

Hear me.

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIERES – 3EME ECHEANCE (86)

RA19095-02-A – 05/02/2021

GRAND POITIERS
Communauté urbaine
— grandpoitiers.fr —

Directive Européenne

relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement



sixsense
Engineering

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIERES – 3EME ECHEANCE (86)

RA19095-02-A – 05/02/2021

Sommaire

<u>1</u>	Introduction	4
<u>2</u>	Bilan du premier PPBE	7
<u>3</u>	Synthèse et analyse des cartes de bruit	9
<u>4</u>	Préservation des zones calmes	13
<u>5</u>	Plan d'actions	14
<u>6</u>	Suivi et implications du PPBE	28

Annexes

<u>A1</u>	Glossaire	29
<u>A2</u>	Synthèse des remarques du public (après consultation du projet de PPBE)	30

Rédaction

Céline BOUTIN

Approbation

Amandine MOULIN

Résumé non technique

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) élaboré par la Communauté Urbaine de Grand Poitiers concernant le réseau routier relevant de sa compétence, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit **dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore réalisée, aux abords des routes communales et intercommunales dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules**, par l'Etat en 2017 et approuvée par l'arrêté préfectoral n°2018-DDT-608 le 11 octobre 2018. Il s'inscrit également dans la continuité du premier PPBE élaboré en 2012 par Grand Poitiers.

Les cartes de bruit établies par le CEREMA ont fait ressortir des voiries situées uniquement sur la **commune de Poitiers**. Il s'agit de voiries gérées par Grand Poitiers Communauté Urbaine. C'est pourquoi le présent document se concentre en priorité sur les voiries identifiées et situées sur la commune de Poitiers.

A noter que les voiries gérées par le Département, ou les services de l'Etat font l'objet de PPBE distincts, dont voici les liens :

- [PPBE Vienne – Département de la Vienne](#)
- [PPBE Vienne - Etat](#)

Par ailleurs, le décalage de temporalité entre la rédaction de ce rapport et l'installation d'une nouvelle municipalité à Poitiers n'a pas permis d'identifier et de mettre en adéquation les objectifs portés par la Ville de Poitiers.

Ces éléments feront partie intégrante du prochain PPBE de Grand Poitiers Communauté urbaine à élaborer en 2022. Le prochain PPBE Agglomération s'adressera à l'ensemble des voiries routières situées sur le territoire, ainsi qu'aux bruits d'origine ferroviaire, aérienne, et industrielle à l'échelle des 40 communes.

Ce PPBE a été mis à disposition du public durant 2 mois avant d'être approuvé en Conseil communautaire. Le plan 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 mise à jour du PPBE a pris appui sur :

- ▶ Les éléments de diagnostic issus de la cartographie de l'environnement sonore.
- ▶ La connaissance des actions engagées et prévues en matière de réduction du bruit par la communauté urbaine et ses partenaires.
- ▶ L'analyse des projets du territoire.
- ▶ Une interaction avec les services et partenaires.

Par-delà les objectifs portés par le PPBE de Grand Poitiers, conformément aux textes en vigueur, les différentes autorités compétentes en matière d'infrastructures de transport (Etat, Département) ont vocation à se doter de leur propre PPBE.

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. Il pourra, à cette échéance, intégrer les nouvelles mesures programmées par les différentes autorités concernées.

Ce document rédigé entre 2019 et début 2020 a vocation à retracer et analyser les données existantes et connues sur cette période. Les projets abordés en fin de document reflètent les perspectives identifiées à la date de rédaction du document.

1 INTRODUCTION

1.1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET LOCAL

Dans le cadre de l'application de la directive européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, les gestionnaires d'infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour doivent se doter d'une carte stratégique du bruit et d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). L'Etat a confié au CEREMA la réalisation des cartes de bruit de l'ensemble du réseau routier du département de la Vienne (voies communales, départementales et nationales).

L'Etat a approuvé le 11 octobre 2018 les cartes stratégiques de bruit réalisées par le CEREMA en 2017. Celles-ci sont disponibles sur le site Internet de la préfecture : <http://www.vienne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transport-et-du-voisinage/Cartes-strategiques-du-bruit-reseau-routier/Echeance-3-2017-2022>

Les infrastructures concernées par le présent PPBE (en orange sur la planche suivante) sont plusieurs voies communales de la Communauté Urbaine du Grand Poitiers :

- Avenue de Lassy, avenue de la Libération, avenue de la Révolution, avenue de Lafayette, avenue de Nantes, avenue de Northampton, avenue de Paris, avenue du 11 novembre, avenue du 8 mai 1945, avenue du Plateau des Glières, avenue du recteur Pineau, avenue Jacques Cœur, avenue Mozart, boulevard de l'abbé Georges Fremont, boulevard Anatole France, boulevard Bajon, boulevard Chasseigne, boulevard du grand cerf, boulevard du pont Joubert, boulevard François Albert, boulevard Jeanne d'Arc, boulevard Pont Achard, boulevard Savari, boulevard Sous Blossac, boulevard Tison, boulevard du Maréchal de Lattre de Tassigny, place Jean de Berry, route de Gençay, route de Nouaille, rue de l'Intendant le Nain, rue de la Gibauderie, rue de la Mileterie, rue du Faubourg du Pont Neuf, rue Paul Verlaine, voie André Malraux, Rue du pont Saint-Cyprien, rue de Chaumont, rue Jean Jaurès.

Planche 1 - Voies cartographiées par le CEREMA – Extrait du résumé non technique

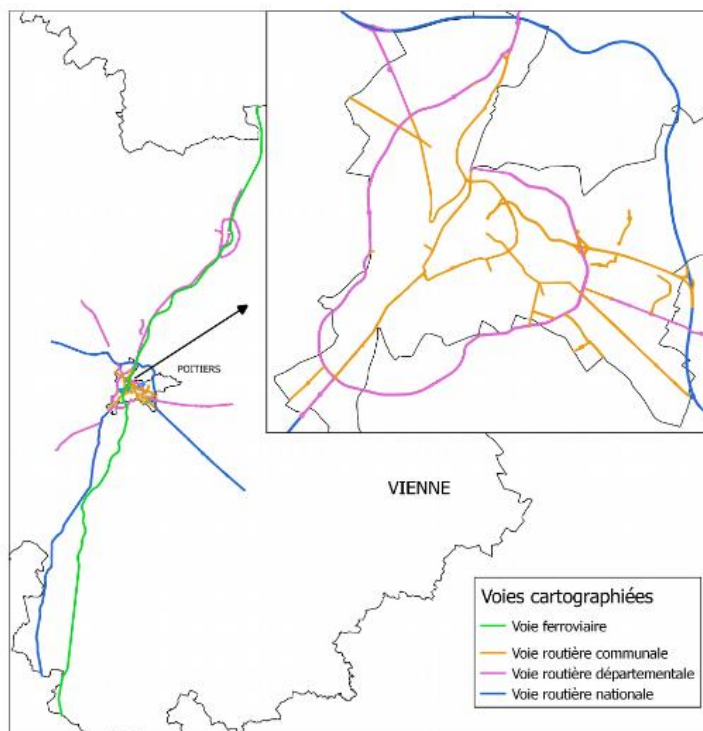


Illustration 1 : voies cartographiées

La Communauté Urbaine du Grand Poitiers élabore son plan de prévention avec le soutien de SIXENSE Engineering.

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.

L'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des endroits remarquables d'un territoire.

On rappelle que le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé a minima tous les cinq ans.

1.2. DEMARCHE DE REALISATION

Un comité de suivi de l'étude s'est réuni à plusieurs reprises afin de statuer sur l'avancée du projet et valider les aspects techniques, avec les services de l'agglomération.

Dans un premier temps, à partir de mai 2019, un **diagnostic acoustique du territoire** a été effectué, dont les résultats sont présentés au chapitre 3. Les zones à enjeux du territoire ont été déterminées à l'aide des cartes de bruit présentant les dépassements des valeurs limites définies par les textes (rappelées au chapitre 3). Il s'agit de zones dans lesquelles des bâtiments sensibles au bruit sont soumis à des niveaux sonores trop élevés au regard de la réglementation française.

Les actions réalisées et prévues à la date de rédaction du document ont été recensées et reportées dans le PPBE.

Comme prévu aux articles L. 572-8 du code de l'environnement et n°6 du décret n°2006-361, **le PPBE a été mis à la disposition du public pendant deux mois, du 8 octobre au 8 décembre 2020.**

Un registre permettant de consigner des observations a été mis à disposition au siège de Grand Poitiers ; et à travers la plateforme collaborative citoyenne de Grand Poitiers (<https://jeparticipe-grandpoitiers.fr/>). Le PPBE finalisé intègre les remarques du public, et sera arrêté par le Conseil Communautaire. Une mise en ligne du document est prévue à l'issue de la démarche.

1.3. IDENTIFICATION DES ACTEURS CONCERNES ET PARTENAIRES

Grand Poitiers est l'autorité compétente pour la mise en place et le suivi de lutte contre les nuisances sonores, et la gestion de l'ensemble des voiries communautaires.

La Communauté Urbaine n'est pas le seul acteur concerné par la démarche :

- ▶ L'Etat est impliqué via la Direction Départementale des Territoires de la Vienne qui est en charge de l'élaboration à la fois :
 - ▶ des cartes de bruit de toutes les infrastructures de transport terrestre dont le trafic dépasse 3 millions de véhicules par an ;
 - ▶ et du PPBE pour l'ensemble des réseaux d'infrastructures de transport terrestres de l'Etat tels que le réseau routier national concédé (gestionnaire Autoroutes du Sud de la France, Cofiroute) et non concédé, ainsi que le réseau ferroviaire.
- ▶ Le Conseil Départemental de la Vienne, gestionnaire des routes départementales, est également concerné en tant que gestionnaire pour la réalisation du PPBE des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an. Il est également un partenaire important au développement des transports collectifs.

- La population est associée à la démarche à travers la mise à disposition des cartes de bruit et du PPBE.

Le PPBE de Grand Poitiers est un outil de concertation et de réflexion sur les leviers d'actions envisageables pour réduire et/ou prévenir l'excès de bruit lié au réseau routier géré par la Communauté Urbaine.

Il est important de noter que **le PPBE n'est pas un document opposable au niveau du droit**, notamment en termes d'urbanisme, contrairement au classement sonore des infrastructures de transport ou au plan d'exposition au bruit de certains aéroports.

1.4. RAPPELS DES NOTIONS SUR LES INDICATEURS

Pour mémoire, les **indicateurs de niveau sonore** représentés sont exprimés en dB(A) ; ils traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé :

- Le **Lden** caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « Lday, Levening, Lnight », niveaux sonores moyens 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 **Lnight** est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

1.5. METHODOLOGIE D'ELABORATION D'UN PPBE

Outils à disposition :

Afin d'établir le PPBE, Grand Poitiers a utilisé les données d'entrée et de sortie des cartes de bruit réalisées par le CEREMA. SIXENSE Engineering a exploité les éléments au format Système d'informations géographiques à l'aide des logiciels QGIS et ArcGIS® d'ESRI.

Détermination des enjeux :

L'analyse des cartes de bruit s'est focalisée sur les axes pour lesquels des habitants ou établissements sensibles sont potentiellement exposés à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites définies par les textes.

Ces enjeux ont été précisés à l'aide de la connaissance locale des acteurs, en comparant les données d'entrées utilisées lors de la réalisation des cartes de bruit avec des données plus récentes sur les voiries (par exemple les vitesses réglementaires de circulation), mais également les actions réalisées et programmées.

Définition des objectifs et proposition d'actions :

Le PPBE a vocation à répondre aux 3 grands objectifs suivants, inscrits dans la Directive Européenne :

- Réduire le bruit dans les zones sensibles trop exposées.
- Prévenir les effets du bruit en amont des projets d'aménagements.
- Définir et préserver les zones de calmes.

Ces objectifs sont définis plus précisément pour répondre aux principaux enjeux. Les types d'actions à mettre en œuvre pour répondre à ces objectifs peuvent être des actions correctives, ou des actions préventives. La mesure peut se situer à la source, sur le chemin de propagation et/ou au niveau du bâtiment sensible. Le choix d'une action plutôt qu'une autre est proposé en fonction d'une analyse technico-économique et/ou d'une possible opportunité.

2 BILAN DU PREMIER PPBE

Le premier PPBE de la Communauté d'Agglomération de Poitiers, relatif aux infrastructures routières a été approuvé en Conseil Communautaire le 8 décembre 2010.

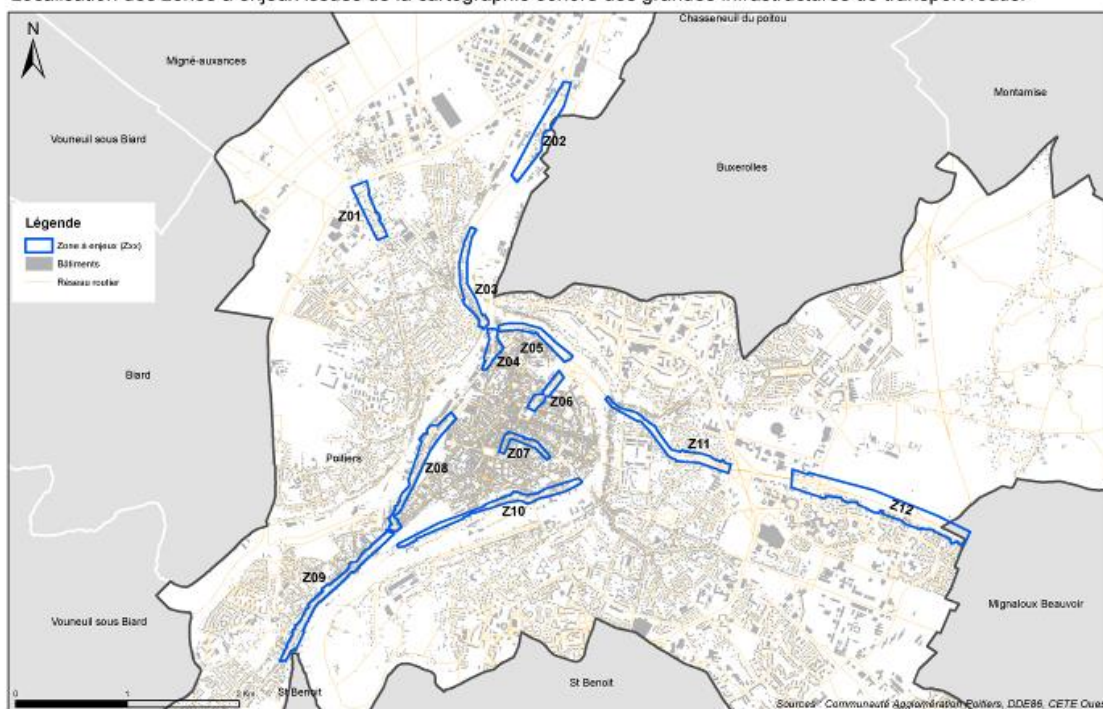
Ce 1^{er} PPBE concernait 12 secteurs bruyants pour lesquels un bilan des actions réalisées depuis 10 ans et des actions programmées avait été réalisé avant d'établir des propositions d'actions nouvelles à mettre en œuvre. Les actions comportaient un caractère essentiellement préventif, en lien avec les orientations stratégiques de l'agglomération, portant sur les déplacements et l'urbanisme. Des améliorations étaient donc attendues sur la majorité des secteurs recensés :

- Lors du 1^{er} PPBE, selon les cartes de bruit, environ 4 000 personnes étaient alors potentiellement exposées au-delà des seuils réglementaires, selon l'indicateur Lden.

Planche 2 - PPBE 1^{ère} échéance – Localisation des zones bruyantes

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



En 2011, lors de l'élaboration du PPBE Agglomération, 2^{ème} échéance, Grand Poitiers avait mis en cohérence l'ensemble des actions portées par le 1^{er} PPBE pour l'ensemble du territoire.

Grand Poitiers s'était engagé, **concernant la réduction du bruit dans les zones les plus impactées** et selon les zones, à :

- Réaliser des mesures de bruit pour s'assurer de l'efficacité des actions réalisées et actualiser le diagnostic : 8 zones étaient concernées par la réalisation de mesures de bruit.
- **Le secteur de Beaulieu** a fait l'objet de plusieurs mesures et études de bruit depuis 2010. Certaines actions ont été mises en œuvre pour diminuer les nuisances. La dernière étude acoustique menée en 2014 a démontré que les niveaux sonores ne dépassaient pas les limites des normes en vigueur. Des échanges et réunions publiques ont été organisées avec les riverains pour acter des propositions d'aménagement : le déplacement de la voie de circulation par des zébras, pour éloigner la source de bruit des habitations ;

l'implantation d'un radar pédagogique permanent au niveau des habitations, la mise en place d'un écran végétal (végétaux denses et persistants de 2,5m de hauteur avec pare-vue de 2m de hauteur) sans effet acoustique mais un effet de masquage visuel de la source de bruit.

- ▶ Prendre en compte la problématique Bruit dans les projets en cours et à venir sur ces zones : 5 zones bruyantes étaient concernées à ce titre.
 - ▶ Sur l'ensemble du territoire, et a fortiori au niveau de ces 5 secteurs, les services du Grand Poitiers veillent au respect de la réglementation en vigueur et des règles d'urbanisme rappelées dans les documents d'urbanisme (PLU).
- ▶ Recenser les bâtiments nécessitant une isolation plus performante : 4 zones concernées.
 - ▶ L'Espace Info Energie recense les demandes de financement de la part des riverains. Sur les 4 zones identifiées dans le précédent PPBE, une seule demande a porté sur une isolation de l'habitation. Les autres contacts (6) ont porté sur un changement du système de chauffage.
 - ▶ En dehors de ces zones prioritaires, les demandes portent sur une isolation thermique, qui peut avoir une incidence sur l'acoustique. Une demande située Bd Anatole France concerne spécifiquement l'acoustique, car suite au changement des ouvertures, une gêne persiste le matin et la nuit.

Par ailleurs, concernant les établissements sensibles exposés au-delà des seuils (Collège du Jardin des Plantes, Ecole Supérieure de Commerce et de Management, Ecole Paul Blet, Ecole Radegonde, Collège Jean Moulin), les actions nouvelles envisagées portaient sur :

- ▶ Une vérification du type d'occupation des pièces situées au niveau du bâtiment le plus exposé.
 - ▶ Le diagnostic n'a pas été réalisé.
- ▶ La proposition d'une mesure de bruit de 24h en façade, associée à un comptage de trafic pour chacun des 5 établissements concernés, pour affiner le diagnostic avant d'engager des actions correctives.
 - ▶ Les mesures de bruit n'ont pas été réalisées, en attente du diagnostic.

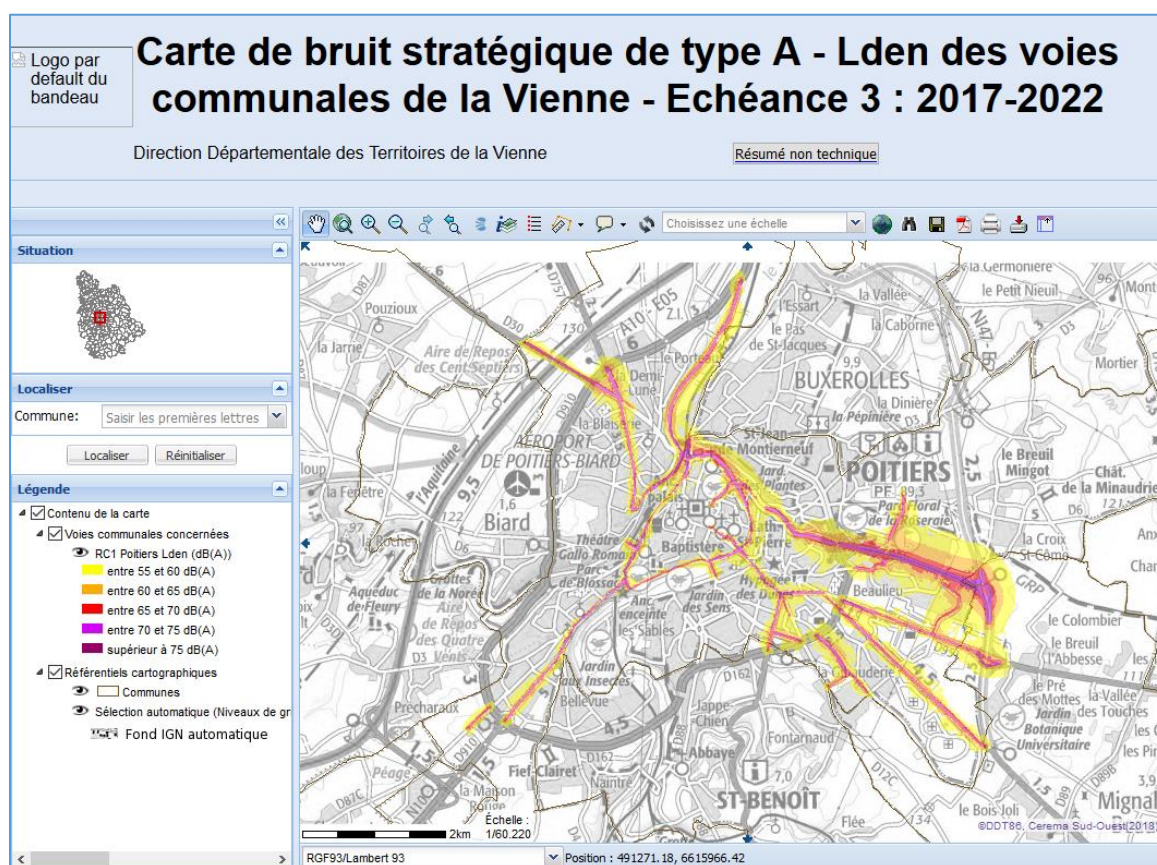
3 SYNTHÈSE ET ANALYSE DES CARTES DE BRUIT

3.1. METHODOLOGIE

Les cartes de bruit stratégiques approuvées par l'Etat en 2018 constituent un nouvel état des lieux des nuisances sonores du territoire, à grande échelle, en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles, vis-à-vis des sources considérées.

La planche ci-dessous présente un extrait du site Internet de la Direction Départementale des Territoires de la Vienne (DDT86) où peuvent être consultées les cartes de bruit produites par l'Etat.

Planche 3 - Exemple de carte de bruit réalisée par la DDT – Indicateur Lden



Les principales sources de données d'entrée sont :

- ▶ La BDTopo® de l'IGN® : topographie, géométrie des voiries, protections acoustiques, bâtiments.
- ▶ Les données de comptages des gestionnaires de voiries. Les vitesses réglementaires.
- ▶ Les données de population de l'INSEE et de mise à jour des informations cadastrales (MAJIC).
- ▶ Le référentiel européen d'occupation du sol Corine Land Cover.

Les cartes de bruit ont été révisées en certains secteurs sur la base de demandes de correctifs d'anomalies, d'évolutions, de modifications de vitesses ou de changements de domanialités transmises par des villes ou des gestionnaires.

Les calculs ont été réalisés selon l'approche détaillée et la Nouvelle Méthode de Prévision du Bruit 2008 (NMPB-2008).

L'évaluation de l'exposition au bruit est réalisée selon les préconisations de la Directive Européenne, c'est-à-dire en fonction du niveau sonore maximal calculé en façade du bâtiment à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel, 2 mètres en avant des façades et sans prise en compte de la dernière réflexion. **Ainsi les résultats surestiment la réelle exposition**, tous les habitants d'un même bâtiment étant soumis au même niveau, celui calculé à 4 mètres de hauteur sur la façade la plus exposée. De même l'exposition d'un établissement sensible est calculée en fonction de la façade du bâtiment le composant la plus impactée.

Les seuils réglementaires définis dans l'arrêté du 4 avril 2006, pour le bruit routier, sont rappelés ci-dessous :

- ▶ 68 dB(A) selon l'indicateur Lden.
- ▶ 62 dB(A) selon l'indicateur Ln.

3.2. PRINCIPAUX RESULTATS

Le tableau suivant présente le tableau d'exposition des populations et établissements sensibles, pour les voiries communautaires :

Lden (dB(A))	Population exposée	Établissements d'enseignement	Établissements de soins/santé	Ln (dB(A))	Population exposée	Établissements d'enseignement	Établissements de soins/santé
[55-60[	4190	5	2	[50-55[	6368	3	3
[60-65[	5443	4	3	[55-60[	6294	12	1
[65-70[	6386	9	1	[60-65[	662	2	0
[70-75[	675	3	0	[65-70[	0	0	0
>=75	0	0	0	>=70	0	0	0
>=68 dB(A)	1990	4	0	>=62 dB(A)	0	0	0

- ▶ En période nocturne, aucun dépassement des valeurs limites de bruit n'est constaté pour la population ou les établissements sensibles.
- ▶ En période diurne, 1 990 habitants et 4 établissements d'enseignement sont potentiellement exposés au-delà de 68 dB(A) selon l'indicateur Lden. Cela représente environ 1% de la population du territoire de Grand Poitiers Communauté Urbaine.

3.3. IDENTIFICATION DES ZONES BRUYANTES

La définition d'une zone bruyante peut être effectuée en fonction de critères basés sur des données sonores et urbaines (liste non exhaustive) :

- ▶ Les zones où les valeurs sonores limites sont dépassées, de jour ou de nuit.
- ▶ La présence d'établissements sensibles d'enseignement ou de santé.
- ▶ La présence de bâtiments d'habitations.

L'analyse des cartes de bruit permet de situer les bâtiments potentiellement exposés à des niveaux de bruit dépassant 68dB(A) selon l'indicateur Lden. Ceux-ci sont répartis sur plusieurs voiries cartographiées, et peuvent être associés à 19 zones bruyantes, présentées sur la planche suivante.

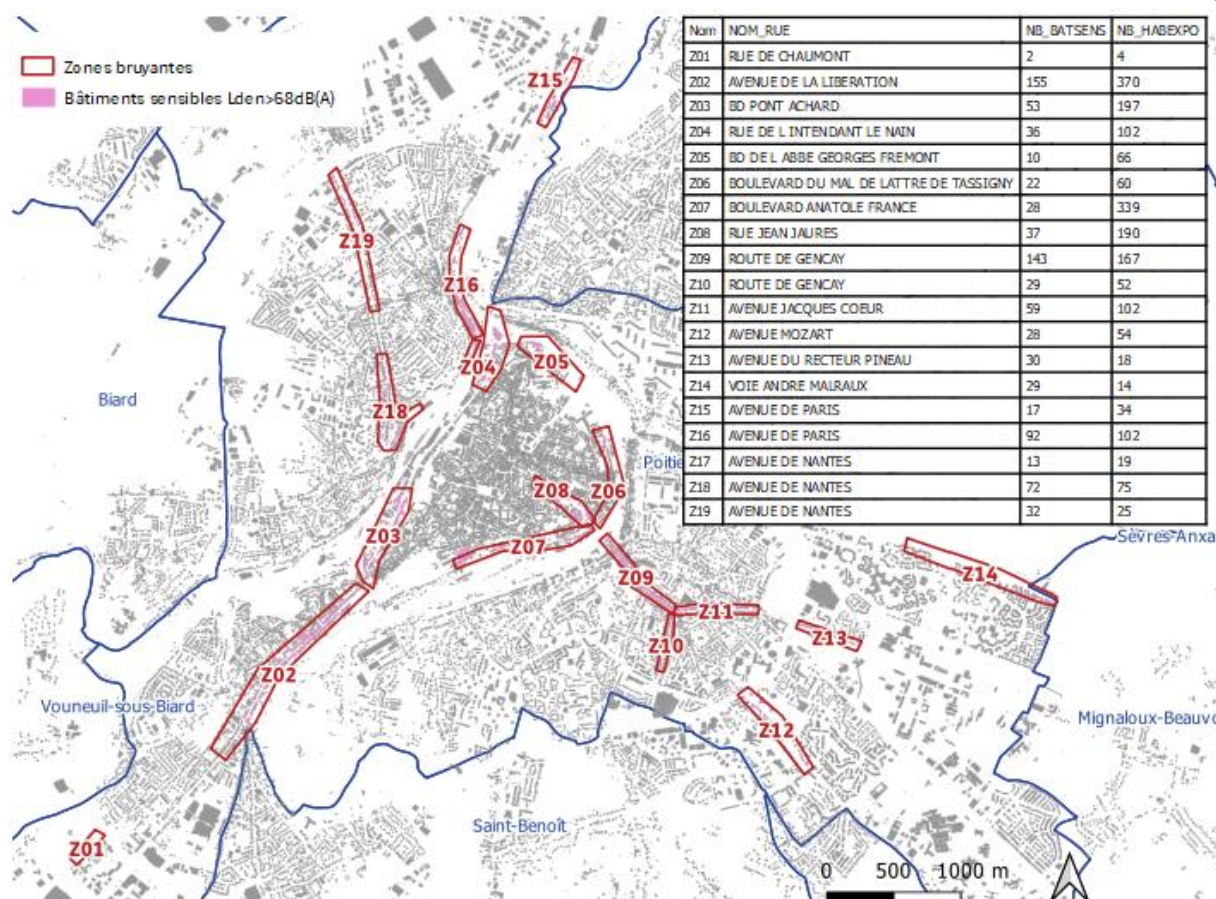
Le saviez-vous ?

Le 1^{er} PPBE portait sur un linéaire de 15 km de voiries communales cartographiées (données 2008). L'analyse des cartes de bruit indiquait des potentiels dépassements des valeurs limites pour 4 157 personnes selon l'indicateur Lden et 263 personnes la nuit. 12 zones à enjeux avaient alors été identifiées, soit 7 zones de moins que pour le présent PPBE.

En 2019, le présent PPBE porte sur 36 km de voiries communales. 19 zones bruyantes sont identifiées pour un peu moins de 2 000 personnes potentiellement exposées à des dépassements de seuils. L'exposition est bien moindre : une part de l'explication provient de l'évolution des méthodes de calcul (NMPB-2008 au lieu de NMPB-1996), mais également de données d'entrées plus fines que lors de la 1^{ère} cartographie, et d'une diminution des trafics routiers sur certaines voiries communales en raison de report de trafic sur des axes structurants de contournement (rocade, départementales).

Certaines de ces zones avaient déjà été identifiées lors des précédents PPBE établis par la Communauté Urbaine, pour lesquelles des actions ont déjà été mises en œuvre ou étaient prévues lors des précédentes études.

Planche 4 - Localisation des zones bruyantes



3 zones bruyantes concernent des voiries nouvellement intégrées au PPBE :

- ▶ **Zone 1 : rue de Chaumont.** Ce secteur en plein développement économique fait l'objet d'une augmentation importante des différents modes de déplacements, avec des embouteillages réguliers. De nouvelles constructions en font une zone à enjeu fort, où doivent être menées des réflexions sur les nouvelles constructions, la circulation routière et les aménagements de voirie associés, afin de maîtriser au mieux l'évolution du cadre de vie dans ce nouveau quartier. 2 bâtiments d'habitation individuelle sont actuellement potentiellement concernés par des dépassements des valeurs limites. Il existe actuellement un dos d'âne qui permet de limiter la vitesse de circulation au niveau du carrefour avec la rue du Souvenir.
- ▶ **Zone 12 : rue de la Gibauderie.** Cet axe routier, suite au déplacement de la faculté de médecine, a vu son trafic routier augmenter fortement ces dernières années. Le quartier fait par ailleurs l'objet d'une forte urbanisation avec une densification des constructions.
- ▶ **Zone 13 : avenue du Recteur Pineau.** Cet axe routier supporte un trafic moyen journalier annuel de l'ordre de 7 850 véh/h (données de comptage de la ville). Les 30 bâtiments potentiellement concernés par des dépassements sont des habitations individuelles à un étage, dont la construction est antérieure à 1978, et l'état d'isolation est variable selon les bâtiments. Il n'est pas prévu sur cet axe d'évolution notable de la circulation ou de l'urbanisation, et la chaussée est actuellement en bon état, et dispose d'une piste cyclable située du côté des habitations.

4 PRESERVATION DES ZONES CALMES

La réglementation a introduit la notion de zone calme afin de prévenir l'augmentation des niveaux de bruit dans ces zones. Celles-ci sont définies 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 » (Code de l'environnement, art. L. 572-6).

Les critères de hiérarchisation de ces zones ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

Par nature, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés pour lesquels l'ambition de l'autorité compétente n'est pas la sauvegarde de zones calmes mais la réduction des nuisances pour les riverains jusqu'à des niveaux acceptables.

Les sections de voiries concernées par le présent PPBE (routes supportant plus de 8 200 véhicules par jour) ne concernent pas de zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver.

Aussi, aucune zone calme n'a été identifiée et aucune action spécifique n'est engagée à court terme pour le présent PPBE.

La Communauté Urbaine a abordé cette thématique lors de l'élaboration du PPBE agglomération réalisé et approuvé en 2012, en proposant une définition et une typologie d'espaces pouvant répondre au critère de zones calmes.

5 PLAN D'ACTIONS

Comme spécifié dans l'arrêté du 4 avril 2006, relatif à l'élaboration des cartes stratégiques de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, le PPBE doit recenser l'ensemble des mesures réalisées depuis 10 ans, et prévues pour les 5 ans à venir.

Le présent PPBE portant sur des infrastructures routières, des orientations stratégiques définies par la communauté urbaine sont indiquées ci-après et constituent des engagements de la communauté urbaine pour les prochaines années à la date de rédaction du présent rapport.

Notons que parmi les actions listées, certaines peuvent avoir été réalisées pour un objectif non lié à la réduction des nuisances sonores.

5.1. APPLICATION DE LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures arrêtées au cours des dix années précédentes qui ont eu pour objet de prévenir ou de réduire le bruit dans l'environnement.

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

La réglementation relative aux nuisances sonores routières s'articule autour du principe d'antériorité.

Lors de la construction d'une infrastructure routière, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement.

En revanche, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

5.1.1. La protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles

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

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

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

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

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

- Infrastructures concernées : infrastructures routières et toutes les maîtrises d'ouvrages (Routes Nationales, Routes Départementales, Voirie Communale ou communautaire, concédée ou non).
- Horizon : respect sans limite de temps (concrètement prise en compte à 20 ans).

Tous les projets d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes pilotés par Grand Poitiers qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements. Certains de ces projets font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux

5.1.2. La protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Le classement sonore des voies

Même si la meilleure prévention contre de nouvelles situations de conflit est de ne pas construire d'habitations le long des axes à fortes nuisances, les contraintes géographiques et économiques et la saturation des agglomérations, entraînent occasionnellement la création de zones d'habitation dans des secteurs jugés bruyants.

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

Les articles R571-32 à R571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore. Le Préfet de département définit la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs. La DDT conduit les études nécessaires pour le compte du Préfet.

Dans le département de la Vienne, le préfet a procédé au **classement sonore des infrastructures concernées par arrêtés du 27 octobre 2015**. Il est consultable sur le site Internet de la Préfecture à l'adresse suivante : http://www.vienne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports-et-du-voisinage/Classement-sonore-des-infrastructures/node_2586

Les autorités compétentes en matière d'urbanisme doivent reporter ces informations dans le PLU (Plan Local d'Urbanisme). Les autorités compétentes en matière de délivrance de certificat d'urbanisme doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Les voies routières dont le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) dépasse 5 000 véhicules/jours sont classées. La détermination de la catégorie sonore est réalisée sur la base d'un niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996) ou mesuré selon les normes en vigueur (NF S31-085) à partir des données d'entrée fournies par les gestionnaires (trafic, vitesse, nature du revêtement de chaussée, ...).

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

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

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

5.2. REFLEXION SUR LES ORIENTATIONS DE MOBILITES

La stratégie de mobilités sur le territoire de la communauté urbaine de Grand Poitiers se doit de répondre à deux enjeux majeurs :

- ▶ Le développement d'une offre de mobilités sur l'ensemble des 40 communes en prenant en compte la diversité des situations notamment sur le plan de la densité démographique.
- ▶ La réduction de l'utilisation de la voiture individuelle au profit des modes de déplacement alternatifs afin de lutter contre le changement climatique et les pollutions atmosphériques et sonores tout en veillant à assurer l'équité et la solidarité.

Les orientations et les programmes d'action ont vocation à être formalisés en début de mandat via la révision du Plan de Déplacements Urbains.

5.2.1. Développer les transports publics :

Le réseau urbain a connu une importante modernisation ces dernières années :

- ▶ Restructuration du réseau avec création de 11 Parcs relais (P+r) (2015).
- ▶ Travaux de mise en accessibilité des 100 principaux arrêts dans le cadre de l'Agenda D'Accessibilité Programmée des Transports (**Ad'Ap**).
- ▶ Billettique et nouvelle tarification (2018).
- ▶ Travaux d'aménagement de sites propres et stations (2018).
- ▶ Modernisation et extension de la station Gaz Naturel Comprimé (GNV) (2019).

Les résultats de la fréquentation, aujourd'hui connus avec précision grâce à la billettique, montrent que le réseau urbain a retrouvé une dynamique notamment sur les lignes structurantes et les lignes de maillage. L'enjeu est dorénavant de capitaliser les effets de cette modernisation en matière de fréquentation en poursuivant l'optimisation des services en fonction des besoins (poursuite du renforcement sur les lignes les plus fréquentées ; ajustement de l'offre sur les lignes les moins fréquentées).

Ce programme de modernisation doit maintenant être complété par :

- ▶ La poursuite du programme d'équipement en bus GNV (100 % des achats en GNV).
- ▶ Le renforcement des capacités en Parc relais, y compris en ouvrage, sur les principales entrées de la zone urbaine (Poitiers Ouest, Poitiers Sud, Poitiers Nord ; Poitiers Est)
- ▶ La réalisation d'aménagement de sites propres sur les points les plus névralgiques en matière de circulation et de mise en accessibilité des arrêts notamment sur la ligne 1
- ▶ La création de points d'échanges entre les réseaux urbains et interurbains

Mais le principal enjeu en matière de transport est le **développement sur les communes non desservies par le réseau urbain d'une offre de transport non urbain** adaptée. La gestion opérationnelle des services de transport non urbains et scolaires sur les 27 communes des anciennes Communautés de Communes a été transférée le 1^{er} août 2020.

C'est l'occasion pour Grand Poitiers de redéfinir le système de transport non urbain en complémentarité avec le transport urbain et le réseau régional (TER). Sous réserve des études complémentaires, les orientations sont les suivantes :

- ▶ Faciliter l'utilisation du TER ferré pour les communes desservies :

- ▶ En organisant le rabattement vers les gares (transport en commun régulier ou à la demande ; itinéraires et stationnement cyclables).
 - ▶ En négociant avec la Région et la SNCF, dans le cadre du Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, l'acceptation tarifaire pour permettre l'accès au TER au même tarif que le transport urbain.
 - ▶ En négociant avec la Région et la SNCF le renforcement de l'offre de service et la création de nouvelles haltes ferroviaires (Coulombiers par exemple).
 - ▶ En engageant les études pour la transformation / réhabilitation de la voie ferrée Poitiers-Chauvigny pour le transport de voyageurs.
- ▶ Réorganiser le transport non urbain
- ▶ En renforçant les lignes d'autocar structurantes notamment sur l'axe Poitiers-Chauvigny.
 - ▶ En créant des parc-relais permettant de rabattre les automobilistes sur ces lignes structurantes.
 - ▶ En optimisant les transports scolaires.

5.2.2. Renforcer l'usage du vélo

Grand Poitiers est convaincu de l'importance du potentiel que représente l'usage du vélo et du vélo à assistance électrique en matière de transfert modal. Grand Poitiers a fixé sa stratégie dans son « Plan Vélo » qui prévoit à la fois les actions d'accompagnement des changements de comportement, de développement des services et d'aménagement.

Au-delà des actions déjà engagées qui ont vocation à être poursuivies et renforcées notamment sur le service de location **Cap sur le Vélo** et le développement des autres services (ateliers d'autoréparation, vélo école etc.), la priorité est désormais à l'aménagement en site propre et au jalonnement des itinéraires cyclables situés sur les axes routiers pénétrant l'agglomération.



5.2.3. Favoriser le partage de la voiture

Grand Poitiers souhaite développer les pratiques du covoiturage et de l'autopartage :

- ▶ En développant le service d'autopartage communautaire notamment par le renouvellement et l'électrification du parc de véhicule. L'accroissement du nombre de stations et de véhicules sera également recherché à travers la mutualisation de véhicules de flottes d'entreprises, d'administrations ou de collectivités. Cela pourrait permettre le déploiement de l'autopartage dans des zones peu denses démographiquement.
- ▶ En incitant au covoiturage notamment pour les déplacements quotidiens entre le domicile et le travail (court-voiturage). Une expérimentation de 9 mois a été lancée en juin 2019. Les résultats de cette expérimentation permettront à Grand Poitiers de définir les modalités d'un soutien pérenne au covoiturage, notamment au travers des Plans de Mobilités des entreprises et administrations.

5.2.4. Accompagner les changements de comportement en matière de mobilité

Les trajets domicile-travail constituent une part importante des déplacements réalisés sur la Communauté urbaine. Ils sont pour une très grande majorité d'entre eux réalisés seuls en voiture.

Les « Plans de Mobilités » sont les démarches les plus pertinentes pour faire évoluer les pratiques de mobilités quotidiennes des salariés. C'est pourquoi Grand Poitiers poursuivra sa politique d'incitation et de soutien à la mise en place de ces plans.

Une trentaine d'établissements se sont déjà engagés dans cette démarche et **près de 52 000 personnes** sont concernées : Domicile-travail des agents, Professionnels des agents, Livreurs, fournisseurs, Clients, stagiaires...

- ▶ Développer les outils numériques permettant d'accéder facilement à l'ensemble des offres de mobilités (Mobility as a Service).
- ▶ Développer des services à l'attention des piétons : développer les jalonnements dédiés aux piétons (itinéraires urbains, touristiques...), exploiter les outils de calcul du temps de parcours, valoriser Modalis.

5.3. REFLEXIONS PORTANT SUR L'AMELIORATION DU BATI

5.3.1. Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)

Le Conseil Communautaire de Grand Poitiers a adopté le PCAET le 6 décembre 2019 pour une période de 6 ans. Il s'agit de définir et mettre en œuvre la stratégie de transition énergétique du territoire, pour réduire de 25% les consommations énergétiques et porter à 38% la part des énergies renouvelables à l'horizon 2030.

Issu d'une collaboration élargie, le programme final est constitué de 125 actions et s'articule autour de 8 enjeux :

- ▶ Déployer et promouvoir les transports collectifs et modes doux.
- ▶ Construire un territoire économe en énergie et en espace.
- ▶ Réduire et valoriser les déchets.
- ▶ Piloter la transition énergétique.
- ▶ Adapter le territoire aux conséquences du changement climatique.
- ▶ Sensibiliser et accompagner les acteurs du territoire.
- ▶ Rechercher l'exemplarité de la collectivité.
- ▶ Développer les énergies renouvelables.

Parmi ces actions, certaines ont une incidence marquée sur l'amélioration de l'environnement sonore et la diminution des nuisances sonores. On peut citer en 1^{er} lieu les actions relatives à la mobilité.

Concernant l'amélioration du bâti, les actions suivantes sont à souligner (elles sont reprises dans le PLH – Plan Local Habitat) :

- ▶ Soutenir la rénovation énergétique de l'habitat social : l'objectif est de rénover 50% du parc social d'ici 2030, soit 470 logements par an.
- ▶ Massifier la rénovation énergétique de l'habitat privé, avec un objectif de 1 130 logements rénovés par an.
- ▶ Mener des opérations ciblées de rénovation par un accompagnement technique et financier.
- ▶ Fixer des objectifs exigeants dans les opérations de construction et de rénovation.

5.3.2. Programme Local de l'Habitat (PLH)

L'élaboration du PLH a été conduite en parallèle de celle du PCAET assurant ainsi une cohérence entre ces 2 documents stratégiques. Le PLH a vocation à cibler les zones prioritaires d'actions au niveau du territoire du Grand Poitiers.

Lors du Conseil Communautaire du 12 avril 2019, Grand Poitiers Communauté urbaine a arrêté son projet de Programme local de l'habitat (PLH) 2019-2024. Ce document vise à répondre à la fois à une obligation légale et à la volonté de la collectivité d'établir une stratégie commune et concertée en matière d'habitat à l'échelle de son territoire.

Le PLH propose quatre orientations :

- ▶ D'être chef de file en matière de politique de l'habitat sur des objectifs partagés avec les communes et s'appuyant sur des partenariats forts (avec l'Etat, les bailleurs sociaux et les autres partenaires régionaux et locaux...) permettant la co-construction des décisions et des dispositifs.
- ▶ De renforcer son caractère attractif et accueillant au sein de la région Nouvelle-Aquitaine, par le renforcement de ses spécificités : agglomération à taille humaine, dynamique, accessible, au cadre de vie agréable, proche de la nature, ville universitaire importante...
- ▶ De promouvoir un urbanisme des arts de vivre au sein de son territoire dans sa diversité humaine, sociale et géographique (art de vivre ensemble, respect et mise en valeur du patrimoine naturel et bâti, recherche de la qualité, etc.) via :
 - ▶ L'adaptation des objectifs à chaque contexte pour un territoire fort des particularités des situations et jouant sur les complémentarités.
 - ▶ La recherche d'un positionnement du parc public, complémentaire à celui du parc privé et permettant à chaque ménage de choisir son lieu de vie.
 - ▶ La mise en œuvre d'une politique de peuplement contribuant à l'objectif général de mixité sociale.
- ▶ D'encourager fortement l'expérimentation et l'innovation pour répondre aux enjeux de transition énergétique, de transition numérique et pour inventer l'habitat de demain.

Les orientations du PLH se basent sur un scénario de développement démographique à l'échelle des 40 communes de Grand Poitiers de +0,6% par an sur la période 2019-2024. **Il implique la production de 1 000 nouveaux logements par an dont 220 logements locatifs sociaux.**

Pour atteindre ces objectifs, le PLH définit un programme de **18 actions thématiques**. En outre, il comprend une fiche par commune déclinant les objectifs et actions à mettre en œuvre à l'échelle communale.

Le PLH 2019-2024 a été approuvé lors du Conseil Communautaire le 6 décembre 2019, après que les communes et l'Etat aient donné leur avis sur le projet.

5.3.3. Programme de rénovation des établissements d'enseignement

Les établissements d'enseignement font partie des établissements sensibles qu'il convient de préserver des nuisances sonores. L'entretien des bâtiments constitue donc un enjeu important.

Le Plan écoles 2014/2020 de la Ville de Poitiers s'attèle à restructurer, rénover, sécuriser les établissements scolaires dont le confort et l'accessibilité sont ainsi améliorés. 40 millions d'euros sont engagés dans ces chantiers à géométrie variable suivant la nature du bâti. Après Alphonse-Bouloux (Beaulieu), Alphonse-Daudet (Couronneries) et Pablo-Neruda (Saint-Éloi), c'est le groupe scolaire Charles-Perrault (Couronneries) qui a achevé sa transformation en septembre 2019, après 2 ans de travaux de rénovation.

A titre d'exemple, le budget alloué à la rénovation du groupe scolaire Alphonse Daudet représente près de 7 M€, et aura permis, entre autres, une amélioration importante des performances énergétiques des bâtiments.

Le Plan Ecole consacre 38,4M€ en 5 ans pour la rénovation des établissements scolaires.

5.4. ACTIONS REALISEES DEPUIS 10 ANS – 2009-2019 ET ACTIONS PROGRAMMEES A 5 ANS

5.4.1. Actions réalisées sur la voirie :

Depuis le 1^{er} janvier 2018, la direction voirie a pris la compétence à l'échelle GPCU sur 40 communes, et a travaillé avec la Direction Evaluation des Politiques Publiques – CA Valorisation des Données Territoriales pour mettre en place un filaire de voirie sur les 2 200 km de voirie. Parallèlement, un groupe de travail avec des élus a permis de définir une hiérarchisation des voies, en créant **5 types de voies** : Voies structurantes / Voies structurées / Voies de liaison / Voies de desserte / Voies dédiées piétons/vélos.

Cette typologie est en cours de numérisation et permettra de définir demain des niveaux d'entretien, de réparation et d'actions sur l'ensemble du réseau. Ce travail devrait être achevé fin 2020, et se traduira par la rédaction d'un **Guide de classification des voies de Grand Poitiers Communauté Urbaine**.

Il est envisagé d'établir une 2^{nde} cartographie des voiries, précisant la hiérarchisation future souhaitée, en relations avec les projets urbains de la CUGP, et aider ainsi à la définition d'actions de restructuration de voirie.

Cette classification des voies a pour ambition de :

- ▶ Répondre à tout type de questions concernant la voirie.
- ▶ Construire un schéma directeur de déplacement et de mobilité à l'échelle de la Communauté Urbaine.
- ▶ Définir un niveau d'équipement et de prestation applicable à chaque type de voie.
- ▶ Etablir un principe de conception de voie.
- ▶ Mettre en place un plan de maintenance.

Planche 5 - Voirie – Définition des équipements, conception et maintenance des voiries

Définir les équipements, les types de conceptions, les niveaux maintenances en fonction des types de voies

EQUIPEMENTS	CONCEPTION	MAINTENANCE
Eclairage public (nécessité, qualité, durées de fonctionnement)	Type de structure	gestion différenciée des accotements, des espaces verts
Signalisations horizontale et verticale	Largeur des voies	Délais d'intervention pour rétablir la sécurité: nids de poules, éclairage public,...
Déplacements vélo (partagé, bandes, pistes cyclables).	Emprise du domaine public routier: Voies dédiées	types de réparation de la couche de roulement en fonction des types de voie
Déplacements piétons	Gestion des eaux pluviales	éclairage public : délais des dépannages
Circulations bus	Qualité des aménagements	Marquage horizontal : types différents suivant voies
Stationnements	Accessibilité en agglomération	Objectifs de qualité : Taux d'usure acceptable
Types de matériaux		
Vitesses de circulation		

5.4.2. Actions réalisées et programmées au niveau des zones bruyantes

Le tableau suivant présente, pour chacune des zones bruyantes, un bilan des actions réalisées depuis les 10 dernières années, ainsi que les actions qui étaient programmées lors des précédents PPBE (2010 et 2012).

Nom	Rue concernée	Actions réalisées depuis 10 ans Actions programmées	Nombre de bâtiments sensibles Lden >68dB	Niveau d'enjeu
Z01	Rue de Chaumont	Aménagement d'une zone 30 Développement économique et densification urbaine ZAE de Chaumont Projet d'amélioration du débouché sur la rocade (éviter saturation voirie)	2	Faible
Z02	Av du 8 Mai 1945 Av de La Libération	Secteur classé en renouvellement urbain dans le PLU, avec une vigilance relative à la préservation du patrimoine bâti existant (1er front de bâti essentiellement) Mise en place BHNS et pistes cyclables Interdiction des gabarits PL	155	Moyen
Z03	Bd Pont Achard	Ligne forte BHNS avec un centre d'échanges majeur. Ouverture et mise en service du viaduc : impact sur la circulation Changement de revêtement lié au BHNS Aménagement de voirie Cœur d'Agglo (2010-2012 / 13 M€) Projet du quartier de la Gare Travail en cours sur le schéma directeur	53	Fort
Z04	Bd Jeanne d'Arc Rue de l'Intendant Le Nain	Réfection de chaussée et mise en place d'une voie bus (2010-2011 / 30 k€) Etude acoustique sur le secteur dans le cadre de la ZAC de la gare Aménagement zone 30 – Priorité aux cyclistes Optimisation des circulations par le réaménagement de la Porte de Paris. Projet du quartier de la Gare Travail en cours sur le schéma directeur	36	Moyen

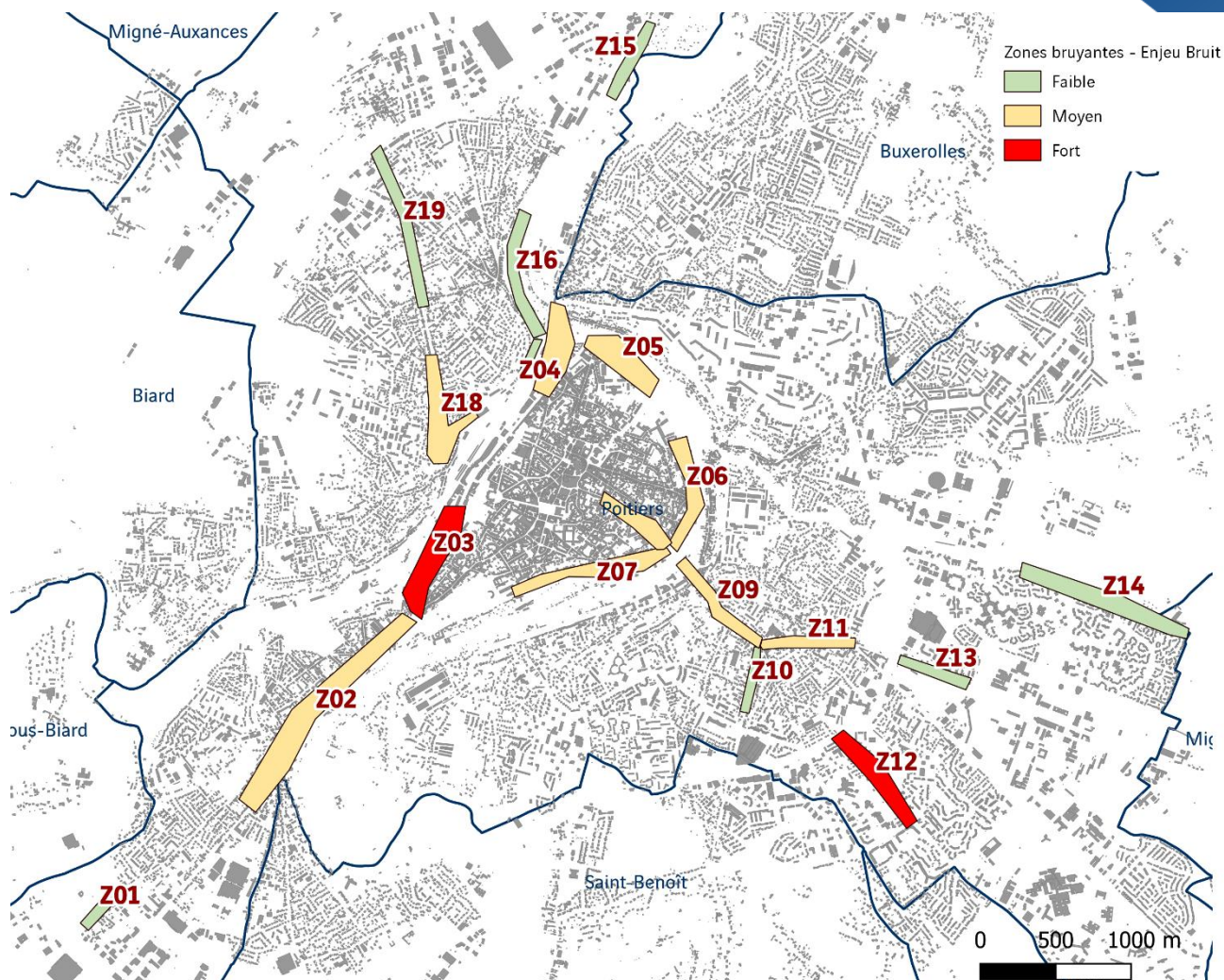
Nom	Rue concernée	Actions réalisées depuis 10 ans Actions programmées	Nombre de bâtiments sensibles Lden >68dB	Niveau d'enjeu
Z05	Bd Chasseigne Bd Mal de Tassigny	Plan Bleu Le projet de la Porte de Paris a permis de fluidifier la circulation – Le trafic indiqué par la Ville est plus faible que celui retenu pour le calcul des cartes de bruit. Projet du quartier de la Gare	10	Moyen
Z06	Bd Bajon Bd du Pont Joubert	Mise en place d'une zone 30 Différents aménagements liés au projet Cœur d'Agglo Projet du quartier de la Gare	22	Moyen
Z07	Bd Anatole France Bd François Albert Bd Tison	Pistes cyclables - Tracé du BHNS Mise en zone 30 Requalification du chemin du Tison Réalisation d'un aménagement Bd anatole France pour réduire les vitesses Projets d'habitats en cours d'étude et à venir (Bd Tison) Mise en place d'un giratoire au débouché du pont Saint-Cyprien	28	Moyen
Z08	Rue Jean Jaurès	Modification des circulations dans le cadre du projet Cœur d'Agglo – Diminution du trafic Bus Réfection de chaussée (2009-2010 / 163k€) Mise en place de panneaux d'information sur la disponibilité des parkings, limitant le trajet parcouru pour se garer Projet de cheminement piéton sur le secteur Palais Musée St Croix Baptistère Cathédrale	37	Moyen
Z09	Rue du Faubourg du Pont Neuf	Apposition de picto-vélo dans le sens de la montée Trafic vélo en hausse sans aménagement : réduction des vitesses pratiquées Diminution prévisible de la circulation des bus sur ce secteur en raison de la refonte du réseau de transport en commun	143	Moyen
Z10	Rte de Gençay	Diminution prévisible de la circulation des bus sur ce secteur en raison de la refonte du réseau de transport en commun Requalification de la voirie : cheminements piétons, vélos, fluidification carrefours	29	Faible
Z11	Rue du Faubourg du Pont Neuf	Diminution prévisible de la circulation des bus sur ce secteur en raison de la refonte du réseau de transport en commun Densification urbaine en 2 nd front de bâti	59	Moyen
Z12	Rue de la Gibauderie	Déplacement de la faculté de médecine Augmentation du trafic routier Forte urbanisation	28	Fort
Z13	Av. du Recteur Pineau	Aménagement d'un couloir de bus Présence d'une piste cyclable	30	Faible
Z14	Voie André Malraux	Mise en place de couloirs de bus Opération de création d'un pôle commercial et relais en lien avec le futur BHNS Plusieurs études réalisées, dans le cadre de plaintes riverains : pas de dépassements des seuils Réduction des vitesses pratiquées Expérimentation d'une piste cyclable	29	Faible
Z15	Av. de Paris	Plan Bleu Diminution des vitesses 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. Friche industrielle reconverte en promenade (Le Moulin Apparent)	17	Faible
Z16	Av. de Paris	Police: Mise en place d'un radar automatique Aménagement d'entrée de ville réalisé : ralentisseur, chicanes, renouvellement de l'enrobé de chaussée	92	Faible

Nom	Rue concernée	Actions réalisées depuis 10 ans Actions programmées	Nombre de bâtiments sensibles Lden >68dB	Niveau d'enjeu
Z17	Av. de Nantes	Secteur classé en renouvellement urbain + ligne 1 du projet BHNS Création d'aménagements cyclables Impact lié au doublement du viaduc des Rocs, en faveur de l'utilisation des modes doux. Projet du quartier de la Gare	13	Faible
Z18	Av. de Nantes	2017 : coordination des feux tricolores le long de l'Av de Nantes : amélioration de la fluidité du trafic 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.	72	Moyen
Z19	Av. du Plateau des Glières	Piste cyclable BHNS Secteur classé en renouvellement urbain Mutation du 1 ^{er} secteur économique	32	Faible

Commentaires :

- ▶ Sur les 19 zones bruyantes identifiées dans le diagnostic, après revue des actions déjà réalisées ou programmées pour les années à venir :
 - ▶ L'enjeu est faible pour 8 zones : les actions prévues devraient permettre une amélioration significative de l'environnement sonore.
 - ▶ L'enjeu est moyen pour 10 zones : ces secteurs ont pu faire l'objet d'amélioration, toutefois une vigilance doit être apportée vis-à-vis des futures constructions ou des projets d'aménagement à venir, pour assurer une bonne prise en compte de la problématique acoustique en amont des projets. Le projet de la Gare aura des incidences sur le boulevard intérieur et ses axes pénétrants, en lien avec une pression plus forte sur le secteur de la gare en termes de trafic et de stationnement.
 - ▶ L'enjeu est considéré fort pour 2 zones :
 - **Sur le secteur de la Gibauderie**, on constate une augmentation du trafic routier, avec de nouvelles constructions prévues. Il conviendrait d'anticiper ces évolutions pour prévenir l'augmentation prévisible des niveaux sonores, et les nuisances sonores pour les riverains.
 - **Le secteur du Pont Achard et les abords de la gare** seront directement impactés par le projet du quartier de la Gare – non arrêté à ce jour. Le projet doit notamment permettre de faire du quartier de la gare une porte d'entrée attractive, et faciliter les déplacements depuis les gares. Les réflexions devront porter sur la circulation routière desservant la gare et les zones de stationnement nécessaires, tout en intégrant les projets d'urbanisme. Une mesure des impacts liés à ces aménagements devra permettre d'anticiper les nuisances potentielles, et d'étudier les mesures compensatrices pour fluidifier au mieux les circulations, et instaurer un cadre de vie agréable pour les usagers et les riverains. Une surveillance des indicateurs environnementaux sera probablement à étudier pour ce futur pôle multimodal.
- ▶ Les paragraphes suivants présentent de manière synthétique plusieurs projets d'envergure sur le territoire et les zones bruyantes identifiées.
- ▶ La planche suivante présente une carte de synthèse des zones bruyantes hiérarchisées selon le niveau d'enjeu Bruit.

Planche 6 - Cartes des zones bruyantes et niveau d'enjeu Bruit



5.4.3. Zoom sur quelques projets

Projet de renouvellement du quartier de la gare :

L'ambition de la collectivité est double :

- ▶ Développer un espace urbain à dominante économique qui soit connecté, dynamique, innovant, intermodal et agréable à vivre. En s'inscrivant dans le programme « Action Cœur de Ville », il s'agit de faire du quartier de la gare un morceau de ville à part entière qui porte une image positive de l'ensemble du territoire, à la fois lieu de résidence permanente mais aussi lieu de vie active, ouvert et accueillant pour tous les usagers (habitants, actifs, étudiants, touristes ...). Pour cela le quartier doit être connecté au reste du centre-ville de Poitiers, en complémentarité avec le projet de réinvention et de révélation du Palais des ducs d'Aquitaine, autre projet phare du programme « Cœur de Ville ».
- ▶ Inscrire cet espace dans l'innovation et la performance pour contribuer à relever le défi de la transition énergétique et du numérique ainsi que celui de la mobilité et de l'intermodalité.



Une étude est en cours et a pour missions : l'élaboration d'un plan directeur, l'élaboration de scénarios opérationnels d'aménagement pour l'îlot Pont Achard, et une mission de suivi par un urbaniste en chef. L'étude répondra aux objectifs suivants :

- ▶ Construire le projet global en précisant les éléments de la programmation et leur organisation urbaine aux échelles géographiques et fonctionnelles qui seront définies.
- ▶ Elaborer des scénarios d'aménagement et de structuration de l'espace public intégrant différentes temporalités et permettant de composer les éléments du programme à insérer dans le cadre urbain renouvelé. Cela doit permettre de garantir la pertinence et la cohérence des actions à mener qu'elles relèvent de l'initiative publique ou privée et de trouver des synergies, des mutualisations entre la programmation publique et les projets des îlots de construction.
- ▶ Intégrer dans ces scénarios les cadres juridiques et opérationnels pour la mise en œuvre du projet ainsi que les éléments financiers qui permettront d'estimer les niveaux des charges publiques et des investissements privés.
- ▶ Elaborer des scénarios opérationnels sur l'îlot Pont Achard comprenant le site actuel du Service départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) propriété de la Ville de Poitiers, le site actuel d'Orange et du foncier occupé par la SNCF (voir plan ci-après et annexe n°2) en vue de la recomposition urbaine de ce foncier stratégique.
- ▶ Accompagner la collectivité, sur la durée de l'opération, pour assurer au fur et à mesure de l'avancement de l'opération, la cohérence des projets et leur conformité aux objectifs de la collectivité.

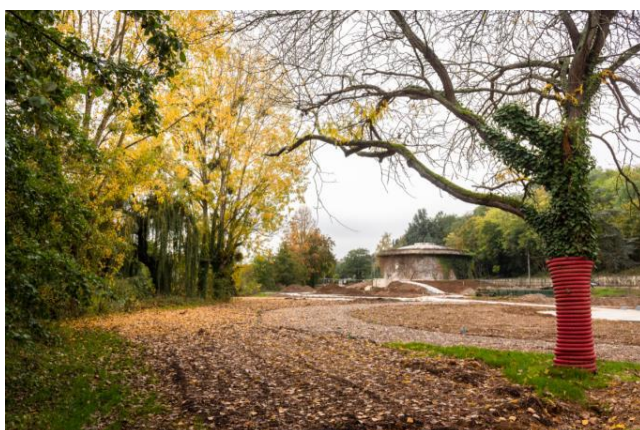
Le Moulin Apparent, une friche industrielle reconvertie en promenade :

Le site est situé au niveau de la station d'épuration du Moulin Apparent, dont l'activité a cessé en 2003.

Le projet consiste à réhabiliter cette friche pour en faire un lieu de mémoire et de promenade.

Ce nouveau parc, ouvert sur le Clain depuis l'avenue de Paris, s'inscrit dans la politique de reconquête des berges à l'échelle du Parc Naturel Urbain. Il se veut être un espace de détente qui intègre le passé industriel du site avec les espaces naturels.

La maîtrise d'ouvrage est assurée par les directions Eau-Assainissement, Espaces Verts et Hygiène Publique Qualité Environnementale de Grand Poitiers.



La plupart des aménagements ont été réalisés fin 2019.

Ce projet va permettre :

- ▶ D'offrir un nouveau parc aux habitants.
- ▶ De qualifier et de marquer l'entrée de ville nord de la Ville de Poitiers.
- ▶ D'accentuer la visibilité et l'accès au Clain.
- ▶ De révéler la mémoire de ce lieu industriel en lien avec les ouvrages préservés.
- ▶ D'améliorer la biodiversité du site.

Le parc du Moulin Apparent assure la transition entre l'avenue de Paris et le Clain. Le parc fait partie intégrante de la trame verte et bleue de Grand Poitiers Communauté Urbaine.

Expérimentation Voie André Malraux

Piste cyclable et réduction de la vitesse réglementaire depuis fin juin 2020 impliquant une diminution du trafic de véhicules

Ce dispositif préfigure la volonté de mettre en œuvre sur d'autres axes structurants des pistes cyclables.

5.5. PROGRAMME D' ACTIONS (DANS LES 5 ANS) – 2020-2025

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit également que le PPBE répertorie toutes les mesures prévues pour les cinq années à venir, visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement.

Grand Poitiers Communauté Urbaine s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 10 ans.

Au vu des enjeux qui ressortent du diagnostic sur les voiries cartographiées, les actions nouvelles en réflexion pour GPCU portent sur :

- ▶ Une incitation et une communication pour mutualiser rénovation énergétique et isolation acoustique, par le biais de l'Espace Info Energie.
- ▶ L'intégration du critère Bruit dans le recensement des zones prioritaires d'habitat dégradé, en prenant en compte la localisation des zones bruyantes.
- ▶ Une réflexion sur la mise en place d'un suivi permanent de la mobilité et des indicateurs environnementaux (stations air, stations trafics) sur des zones spécifiques à déterminer (zones de projets, zones bruyantes etc.) – Smart city.

Par ailleurs, GPCU doit élaborer pour 2022 son prochain Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement sur l'ensemble du territoire, celui-ci abordera l'ensemble des thématiques et rassemblera les actions engagées et programmées par l'ensemble des gestionnaires des infrastructures de transports (Département, Région, Etat, Autoroutes, SNCF Réseau, Aéroport...).

Pour rappel, les zones à enjeux recensées dans ce PPBE sont regroupées uniquement sur la commune de Poitiers, sur la base des cartes de bruit établies par le CEREMA qui ne fait ressortir que des voiries situées sur la commune de Poitiers.

Par ailleurs, le décalage de temporalité entre la rédaction de ce rapport et l'installation d'une nouvelle municipalité à Poitiers n'a pas permis d'identifier et de mettre en adéquation les objectifs portés par la Ville de Poitiers.

Ces éléments feront partie intégrante du prochain PPBE de Grand Poitiers Communauté urbaine à élaborer en 2022.

6 SUIVI ET IMPLICATIONS DU PPBE

Le suivi des actions inscrites au PPBE sera piloté par la Direction Hygiène Publique – Qualité Environnementale du Grand Poitiers. Un bilan sera réalisé à l'échéance de ce plan en 2025.

Ainsi, il est prévu de mettre en place 2 instances de suivi :

- ▶ 1 comité de suivi technique : services techniques de la communauté urbaine, et des communes. Le comité aura en charge le suivi des actions inscrites au PPBE, ainsi que le partage des informations relatives aux problématiques locales, et aux projets pouvant avoir une incidence sur le bruit.
- ▶ 1 comité de pilotage, qui permettra d'élargir la problématique aux nuisances sonores en général, et d'y inclure les associations locales.

Il est par ailleurs souhaité la mise en place d'un comité de suivi du PPBE élargi, qui associerait le monde associatif et les représentants des citoyens, avec une réunion annuelle, faisant état des avancements.

A1

Glossaire

Acronyme	Définition
Ad'Ap	Agenda D'Accessibilité Programmée des Transports
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CEREMA	Centre d'études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
DDT86	Direction Départementale des Territoires de la Vienne
GNV	Gaz Naturel Comprimé (pour les bus)
GPCU	Grand Poitiers Communauté Urbaine
IGN	Institut Géographique National
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
Lden	Level Day Evening Night <i>Niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « Lday, Levening, Lnight », niveaux sonores moyens 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.</i>
Lnight ou Ln	Level Night <i>Niveau d'exposition au bruit moyen sur la période 22h-6h</i>
MAJIC	Mise A Jour des Informations Cadastreales – base de données issue de la Direction Générale des Finances Publiques
NMPB-2008 NMPB-1996	Nouvelle Méthode de Prévision du Bruit <i>2008 étant l'année de la méthode actuellement en vigueur</i> <i>1996 étant l'année de la précédente méthode en vigueur</i>
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PL	Poids-lourds
PLH	Plan Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PPBE	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
P+r	Parcs relais
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SNCF	Société National des Chemins de Fer
TER	Transport Express Régional (train)
TMJA	Trafic Moyen Journalier Annuel
ZAE	Zone d'Activité Economique
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté

A2 Synthèse des remarques du public (après consultation du projet de PPBE)

Conformément aux textes en vigueur, une mise à disposition du projet de PPBE auprès du public a eu lieu sur la période du 8 octobre au 8 décembre 2020. Les observations du public ont été consignées sur un registre d'observations ouvert spécialement à cet effet, au siège de Grand Poitiers, ainsi que sur la plateforme de participation citoyenne de Poitiers et de Grand Poitiers <https://jeparticipe-grandpoitiers.fr>.

Analyse des retours de consultation

Le projet de PPBE a été mis à disposition du public du 8 octobre au 8 décembre 2020, avec un registre ouvert à cet effet, selon les modalités suivantes :

- ▶ A la Direction Hygiène publique – Qualité environnementale de Grand Poitiers – 1 rue du chanoine Duret 86000 Poitiers.
- ▶ Sur la plateforme de participation citoyenne de Poitiers et de Grand Poitiers, <https://jeparticipe-grandpoitiers.fr>, avec la possibilité de faire part des observations, interrogations ou suggestions sur le plan.

Le public avait également la possibilité de transmettre ses remarques par courrier ou par mail à Grand-Poitiers.

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
Plateforme citoyenne	28
Courriers, mails	1
TOTAL	29

Synthèse des remarques et réponses apportées par Grand Poitiers :

- **Question 1 – Le PPBE ne traite que de voiries communautaires situées sur la commune de Poitiers, et aucune autre commune de Poitiers ne semble prise en compte. Pourquoi ?**

Effectivement, le présent PPBE concerne uniquement des voies de plus de 3 millions de véhicules par an et dont GP est gestionnaire (aux abords des routes communales et intercommunales dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, cartographiées par l'Etat en 2017 et approuvée par l'arrêté préfectoral n°2018-DDT-608 le 11 octobre 2018). En faisant la cartographie, la DDT (via le CEREMA) n'a effectivement répertorié que des voies qui se trouvaient sur la commune de Poitiers.

Les autres gestionnaires Etat, Département, et Autoroute, ont eu aussi l'obligation de faire un PPBE concernant les voies qui les concernaient, de plus de 3 M de véhicules par an :

- ▶ PPBE des services de l'Etat (routes nationales, autoroutes, voies ferrées) : <https://www.vienne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports-et-du-voisinage/Plan-de-Prevention-du-Bruit-dans-l-Environnement/Echeance-3-2018-2023-du-PPBE-des-infrastructures-de-l-Etat>
- ▶ PPBE du Conseil Départemental (routes départementales) : <https://www.lavienne86.fr/au-quotidien/routes-deplacements/reglementations-et-procedures/plan-de-prevention-du-bruit-dans-lenvironnement-ppbe>

Pour juin 2022, Grand Poitiers aura l'obligation de faire la cartographie de l'ensemble du territoire des 40 communes et pour l'ensemble des sources de bruit : routières, ferroviaires, aériennes et industrielles. Cette fois-ci, il n'y aura pas de seuil de trafic, toutes les voies pourront être prises en compte comme pour la cartographie de 2010 (à l'époque pour les 13 communes de la Communauté d'Agglomération de Poitiers). Le lien suivant présente les documents établis en 2017 : <https://www.grandpoitiers.fr/au-quotidien/environnement/bruit/cartographie-du-bruit> .

- **Question 2 – Le bilan du 1^{er} PPBE est succinct, et montre que certaines actions de diagnostic n'ont pas été réalisées.**

Il est exact que certaines actions n'ont pas fait l'objet de réalisations concrètes. Il est rappelé que le document PPBE est un outil stratégique mais non opérationnel ni contractuel.

Il n'est pas exclu que certaines actions nécessitent une réflexion actualisée avant d'envisager mise en œuvre.

Ces aspects seront ré étudiés lors de la prochaine échéance qui concerne le PPBE global.

- **Question 3 – Le chapitre concernant la préservation des zones calmes ne fait ressortir aucune zone calme à préserver.**

Par nature, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés pour lesquels l'ambition de l'autorité compétente n'est pas la sauvegarde de zones calmes mais la réduction des nuisances pour les riverains jusqu'à des niveaux acceptables.

Les sections de voiries concernées par le présent PPBE (routes supportant plus de 8 200 véhicules par jour) ne concernent pas de zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver. Aussi, aucune zone calme n'a été identifiée et aucune action spécifique n'est engagée à court terme pour le présent PPBE.

Le prochain PPBE Agglomération contiendra, non seulement la définition commune des zones calmes déjà présente dans le premier PPBE Agglomération, mais également la liste des secteurs identifiés sur le territoire, et les moyens mis en œuvre pour les protéger. Les propositions de zones ou de sites à préserver formulées dans le cadre de la présente consultation du PPBE seront étudiées.

- **Question 4 – De nombreux riverains se plaignent des nuisances générées par la circulation des deux-roues motorisés, avec une vitesse excessive et des accélérations importantes. Il est demandé une sensibilisation, et des contrôles de police pour limiter cette nuisance.**

S'agissant de bruits de comportement, ou d'incivilités routières, ce type de problématique ne fait pas l'objet du présent PPBE.

C'est effectivement de la responsabilité de la Police Municipale, ou de la Police Nationale, d'assurer le respect de la réglementation en vigueur.

Des actions de communication et de sensibilisation peuvent être complémentaires.

- **Question 5 – Nuisances sonores en provenance de la voie ferrée LGV, RN147, RD89B, RD18C, RD910 et la RD951 (voir s'il en manque)**

Ces voiries routières ou ferroviaires ne font pas l'objet du présent PPBE. Toutefois, le Département et les services de l'Etat ont établi leur propre PPBE (voir liens fournis en question 1).

Les doléances seront transmises aux gestionnaires concernés pour qu'ils puissent apporter une réponse. L'ensemble des voiries routières fera l'objet d'une prise en compte dans le prochain PPBE Agglomération, prévu en 2022, avec l'implication des gestionnaires dans l'élaboration du PPBE et la proposition d'actions réductrices de bruit sur les secteurs bruyants.

- **Question 6 – Comité de suivi – Le PPBE ne s'engage pas sur la mise en place du comité de suivi. Par ailleurs, l'association de riverains LADDR propose de participer au comité de suivi.**

Le chapitre 6 a été modifié pour tenir compte de ces remarques. Cette remarque a été prise en compte.

Les instances de suivi et de pilotage du projet seront instaurées en conséquence.

- **Question 7 – Le PPBE ne semble pas prendre en compte les nuisances dans le cadre du projet d'autoroute ou de l'aménagement de l'entrée Sud-Est de Poitiers.**

Le présent PPBE « Infrastructures » n'aborde effectivement pas ce projet, il se concentre sur les voiries communautaires cartographiées par le CEREMA. Le prochain PPBE « Agglomération » tiendra compte des projets d'infrastructures ou d'aménagement urbain sur l'ensemble du territoire.

Déviations de Mignaloux-Beauvoir / Entrée Sud-Est de Poitiers : Afin de fluidifier et sécuriser la circulation sur l'axe Nantes-Poitiers-Limoges et afin de réduire les nuisances pour les riverains de la RN 147, l'Etat a (ré)inscrit au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020, les études de l'aménagement de l'entrée sud-est de Poitiers par la RN 147.

Au printemps 2019, il a lancé une concertation volontaire auprès du grand public lors de laquelle il a présenté 6 scénarios d'aménagement : sur place, contournement de Mignaloux-Beauvoir par le sud, contournement par le nord.

Aucun de ces scénarios n'a été retenu pour la suite des études. Au contraire, il est ressorti le besoin de compléter les études de l'Etat sur la RN par une étude multimodale des mobilités sur le quadrant sud-est de Poitiers. Grand Poitiers assure la maîtrise d'ouvrage de cette étude à laquelle il a associé l'Etat, le Département et les communautés de communes des Vallées du Clain et de Vienne et Gartempe.

Cette étude permettra d'une part d'identifier et de décrire les solutions envisageables pour le développement des modes alternatifs et, d'autre part, d'évaluer leurs capacités en matière de transfert modal pour permettre une réestimation des trafics routiers à terme sur la RN 147. Elle visera également à apprécier l'intérêt d'aménagements favorables aux transports en communs et aux modes actifs le long de la RN 147, afin de les intégrer dans la suite de l'étude d'aménagement de la RN 147 menée par l'Etat.

Un comité de pilotage devrait, fin janvier 2021, examiner les propositions d'orientations générales et de solutions envisageables pour demander l'étude approfondie de la faisabilité d'un maximum de 5 solutions prioritaires.

Référence	Date	Commune de résidence	Secteurs concernés	Observations	Requête	Proposition de Réponses
13-1	13/11	Mignaloux-Beauvoir	Mignaloux-Beauvoir	Seule la commune de Poitiers est concernée. Les autres communes n'ont pas de problèmes de bruit ?		Cf Question 1 page 31
13-2	24/11	Poitiers	Poitiers – Boulevard de la Digue, virage du boulevard du Colonel Barthel	Pollution sonore des véhicules : non-respect de la législation (voitures ou motos avec échappement modifié), et bruits de comportement (fortes accélérations, vitesse excessive...). Pas de constat de modifications ou d'effets positifs depuis le 1 ^{er} PPBE	Impliquer la police municipale pour le contrôle Campagne de sensibilisation, suivie d'une campagne de contrôle Equiper la police de sonomètres pour procéder à des contrôles réguliers Installer des ralentisseurs pour limiter les accélérations	Cf Question 4 page 32
13-3	24/11	Poitiers	Pénétrante	Le revêtement de chaussée est bruyant à partir de la sortie du Pont Neuf – Montbernage. Depuis la réfection de chaussée pour améliorer la sortie, on ressent une très nette différence entre le nouveau revêtement et l'ancien. La mise en place des pistes cyclables participe à la diminution du bruit, de par la vitesse réduite.	Mise en place d'un revêtement silencieux sur 1km au niveau de la pénétrante.	Cette proposition sera étudiée par le service Voirie. Les programmes de voirie pour 2021 sont en attente d'une validation politique.
13-5	24/11	Poitiers	Zone Poitiers Sud – Rue de Chaumont	Rue de Chaumont : zone en pleine expansion, avec des embouteillages fréquents pour la direction de Biard. Avenue du 8 mai et de la Libération : vitesse excessive	Rue de Chaumont : prévoir une déviation vers le secteur de Décathlon Av du 8 mai et de la Libération : mise en place de radars pédagogiques, ralentisseurs.	Voir page 22 du PPBE Une réflexion est en cours pour améliorer le débouché sur la rocade et éviter la saturation de la voirie. Les programmes de voirie pour 2021 sont en attente d'une validation politique. Cf Question 4 page 32
13-6	24/11	Mignaloux-Beauvoir et Sèvres-Anxaumont	Carrefour de la Vallée des Touches de Mignaloux-Beauvoir Sèvres-Anxaumont : RD951, RD89B et RD18C	En 2013, aménagement du carrefour de La Vallée des Touches, en lien avec le Département et les communes : sécurisation, remplacement du revêtement anti-bruit. Il semble que l'enrobé ait perdu de ses propriétés, de plus le trafic a augmenté. Le constat du PPBE ne porte que sur Poitiers. Nuisances sonores du trafic routier situés sur les hauteurs de la Vallée.	Mise en place de dispositifs antibruit efficaces, respect de la vitesse, voire réduction à 50km/h. Diminuer le trafic routier par des solutions collectives de transports. Préservation de la vallée sèche naturelle de la Vallée des Touches (zone calme) Proposition de participer au comité de suivi via l'association de riverains LADDR	Cf Questions 1, 2, 3 et 4 pages 31 et 32 Actions de diminution de trafic : cohérent et prévu dans le cadre du PDU (voir chapitre 5.2 page 16 du PPBE)

Référence	Date	Commune de résidence	Secteurs concernés	Observations	Requête	Proposition de Réponses
13-7	24/11	Migné-Auxances	Route de Limoges – Mignaloux-Beauvoir	Le PPBE se limite aux bruits générés par les infrastructures routières. Le PPBE est focalisé sur Poitiers. Aucune zone calme n'a été définie dans ce PPBE. Le PPBE ne contient que peu d'actions, et ne s'engage pas sur la mise en place du comité de suivi.	Souhait d'un PPBE qui porte sur d'autres sources de bruit, pour une démarche globale : trafic aérien, LGV. Souhait d'un PPBE qui raisonne global, à l'échelle du territoire du Grand Poitiers Besoin d'engagement sur les zones calmes à identifier et préserver	Cf Questions 1, 3 et 4 pages 31 et 32
13-8	25/11	Poitiers	Route de Gençay – Poitiers	Vitesses excessives le jour et la nuit, engendrant des nuisances sonores, et des risques pour la sécurité des personnes. Mauvais état de la voirie et des trottoirs.		Cf Question 4 page 32 La route de Gençay fait partie de la zone bruyante n°10 – indiquée avec un enjeu bruit Moyen. Une requalification de la voirie est programmée (cf page 23 du PPBE). Les programmes de voirie pour 2021 sont en attente d'une validation politique.
13-9	25/11	Poitiers	Poitiers – Boulevard Chasseigne	Bruit routier important, notamment en période de pluie (chaussée humide).	Demande de limiter la vitesse à 30km/h sur le boulevard, pour réduire le bruit et améliorer la sécurité des piétons	Le chapitre 5.2 page 17 aborde la question des mobilités. Ces propositions seront remontées au service Mobilités de GPCU. Pour l'instant, le passage à 30km/h n'est pas à l'ordre du jour.
13-12	25/11	Poitiers	Poitiers Ouest proche de la rocade – Rue Ladamirault	Nuisances sonores en provenance de la RD910, selon la force et la direction du vent. Bruit lié aux comportements : vitesses excessives sur la rocade le week-end (motos)	Etude de solutions pour réduire le bruit de la RD910 au niveau des zones d'habitations	Cf Question 5 page 32
13-14	27/11	Poitiers	Poitiers Centre-ville	Le PPBE ne fait pas apparaître le centre-ville de Poitiers où la vitesse autorisée n'est quasiment jamais respectée (zones partagées). Les revêtements actuels augmentent le bruit, notamment avec la pluie. L'absence de trottoirs incite à rouler plus vite. Circulation des scooters.	Meilleur respect des vitesses et des usages au niveau des zones partagées (20km/h) Amélioration des enrobés en centre-ville.	Cf Questions 1 et 4 pages 31 et 32 Cette proposition sera étudiée par le service Voirie. Les programmes de voirie pour 2021 sont en attente d'une validation politique.
13-16	28/11	Migné-Auxances	Migné-Auxances – voie de contournement	Nuisances liées au bruit de la voie de contournement de Migné-Auxances. Risque de nuisances supplémentaires avec la création du barreau d'Avanton, et du passage à 4 voies des RD desservant Parthenay et Loudun	Demande d'un traitement acoustique sur la voie de contournement de Migné-Auxances, au niveau du Pont de l'Auxances	Cf Questions 1 et 5 pages 31 et 32

Référence	Date	Commune de résidence	Secteurs concernés	Observations	Requête	Proposition de Réponses
13-17	29/11	Poitiers			Limiter la vitesse à 30km/h sur les rues et grands axes de Poitiers pour des bénéfices multiples : bruit, qualité de l'air, sécurité, inciter à mobilité douce et responsable	Le chapitre 5.2 page 17 aborde la question des mobilités. Ces propositions seront remontées au service Mobilités de GPCU.
13-19	02/12	Saint-Benoit	Route de Gençay – Saint-Benoit	Le PPBE ne concerne que Poitiers. Pourtant la rue de Gençay, indiquée en zone Z10 sur la commune de Poitiers, se prolonge aussi sur la commune de Saint-Benoit. Augmentation importante du trafic routier en 30 ans.	Changement du revêtement routier de la route de Gençay	Cf Question 1 page 31 Au-delà de la commune de Poitiers, la route de Gençay est gérée par le Département (RD741). Cf Question 5 page 33
13-20	02/12	Poitiers	Poitiers – proche de la D910	Sur-utilisation de la voiture, et nuisances liées aux motards le week-end sur la rocade	Faciliter les déplacements en vélo et en bus par un réseau adapté Prioriser la lutte contre le bruit aux abords des zones résidentielles proches des grands axes routiers Améliorer les contrôles de police sur la D910 pour les deux-roues	Cf Questions 4 et 5 page 32 Près des grands axes routiers, la réglementation relative aux Points Noirs du Bruit s'applique, et permet sous réserve d'éligibilité (critères de type de bâtiment, de niveau sonore et d'antériorité) d'engager des actions de résorption, qui sont du ressort du gestionnaire de la voirie incriminée. Par ailleurs, ces voies très circulées sont généralement classées au titre du Classement Sonore des Voies et des règles spécifiques d'isolation minimale existent pour les nouvelles constructions. Voir page 5.1 page 15
13-21	03/12	Poitiers	Poitiers – Pont-Achard-Gare (secteur n°3)	Diagnostics non réalisés depuis le 1 ^{er} PPBE sur les bâtiments publics Erreur p12 (carte) : légende fausse. Utilisation des sirènes lors des escortes judiciaires. Revêtement de chaussée très bruyant. Absence de gains depuis la modification du carrefour de la gare. Faible fréquence de réunion du comité de suivi	Revoir le revêtement du boulevard Pont-Achard. Etendre et faire respecter une limitation à 30km/h sur l'ensemble du boulevard.	Cf Questions 2, 4 et 6 pages 31 et 32 La carte page 12 a été corrigée. Des éléments relatifs au projet de la Gare sont indiqués en pages 22 et 23 La proposition de changement d'enrobé sera étudiée par le service Voirie. Les programmes de voirie pour 2021 sont en attente d'une validation politique.

Référence	Date	Commune de résidence	Secteurs concernés	Observations	Requête	Proposition de Réponses
13-22	03/12	Biard	Biard – Rodeade Ouest Route de la Casette et route de l'Hermitage	La portion de rocade, entre La Pointe à Miteau et Biard, est très bruyante. Circulation bruyante des deux-roues le soir ou le week-end	Utilisation de radars acoustiques	Cf Questions 1 et 4 pages 31 et 32
13-23	04/12	Poitiers		Document très technique qui demande la médiation et un travail en groupe		La participation citoyenne aura toute sa place dans la prochaine échéance.
13-25	05/12	Mignaloux- Beauvoir		Le PPBE ne concerne que Poitiers. Certaines voiries sont pourtant très bruyantes : N10, N349, D951, N147... et axes d'entrée secondaires non pris en considération	Implication la population dans la réalisation de ce type d'étude. Constituer un collectif de citoyens pour rendre un avis sur le plan avant qu'il ne soit soumis au vote des élus. Proposition de faire participer les citoyens lors de la réalisation des mesures	Cf Questions 1 et 5 pages 31 et 32 La participation citoyenne aura toute sa place dans la prochaine échéance Pour les prochaines campagnes de mesures, il pourra être envisagé d'informer les citoyens de la réalisation des mesures afin qu'ils puissent y assister. Les cartes de bruit sont réalisées par calcul, selon les méthodes en vigueur. Des mesures de bruit sont réalisées de manière ponctuelle sur le territoire pour vérifier le calage calcul-mesures en ces endroits.
13-26	06/12	Mignaloux- Beauvoir	Rond-point de la Milèterie - Mignaloux- Beauvoir	Faible participation de la population à la consultation. Seule Poitiers est prise en compte dans le PPBE. Nuisances aux abords du CHU, et des routes qui convergent vers le rond-point de la Milèterie (Mignaloux-Beauvoir). Sécurité pour les cyclistes au niveau du rond- point du CHU	Souhait d'un contournement de Mignaloux-Beauvoir en venant de Limoges. Améliorer la sécurité des cyclistes au niveau du rond-point du CHU	Cf Questions 1, 5 et 7 pages 31 à 33
13-27	06/12	Sèvres- Anxaumont	Idem remarques 13.6			

Référence	Date	Commune de résidence	Secteurs concernés	Observations	Requête	Proposition de Réponses
13-28	06/12	Mignaloux-Beauvoir		Seule la commune de Poitiers est concernée par ce PPBE. L'avenue Jacques Cœur et du Recteur Pineau sont dans la continuité des voies traversant Mignaloux-Beauvoir. Absence de bus pour relier Mignaloux-Beauvoir à Poitiers. Piste cyclable peu satisfaisante voire dangereuse le long de l'Avenue André Malraux. Dangerosité au niveau du rond-point du CHU pour les vélos. Quid de la circulation des poids-lourds.		Cf Questions 1, 5 et 7 pages 31 à 33 Au-delà de la rocade, les voiries citées sont gérées par le Département.
13-31	07/12	Mignaloux-Beauvoir	RN147 et RD951	Seule la commune de Poitiers est concernée par ce PPBE. Fortes nuisances liées au trafic routier de la RN147 et la RD951 ; Sujet de l'accès Sud-Est de Poitiers non abordé. Quid de l'école primaire de Mignaloux-Beauvoir identifiée lors du précédent PPBE ?	Nécessité d'élaborer un PPBE qui concerne toutes les communes de Grand Poitiers, et qui aborde le projet autoroutier Poitiers-Limoges et de sa jonction à Poitiers.	Cf Questions 1, 5 et 7 pages 31 à 33 dans le prochain PPBE aggro les questionnements sur l'établissement scolaire seront repris
13-32	07/12	Mignaloux-Beauvoir	RN147 et RD951	Seule la commune de Poitiers est concernée par ce PPBE. Les voiries gérées par les autres gestionnaires ne sont pas abordées. Nuisances sonores aux abords de la RN147 et D951.		Cf Questions 1 et 5 pages 31 et 32

Référence	Date	Commune de résidence	Secteurs concernés	Observations	Requête	Proposition de Réponses
13-33	07/12	Mignaloux-Beauvoir		Seule la commune de Poitiers est concernée par ce PPBE. Incompréhension relative à la définition des secteurs affectés par le bruit, et la définition de leur largeur.	Ne pas oublier de prendre en compte l'école de Mignaloux-Beauvoir et la RN147. Favoriser le recours au feroutage et regroupements multimodaux.	Cf Questions 1 et 5 pages 31 et 32 Le classement sonore de voies est établi par le préfet et répond à une réglementation spécifique (cf chapitre 5.1.2 page 15). Les secteurs affectés par le bruit, au titre du classement sonore des voies, sont définis en fonction de la catégorie de la voirie, et du type d'urbanisation. Le recours au feroutage et aux regroupements multimodaux est abordé dans le chapitre 5.2 page 16 relatif à la mobilité. Par ailleurs, les orientations et les programmes d'action ont vocation à être formalisés en début de prochain mandat via la révision du Plan de Déplacements Urbains.
13-34	07/12	Mignaloux-Beauvoir		Seule la commune de Poitiers est concernée par ce PPBE. Flux routiers importants, en raison des flux pendulaires. Le bilan du PPBE n'est pas chiffré. Aucune zone calme n'est identifiée et citée dans le plan.	Intégrer toutes les communes dans l'analyse. Besoin d'une vision élargie de la problématique Bruit. Elargir le recensement des bâtiments nécessitant une isolation plus performante à tout le territoire. Actions à la source nécessaires. Favoriser le report modal : Renforcer le réseau de bus urbain ; installer de nouveaux parcs-relais ; étendre le réseau de pistes cyclables. Améliorer le transport de voyageurs en train	Cf Questions 1, 2, 3 et 6 pages 31 et 32 Les actions d'amélioration de l'environnement sonore liées à la mobilité sont abordées au chapitre 5.2 page 16.
13-35	07/12	Sèvres-Anxaumont	La Vallée des Touches – Mignaloux-Beauvoir	Augmentation des nuisances sonores le long de la RD951 : hausse du trafic routier, des poids-lourds, vitesses inadaptées, enrobé vieillissant		Cf Question 5 page 32
13-36	07/12	Mignaloux-Beauvoir	RN147 et D951	Seule la commune de Poitiers est concernée. Nuisances sonores importantes le long de la RN147 et RD951 à Mignaloux-Beauvoir	Elargir le PPBE aux autres communes de Grand Poitiers. Prise en compte des nuisances dans le cadre du projet d'autoroute, ou de l'aménagement de l'entrée sud-est.	Cf Questions 1, 5 et 7 pages 31 à 33.

Les pages suivantes reprennent de manière exhaustive les remarques formulées par les participants à la consultation.

proposals reference	proposal title	proposal_publishedAt	Votre commune de résidence :	Vos remarques, questions et suggestions
"13-1"	Grand-Poitiers se compose d'une seule commune ?	13/11/2020 18:18	Mignaloux-Beauvoir	Cela est censé concerner Grand-Poitiers. Dans vos documents il n'y a que la commune de Poitiers. Les autres communes n'ont pas de problèmes de bruit ?
"13-2"	Pollution sonore des véhicules	24/11/2020 10:04	Poitiers	Impliquer la police municipale Localement je n'ai pas constaté de modification ou d'effets positifs Une source de pollution sonore importante est due aux véhicules terrestres à moteur. Cette pollution est amplifiée par les véhicules ne respectant pas la législation. Sur Poitiers circulent encore trop de voitures et motos dont les propriétaires ont modifié ou fait modifier l'échappement. Ces véhicules produisent un bruit insupportable pour les riverains en particulier dans les rues étroites où les rues bordées par un mur qui réfléchit le bruit (cf boulevard de la digue). La législation existe pour imposer des normes de bruit admissible. Il me semble nécessaire de lancer une campagne de sensibilisation puis d'enchaîner avec une campagne de répression pour faire appliquer la loi. Pourquoi ne pas doter la police municipale de « sonomètres » et la mandat pour procéder à des contrôles réguliers ? Des ralentisseurs judicieusement placés éviteraient d'autres part les fortes accélérations ludiques dangereuses et bruyantes après un ralentissement obligatoire lié à la configuration de la rue (cf boulevard de la digue après le virage du boulevard du Colonel Barthol). Enfin qui n'a pas été réveillé en pleine nuit par une moto en accélération violente sur la rocade et dont le bruit traverse tout Poitiers
"13-3"	Bruit pénétrante	24/11/2020 10:54	Poitiers	Revêtement bruyant à partir de la sortie sur Pont neuf, Montbernage en provenance de ville. Depuis la réfection de la chaussée pour améliorer la sortie, très nette différence en passant du nouveau revêtement très court (silencieux) à l'ancien (très bruyant). Je suis riverain de la pénétrante au niveau du pont de vaudouil. Un nouveau tapis silencieux sur un petit kilomètre serait le bienvenu. Les pistes cyclables participent déjà à la diminution du bruit de part la vitesse réduite.
"13-5"	Zone Poitiers Sud	24/11/2020 14:33	POITIERS	Rue de Chaumont : comme indiqué dans le document c'est une zone en pleine expansion mais hélas personne a pensé aux infrastructures routières. La rue est souvent embouteillée, beaucoup de personnes prennent la direction de Biard. Une déviation vers le secteur de Décathlon n'est elle pas possible ? Avenue du 8 mai et de la libération : ligne droite, vitesse excessive des voitures. A étudier : mise en place de radars pédagogiques, ralentisseurs ?
"13-6"	Habitants riverains du Carrefour de La Vallée des Touches de Mignaloux-Beauvoir et Sèvres Anxaumont RD951, RD 89B et RD18C	26/11/2020 07:27	Mignaloux-Beauvoir et Sèvres Anxaumont	En 2013, nous, les riverains du carrefour de la Vallée des Touches nous avions obtenu l'engagement de notre carrefour avec participation du Département et des communes de Mignaloux-Beauvoir et de Sèvres Anxaumont. En plus de la sécurisation du carrefour, le Département de la Vienne avait remplacé le revêtement de la RD 951 (Poitiers/Chauvigny) par un bitume anti bruit qui avait sensiblement réduit le bruit de roulement des véhicules (jusqu'à 10-20% de camions). Il semble bien que cet enroût a perdu de ses qualités, de plus le trafic a encore augmenté sur ces axes routiers importants, et les nuisances sonores sont allées de pair. A tel point que malgré nos efforts d'isolation phonique dans nos maisons le bruit réveille plus que gênant à l'heure de nos habitations, et bien sûr à l'école. Il conviendrait donc de mettre en place des dispositifs absorbants de bruit de véhicules efficaces, d'encourager au respect de la limitation de vitesse tout en la limitant à 50 km/h au lieu des 70 actuels. Et de mettre en place des solutions collectives de transport et de déplacement des personnes, et de les pénaliser pour diminuer le trafic routier de camions et de véhicules. La Silon sur Poitiers est certes intéressant mais ne nous concerne pas directement en tant qu'habitants de Mignaloux-Beauvoir et de Sèvres Anxaumont, donc de Grand Poitiers. Grand Poitiers ne peut se réunir à Poitiers. Nous espérons que cette nouvelle enquête couvre bien tout le territoire Grand Poitiers donc notre zone du Carrefour de la Vallée des Touches traversée par des axes importants qui descendent notamment Poitiers (Campus, CHU, Poitiers Centre Ville, etc.), la Zone "Poitiers Châtellerau" ainsi que Poitiers Sud et au delà, Poitiers ouest, via nos routes RD951 Poitiers Chauvigny (ex RN 155) et les RD 89B (Mignaloux) et 18C (Chantelle Sèvres Anxaumont). Mêmes remarques que précédemment. Concernant notre carrefour il faut savoir qu'il est situé dans un creux (partie la plus basse de la commune de la Vallée des Touches), altitude 100m). En conséquence, en plus des bruits de passage au droit du carrefour nous subissons les nuisances sonores, des véhicules gravissant les côtes en aval et en essor de notre carrefour jusqu'à plus d'1 km de chaque côté. Ces bruits réveillant pourraient être mesurés correctement suivant vos tests mentionnés ? la vallée allée naturelle de la Vallée des Touches, où l'école une vraie rivière quand les pluies sont abondantes, arrosent les eaux de pluie et de ruissellement vers le Clair. C'est une zone naturelle et sauvage importante pour la qualité des animaux en liberté, chevreuils, biches, sangliers, renards, hérissons, écureuils, chiens errants, oiseaux... Ils subissent de "plein fouet" des accidents avec les véhicules conduits par des conducteurs manquant de prudence et de vigilance. Les nuisances sonores dans le creux de la RD951 sont de nature à perturber l'équilibre de ces animaux et à les aggraver. Notre zone d'habitat fait bien partie des zones considérées bruyantes par la Préfecture de la Vienne. Voir carte du Classement sonore des infrastructures de transport terrestre de la Vienne Classement sonore des infrastructures par la Préfecture de la Vienne https://www.vienne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruits-des-transports-vehicules-vols/Classement-sonore-des-infrastructures/roade_3186 Nous sommes prêts à participer au comité de suivi d'état d'avancement du PPRE du service Hygiène Publique et Qualité Environnementale de Grand Poitiers. Merci de nous contacter et de nous y inscrire. Nous vous remercions qu'avant la création de la communauté d'agglomération Grand Poitiers, Mignaloux-Beauvoir faisait partie du District de Poitiers composée de 12 communes, dirigé par Jean Luc Harpin riverain de la Vallée des Touches, ex-Conseiller de quartier de Mignaloux-Beauvoir et ex-Président de l'Association de Riverains LADSR (Les Amis Des Deux Rivières).
"13-7"	Protégez nous des pollutions sonores	24/11/2020 22:45	Migné-Auxances	Le PPRE semble se limiter aux bruits générés par les infrastructures routières. Il aurait été pertinent d'avoir une démarche globale qui prenne en compte les autres nuisances sonores : trafic aérien, LGV, alarmes hurlantes d'entreprises se débranchant de manière intempestive, de préférence la nuit et le week-end. Les signalements à la police ou aux services municipaux n'aboutissent sans effets. Page 4 : Le PPRE est focalisé sur Poitiers. Poitiers n'est pas la communauté urbaine ! Les communes, hors Poitiers, ne sont pas branchées aux pollutions sonores. Elles sont impactées. L'urbanisation rapide de la couronne de Poitiers a accentué les nuisances sonores, qui vont crescendo. La zone de la Loge, à Migné-Auxances, proche des habitations, en est une illustration. Rien n'est pris en compte à l'échelle de GP, hors Poitiers. Le doublement de TAO laisse présager une hausse des nuisances sonores qu'il convient d'anticiper vraiment, et ce dès à présent. Page 7 : "Le premier PPRE de la Communauté Urbaine de Poitiers, relatif aux infrastructures routières a été approuvé en Conseil Communautaire le 8 décembre 2010." Erreur ! La communauté urbaine n'existe pas. Mêmes remarques que précédemment : le PPRE se focalise sur Poitiers. Silence radio sur les communes autour. Page 9 : "Les cartes de bruit stratégiques approuvées par l'Etat en 2010 constituent un nouvel état des lieux des nuisances sonores du territoire, à grande échelle, en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles, vis-à-vis des sources considérées." Pour ma part, au vu de la cartographie, il me semble que l'échelle n'a pas changé : Poitiers, Poitiers, Poitiers... Des mesures ont elles été réalisées en dehors du périmètre de cette carte ? Aucun relevé vers d'autres... Page 12 : les localisations des zones dites bruyantes s'inscrivent encore aux frontières de la commune de Poitiers. Pas de cartographie des "zones calmes"... Mais y en a-t-il réellement ? Il y a eu d'un simple anonyme aux "zones bruyantes" telles que définies précédemment il y a un feu, il y a un bus... Si la définition de "zones calmes" semble limpide : "espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit", il ne s'agit donc pas d'un anonyme de "zones bruyantes" telles que définies précédemment dans le document. Y a-t-il des zones intermédiaires ? Sont-elles considérées ? C'est flou, ça sent le loup. En couronne de Poitiers, l'accroissement du trafic routier, ferroviaire ou aérien ainsi que l'urbanisation qui s'accroît génère une dégradation des conditions acoustiques sensibles. Il est noté qu'aucune "zone calme" n'a été identifiée dans le cadre de ce PPRE. Cela va à l'encontre de "La Communauté Urbaine a abordé cette thématique lors de l'élaboration du PPRE agglomération réalisé et approuvé en 2012, en proposant une définition et une typologie d'espaces pouvant répondre au critère de zones calmes." Bref on en reste à une simple définition binaire zone bruyante/zone calme, sans même identifier ces dernières (si elles existent encore)... Pages 27 : Le plan d'action semble plus que léger. Le PPRE semble-il une montagne qui accouche d'une souris ? Les zones à enjeux recensés dans ce PPRE sont regroupées uniquement sur la commune de Poitiers. Le décalage de temporalité entre la rédaction de ce rapport et l'installation d'une nouvelle municipalité à Poitiers n'a pas permis d'identifier et de mettre en adéquation les objectifs portés par la Ville de Poitiers. Ces éléments feront partie intégrante du prochain PPRE de Grand Poitiers Communauté Urbaine à élaborer en 2022 ? Doit-on conclure que c'est la Ville de Poitiers qui porte le PPRE ? Par accessoirement, qui en assure le financement ? Il faudrait s'y attendre 2 ans de plus pour que l'échelle Grand Poitiers soit prise en compte ???? "Il est par ailleurs souhaité la mise en place d'un comité de suivi du PPRE avec une réunion annuelle, faisant état des avancées." On se contente de SOUTENIR la mise en place d'un comité suivi qui ne se réunit qu'une fois l'an ? Pour rappel, le bruit est une question de santé publique et environnementale qui concerne ici près de 200 000 habitants et un territoire de près de 1 000 km². Et en + le confinement a offert l'occasion d'apprécier un élément rare, précieux : le calme. Diminution du trafic routier, aérien et autres ont permis de jour de sons oubliés, agréables, comme les chants d'oiseaux. L'environnement sonore, bien connu, mérite d'être préservé des pollutions qui nuisent au sommeil, notamment les nuits d'été, lorsque les fenêtres s'ouvrent. C'est une question de santé publique. Merci d'agir en ce faveur, pour le bien-être de tous, en actionnant tous les leviers possibles.
"13-8"	Rte de Gençay	25/11/2020 15:26	POITIERS	Ligne droite => vitesse très excessive => nuisances sonores jour et nuit (+ sécurité des personnes)/Bus (vitalité rue de la Plaine)/Impunité des étudiants/Au passage, revêtement et trottoirs lamentables, merci Eiffage.

"13-9"	Nuisances sonores boulevard chassaigne	25/11/2020 09:13	Poitiers	Propriétaire d'un appartement dans la résidence du jardin des plantes. Nos fenêtres donnent juste sur le boulevard chassaigne; le bruit des véhicules est assez infernal. Il est multiplié quand la route est mouillée. Il faudrait limiter la vitesse à 30 kmh sur ce boulevard. Il y a d'autres grandes villes comme Nantes qui sont passées à 30. De plus, cela contribuerait à augmenter la sécurité des piétons qui traversent le boulevard pour rejoindre le jardin des plantes. Je vous invite à venir essayer de traverser, vous remarquerez que les voitures ne s'arrêtent jamais... Et même si c'est un boulevard à 2X2 voies, on est en plein centre ville, le piéton devrait être roi.
"13-12"	quartiers oubliés : pollution forte à Poitiers Ouest proche rocade	25/11/2020 19:21	poitiers	Nous habitons une maison achetée il y a 2 ans rue Ladmiraute, proche du RCM, et de l'eco quartier Montgorges (700 mètres à vol d'oiseau de la rocade D910). Selon la force et la direction du vent, la pollution sonore est souvent très forte, au point de ne pas pouvoir laisser les fenêtres ouvertes. Pas de chance : lors de nos visites avant l'achat de notre maison, un vent du nord masquait ce problème. Toutes les habitations qui longent de près ou de loin la rocade ouest subissent le même sort. Le terrain est plat, sans barrière naturelle ou artificielle pour casser la propagation du son. Je suis étonné que rien ne soit envisagé pour remédier à cette pollution quasi incessante. Par ailleurs, tous les week-end la même histoire, les accélérations tonitruantes et incessantes des deux roues qui font joujou sur le joli bitume de la D910. Nous n'avions pourtant pas non plus choisi d'habiter à côté d'un circuit de moto. Ces bruits totalement subis provoquent un stress qui nuit vraiment à notre qualité de vie.
"13-14"	Vitesse des véhicules dans les zones partagées	27/11/2020 15:54	Poitiers	N'apparaît pas dans l'identification des zones bruyantes le centre ville de Poitiers où la vitesse autorisée n'est quasiment jamais respectée tout particulièrement dans les rues en zone dite partagée. De plus, les nouveaux revêtements en gros granité augmentent considérablement le bruit majoré par temps de pluie. L'absence de trottoir a engendré plus de vitesse malgré la signalisation à 20 km/h. La circulation des scooters en centre-ville est devenue insupportable.
"13-16"	mur antibruit	28/11/2020 18:50	migné auxances	Bonjour il est indispensable de prévoir un traitement acoustique sur la voie de contournement de Migné-Auxances au niveau du pont de l'Auxances (en amont et en aval) le bruit de la circulation s'engouffre entre les talus au niveau du pont et se propage dans le bourg le trafic sur cette voie est impressionnant (j'aimerais connaître le nombre de véhicules par jour) et ne va pas s'améliorer avec la création du barreau d'avant et du passage à 4 voies des RN desservant parthenay et Loudun ;
"13-17"	Poitiers 30km/h	29/11/2020 19:21	Poitiers	Passer les rues et grandes axes de Poitiers à la vitesse de 30km/h aurait des actions concrètes : la baisse d'émission de CO2 - la mise en sécurité des cyclistes et piétons - la diminution du bruit - orienter les poitevins vers une mobilité douce et responsable.
"13-18"	il n'y a pas que Poitiers dans Grand-Poitiers	02/12/2020 08:48	Mignaloux-Beauvoir	Je précise ma question : les documents présentés ne concernent que la commune de Poitiers. Les auteurs de l'enquête supposent donc qu'il n'y a pas de nuisances sonores générées par le trafic routier dans les autres communes de Grand-Poitiers ? Je vois qu'il n'y a pas beaucoup de contributions à ce jour. Cela ne m'étonne pas car, lorsque j'accède au site, j'ai de grandes difficultés pour avoir accès au questionnaire. Je ne dois pas être le seul dans ce cas. Il n'y a toujours que la commune de Poitiers, on se désintéresse des autres communes.
"13-19"	Route de Gençay sur Saint-Benoit	02/12/2020 10:48	Saint-Benoit	Visiblement la cartographie mise dans le rapport ne concerne que la commune de Poitiers alors que ce rapport concerne Grand-Poitiers. La route de Gençay sur l'emprise de la commune de St-Benoit n'apparaît pas alors que ce n'est que la continuation de la rue de Gençay côté Poitiers qui elle est classée en zone bruyante (planche 4 page 12 Z09 et Z10). La route de Gençay est classée en niveau 3 (rouge) sur la cartographie de la préfecture de la Vienne (arrêté du 27/10/2015). Nous habitons au 2 rue de puy Joubert à St-Benoit c'est-à-dire en surplomb de la route de Gençay au niveau du premier virage direction Smarves. Lorsque nous sommes arrivés en 1989 le trafic de la route de Gençay était sans doute plus faible mais surtout, peu de temps après notre arrivée, le revêtement routier de la route de Gençay a été refait en totalité. La route de Gençay dessert les cités dortoirs de Smarves, la Villiedieu-du-Clain etc etc. Comme pour la frugalité énergétique, l'aménagement urbain a aussi une incidence directe sur le confort acoustique. Cette modification a entraîné une augmentation très importante de la perception du niveau de bruit dû au trafic routier. De plus le trafic routier ne cessant d'augmenter, le bruit augmente aussi. Il est indispensable que le revêtement routier de la route de Gençay soit repris en tenant compte de cette contrainte acoustique. Il existe des revêtements routiers qui améliorent le niveau sonore du trafic routier. Même minime cette amélioration sera toujours bonne à prendre. En espérant que cette consultation ne soit pas une consultation "réglementaire" de plus, suivie d'aucun effet.
"13-20"	limiter le bruit par un nouvel usage du déplacement	02/12/2020 13:34	poitiers	contrer la surutilisation du véhicule et contrer les motards du week end sur la rocade faciliter les déplacements en vélo ou bus par des voies plus pertinentes et bien aménagées dans poitiers et les communes avoisinantes axer la lutte anti bruits autour des zones résidentielles proches des grands axes autour de poitiers apporter plus de rigueur sur le contrôle de la D910 par les forces de l'ordre quand les bikers s'en donnent à cœur joie
"13-21"	Zone de bruit 03 / Pont-Achard-Gare	03/12/2020 17:01	Poitiers	Pourquoi les analyses prévues sur les bâtiments publics à fort enjeux n'ont-ils pas été réalisées ? Ces diagnostics auraient dû alimenter ce nouveau plan. Sur la carte p. 12, la légende de la zone 3 est erronée (Bd Pont-Achard et pas avenue de la Libération). J'habite bd Pont-Achard, près de l'ancienne caserne des pompiers et suis équipée de fenêtres anti-bruit depuis 1994. Cependant, je m'étonne du passage des escortes judiciaires (Vivonne - Palais de Justice) souvent toutes sirènes hurlantes alors que quand le service était assuré par la gendarmerie, la sirène n'était quasiment jamais utilisée. Le revêtement du boulevard est très bruyant et pourrait être intégré aux réflexions, avant la réalisation du serpent de mer fantôme qu'est le BHNS. Lors de la modification du carrefour de la gare (rond-point / construction de la tour) puis du plan de circulation de Poitiers, il nous avait déjà été promis une réflexion sur le bruit, moins de voitures, plus de transports en commun, c'est exactement l'inverse qui s'est produit. La limitation à 30km/h, seulement à partir de la caserne vers la gare, si elle était respectée et étendue à tout le boulevard (et aux autres zones rouges), est un moyen d'action proposé pour d'autres zones mais pas pour la zone 3, pourquoi ? Une réunion annuelle semble bien peu pour un suivi qui risque de se solder par un "non réalisé", même pour de simples études de bruit...
"13-22"	NUISANCES DE LA CIRCULATION SUR LA ROCADE OUEST	03/12/2020 17:16	BIARD	La portion de rocade, entre "la pointe à Miteau" et BIARD, est particulièrement bruyante, de part la configuration de cet itinéraire en partie longeant la vallée de la Boivre propice à la propagation du bruit des véhicules. Cette propension est accentuée, principalement aux beaux jours en fin de journée, par l'utilisation de cette portion de rocade par des "coursées" de motos improvisées, particulièrement insupportables. Parmi les moyens techniques de lutte contre ces nuisances, l'utilisation de radars acoustiques semblent évidente. Ces nuisances décrites dans le paragraphe précédent, sont produites à proximité de, la route de la cassette et de sa continuité sur BIARD route de l'Hermitage, zone très utilisée entre autres, pour la promenade à pied ou en vélo et pour le jogging.
"13-23"	Communiquer	04/12/2020 16:08	Poitiers	Un tel document demande de la médiation, il est très technique et fait appel à beaucoup de notions que peu maîtrisent (décibels et logarithmes associés par exemple). Il faut quelques heures pour le déchiffrer. C'est à lui seul l'objet d'une étude en groupe/ intelligence collective voir le nombre de participants qui même si ils sont très avisés ne sont statistiquement pas significatifs. Bel effort malgré tout mais coup d'épée dans l'eau en matière de décision collective.

"13-25"	Une communauté urbaine Grand Poitiers au service de toutes les communes?	05/12/2020 18:56	Mignaloux-Beauvoir	Il est surprenant de constater que les voies cartographiées ne concernent que la commune de Poitiers. Il serait utile qu'à l'avenir des citoyens volontaires ou tirés au sort puissent être présents au moment des relevés réalisés pour témoigner des instruments et méthodologie employés lors de l'étude. Une étude telle que réalisée on peut s'interroger qu'il n'y ait pas eu de répartition sur l'ensemble du territoire géographique avec y compris des voies communales et intercommunales comme le prévoit le plan lui-même. Pourquoi ce choix circonscrit seulement à Poitiers, comme si des rivières de la nationale 10, de la 349, de la 951, de la 147 et leurs sans d'entrées secondaires n'étaient pas concernées par les nuisances sonores et de sécurité. C'est une évidence, sous réserve de pas dévier les nuisances sur d'autres axes! Il y a un aspect évidemment supportable de constater que la préservation des nuisances sonores ne concernait qu'une seule commune... aux risques du défillement des 39 autres (18000 véhicules/jour sur la 147, 13000 sur la 951 en 2018 (sources de la DREAL) sans parler des réseaux secondaires, ne peuvent d'ailleurs "hurler" leur mobilité aux "sous rivières" urbaines/rurales ou rurales/urbaines accompagnées de l'indifférence depuis des décennies de ses représentants élus, maculée par quelques réminiscences de différents projets ne jouant manifestement que le rôle de "burn" politique. Je ne perçois guère d'orientation commune quant à la délivrance de permis de construire pour le bâti grandissant précité sans ce que l'on appelle les infrastructures communes. Cela peut conduire à renoncer à utiliser des termes utilisables pour désigner des nuisances mais paradoxalement les rendre "utilisables" pour des projets de bâti qui impactent tout autant les Acacias et autres. Quant au programme d'actions dans les cinq ans le développement du ferroviaire est un plus projet, vu la politique de la SNCF et le trafic sur la ligne Jardy Poitiers cad est un grand projet dont on sait que les habitudes des personnes ne se changent pas d'un claquement de doigts surtout quand le système économique ne s'adapte que l'individualisme et la flexibilité donc une adaptation perpétuelle qui sont des freins structurels au covoiturage et autres plan de mobilité très coûteux au point d'ailleurs de ne pas développer les transports vitals sur l'ensemble du territoire. On me rétorquera que si, il y aurait même des bus sur Mignaloux-Beauvoir, voire Beauviton mais sur seulement certains créneaux horaires, quant à partir de la 951 il faut pouvoir aller jusqu'au parking de Champoléon, et c'est en vélo c'est sans sécurité. Quant au projet multimodal sur la commune à partir de la gare c'est à nouveau espérer les habitants à ce que les voies desurpassent leurs résidences ne deviennent que les voies de grandes nuisances sonores et de sécurité pour que l'ensemble des usagers rejoignent ce fameux espace multimodal communautaire... au détriment de la commune en augmentant le taux de nuisances et d'environnement de trafic, combien même il serait à la hauteur ou juste en-dessous des seuils de tolérance réglementaires! Un collectif de citoyens, non élus, représentant des 40 communes, devrait être constitué pour rendre un avis avant que le plan soit soumis au vote des élus communautaires. "Construire un schéma directeur de déplacements et de mobilité à l'échelle de l'ensemble du territoire" ne peut se réaliser en laissant sur le bord du chemin, devrait-il dire de la route", le développement d'un "urbanisme des arts de vivre". Que de projet prenne en compte la difficile conciliation d'intérêts contradictoires entre la nécessité d'une transition écologique, mais aussi de gérer la contradiction entre le développement des "autoroutes numériques" pour la satisfaction d'une immédiateté consumériste et l'association de la circulation de ses marchandises sans infrastructures routières "raisonnées". Si la "décongestion douce du nord point du ch" est à considérer, elle ne peut l'être sans y inclure "l'effacement" de la commune de Mignaloux-Beauvoir
"13-26"	la participation semble très limitée	06/12/2020 08:33	Mignaloux-Beauvoir	Je constate que le public n'est pas au rendez-vous pour "Jeparticipe". 18 participants à 2 jours de la fin de la consultation. Cela doit interroger les organisateurs. Pour cette rubrique et les suivantes, je ne comprends pas pourquoi, contrairement à ce qui est annoncé, on ne s'intéresse qu'à une seule commune et pas à toutes celles qui constituent Grand-Poitiers. Les auteurs de l'étude pensent que le bruit ne concerne que Poitiers. Les habitants de Mignaloux, Biard, Saint-Julien n'ont plus qu'à s'acheter des boules Quies ? Rien sur les abords du CHU et les routes qui font converger vers le rond-point de la Militerie l'essentiel du trafic, en particulier les poids-lourds. C'est bien de favoriser le vélo, mais cela ne règlera pas le problème des camions. Il faut militer pour un large contournement de Mignaloux en venant de Limoges. Que fait-on pour traverser le rond-point du CHU à vélo ? une prière ?
"13-27"	Bruit	07/12/2020 17:23	sevres anaumont	ACCUEIL PROJET ACTUALITÉ DES PROPOSITIONS Connexion Liste des propositions habitants rivières du Carrefour de la Vallée des Touches de Mignaloux-Beauvoir et Sevrans Anaumont RD951, RD 898 et RD 951C Présentation Votre commune de résidence : Sevrans Anaumont Vos remarques, questions et suggestions sur la partie 1 : Introduction du PPBE (pages 4 à 6) En 2013, nous, les rivières du Carrefour de la Vallée des Touches nous avons obtenu l'aménagement de notre carrefour avec participation du Département et des communes de Mignaloux-Beauvoir et Sevrans Anaumont. En plus de la sécurisation du carrefour, le Département de la Vienne avait remplacé le revêtement de la RD 951 (Poitiers/Chauvigny) par un bitume anti-bruit qui avait sensiblement atténué les bruits de roulage des véhicules (jusqu'à 35 000 véhicules/jour dont 10% de camions). Il semble bien que cet atout ait été perdu de vue. Il est à noter que les nuisances sonores sont liées de près à la circulation de véhicules. A tel point que malgré nos efforts d'isolation phonique dans nos maisons le bruit redouble plus que jamais à l'intérieur de nos habitations, et bien sûr à l'extérieur. Il conviendrait donc de mettre en place des dispositifs absorbants de bruit de véhicules efficaces, d'encourager au respect de la limitation de vitesse tout en la limitant à 50km/h au lieu des 70 actuels. Il conviendrait de mettre en place des solutions collectives de transport et de déplacement des personnes, et de les pérenniser pour éliminer le trafic routier de camions et de véhicules. Vos remarques, questions et suggestions sur la partie 2 : bilan du premier PPBE (pages 7 à 8) Il est bien sur Poitiers est certes intéressant mais ne nous concerne pas directement en tant qu'habitants de Mignaloux-Beauvoir et de Sevrans Anaumont, donc de Grand Poitiers. Grand Poitiers ne peut se résumer à Poitiers. Nous espérons que cette nouvelle enquête couvrira bien tout le territoire Grand Poitiers donc notre zone du Carrefour de la Vallée des Touches traversée par des axes importants qui desservent notamment Poitiers (Campus, CHU, Poitiers Centre Ville, etc), la Zone "Poitiers Cité Bâtiments" ainsi que Poitiers Sud et au delà, Poitiers ouest, via nos routes RD951 Poitiers Chauvigny (les RN 151) et les RD 898 (Mignaloux) et 951C (Chantelle Sevrans Anaumont). Vos remarques, questions et suggestions sur la partie 3 : synthèse et l'analyse des cartes de bruit (pages 9 à 12) Mes remarques que précédemment. Concernant notre carrefour il faut savoir qu'il est situé dans un creux (partie la plus basse de la commune de la vallée de la "Vallée des Touches", altitude 100m). En conséquence, en plus des bruits de passage au droit du carrefour nous subissons les nuisances sonores, des véhicules gravissant les côtes en aval et en amont de notre carrefour jusqu'à plus d'un km de chaque côté. Ces bruits redoublent pour ainsi dire lorsque nous sommes coincés dans nos voitures. Vos remarques, questions et suggestions sur la partie 4 : préservation des zones calmes (page 13) La vallée de la Vallée des Touches, où d'ailleurs une vraie rivière quand les pluies sont abondantes, achemine les eaux de pluie et de ruissellement vers le Clain. C'est une zone naturelle et sauvage importante pour la qualité des animaux en liberté, chamois, chevreuils, biches, sangliers, renards, hermines, écureuils, chiens errants, oiseaux... Ils subissent de "gros coups" des accidents avec les véhicules conduits par des conducteurs manquant de prudence et de vigilance. Les nuisances sonores dans le creux de la RD951 sont de nature à perturber l'équilibre de ces animaux et à les agacer. Vos remarques, questions et suggestions sur la partie 5 : plan d'actions (pages 14 à 17) Notre zone d'habitat fait bien partie des zones considérées bruyantes par la Préfecture de la Vienne. Voir carte du Classement sonore des infrastructures de transport terrestre de la Vienne Classement sonore des infrastructures par la Préfecture de la Vienne https://www.vienne.gouv.fr/Poitiers-qualite-environnement-risque-nature-et-climat/mignaloux-beauvoir/les-voies-de-transport-terrestre/le-classement-sonore-des-infrastructures/voies. 256000 remarques, questions et suggestions sur la partie 6 : suivi et implications du PPBE (page 20) Nous sommes prêts à participer au comité de suivi d'état d'avancement du PPBE du service Régions Publiques et Qualité Environnementale de Grand Poitiers. Merci de nous contacter et de nous y inscrire. Nous vous remercions qu'en tant que la commune de Mignaloux-Beauvoir faisait partie du District de Poitiers composé de 13 communes, signé Jean Luc Hergin rivières de la Vallée des Touches, ex-Conseiller de quartier de Mignaloux-Beauvoir et ex-Président de l'association de rivières LADOR (Les Amis Des Deux Rives).
"13-28"	PPBE	06/12/2020 22:04	mignaloux-beauvoir	Vous mentionnez "une refonte complète du PPBE en 2022 qui prendra en compte toutes les infrastructures routières et ferroviaires de Grand Poitiers" et précisez que ce PPBE est élaboré par la communauté urbaine de Grand Poitiers, mais par ailleurs on constate, comme vous le mettez dans votre conclusion, que vous ne traitez que la ville de Poitiers. De même, vous indiquez que les acteurs de ce plan sont Grand Poitiers, l'état, le Conseil Départemental de la Vienne: pourquoi dans ce cas limiter votre étude à la seule ville de Poitiers? Les avenues Jacques Cœur et du Recteur Pineau ne sont-elles pas la continuation des voies traversant Mignaloux-Beauvoir, ma ville de résidence? Ce n'est que dans cette partie que vous mentionnez les 40 communes, comme si vous vous rendiez compte soudainement que Grand Poitiers n'est pas seulement Poitiers. Difficile de faire le lien entre cette partie 5 et tout ce qui précède... Vous proposez de "déployer et promouvoir les transports collectifs et modaux doux." On constate en effet une absence aberrante de bus pour relier Mignaloux à Poitiers et vice-versa. D'autre part, le pôle multi-modal de la gare de Mignaloux-Nouailly semble être à l'ordre du jour; quid du trafic routier pour y arriver? Ou alors, versa-t-on soudain l'apparition de navettes pour gagner ce pôle? On peut en douter compte tenu du peu d'engagement de Vitalis sur notre commune. Le vélo a lui aussi le vent en poupe; mais la piste cyclable (à l'essai depuis plusieurs mois) le long de la voie Malraux est peu satisfaisante, peu aboutie et peut s'avérer dangereuse. Et que dire de la dangerosité des ronds-points à vélo, comme celui du CHU? Comment les aborder sereinement quand on est cycliste? Enfin, un aspect n'est pas traité dans votre plan d'actions, c'est celui des poids lourds: toujours de plus en plus nombreux. Le désastre consisterait à les maintenir dans la traversée de Mignaloux, que ce soit sur la RN147 ou la RD951; et à l'heure où on évoque de plus en plus la construction d'une autoroute entre Poitiers et Limoges, il y a lieu de s'inquiéter de savoir où celle-ci commencerait et se terminerait...
"13-31"	BRUIT sur RN 147 et RD 951	07/12/2020 00:59	MIGNALOUX BEAUVOIR	Alors qu'il est indiqué que CEREMA a réalisé les cartes de bruit de l'ensemble du réseau routier du département de la Vienne (voies communales, départementales et nationales), il n'est question dans ce document que de la commune de Poitiers (cf page 27) !!! Nous avons, à Mignaloux, de fortes nuisances sonores portant sur deux axes qui coupent notre commune : la RN 147 et la RD 951. Ce document essaie-t-il d'éviter l'épineux sujet de l'accès Sud-Est de Poitiers, alors que les médias évoquent fortement la ré-actualisation d'un projet autoroutier ? Rien n'est dit sur les communes qui font partie de Grand Poitiers. A Mignaloux, l'Ecole primaire avait été identifiée lors du précédent PPBE comme étant un point de nuisances sonores important. Rien n'a été fait depuis A quoi servent donc ces concertations qui font croire au bon peuple qu'on est son écoute ??? La encore, ce document "constitue le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) élaboré par la Communauté Urbaine de Grand Poitiers concernant le réseau routier relevant de sa compétence, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006", comme on le lit page 3. La communauté urbaine a élaboré pour la commune de Poitiers !!! Et les autres, quand va-t-on traiter du PPBE qui concerne Vouneuil sous Biard, Saint Benoît ou Mignaloux ??? Je demande avec beaucoup de force et de détermination que les mêmes éléments que ceux de ce document soient communiqués pour TOUTES LES COMMUNES qui constituent la communauté urbaine de Grand Poitiers et que ce nouveau PPBE soit l'occasion de préciser les enjeux de nuisances sonores concernant le projet autoroutier Poitiers-Limoges et de la liaison entre la sortie de cette autoroute et Poitiers, puisque ma commune sera très directement concernée. Les flux de circulation sont déjà beaucoup trop importants sur la RN 147 et la RD 951 !!!

"13-32"	RN 147 et RD 951	07/12/2020 01:25	Mignaloux-Beauvoir	Mais de quoi parle t'on ?? Erreur méthodologique ou caricature de concertation publique citoyenne sur le PPBE, qui en fait ne concerne que Poitiers et non l'ensemble des communes de Grand Poitiers !! En effet, seules des voies routières localisées sur le territoire de la commune de Poitiers font l'objet de cette enquête auprès du public, alors que le titre, ainsi que page 1 du document "Projet de PPBE" mis à disposition sur le site internet de Grand Poitiers, précisent que le dossier concerne les communes de Grand Poitiers. Il est également indiqué page 4 : " Les infrastructures concernées par le présent PPBE (en orange sur la planche suivante) sont plusieurs voies communales de la Communauté Urbaine du Grand Poitiers". Et pourtant la planche annoncée ne montre que des voies routières sur la commune de Poitiers.... Ce n'est que page 27 du même document, qu'il est précisé que cette analyse ne porte que sur la commune de Poitiers. Il ne s'agit donc pas du PPBE des communes constituant Grand Poitiers, comme l'indique le titre du document de 29 pages, ainsi que page 4, mais du PPBE de la seule commune de Poitiers (cf page 27). Le coût de conception et de réalisation du PPBE pour la seule commune de Poitiers, est-il supporté par l'ensemble des communes constituant Grand Poitiers ? Par ailleurs, ce document n'a pas pour objet de traiter des voies routières traversant les communes de Grand Poitiers, dont la compétence relève du département et de l'état. Ces derniers devant également élaborer leurs PPBE. Peut-on espérer une coordination et une concertation entre les PPBE des uns et des autres ? En attendant, rien n'est entrepris pour traiter la réalité des nuisances sonores (et de la pollution atmosphérique associée) supportées quotidiennement par plusieurs centaines d'habitants de Mignaloux - Beauvoir, commune de Grand Poitiers, traversée par deux axes routiers majeurs départementaux et nationaux : la RN 147 Poitiers- Limoges (18 000 véhicules / jours dont à minima 12 à 20 % de poids lourds dont le flux ne cesse de croître) et la RD 951 Poitiers -Chauvigny (13 500 véhicules / jours dont un flux croissant de poids lourds).
"13-33"	MIGNAL'OUBLIÉS	07/12/2020 15:12	MIGNALOUX- BEAUVOIR	Ce PPBE est faussement intitulé PPBE de Grand-Poitiers car il ne prend en compte QUE la ville de POITIERS !! faut aller chercher les documents de la préfecture de 2015 pour les autres communes. Sur les tableaux de la préfecture, on constate une anomalie concernant les largeurs en mètres des secteurs affectés par le bruit le long de la RN147. À l'entrée de Mignaloux : 250 m Dans la traversée de Mignaloux : 100 m À la sortie de Mignaloux : 250 m Cela paraît très anachronique quand on entend les coups de freins et les redémarrages de poids lourds au feu tricolore. Ne pas oublier de prendre en compte la proximité entre l'école de Mignaloux et la RN147. On devrait être en dessous de 60dB En ayant recours au ferroutage, aux regroupements multimodaux sur des points névralgiques de Grand-Poitiers et en écartant le plus possible les grands axes routiers des centres-ville, les nuisances sonores seront largement diminuées...
"13-34"	Un PPBE pour Grand Poitiers 40	07/12/2020 20:11	MIGNALOUX- BEAUVOIR	Concernant les infrastructures concernées par le présent PPBE de la Communauté Urbaine du Grand Poitiers, il ne concerne uniquement que plusieurs voies communales de la commune de Poitiers en réalité. On ne peut exclure le fait que si certaines zones sont davantage exposées au bruit c'est avant tout parce que l'origine des flux provient encore aujourd'hui en grande partie des axes routiers principaux entourant la commune induit par le flux pendulaire en particulier. Ainsi les communes environnantes de Grand Poitiers ne sauraient être exclues de l'analyse et il conviendrait d'agir en amont sur la réduction des flux routiers comme exposé dans la partie 5.2 du document "la réflexion sur les orientations de mobilité" en agissant de manière effective et sans attendre sur les pistes de réflexion exposées et tout dans le but de répondre aux trois grands objectifs du PPBE (Réduire le bruit dans les zones sensibles trop exposées/Prévenir les effets du bruit en amont des projets d'aménagement/Diminuer et prévenir les zones de calmes). Pourquoi ce PPBE tout comme le premier se nomme-t-il PPBE de la Communauté Urbaine de Poitiers (ou PPBE Agglomération, Grand Poitiers pour le premier) alors qu'il ne concerne que Poitiers et non pas tout Grand Poitiers ? On ne peut classer la commune de Poitiers du reste de l'agglomération car les deux sont liées. Même remarque que précédemment concernant le périmètre retenu pour Grand Poitiers alors qu'il ne concerne que Poitiers. Concernant le bilan du premier PPBE, il n'est pas chiffré, il aurait dû pour le moins faire apparaître ne serait-ce que les chiffres avant/après actions (pour celles qui ont été menées) pour être transparent. Les actions mises en place apparaissent bien maigres, cela ne concerne que quelques actions sur Beauvais ou sur l'isolation phonique pour le reste les diagnostics et mesures n'ont pas été réalisés (Concernant Beauvais d'ailleurs, je n'ai pas bien saisi les termes employés comme suit : « la mise en place d'un écran végétal sans effet acoustique mais un effet de masquage visuel de la source de bruit » S'ensuit-il que le fait de ne plus voir la source de bruit réduit les nuisances sonores ?) Espérons que ce prochain plan sera lui aussi d'effet et qu'il ne se résumera pas à un panel de bonnes intentions qui en resteront au stade de la réflexion. Le vider du problème doit être élargi et ne pas se résumer à quelques actions pour pallier l'urgence mais bien prendre en compte l'ensemble du territoire et des actions à mener en amont pour atténuer le bruit et les nuisances et préserver les zones de calme. L'action sur le recensement des bâtiments nécessitant une isolation plus performante devrait être approfondie davantage et élargie à tout le territoire de Grand Poitiers mais cette action doit aller de pair avec des actions visant à diminuer le trafic routier et le bruit sans quoi malgré les efforts d'isolation phonique, le bruit redevient gênant à l'intérieur des habitations, et bien sûr à l'extérieur. Les constats sont chiffrés, les problèmes sont identifiés et connus, le trafic routier augmente. Il faudrait que les actions pour y remédier soient elles aussi chiffrées, chiffrées, mises en œuvre effectivement pour pouvoir avancer Aucune zone calme n'a été identifiée et aucune action spécifique n'est engagée à court terme pour le présent PPBE. Le territoire de Grand Poitiers regorge pourtant de nombreuses zones qui pourraient et devraient être préservées (à l'exemple de la vallée sèche naturelle de la Vallée des Touches toute proche de Poitiers, la forêt de Mauléire qui sont des zones naturelles et sauvages importantes pour la qualité des animaux et des hommes. Agir de manière rapide sur les transports en commun en renforçant de manière significative le réseau de bus urbain à l'attendre sur la couronne des anciennes communes de GP 13, et installer de nouveaux parcs-relais et de covoiturage en amont sur les nouvelles communes de GP 40 en renforçant le réseau de bus non urbain (autocars), étendre le réseau de pistes cyclables sur l'ancien GP 13 de manière à rejoindre la commune de Poitiers de manière sécurisée et sans encombre. Un exemple : étendre le réseau urbain sur la ligne structurante de l'axe Poitiers-Chauvigny (RD951) et Poitiers-Limoges (RN147) jusqu'à la commune de Mignaloux-Beauvoir, traversée par des axes importants qui desservent notamment Poitiers (Campus, CHU, Poitiers Centre Ville, etc), qui devrait être totalement et efficacement desservie afin de décongestionner ces grands axes qui font entrer le flux vers la ville-centre et créer des parcs-relais en amont sur les communes de Saint-Julien l'Arç, Sauvigny, Sévres-Anxaumont etc et faire de même pour la Zone "Poitiers Châtelleraut" sur Chasseneuil ainsi que Poitiers ouest, Poitiers Sud et au delà. Améliorer le transport de voyageurs en train sur les lignes déjà existantes avec correspondances régulières de bus et voies vélo pour que les travailleurs puissent rejoindre leurs lieux de travail aisément. Si les personnes en viennent un jour à se dire qu'elles mettront plus de temps à se déplacer en voiture pour rejoindre la ville centre Poitiers qu'en bus, train ou vélo avec un réseau de transport alternatif fiable et efficace, le transfert modal s'effectuera alors de manière naturelle et contribuera ainsi à réduire le bruit sur les axes desservis par le présent PPBE.
"13-35"	Toujours plus de bruit à La Vallée des Touches	07/12/2020 21:09	Sèvres Anxaumont	Riverain de la RD 951 (ex RN151), je constate une augmentation régulière des nuisances sonores. Les causes ? L'augmentation du trafic routier, dont celui des poids lourds, des vitesses inadaptées pour aborder ce carrefour situé au creux d'une vallée qui a déjà fait l'objet de nombreux accidents, un revêtement routier grandissant....Qu'ils soient pris individuellement, ou pire combinés entre eux, ces éléments sont de jour comme de nuit, à l'intérieur comme à l'extérieur des habitations, de véritables fléaux pour la santé des habitants proches cette départementale.
"13-36"	Trop de bruit pour rien!	07/12/2020 21:23	Mignaloux-Beauvoir	L'annonce était alléchante pour Grand Poitiers mais au final, le sujet traite se limite à la commune Poitiers, et non à Grand Poitiers comme annoncé ! Les cartes montrent bien que le bruit ne s'arrête pas en limite de commune! Pourtant le bruit, passé le rond point de la Milétrie ne semble plus concerner les auteurs ou commanditaires de l'étude. Quelle mascarade ! Sur la commune de Mignaloux Beauvoir, 2 axes majeurs sont concernés par les nuisances sonores et ceci s'aggrave rapidement . Il s'agit de la RN147 et la D 951. Les nuisances dont les conséquences sont démontrées sur la santé comme cela est rappelé dans le rapport semblent mériter qu'on s'en occupe à Mignaloux. Ne sommes nous pas des citoyens de Grand Poitiers au même titre que les habitants de Poitiers? Notre santé menacée ne vaut elle pas qu'on s'en préoccupe? Incomplet, seul est traité Poitiers Élargir le PPBE aux autres communes de Grand Poitiers dont certaines comme Mignaloux-Beauvoir sont très concernées. Les projets d'autoroute qui rallierait Poitiers côté sud-est représente une menace supplémentaire à venir sonore pour des mignalliens qui méritent d'être préservés au même titre que les autres habitants. Les nuisances sonores seront à prendre en compte quand sera réfléchi l'aménagement de l'entrée sud-est, même en l'absence d'autoroute.