Qualité Environnementale

Plan Naturel Urbain – Notice de gestion – janvier 2011

Nom du site Commune (s) Propriétaires Gestionnaires Surface (m²)	Site armé Mairie-Ancrages Commune Commune 67 700	Acteurs concernés : Commune de Migné-Auxances Grand Poitiers
--	--	--

Parcelles cadastrales : 150A030-150A031 / 150A025-150A026 / 150A022-3750 m² / 150A022-3600m² / 150A023-3750m² / 150A021-1230m²

Localisation administrative



Caractéristiques du site :

- Site qui accueille depuis un temps de plus en plus de visiteurs (parking, bus, etc.)
- Une grande diversité de milieux
- Présence d'une mare diversifiant la biodiversité
- Zone inondable une partie de l'année

Photos



Remarques :

Les travaux pour l'implantation d'un cheminement en platis devront décaler le moins possible le milieu naturel (conserver en dehors de la période de végétation et de reproduction) / matériel d'intervention léger et de faible largeur / matériaux utilisés respectueux de la qualité de l'eau / L'implantation du site devra être la plus légère et la plus intégrée possible pour éviter de dénaturer le site.

L'écoquartier des Montgorges s'inscrit dans une démarche de développement durable cohérente avec la démarche d'anticipation et de préservation de l'environnement sonore.

Une étude acoustique d'état initial a été réalisée en amont du projet afin de préciser le diagnostic par des mesures de bruit le long de la rocade et les objectifs acoustiques au niveau de la zone projetée. Parmi les mesures prises pour préserver un environnement sonore agréable au sein du secteur :



- La conception de l'éco quartier prend en compte les nuisances sonores préexistantes et notamment la présence de la RD 910 longeant le site. De ce fait, le principe d'éloignement a été pris en compte pour l'implantation des logements, et le long de cet axe, seuls sont implantés des bâtiments d'activité. Cette mesure de prévention permet d'éloigner les habitations de la source de bruit principale et d'assurer des niveaux de bruit inférieurs à 55 dB(A) de jour et à 50 dB(A) de nuit au droit des bâtiments d'habitation.
- Afin de dissuader le trafic parasite au sein de la zone, la voie principale sera aménagée en zone 30, avec des aménagements permettant de réduire la vitesse de circulation. De plus, les poids-lourds ne pourront accéder qu'aux zones d'activités.
- Une réserve foncière a été prévue le long de la rocade Ouest pour la réalisation d'un merlon antibruit, à l'aide des matériaux récupérés sur place ; le dimensionnement du merlon a fait l'objet d'une étude acoustique spécifique, avec pour objectif de protéger des nuisances sonores les habitations rue Louis Blériot.
- Les promoteurs immobiliers qui pourront concourir devront répondre à un cahier des charges incluant des prescriptions en termes de qualité des bâtiments (certification CERQUAL), et notamment sur l'acoustique intérieur et extérieur.
- L'écoquartier comprendra un grand parc urbain, dont le programme reste à définir notamment avec des ateliers participatifs ouverts à la population. La recherche de zones de ressourcement, et de zones calmes, au sens de la directive européenne, pourra être abordée. De plus, une trame verte orthogonale constituée de cheminements doux et d'espaces paysagers présente l'avantage d'offrir à chaque habitant un environnement immédiat calme et naturel.

SYNTHESE :

Acteurs concernés : Grand Poitiers, Gestionnaires d'espaces naturels ou de parcs.

Actions : sensibilisation, communication.

Gain attendu : difficilement quantifiable.

Coût estimatif : *négligeable (temps humain)*

Echéancier : 2012-2015.

Indicateurs de suivi : nombre d'actions de sensibilisation ou d'informations relatives à la préservation des zones calmes.

4. Suivi et implications du plan d'actions

4.1 Suivi du plan d'action

Le suivi d'un PPBE est nécessaire dans le cadre de la mise à jour quinquennale du PPBE qui fait suite à celle des cartes de bruit. Il contiendra un bilan des actions menées.

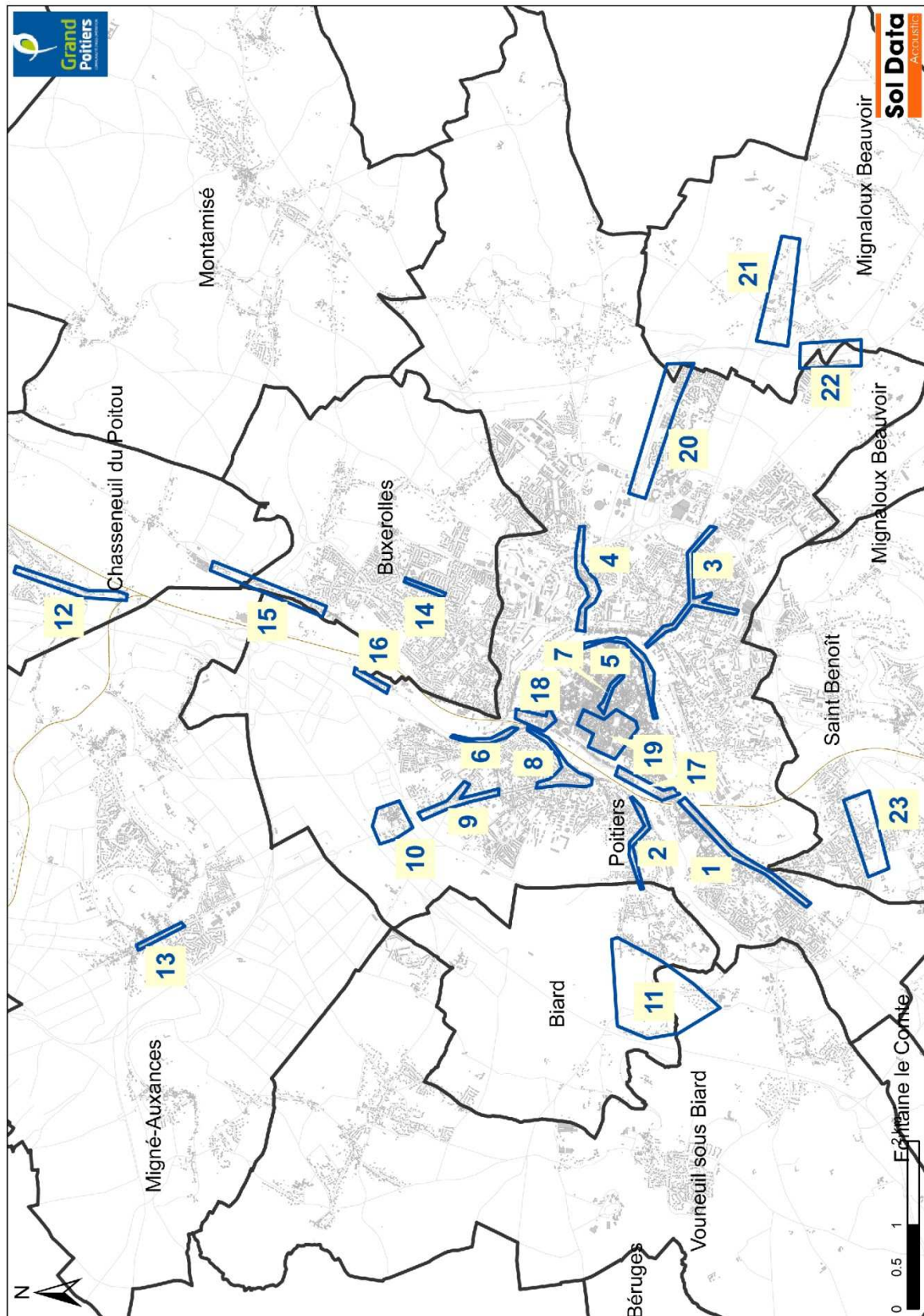
Pour permettre un suivi des actions envisagées figurant dans le plan, le tableau suivant propose des indicateurs de suivi du PPBE, sur les 5 ans à venir.

Thématique	Indicateurs de suivi
Réduire les nuisances sonores	Nombre de mesures de bruit. Nombre de projets intégrant l'aspect bruit en amont. Nombre de diagnostics d'isolation réalisés sur des bâtiments d'habitation. Actions de réduction du bruit réalisées dans les zones à enjeux.
Actions relatives aux établissements sensibles	Nombre de mesures de bruit réalisées au droit des établissements sensibles concernés. Nombre d'opérations d'isolations acoustiques réalisées sur ces établissements sensibles.
Préserver les zones calmes	Nombre d'actions de sensibilisation ou d'informations relatives à la préservation des zones calmes.

4.2 Mise en cohérence des outils

Le PPBE, bien que document non opposable est porté par une volonté politique d'exemplarité et de concertation avec les gestionnaires et partenaires. Il est ainsi impératif que le PPBE soit cohérent avec les documents d'orientation existants, notamment afin de permettre à la collectivité des investissements à efficacité multiple. Cela concerne notamment la révision des PDU et PLU.

Annexe 1. Zones à enjeux



Annexe 2. Principes d'actions

Différents principes d'actions peuvent être mis en place afin de diminuer l'impact sonore d'une route :

- Les actions à la source de types renouvellement de revêtement, diminution de vitesses.
- Les actions sur le chemin de propagation, de type écran ou butte de terre.
- Les actions sur les récepteurs : les façades des bâtiments sensibles, mais ont le désavantage de ne pas protéger les parties extérieures.

Toutefois, il est nécessaire de signaler que les meilleures actions de réduction du bruit se situent sur les plans technique et économique, en amont des projets, voire en amont des décisions.

Actions à la source

Les paramètres qui ont une influence sur le bruit routier sont : le débit de véhicules, la part importante de poids-lourds dans le trafic, la vitesse de circulation, le type d'écoulement du trafic (fluide, accéléré, décéléré), le type de revêtement (chaussée pavée, enrobé acoustique, bitume...) ainsi que la pente de la voirie.

En milieu urbain, le débit, le type d'écoulement du trafic et la vitesse sont prépondérants. Ainsi, une division par deux du trafic induit une diminution de 3 dB(A) du niveau sonore. De même, le passage d'une circulation pulsée à une circulation fluide permet de gagner environ 3 dB(A) sur les niveaux de bruit, et également de supprimer les embouteillages aux carrefours tout en maintenant une vitesse modérée (inférieure ou égale à 30 km/h) dans les zones sensibles.



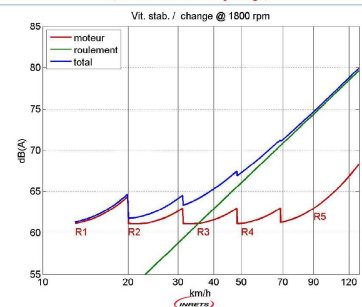
La diminution des niveaux sonores liée à la réduction des vitesses est quant à elle variable selon la vitesse considérée. Les études menées par l'INRETS³ au sujet des effets de la vitesse sur l'environnement sonore sont présentées de manière synthétique dans le schéma suivant (source INRETS).

A 50 km/h le bruit de roulement est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 67 dB(A).

A 30 km/h, le bruit moteur est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 64 dB(A).

Ainsi, une réduction des vitesses de 50 km/h à 30 km/h induit une perception plus forte du bruit moteur des véhicules mais une diminution du bruit de l'ordre de 3 dB(A).

Émission acoustique d'un VL fonction de la vitesse
(valeur maximale au passage)



Dans certaines situations, les revêtements de chaussée peu bruyants peuvent constituer une alternative aux protections de type écran ou à l'isolation acoustique des façades. Un revêtement acoustique sera performant au delà de 50 km/h dès lors que le bruit de roulement est prépondérant sur le bruit moteur.

En ville, le bruit émis par un bus est équivalent au bruit émis par 5 à 10 voitures selon la vitesse pratiquée. Il varie en fonction de la technologie utilisée et l'ancienneté du véhicule. Choisir un matériel roulant acoustiquement performant peut constituer un critère de sélection du choix des équipements et être inscrits comme une volonté politique dès l'élaboration des cahiers des charges. Cette proposition n'apporterait cependant pas un gain significatif de manière global mais localement au passage des bus ou autocar pourrait améliorer la perception sonore des riverains.

Le tableau suivant indique de manière synthétique le coût et le gain acoustique lié aux solutions. La fluidification du trafic est, elle, liée au plan de déplacement.

³ INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

Impact lié aux actions de réduction du bruit à la source

Solution	Coût	Gain acoustique
Diminution de vitesse	Panneaux de signalisation, des éventuels aménagements de chaussée (ralentisseurs, chicanes, etc.) et du coût horaire des personnes chargées de l'aspect administratif de cette modification.	3 à 5 dB(A) Le gain est plus important si le taux de poids-lourds est faible. Le gain est d'autant plus significatif que la réglementation s'accompagne de dispositif d'incitation à réduire la vitesse.
Modification de chaussée	Le surcoût est variable de 5 à 30% par rapport à un enrobé classique. Le coût d'un enrobé acoustique est de l'ordre de 5 à 7€/m ² mais ce chiffre est variable selon l'enrobé choisi, le linéaire traité, les conditions locales de mise en place... Il faut également prévoir les coûts d'entretien pour la pérennité des performances acoustiques.	Gain local de 3 à 9 dB(A) selon les vitesses et le type d'enrobé.

Actions sur la propagation

Les actions sur la propagation se traduisent par la mise en place de solutions lourdes de type écran antibruit, ou merlon paysager voire urbanisme écran.

Pour cela il est nécessaire de tenir compte de la topographie du terrain. Une largeur d'emprise minimale est nécessaire en tenant compte d'une distance de sécurité entre la route et la protection.

Impact acoustique de la végétation :

L'efficacité acoustique d'une simple rangée d'arbres est quasi-nulle d'un point de vue acoustique. Il faudrait une végétation très dense sur plusieurs dizaines de mètres pour pouvoir gagner 1 à 3 dB(A). Toutefois, la plantation de végétation peut avoir un effet positif sur la perception des riverains, en masquant visuellement la source de bruit à l'origine des nuisances. L'acceptation de la source de bruit peut alors être meilleure même s'il n'y a pas réduction du niveau sonore.

Impact lié aux actions de réduction du bruit sur le chemin de propagation

Solution	Coût	Gain acoustique
Butte de terre	Coût moyen de 15€ HT du mètre carré à ajouter au coût d'acquisition des terrains d'implantations et un entretien courant.	De 2 à 12 dB(A) Variable selon la position du récepteur et de la source par rapport à l'écran.
Ecran acoustique	Coût moyen de 500€ HT du mètre carré fourni posé, mais il existe des différences entre les matériaux et quantités prévues.	

Actions sur le récepteur

Dans le cas où les traitements à la source ne permettent pas d'atteindre les niveaux d'isolation suffisants, le traitement des façades constitue un complément nécessaire.

Pour les bâtiments isolés, le traitement de façade peut être privilégié.

Dans le cadre du Classement Sonore des Infrastructures de transports terrestres, annexé aux Plans Locaux d'Urbanisme des communes, les constructeurs doivent tenir compte de niveaux sonores pour la conception de l'isolement acoustique des bâtiments inclus dans les secteurs affectés. L'arrêté ministériel du 30 mai 1996, version consolidée d'avril 2009, définit dans ses articles 5 à 9, l'isolement acoustique minimum pour les bâtiments d'habitations ou sensibles.



Les travaux de type « renforcement de l'isolation acoustique des façades exposées » entrent souvent dans un cadre plus général de réhabilitation (type programme Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat), où la fonction acoustique est partiellement « masquée » dans le projet global.

Pour améliorer l'isolation d'une façade vis-à-vis des bruits extérieurs, la fenêtre est le 1^{er} élément à examiner. En effet, les performances acoustiques des fenêtres sont généralement faibles comparées à

celle des murs. Cependant, elles ne sont pas toujours seules en cause. Il convient également d'évaluer les autres voies de transmission : les murs, les éléments de toiture et leur doublage, les coffres de volets roulants, les différents orifices et ouvertures en liaison directe avec l'extérieur (ventilation, conduits...).

D'un point de vue acoustique, une double fenêtre est plus performante qu'un double vitrage vis-à-vis des bruits de l'extérieur.

MEE Attention ! Le renforcement de l'isolation de l'enveloppe d'un bâtiment peut avoir un impact important sur la perception des bruits intérieurs. Ceux-ci peuvent émerger plus fortement et se révéler parfois plus gênants que les bruits extérieurs. Il est conseillé de faire un diagnostic acoustique complet avant de réaliser tout type de travaux acoustiques sur les façades.

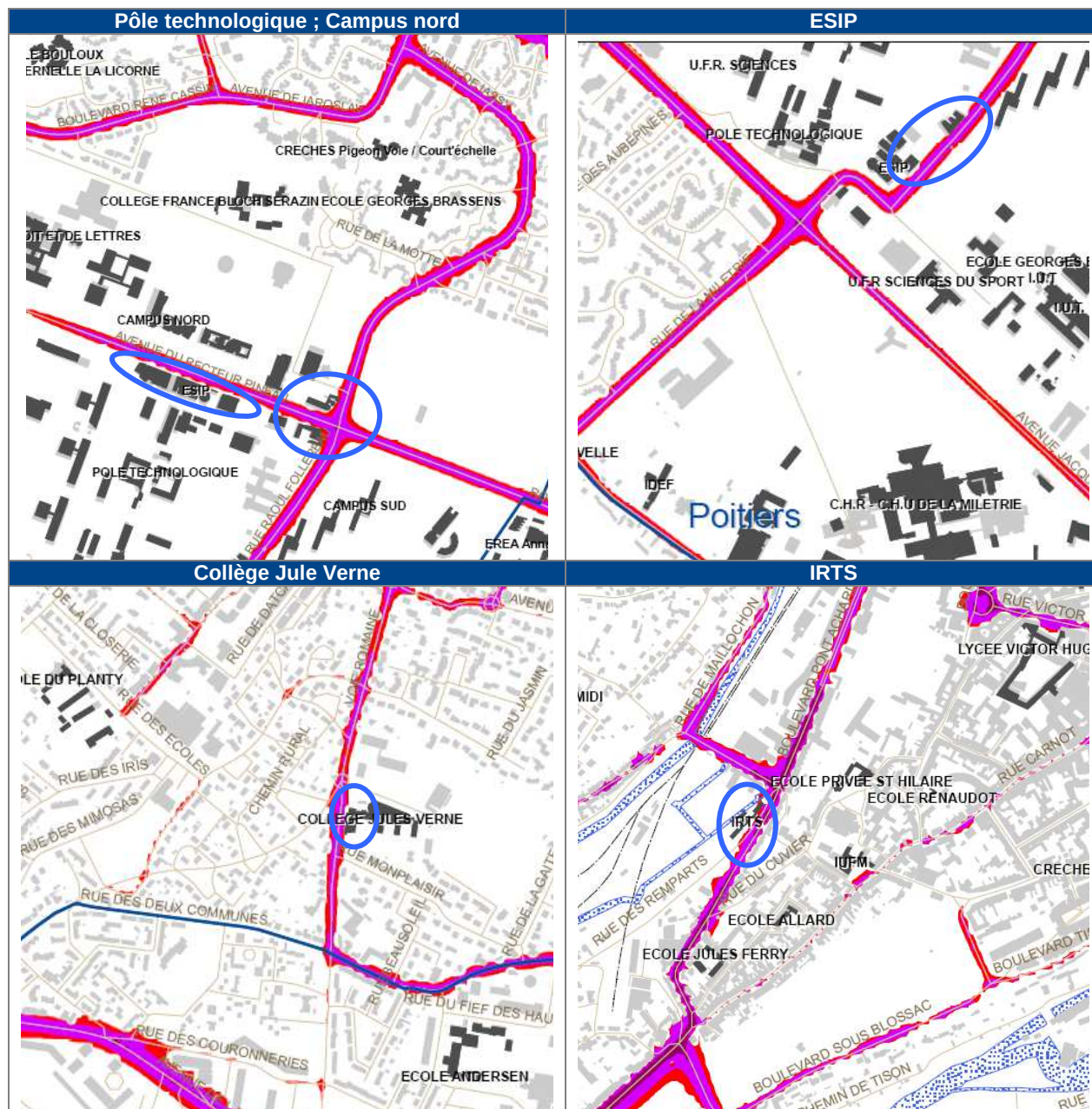
Aussi, dans le cadre de la mise en œuvre ultérieure d'un programme de rénovation de l'habitat, il est nécessaire de réaliser au préalable un diagnostic acoustique précis de l'état d'isolation des logements visés, afin d'ajuster plus finement les contraintes et éventuels besoins de financement. Ce diagnostic, réalisé par un professionnel, vérifiera notamment l'état général des huisseries, les éventuels défauts d'étanchéité ...

Impact lié aux actions de réduction du bruit au récepteur

Solution	Coût	Gain acoustique
Isolation de façade	7 000 à 15 000€ HT pour les habitations individuelles. 1 000€ HT par ouvrant pour les bâtiments collectifs. Ne comprend pas les coûts de diagnostic.	De 5 à 15 dB(A) à l'intérieur des logements – Solution efficace fenêtres fermées.

Annexe 3. Etablissements sensibles soumis à des dépassements

Afin de localiser plus précisément les bâtiments potentiellement soumis à des dépassements, l'annexe présente pour chaque établissement un extrait de la carte de type C à l'échelle réglementaire. Les bâtiments entourés en bleu sont ceux concernés par les dépassements. Il s'agit alors de savoir l'usage de ces bâtiments pour déterminer si des actions de réduction du bruit sont nécessaires.





Annexe 4. Informations ASF



Direction Régionale Ouest Atlantique

PPBE ETAT - Eléments ASF

Département de la Vienne



Auteur : Jacques Nourisson

Date : 20 avril 2011

Version : 1

PPBE Etat - éléments ASF - Département de la Vienne

PREAMBULE

La présente note s'inscrit dans le cadre de l'établissement du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier national (PPBE « ETAT ») traversant le département de la Vienne.

En application des circulaires ministérielles du 7 juin 2007 et du 23 juillet 2008, elle a pour objectif de compiler les éléments relatifs au réseau autoroutier concédé à la société Autoroutes du Sud de la France (ASF), en vue de leur intégration par la Direction Départementale des Territoires (DDT) de la Vienne au montage du document « PPBE ETAT ».

Le réseau concerné est matérialisé par la section comprise entre le diffuseur de Poitiers Sud (PR 311,058) et la limite Vienne / Deux Sèvres (PR 338,063) de l'autoroute A10 l'Aquitaine, franchissant ainsi le département de la Vienne sur un linéaire de 27km pour la portion considérée et concédée à ASF.

HISTORIQUE DES ACTIONS REALISEES

1. ACTIONS REALISEES LORS DE LA CONSTRUCTION

Les déblais excédentaires de matériaux stériles, générés pendant la phase terrassement de la section autoroutière, furent employés à la réalisation de merlons ou modelés au droit de certains haumeaux situés aux proches abords de l'infrastructure autoroutière.

Depuis la mise en service de cette section autoroutière, ces dispositifs contribuent à améliorer le confort sonore des riverains des secteurs concernés.

Le répertoire et la localisation de ces ouvrages sont précisés dans le document joint en annexe.

2. ACTIONS GENERALES

- 2007-2008 : étude acoustique et premier recensement des Points Noirs du Bruit (PNB) en intégrant notamment l'indicateur européen L_{DEN} .
- 2008 : élaboration de la cartographie européenne du bruit des infrastructures routières.

RESULTATS DU PRE-RECENSEMENT DES PNB DE 2008

L'étude particulière menée au cours des années 2007 et 2008 a permis de vérifier qu'aucun bâtiment n'était soumis à des niveaux d'exposition supérieurs aux seuils limites définis par la circulaire du 25 mai 2004.

En conséquence aucun bâtiment n'est susceptible d'être PNB.

RESULTATS DU PRE-RECENSEMENT DES PNB DE 2008

L'étude particulière menée au cours des années 2007 et 2008 a permis de vérifier qu'aucun bâtiment n'était soumis à des niveaux d'exposition supérieurs aux seuils limites définis par la circulaire du 25 mai 2004.

En conséquence aucun bâtiment n'est susceptible d'être PNB.

PROGRAMME D'ACTIONS POUR LES 5 ANS A VENIR

PREAMBULE

Les programmes d'études et d'actions d'ASF sont dans l'ensemble encadrés par les contrats de plan établis avec l'ETAT concédant pour des durées de 5 ans.

Le contrat actuel correspond à la période 2007-2011.

PROGRAMME DE RESORPTION DES POINTS NOIRS DU BRUIT

Pour ce qui est des Points Noirs du Bruit, le contrat de plan actuel prévoit qu'ASF effectue une mise à jour complète de leur recensement, afin notamment d'intégrer l'indicateur européen L_{DEN} (ainsi que les seuils associés), et engage un nouveau programme de résorption.

Toutefois, en marge du contrat de plan actuel, un programme d'actions plus ambitieux a fait l'objet de concertations avec l'ETAT, dans le cadre de l'établissement d'un programme d'investissement désigné comme « paquet vert ».

Ce programme a été approuvé le 25 janvier 2010, par la signature de l'avenant au contrat de concession d'ASF, et porte sur la résorption de l'ensemble des PNB.

Sur ces bases, et étant donné la nullité du nombre potentiel de PNB, aucune action ne sera réalisée au niveau du réseau concédé à ASF en traversée de la Vienne.

POSSIBILITES D'ACTIONS COMPLEMENTAIRES

En complément des programmes d'actions entièrement pris à sa charge (comme la résorption des PNB), la société ASF est ouverte aux discussions avec les particuliers et / ou les collectivités locales souhaitant réaliser des protections phoniques répondant à un objectif de protection dépassant le contexte réglementaire applicable.

Ces protections peuvent aussi bien être individuelles que collectives.

Les conditions de participation d'ASF à ces projets sont détaillées dans le document joint, extrait de la politique bruit d'ASF de juin 2008.

GESTION DES MULTI EXPOSITIONS

ASF est tout à fait ouvert aux discussions liées au montage d'opérations jointes avec d'autres maîtres d'ouvrage pour le traitement intelligent des éventuels sites multi-exposés que mettrait en évidence la DDT suite à son analyse croisée des cartes de bruit.

Les éléments correspondants pourront le cas échéant être validés en comité de suivi départemental.

Dans le cas d'un programme d'amélioration d'un site multi-exposé, une clé de répartition spécifique serait à définir au cas par cas avec les autres maîtres d'ouvrage concernés.

FINANCEMENT DES OPERATIONS

Aucun PNB n'étant inventorié, toute opération envisagée concernerait uniquement la réalisation de dispositif phonique répondant à un objectif de protection dépassant le contexte réglementaire applicable.

Ce programme ne pourrait être traité qu'au titre des actions complémentaires dans le cadre d'un partenariat.

Pour toute opération de partenariat, la participation financière d'ASF peut s'élever jusqu'à 40 % de l'investissement nécessaire à la réalisation de celle-ci, selon la pertinence des projets envisagés.

Les conditions de participation d'ASF à ces projets sont détaillées dans le document joint, extrait de la politique bruit d'ASF de juin 2008.

ASF

Direction Régionale Ouest Atlantique

PPBE ETAT - Eléments ASF

Département de la Vienne



Annexe 1 : Répertoires et cartographie A10

Merlons ou modelés acoustiques

PPBE Etat - éléments ASF - Département de la Vienne

MERLONS OU MODELES DE PROTECTION ACOUSTIQUE REALISES AU MOMENT DE LA CONSTRUCTION DE L'A10

Communes	Sites protégés		Merlons ou modèles acoustique				
	Commune	Sens de circulation	Nombre d'ordres	PP début	PP fin	Longueur m	Hauteur m
Fontaine le Comte	Le Petit Poizac	1	1	313,29	313,52	230	2,00 à 3,50
Fontaine le Comte	La Catinerie	1	2	314,45	314,95	500	2,00
Jazeneuil	La Métairie du Portail	2	3	327,32	328,11	790	1,00 à 2,00
Jazeneuil	Le Coudreau	2	4	329,70	330,34	640	2,00
Curzay sur Vonne	Villegast	1	5	330,05	330,29	240	2,50
Curzay sur Vonne	Villegast	1	6	330,42	330,58	160	3,00
Rouillé	Centre d'entretien ASF	1	7	335,12	335,27	150	3,00

Sens de circulation 1 = Poitiers → Bordeaux

Sens de circulation 2 = Bordeaux → Poitiers

ASF

Direction Régionale Ouest Atlantique

PPBE ETAT - Eléments ASF

Département de la Vienne



Annexe 2 : Extrait « Politique Bruit ASF »

III. PARTENARIATS

III.1. Champ d'application réglementaire

Les partenariats constituent une démarche volontariste d'ASF : aucun texte réglementaire extérieur n'est opposable.

Seules les dispositions suivantes du contrat de plan 2007-2011 cadrent cette démarche :

« ASF pourra engager un programme complémentaire en matière de protection contre le bruit, en partenariat avec les collectivités locales, pour étendre le bénéfice des protections à des populations ou un tiers qui ne bénéficient pas du droit à la protection réglementaire, la participation d'ASF étant plafonnée à 40% du coût total TTC des travaux, sous réserve de l'antériorité par rapport à la loi bruit (1992). »

III.2. Politique d'application

III.2.1. Finalités

Le principe est de tenir compte des sollicitations des riverains ou de collectivités qui seraient demandeurs de protections sonores dont la réalisation ne serait pas justifiée en regard de l'application seule du contexte réglementaire applicable à la section d'autoroute concernée.

Les étapes successives de réflexion décrites ci-après doivent permettre d'identifier la pertinence de la demande effectuée, ainsi que le risque encouru si une suite favorable y est donnée par ASF :

- le bâti concerné est-il réellement sensible au bruit ? (voir § III.2.2.)
- dans quelle mesure les protections demandées vont-elles au-delà du contexte réglementaire applicable à la section d'autoroute concernée ? (voir § III.2.3.)
- les protections demandées sont-elles équilibrées par rapport aux enjeux et contraintes de mise en œuvre ? (voir § III.2.4.)
- la réalisation des protections demandées présente-t-elle un risque vis-à-vis du développement de l'autoroute ou de l'urbanisation du site protégé ? (voir § III.2.5.)

Selon la nature du demandeur, les négociations pourront être effectuées avec une ou plusieurs collectivités s'il s'agit de protéger un groupe de bâtiments (lotissement par exemple), un syndic ou autre organisation représentant une résidence collective ou une assemblée de copropriétaires s'il s'agit d'un bâtiment collectif, ou encore des particuliers propriétaires de maisons individuelles.

III.2.2. Types de bâtiments concernés

Les possibilités de partenariat seront examinées pour les bâtiments, ou ensembles de bâtiments dont les modes d'occupation sont réputés « sensibles » :

- habitat,
- locaux d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, etc.),
- locaux de soin ou de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, etc.),
- locaux d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyers de réinsertion sociale, etc.),

Pour les cas non listés ci-dessus, il s'agit de considérer que les locaux sensibles sont ceux qui accueillent des hommes, femmes ou enfants qui y passent du temps de vie ou de repos, à opposer à du temps de loisirs ou de travail.

Les zones d'accueil de petite enfance, foyers de jeunes travailleurs, pensions pour enfants orphelins ou séparés de leur parents suite à décision de justice, foyers ou hébergements provisoires pour personnes sans domicile fixe peuvent donc être considérés comme sensibles (voir cas particuliers des hôtels et restaurants dans le guide pratique).

A l'inverse, ne seront pas pris en considération les locaux ou établissements recevant du public pour des activités événementielles, occasionnelles ou de loisirs comme les gymnases, salles polyvalentes, salles de spectacle, locaux d'associations sportives ou culturelles (même si l'activité qui y est effectuée nécessite du calme).

III.2.3. Cas de dépassement du cadre réglementaire opposable (éligibles au partenariat)

Le cadre réglementaire opposable à prendre en considération est propre à la section concernée.

Il est généralement consultable dans les engagements de l'Etat, le dossier de DUP, le dossier d'AP ou les bilans environnementaux : il convient d'identifier ce cadre avec soin car il constitue le point de repère principal dont dépend la suite des décisions.

D'une manière générale, l'un de ces 4 cas s'applique, principalement en fonction de la date de DUP ou de réalisation / élargissement :

- jusqu'en 1978 environ : pas d'obligation (cadre des PNB²¹),
- de 1978 à 1983 environ : obligations inspirées de la circulaire du 7 mars 1978²²,
- de 1983 à 1995 environ : obligations inspirées de la circulaire du 2 mars 1983²³,
- à partir de 1995 : décret 95-22 du 9 janvier 1995 et arrêté d'application du 5 mai 1995.

²¹ Voir chapitre II

²² Recommandations fourchette 60/70 dB pour LAeq 95-10, 65 à rechercher

²³ Recommandations fourchette 60/65 dB pour LAeq 95-10, 60 à rechercher en niveau de confort, prise en compte des nuisances de nuit LAeq 95-10 dans des cas exceptionnels (fort taux PL de nuit par ex).

Selon le cas, des seuils de nuisance sonore admissible plus ou moins élevés sont opposables à ASF, et une date limite d'antériorité du bâti considéré comme « ayant droit à protections » est généralement définie.

D'une manière générale, les demandes non satisfaites (par l'application seule du cadre réglementaire de la section concernée) résultent d'une ou plusieurs des carences suivantes :

- exposition au bruit inférieure à la tolérance opposable (ou aux seuils PNB en cas d'absence d'obligations opposables),
- antériorité insuffisante ou inexistante,
- type et/ou efficacité des protections réalisées suffisants pour respecter le cadre réglementaire, mais insatisfaisants vis-à-vis des aspirations des élus ou riverains (exemple : réalisation de protections de façade alors que les demandeurs souhaitent une protection à la source).

Dans ces cas de figure, la réalisation de protections complémentaires sous forme de partenariat pourra être envisagée dans la limite des critères précisés ci-après.

En cas d'urbanisation continue et étalée vers l'extérieur de l'autoroute, il est nécessaire de définir un périmètre pour l'évaluation de ces critères.

Ce périmètre sera délimité par l'ensemble des bâtiments dont le gain acoustique après la protection sonore envisagée serait d'au moins de 2 dB(A) en LAeq moyen annuel.

Antériorité minimale requise

La date d'autorisation de construire du bâtiment, ou de la majorité des bâtiments situés dans le périmètre d'étude doit être antérieure à la plus récente des dates suivantes :

- 31 décembre 1992, date de parution de la loi 92-1444 dite « loi bruit »,
- date retenue comme référence d'antériorité dans le cadre réglementaire opposable.

Pour les cas de partenariats individuels, une condition supplémentaire relative à la date d'achat du bâtiment par son propriétaire actuel est nécessaire, afin de limiter les opérations immobilières d'objectif mercantile par ce dernier.

Cette condition est la suivante :

- cas où l'autoroute a fait l'objet d'un classement sonore : date d'achat antérieure à la date de l'arrêté préfectoral de classement sonore,
- dans tous les cas : date d'achat antérieure d'au moins 2 ans à la date de demande de partenariat.

Exposition au bruit minimale requise

Le niveau d'exposition au bruit du bâtiment (au moins sa façade la plus exposée), ou de la majorité des bâtiments situés dans le périmètre d'étude, doit être supérieur à l'un des seuils suivants :

- 60 dB(A) de jour ($L_{Aeq\ 06-22h}$),
- 55 dB(A) de nuit ($L_{Aeq\ 22h-06h}$).

Exception pourra être faite à cette règle au cas par cas, pour les partenariats négociés avec des collectivités locales lors de la construction d'une liaison nouvelle, si le projet vise à préserver efficacement une zone d'ambiance préexistante très calme.

III.2.4. Equilibre efficacité / enjeux / coûts / contraintes de réalisation

Bien que répondant aux critères énoncés aux § III.2.2 et III.2.3 ci-dessus, certains projets proposés par des collectivités ou des particuliers peuvent néanmoins comporter des disproportions ou des dispositions techniques aberrantes :

- gain acoustique très faible (inférieur à 2 dB(A) par exemple),
- incompatibilité du projet avec les équipements d'ASF, leur exploitation ou l'entretien des dépendances autoroutières (accès, etc.),
- disproportions notables entre coût et/ou contraintes de réalisation et enjeux réels (coût dépassant la valeur immobilière du bâti protégé par exemple).

Dans ce genre de cas, il convient d'écarter le projet proposé ou d'en négocier une adaptation.

III.2.5. Analyse du risque à venir

Il convient d'écarter ou de négocier une adaptation des projets qui risquent d'interférer avec l'évolution de l'autoroute ou de ses équipements à court ou moyen terme.

Par ailleurs, la démarche volontaire d'ASF ne doit en aucun cas être détournée de sa finalité d'améliorer la protection de l'existant.

Une vigilance particulière quant aux possibles dérives opportunistes est primordiale : il convient par exemple d'examiner avec une grande réserve les éventuelles sollicitations de particuliers ou de collectivités qui reviendraient, même indirectement, à subventionner, cautionner, voire encourager une urbanisation future des abords autoroutiers.

III.2.6. Contribution d'ASF

La participation financière d'ASF s'élèvera au maximum à 40% du prix TTC de réalisation du projet, y compris les frais de maîtrise d'œuvre et d'études projet si des prestataires extérieurs aux parties contractant le partenariat sont désignés à cet effet.

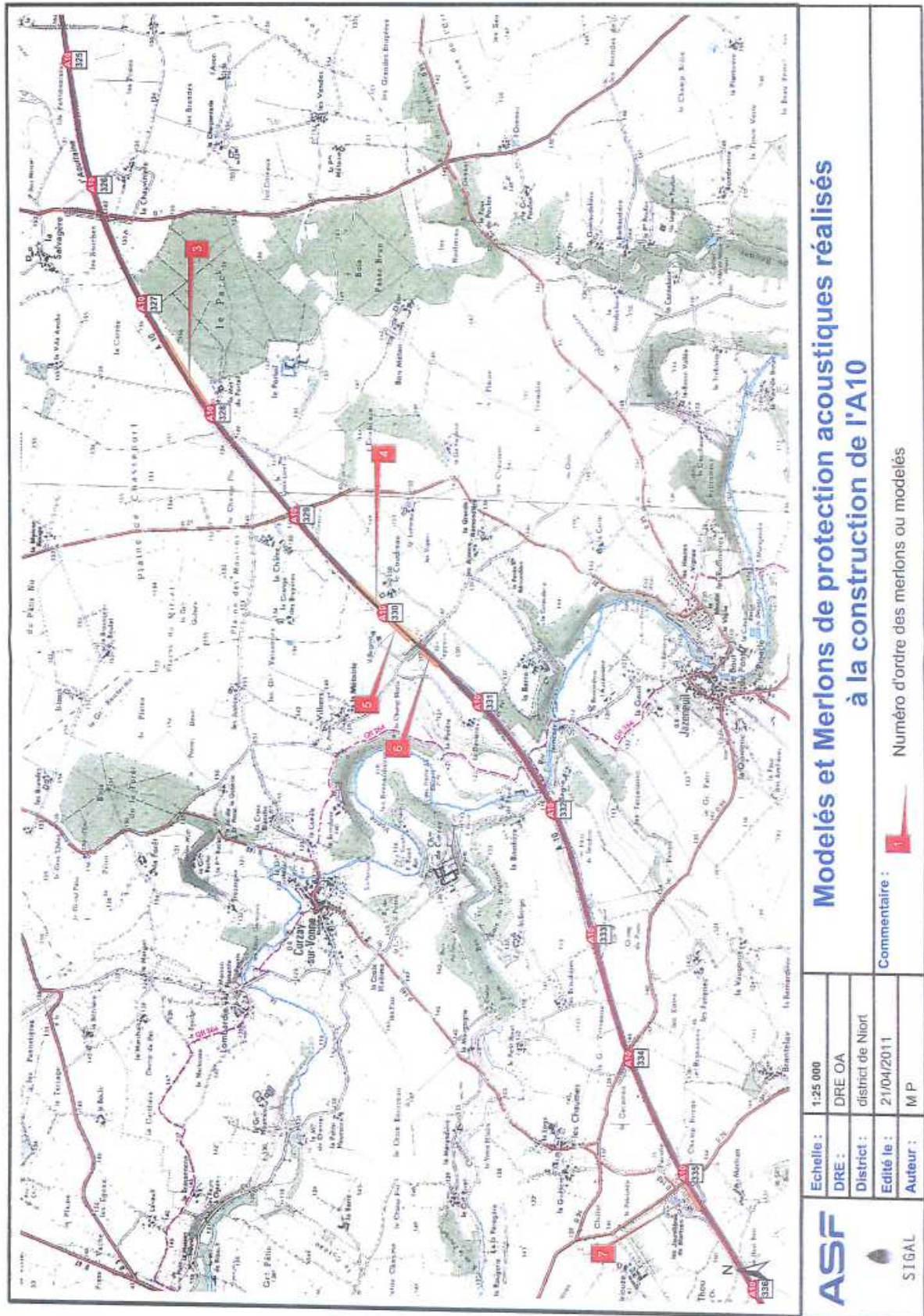
III.2.7. Formalisation de l'accord

Avant toute réalisation, le partenariat doit être formalisé via l'établissement d'une convention²⁴.

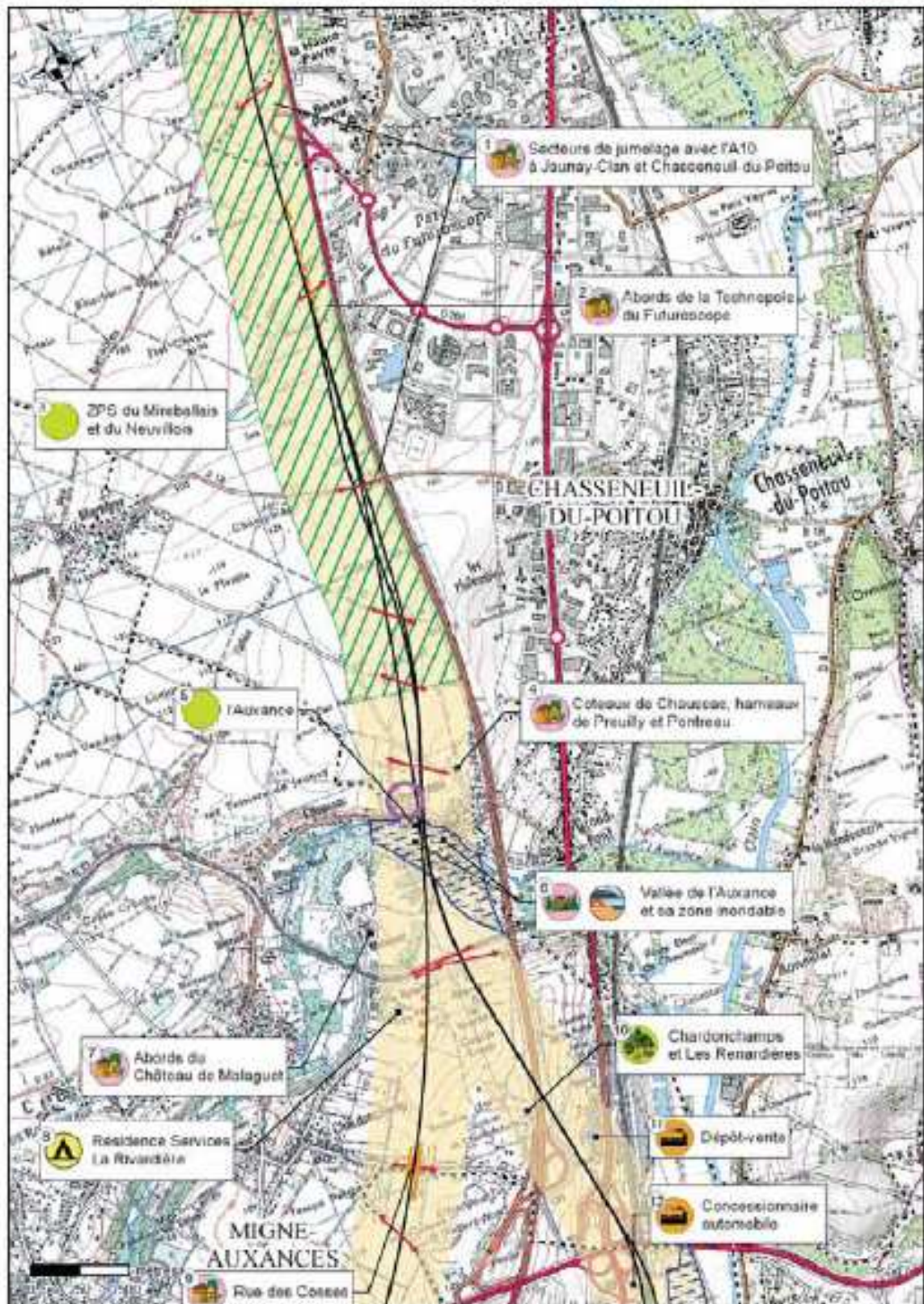
Cette convention précise notamment les points suivants :

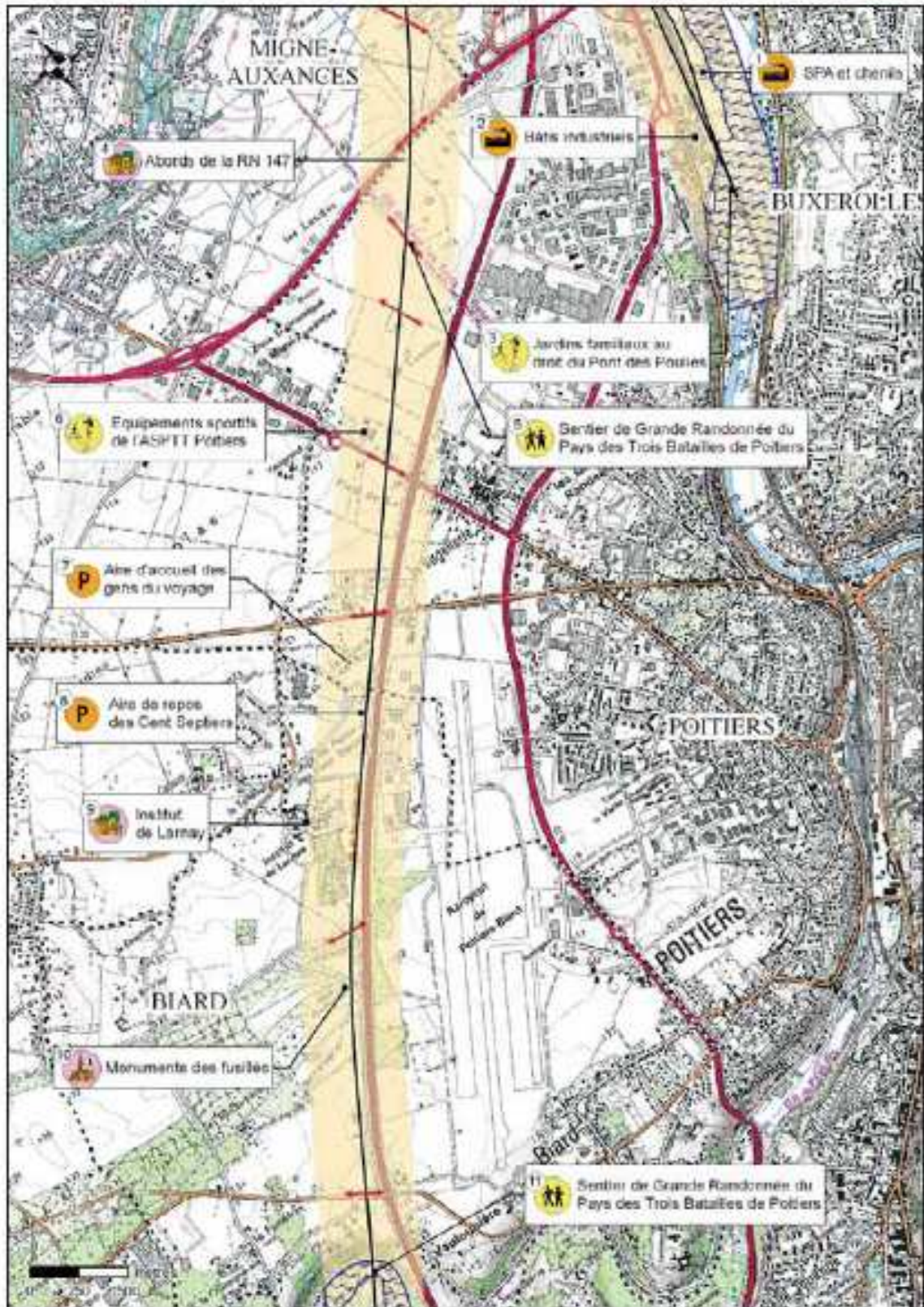
- identification des parties,
- objet et description du projet,
- estimation, clé de répartition des dépenses entre les divers financeurs et modalités de paiement,
- répartition des responsabilités et des rôles de maîtrise d'ouvrage / maîtrise d'œuvre,
- modalités de contrôle des coûts, d'adaptation du projet, et autres sujétions liées à la réalisation du projet (gestion foncière, déplacement de réseaux, démarches administratives, instruction des marchés, etc.),
- propriété et modalités d'exploitation et d'entretien des ouvrages réalisés.

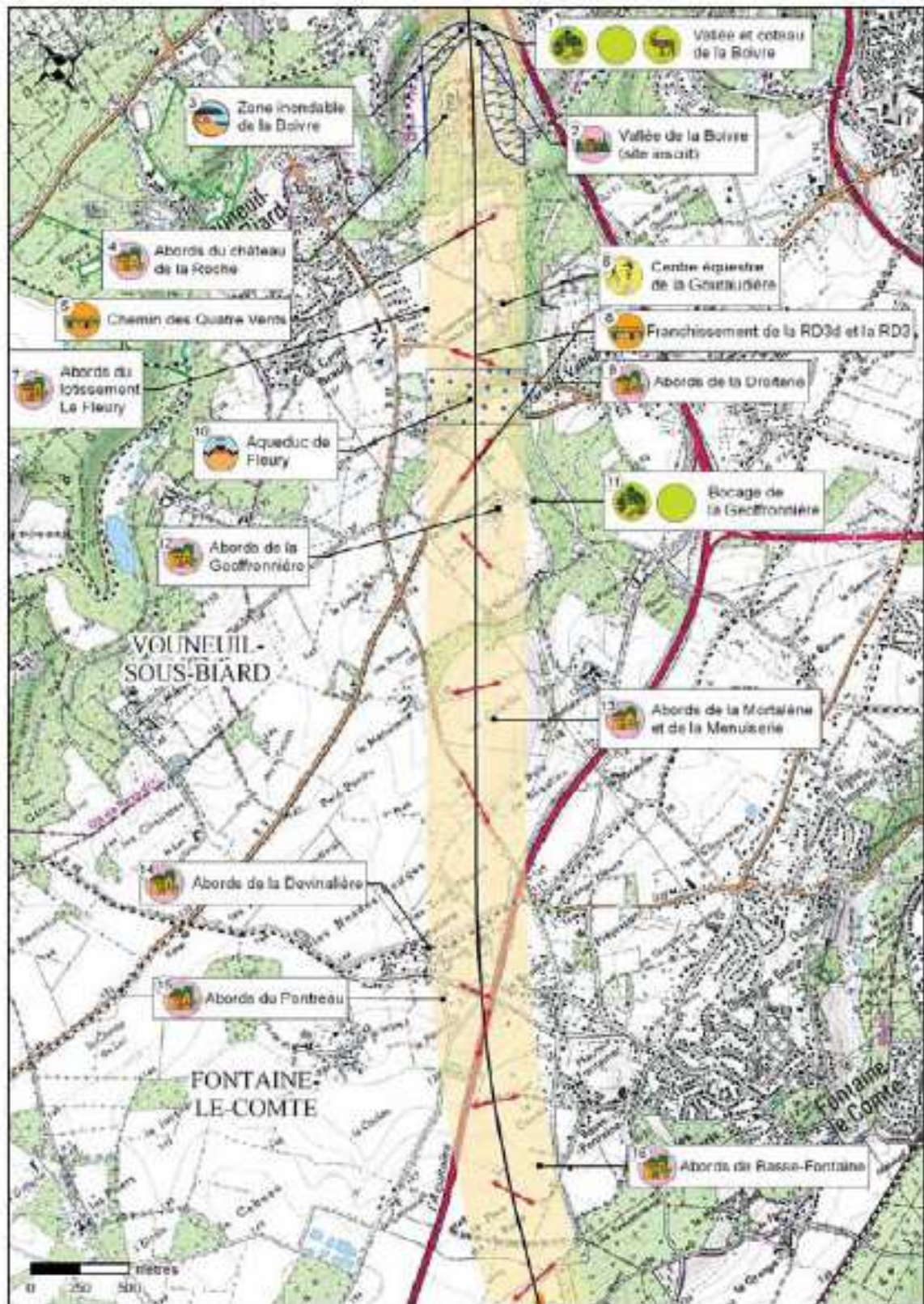
²⁴ Voir exemple de convention en annexe au guide de mise en application de la politique ASF.

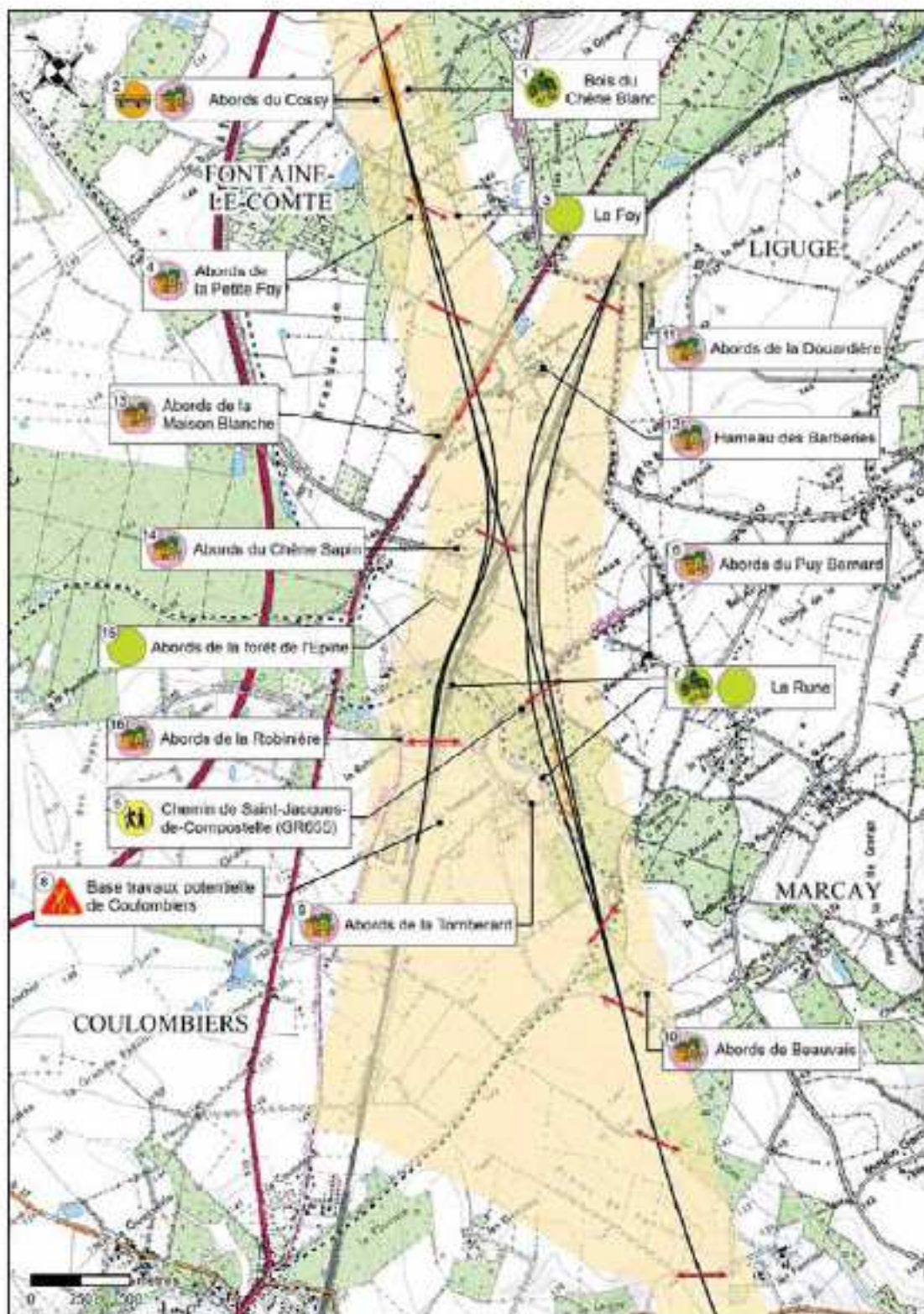


Annexe 5. Protections mises en œuvre par RFF le long de la LGV SEA









Engagements de l'État - Juillet 2009

LGV SEA
Tours Angoulême

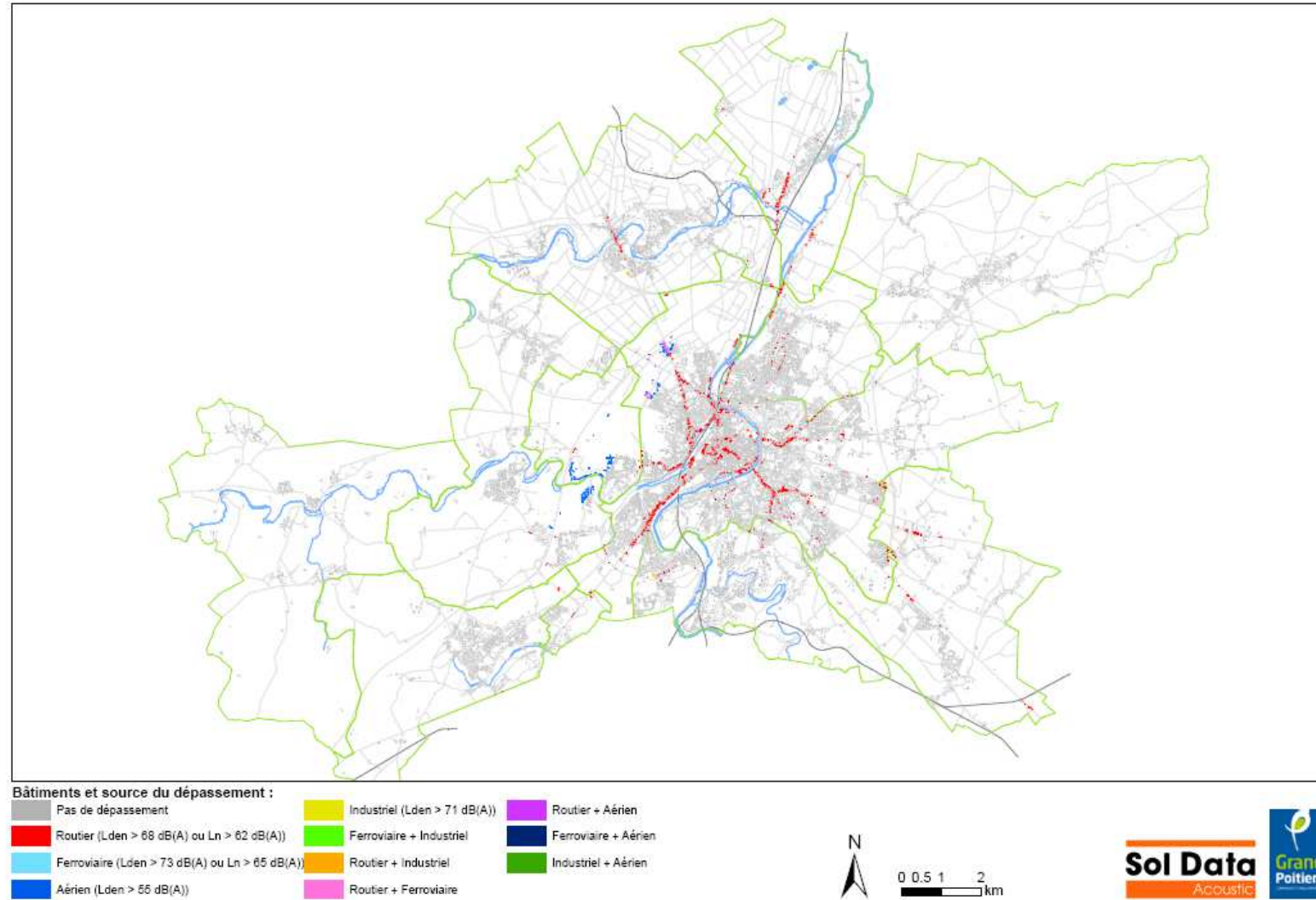
Annexe 6. Accord des autorités maîtres d'ouvrages

Les organismes suivants ont été associés au suivi de l'étude et ont été sollicités pour fournir leur avis sur les actions prévues dans ce PPBE.

- Le Préfet de Département via les services déconcentrés de la DDT 86, de la DREAL, de la DIRA et de la DIRCO.
- Direction Régionale de Réseau Ferré de France.
- Département de la Vienne.
- Les sociétés d'autoroutes Cofiroute et ASF.
- Direction Générale de l'Aviation Civile.

Annexe 7. Bâtiments exposés à des dépassements

Cartographie des bâtiments soumis à des dépassements de seuils réglementaires pour le bruit



Annexe 8. Synthèse des retours de consultation

Conformément aux textes en vigueur, une mise à disposition du projet de PPBE auprès du public a eu lieu sur la période mi-octobre / mi-décembre 2011. Les observations du public ont été consignées sur un registre d'observations ouvert spécialement à cet effet, dans chacune des mairies de Grand Poitiers, ainsi qu'au siège de l'agglomération.

Analyse des retours de consultation

Le projet de PPBE a été mis à disposition du public du 15 octobre au 15 décembre 2011, avec un registre ouvert à cet effet, selon les modalités suivantes :

- En mairie des 12 communes de Grand Poitiers et notamment au service Hygiène publique – Qualité environnementale de la mairie de Poitiers.

Le public avait également la possibilité de transmettre ses remarques par courrier au niveau des mairies et de Grand Poitiers. Enfin, le service Hygiène Publique – Qualité Environnementale a assuré des permanences en mairies :

Commune	Date de la permanence
Béruges	3 novembre 14h-17h
Biard	8 novembre 14h-17h
Buxerolles	10 novembre 14h-17h
Chasseneuil-du-Poitou	14 novembre 14h-17h
Croutelle	15 novembre 14h-17h
Fontaine-le-Comte	17 novembre 14h-17h
Mignaloux-Beauvoir	22 novembre 14h-17h
Migné-Auxances	24 novembre 14h-17h
Montamisé	29 novembre 14h-17h
Poitiers	1 ^{er} décembre 14h-17h
Saint-Benoît	6 décembre 14h-17h
Vouneuil-sous-Biard	8 décembre 14h-17h

Le tableau suivant comptabilise les observations recueillies, certaines observations ayant été formulées par 2 moyens différents.

Moyen d'expression	Nombre d'avis exprimés sur le PPBE
Permanences en mairie	19
Registre Service HPQE Grand Poitiers	8
Registre Migné-Auxances	4
Courriers, mails	9
TOTAL	40

Au terme de cette consultation, plusieurs thèmes reviennent de façon récurrente, tandis que certains sont évoqués ponctuellement, comme résumé dans le tableau ci-dessous :

Thèmes des observations	Nombre d'observations
LGV SEA	10
Survol des aéronefs	2
Bruits de voisinage – de comportements	4
Remarques locales - Croutelle (RN10)	7
Remarques locales – Quartier Beaulieu	8
Remarques locales - Poitiers (rocade Ouest)	2
Remarques locales - Montamisé	1
Remarques locales – Migné-Auxances (RN147 + traversée + A10)	6
Remarques locales – Mignaloux-Beauvoir (échangeur RN147)	3
Remarques locales – Autres secteurs	6
Demande d'informations complémentaires	7

Eléments de réponses aux remarques

Le tableau fait une synthèse des remarques, et des réponses apportées.

Pour pouvoir traiter de manière exhaustive et la plus complète possible l'ensemble des remarques, l'ensemble des gestionnaires a été informé, et convié au comité de pilotage du 20 janvier 2012. Chaque gestionnaire a donc apporté des éléments de réponse.

Nom, fonction	Coordonnées	Observation	Requête	Réponses
Permanences en mairie				
2 personnes (permanence)	Bourg de Béruges	Bruit de la cour de récréation de l'école communale et des tracteurs dans leur rue	-	Doléance en dehors du cadre du PPBE. Concerne le pouvoir de police du Maire de la commune.
M. Michel LEVOYER (permanence)	Rue de l'Ageasse – Poitiers Planche 24 Croisement rue Santos Dumont / rocade Ouest	Un talus aménagé il y a de nombreuses années, non entretenu. Démarches déjà faites auprès du CG 86	Demande d'une étude approfondie de l'intersection, la présence du feu tricolore oblige de nombreux démarrages en côte et notamment des camions.	Réponse CG86 : Ce secteur sera étudié dans le cadre du PPBE mené par le CG86. Des comptages sont en cours dans le cadre d'une étude de circulation relative à l'augmentation possible du trafic PL.
M. Jean-Pierre BRUNET (permanence)	46 avenue des Quatre Vents - Buxerolles	Etude acoustique concernant le futur tracé de la LGV (carrefour de la Folie)		Réponse COSEA : Des études plus précises ont été menées dans le cadre des études de détail (phase APD). Les écrans issus des engagements de l'Etat sont systématiquement reconduits en longueur et en hauteur par rapport au rail. Si des compléments de protections sont nécessaires pour atteindre les seuils de bruit de 60 dB(A) de jour, ces protections sont complétées pour respecter les seuils réglementaires. Sur l'estacade de la Folie, des gardes-corps pleins sont mis en place sur toute la longueur du viaduc avec une hauteur de 1m50 par rapport à la piste latérale à la voie latérale à la voie sur l'ouvrage.
		Présence du SPA (aboielements)		Doléance en dehors du cadre du PPBE – Ce type d'activité est suivi par la DDPP.

Nom, fonction	Coordonnées	Observation	Requête	Réponses
M. Association (permanence)	Buxerolles	Axe RD3 direction Montamisé : Secteur bruyant, voie importante de transit de Montamisé vers Poitiers Rue de la Dinière – Buxerolles : Chemin piétonnier le long de l'axe routier trop bruyant pour être emprunté Niveau sonore aux abords du collège J. Verne : Niveau sonore important ?	Explications souhaitées sur l'estimation sonore en façade du collège	Précision SDA : le niveau de bruit maximal au niveau du bâtiment longeant la voie romaine est estimé par la cartographie à 69 dB(A), selon l'indicateur global Lden. Le niveau correspond à la valeur la plus forte en façade, et dépend de la circulation et de la vitesse pratiquée au niveau de la voie romaine.
M. Max CHAILLOU (permanence)	4 Grand Rue – Croutelle Restaurant La Ciboulette	Davantage de bruit depuis les aménagements de la RN10 (surélévation du niveau de la route de 1,50m) le mur anti-bruit a augmenté la perception du bruit sur cette zone	Demande une étude afin de vérifier l'efficacité du mur anti-bruit	Réponse DREAL : Les travaux à l'origine de la mise en place des murs antibruit répondent à la modification géométrique du carrefour plan, entraînant une étude acoustique locale réglementaire. Des mesures seront réalisées pour vérifier l'efficacité des protections réalisées au niveau du carrefour.
Mme MINOT (permanence)	8 rue des Vignes (le long de la RN10) – Croutelle	Maison qui surplombe la nationale, situation bruyante depuis toujours mais accentuée par l'augmentation du trafic, surtout celui des poids lourds	Demande des mesures acoustiques en façade de son habitation Limitation du trafic des P.L. sur la RN10	
M. et Mme GABORIAUD (permanence)	1 Grand Rue – Croutelle	Davantage de bruit depuis les aménagements de la RN10 (surélévation du niveau de la route de 1,50m) le mur anti-bruit a augmenté la perception du bruit sur cette zone	Demande une étude afin de vérifier l'efficacité du mur anti-bruit	
Mme BRIGEON (permanence)	2 Grand Rue – Croutelle	Davantage de bruit depuis les aménagements de la RN10 (surélévation du niveau de la route de 1,50m) le mur anti-bruit a augmenté la perception du bruit sur cette zone	Demande une étude afin de vérifier l'efficacité du mur anti-bruit	
Mme Isabelle AUGERAUD (permanence)	70 Grand Rue – Croutelle	Gêne de la RN10 et trafic de la route de Fontaine le Comte – Ligugé (Problème des poids lourds qui empruntent la nationale en 2x2 voies, gratuite, plus courte que l'autoroute...	Demande à ce que le trafic des poids lourds soit étudié	Réponse DREAL : La DREAL Poitou-Charentes mène actuellement une étude de résorption des points noirs de bruit sur le réseau national de Poitou-Charentes, avec une hiérarchisation des secteurs à traiter et des actions à réaliser dans le cadre du PPBE.
M. et Mme Jacques BAUDOUX (permanence)	8 rue Vincent Pya – Croutelle	Merlon le long de la RN10 sensé protéger les riverains de la rue Vincent Pya inachevé (suite à un contentieux administratif avec un propriétaire du Chemin du Palais aujourd'hui fini)	Demande à ce que le gestionnaire de la voie, l'Etat, fasse le nécessaire, c'est-à-dire finisse le merlon.	Réponse DREAL : Le merlon est prévu d'être achevé à l'été 2012.

Nom, fonction	Coordonnées	Observation	Requête	Réponses
Mme PARNAUDEAU (permanence)	9 rue Vincent Pya – Croutelle	Merlon inachevé, aucune végétation n'a été plantée, empêchant la retenue de la terre. Affaissement de la butte de terre observée par les riverains	Demande à ce que le gestionnaire de la voie, l'Etat, fasse le nécessaire, c'est-à-dire finisse le merlon et réalise des plantations.	Réponse DREAL : Le merlon est prévu d'être achevé à l'été 2012.
M. TOURON (permanence)	127 route de Chauvigny – Mignaloux Beauvoir	Intersection Route de Chauvigny et RN147 (échangeur) Lieu dit le Champ Blanc : 4 maisons concernées (Dalle 33). Maisons qui ont plus de 30 ans	Demande la mise en place d'un mur antibruit ou la réalisation du contournement Nord de Mignaloux Beauvoir	Réponse DDT : Le contournement de Mignaloux-Beauvoir n'est actuellement pas envisagé. L'ensemble de la RN147 sera analysé dans le cadre de l'étude menée par la DREAL sur le réseau national, avec une hiérarchisation des secteurs à traiter en priorité, dans le cadre du PPBE.
Mme COPCHINSKI (permanence)	169 route de Chauvigny - Mignaloux Beauvoir	Intersection Route de Chauvigny et RN147 (échangeur) Lieu dit le Champ Blanc : 4 maisons concernées Maisons qui ont plus de 30 ans	Demande la mise en place d'un mur antibruit ou la réalisation du contournement Nord de Mignaloux Beauvoir	
M. COUVREUR (permanence)	8 rue du Parc – Migné-Auxances	Nuisances liées à la RN 147, augmentation du trafic et un transit important de camions sur cet axe, Entretien du talus non effectué.	Un changement de revêtement de chaussée est-il envisageable ? Demande une étude approfondie sur le secteur des Coudres et des Erables. Souhaite un entretien du talus jusqu'en haut.	La déviation date des années 1990. La RN147 fait partie du réseau concerné par l'écotaxe Poids-lourds. La mise en place de l'écotaxe PL peut engendrer un report modal du trafic sur le réseau routier local non taxé.
M. Patrice AUZANNEAU Président de l'association de riverains de la rue de Saumur / Route de Poitiers (permanence)	Zone 13 – Migné-Auxances	L'estimation du nombre de personnes sur la zone 13 paraît peu importante?	Demande des explications	Précision SDA : il s'agit d'une estimation du nombre de personnes exposées au-delà des seuils réglementaires pour le bruit routier (68 dB(A) en Lden).
M. Patrice ABONNEAU Association		Tableau d'exposition de la population	Demande des explications sur les tableaux	Précision SDA : Les tableaux indiquent l'exposition des personnes par tranche de niveau de bruit, et par source de bruit, arrondi à la centaine la plus proche.

Nom, fonction	Coordonnées	Observation	Requête	Réponses
Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil du Poitou et de Migné-Auxances (permanence)	LGV SEA	Le tracé de la LGV SEA ne figure pas sur les cartes de bruit de l'agglomération.	Pourquoi la future LGV SEA n'a pas été incluse dans la cartographie ? données de l'enquête publique n'aurait elle pas été suffisante ?	Précisions SDA : Pour réaliser la modélisation, il est nécessaire, outre les données de l'enquête publique, d'avoir les bases de données en 3D au format SIG relatives au relief, au positionnement précis et caractéristiques des protections, aux différents profils en long et profil en travers du tracé de la voie ferrée. Eléments non disponibles lors de la réalisation de la cartographie au cours de l'année 2010.
3 représentants de l'ADEMA remarques concernant essentiellement des secteurs sur la commune de Migné-Auxances (permanence)	Cité des Coudres et des Erables - Rue de Montfleury	Problème du viaduc au dessus de l'Auxances : répercussion du bruit (dalle).		Précisions SDA : La propagation du bruit au niveau du viaduc est diffuse en raison d'un milieu très ouvert.
	RN147	% de P.L. et niveau sonore aux heures de pointes ainsi que les pics	Demande des informations sur l'application et la mise en œuvre de la taxe Km P.L.	Précisions à apporter par les services de l'Etat sur la taxe PL L'écotaxe Poids-Lourds sera mise en place en Juillet 2013 sur les RN du département (contrat signé en Octobre). Pour information, le coût sera en moyenne de l'ordre de 0,12€/km sur le réseau taxé contre 0,2€/km pour les autoroutes à péage. Rappelons que le long de la RN10 au Sud de Poitiers, les poids-lourds sont limités à 80 km/h, avec l'interdiction de doubler. La mise en place de l'écotaxe PL peut engendrer un report sur le réseau routier local non taxé. C'est pour cela qu'un suivi sera mis en place avec la possibilité de taxer certains réseaux locaux ayant subi un report significatif comme c'est déjà le cas dans d'autres départements. Précision SDA : les niveaux de bruit affichés sur les cartes de bruit correspondent à un niveau de bruit moyenné sur 24h. Ce niveau de bruit prend en compte l'ensemble du trafic y compris pendant les heures de pointes.
	A10	Cofiroute a fait installer un mur antibruit rue des Cosses, efficacité avérée ?	Demande une étude afin de s'assurer de l'efficacité de l'écran rue des Cosses	Réponse Cofiroute : Une mesure d'efficacité sera réalisée courant 2012, afin de connaître le niveau de bruit reçu par les habitations situées derrière cet écran.

Nom, fonction	Coordonnées	Observation	Requête	Réponses
	En général	Problème du trafic des P.L. en zone urbaine	Y a-t-il une réflexion en cours sur cette problématique au sein de l'agglomération ?	Réponse Grand Poitiers : Une réflexion est en cours dans le cadre de la mise à jour du PDU sur la hiérarchisation des voies, et l'adaptation du trafic au gabarit et à l'usage de la voie. Les communes sont très sensibilisées et anticipent ce problème, avec des études d'aménagements locaux, et des diagnostics locaux. Des interdictions de PL sont également parfois mises en place.
	Z.A. République IV	Inquiétude concernant la future zone d'activités de la République zone IV	Apport de trafic lié à cette future d'activités a-t-il pris en compte pour les infrastructures routières ?	Réponse Grand Poitiers : Pour 2012, les projets en cours font l'objet d'études d'impact, qui seront validées par le service du Développement Urbain. Cette zone sera par ailleurs incluse dans le modèle de trafic en cours d'élaboration par le CG86 et le service MTS de Grand Poitiers, avec un scénario de modélisation à horizon 2020.
	LGV SEA	Questionnement concernant la LGV SEA qui n'a pas été modélisée	Pourquoi la future LGV SEA n'a pas été incluse dans la cartographie ?	Voir réponse ci-avant
M. et Mme GAILDRAT (permanence)	Rue de la Gannerie – Vouneuil-sous-Biard	Mouvements de l'aéroport: inquiétude des riverains rue de la Gannerie, les avions volent trop bas au dessus des maisons	DGAC peut-elle être interpellée sur ce point ?	La DGAC a été informée.
		Regret concernant la LGV SEA qui n'est pas cartographiée		Voir réponse ci-avant + La LGV devrait pouvoir être intégrée lors de la mise à jour des cartes prévue tous les 5 ans.
		Klaxons des routiers la nuit sur l'A10		Ce type de nuisances se situe en dehors du champ d'action du PPBE. ASF/Cofiroute en seront informés.

Nom, fonction	Coordonnées	Observation	Requête	Réponses
		Vive inquiétude concernant le lotissement en face de la maison de retraite Le Logis de Boivre qui sera très près de la future LGV SEA		Réponse COSEA : L'ensemble des habitations situées le long du tracé de la LGV seront protégées à des niveaux inférieurs à 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de bruit en façade des habitations. Le lotissement du Val de Boivre est situé à environ 200 mètres de la trace LGV au PK99. Les niveaux de bruit seront faibles et inférieurs à 50 dB(A).
Mme Louise BERTON Association Vienne Nature (permanence)	Vouneuil-sous-Biard	Quel impact aura la future LGV SEA ?		Les éléments d'information précis sont disponibles dans le dossier APS de la DUP, (http://www.lgvsudeuropeatlantique.org/). Le dossier des engagements de l'Etat précise l'ensemble des protections qui seront réalisées.
Registre de Poitiers				
M. Jean-Yves BOBIN	31 allée du Bois Gourmont - Poitiers	Concerné par les actions à entreprendre dans la zone 20 sur la voie A. Malraux.	Réduction de la vitesse à 50km/h accompagnée des aménagements de voirie apparaît comme la solution la plus adéquate et peut être la moins coûteuse ? A défaut, l'écran anti-bruit accompagné du merlon serait efficace dans le secteur concerné	Précision SDA : ce secteur a fait l'objet de propositions d'actions dans le PPBE Réponse Grand Poitiers : La mairie prévoit une rencontre avec les riverains. De plus, les propositions formulées dans le PPBE seront étudiées en commission. Une étude financière et de faisabilité technique sera réalisée en 2012.

Nom, fonction	Coordonnées	Observation	Requête	Réponses
M. GIBAUD	30 rue Blériot - Poitiers	Nuisances de la rocade entre feu de Vouneuil-sous-Biard et le rond point de l'aéroport, zone de 300 à 500 m de long. La future zone d'activités Fiat et magasin Moto va augmenter le trafic des véhicules et le bruit. Vitesse excessive dans la rue Blériot qui est « sans issue »	- Réalisation d'un merlon « comment cela est il possible, les maisons bordent la rocade ? » - Un mur anti-bruit le long de la rocade est il envisageable ? - Réduction de la vitesse à 30 Km/h et indiquer la voie sans issue sauf riverains et cyclistes.	Réponse Grand Poitiers – service Urbanisme : En accompagnement du développement du quartier des Montgorges, un merlon paysager est prévu entre la RD910 et les maisons desservies suite aux études concertées liées à l'aménagement de la ZAC. Concernant les 2 magasins cités, leur installation est prévue dans la zone d'activité économique en façade de la RD910. Elle est desservie par le giratoire situé au droit de l'aéroport. La zone économique ne se prolonge pas jusqu'aux maisons existantes desservies par la rue Louis-Blériot. Des îlots à vocation d'habitat sont prévus dans le programme prévisionnel de construction de la zone d'aménagement concertée. Ils sont desservis par l'intérieur de l'Ecoquartier des Montgorges Réponse Grand Poitiers – service espace Public : La signalétique pourrait être renforcée au niveau de la rue Blériot.
Mme J. DELAVAL	2 allée du Bois Gourmont – Poitiers	Circulation liée à la pénétrante (Voie André Malraux) malgré une vitesse à 70 km/h pas de respect, nuisances pour les riverains situés près de l'Hôtel IBIS, sortie de Poitiers vers Chauvigny, Mignaloux Beauvoir, = Bruit signalé depuis de nombreuses années	Demande des mesures urgentes (changement de revêtement, limitation à 50 km/h, mur anti-bruit...)	Précision SDA : ce secteur a fait l'objet de propositions d'actions dans le PPBE Réponse Grand Poitiers : La mairie prévoit une rencontre avec les riverains. De plus, les propositions formulées dans le PPBE seront étudiées en commission. Une étude financière et de faisabilité technique sera réalisée en 2012.
Mme Edith FOURNIER	125 rue des Joncs - Poitiers	La circulation a considérablement augmenté sur cette voie qui dessert l'arrière d'Auchan Poitiers Sud, vitesse à 50 km/h pas forcément respectée, difficile pour les riverains de sortir de leur cour.	Demande s'il est possible de créer des zones 30 ou des rétrécissements obligeant les automobilistes à ralentir.	Réponse Grand Poitiers : Il n'existe actuellement pas de données de comptage sur cet axe. Des comptages peuvent être programmés pour 2012. Une restructuration de l'ensemble du réseau est en cours, avec la logique de report modal.
M. Roland MELIN Conseiller de quartier Beaulieu	44 rue du Clos des Cavaliers - Poitiers	Voie André Malraux embranchement avec la RN147, bruit pour les riverains de la rue d'Harcourt	Demande l'étude de mise en place d'un merlon	Précision SDA : ce secteur a fait l'objet de propositions d'actions dans le PPBE Réponse Grand Poitiers : La mairie prévoit une rencontre avec les riverains.

Nom, fonction	Coordonnées	Observation	Requête	Réponses
M. Claude BEAULIEU	45 rue de la Jaille – Poitiers	S'oppose à une aire d'accueil des gens du voyage rue de Geniec	• Demande la mise en place d'un merlon sur la voie André Malraux • La réfection de la rue de la Jaille	De plus, les propositions formulées dans le PPBE seront étudiées en commission. Une étude financière et de faisabilité technique sera réalisée en 2012. Voir réponse ci-avant.
M. Yvon BEAULIEU	41 rue de la Jaille - Poitiers	S'oppose à une aire d'accueil des gens du voyage rue de Geniec	• Demande la mise en place d'un merlon sur la voie André Malraux • La réfection de la rue de la Jaille	
Famille LAMBERT	51 rue de la Jaille - Poitiers	Bruit de la rocade André Malraux, notamment entre 6h00-9h00 et 17h00-20h00 (insomnies, fatigues,	Souhaite connaître les intentions des pouvoirs publics pour remédier à ce problème (mur végétal ou autre)	
Registre de Migné-Auxances				
M. Couvreur	8 rue du Parc, Migné-Auxances	Nuisances de la D147 qui s'intensifient	Est-ce que des mesures de bruit ont été réalisées le long de la RD147 ? Quelle solution est envisagée (bitume antibruit ...) ?	Précision SDA : une mesure de bruit a été réalisée le long de la route de Saumur, avec des niveaux de bruit inférieurs mais proches des valeurs limites réglementaires. Précision SDA : sur cette rue, aucun dépassement n'est constaté même si l'isophone 68 dB(A) est proche des habitations.
J.Cl Rebillart	2 rue Lavoisier Migné-Auxances	Existence d'un seul secteur à Migné-Auxances. Non prise en compte des secteurs bruyants suivants : Cité de l'Erable, au droit du Viaduc, abords de l'A10. Les cartes du rapport sont trop petites.		Précision SDA : sur cette rue, aucun dépassement n'est constaté au travers de l'étude.
M. Perez	10 rue du Parc Migné-Auxances	La rue du Parc n'est pas citée dans les zones fortement exposées.	Demande de prise en compte des nuisances sur ce secteur qui fait l'objet de plaintes depuis de nombreuses années.	Précision SDA : sur cette rue, aucun dépassement n'est constaté au travers de l'étude.

Nom, fonction	Coordonnées	Observation	Requête	Réponses
M. Patrice Auzanneau Pdt association pour la création d'une route au nord de Migné-Auxances pour la tranquillité et la sécurité d'Auxances	Migné-Auxances	- Le secteur bruyant devrait concerner l'ensemble de la traversée de Migné-Auxances. - Le nombre d'habitants est sous estimé - Crainte d'une forte augmentation des trafics avec les travaux de la LGV et du BHNS. - Les actions proposées seront-elles réalisées ? par qui ? avec quel financement ?	- Le PPBE devrait comporter une indication sur les effets du bruit sur la santé - Souhait de la création d'une route au Nord de Migné Auxances du rond point nord au sud d'Avanton. Sollicitation en cours auprès du Conseil Général pour obtenir une DUP et la réalisation de la route.	Précision SDA : des éléments relatifs aux effets du bruit sur la santé pourront être ajoutés lors de l'étape de communication. Réponse du CG86 : Le barreau de contournement Nord de Migné-Auxances s'intègre dans le projet global de liaison RD62-RD347, inscrit au Schéma Directeur Routier Départemental. Une opération de cette ampleur nécessite des études préalables réglementaires, avant tout démarrage opérationnel du projet. L'impact global sur l'environnement doit également être examiné.
Courriers, mails				
M. Jacques TOURNAT (mail)	Rue d'Harcourt – Beaulieu - Poitiers	Dans la cartographie, pas de visibilité sur le bruit aérien des hélicoptères du SAMU qui survolent le quartier de Beaulieu ?		N'ont été pris en compte que les mouvements liés à l'activité de l'aérodrome de Poitiers, et traduit par le PEB, conformément à la Directive Européenne.
		Que devient la pétition des riverains de la rue d'Harcourt pour un mur anti-bruit ?		Le PPBE consacre une partie à des simulations de scénario d'actions notamment sur la zone d'Harcourt
M. Charles SOURISSEAU Association Sauvegarde et Défense du Cadre de Vie à Buxerolles (courrier)	LGV SEA	Remise d'une lettre par le Maire de Buxerolles comprenant un ensemble de remarques sur la future ligne LGV SEA et son impact sur la commune	Demande notamment de protections phoniques, eu égard aux bruits de freinage des rames descendant vers Poitiers	Réponse COSEA : Les bruits de freinage ne sont pris en compte dans les modélisations acoustiques du fait de la non-prédictivité de ces bruits (une rame peut éventuellement crisser et pas une autre). D'une manière plus générale, les crissemments des trains sont observés dans les gares lorsque le train est quasiment à l'arrêt, mais ne sont pas observés en section courante sur LGV. Réponse Grand Poitiers : Grand Poitiers interrogera RFF pour savoir s'il existe un calendrier de mise en œuvre du renouvellement des rails et du matériel rouant (SNCF-La Région). Précision SDA : Concernant le bruit lié au freinage des rames, non pris en compte dans la cartographie, RFF et la SNCF étudient les moyens d'y remédier en agissant sur l'origine du bruit à savoir le contact roue-rail.

Nom, fonction	Coordonnées	Observation	Requête	Réponses
M. et Mme GUIBERT (courrier)	37 rue des Davitaires – Mignaloux-Beauvoir	Nuisances récurrentes et croissantes de la RN147.	Demande où en est le projet de contournement de la commune par le nord ? Si les travaux ne sont pas envisagés très rapidement, demande que le niveau de bruit soit acceptable à l'entrée de sa maison (45dB).	Réponse DDT-DREAL : Le contournement de Mignaloux-Beauvoir n'est actuellement pas envisagé. L'ensemble de la RN147 sera analysé dans le cadre de l'étude DREAL, et du PPBE, avec une hiérarchisation des secteurs à traiter en priorité.
M. Patrice ABONNEAU (mail) Association Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil du Poitou et de Migné-Auxances	LGV SEA	Cf. mail envoyé le 7 décembre 2011		Réponse apportée ci-avant
M. et Mme BEAUMONT (courrier)	Allée du Bois Gourmont - Poitiers	- Trafic de la voie André Malraux - Traçage au sol - Gêne du au lampadaire	- Demande un confort de vie au quotidien - Hors champ - Hors champ	Précisions SDA : les solutions envisageables font l'objet d'analyses dans le PPBE. Les autres doléances sortent du cadre au PPBE.
M. Christian FOUCRET (courrier)	54 Allée du Bois Gourmont - Poitiers	- Nuisances de la voie André Malraux - Regard d'eaux pluviales trop haut	- Demande des protections - Hors champ	Précisions SDA : les solutions envisageables font l'objet d'analyses dans le PPBE. Concernant les regards d'eaux, cela ne relève pas du champ d'action du PPBE.

Nom, fonction	Coordonnées	Observation	Requête	Réponses
Association Vienne Nature (mail)		Cf. note jointe	1-Remarques sur le PDU 2-Remarques sur la LGV 3-Remarques sur la mise à 2*3 voies de l'A10 4- Remarques sur l'Autoroute Ferroviaire Atlantique	Précisions SDA : 1-Le PDU est en cours de révision. S'agissant également d'un document stratégique, Grand Poitiers doit s'assurer de la cohérence entre les 2 documents. Cela passe notamment par l'incitation aux modes doux, la création de zones 30, ... 2-Le projet de LGV n'a pas fait l'objet de cartographie en 2010 faute de disponibilité des données utiles à cette date (voir remarques ci-avant). Le PPBE n'a pas vocation à remettre en cause de telles études, ou à réaliser une contre-expertise des études transmises. 3- Réponse ASF : La mise à 2*3 voies de l'A10 au sud de Poitiers Sud n'est pas à l'ordre du jour en raison de l'habitude des transports routiers à emprunter la RN10 au Sud de Poitiers, de l'impact possible lié à l'Ecotaxe PL, et à l'évolution générale actuelle du trafic sur les autoroutes. Réponse Cofiroute : La faisabilité de l'élargissement à 2*3 voies de l'A10 entre Tours et Poitiers est préservée. Il n'y a pas aujourd'hui d'horizon fixé. 4-Autoroute Ferroviaire Atlantique : Les estimations de l'impact acoustique liées à l'augmentation du fret sont réalisées à partir des indications du rapport d'enquête publique et exprimées en termes d'évolution du niveau de bruit, qui augmenterait essentiellement sur la période diurne.