

Hear me.

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

RA19095-01-B – 26/08/2020

GRAND POITIERS
Communauté urbaine
— grandpoitiers.fr —

Directive Européenne

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



SIXENSE
Engineering

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

RA19095-01-B – 26/08/2020

Sommaire

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

Annexes

<u>A1</u>	<i>Synthèse des remarques du public (après la consultation du projet de PPBE)</i>	2
-----------	---	---

Rédaction

Céline BOUTIN

Approbation

Amandine MOULIN

SIXENSE Engineering

22-24 rue Lavoisier 92000 NANTERRE
Tél. 01 55 17 20 83

www.sixense-group.com - environment@sixense-group.com

SAS au capital de 273 174 Euros – SIRET SIEGE : 392 367 041 00200 – APE 7120 B - TVA Intra FR24 392 367 041

Résumé non technique

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. 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.

Ce PPBE sera 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

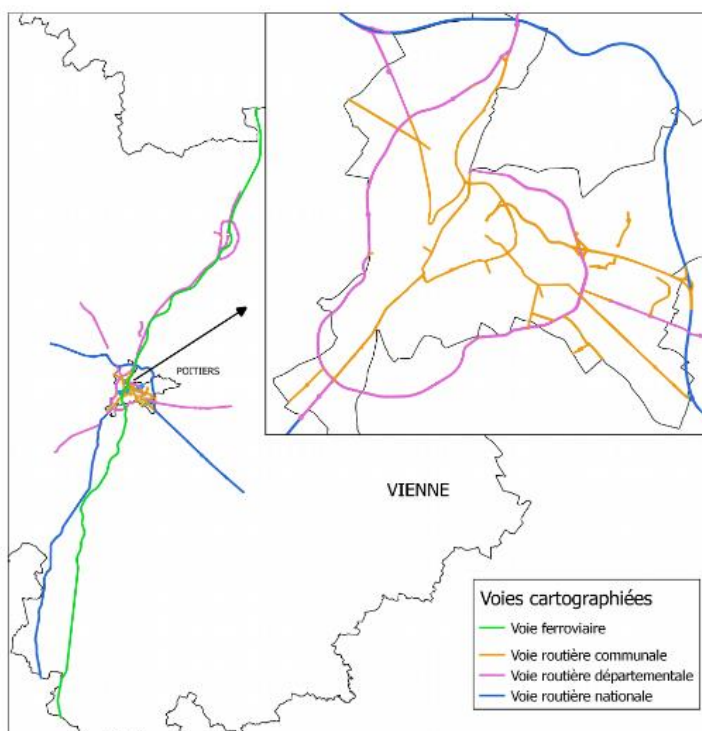


Illustration 1 : voies cartographiées

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 à 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 2. 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 2). 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 sera mis à la disposition du public pendant deux mois, du 1^{er} octobre au 1^{er} décembre 2020.**

Un registre permettant de consigner des observations sera à disposition au siège de Grand Poitiers. Le PPBE finalisé, intégrera 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 ASF, 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 Urbaine de Poitiers, relatif aux infrastructures routières a été approuvé en Conseil Communautaire le 8 décembre 2010.

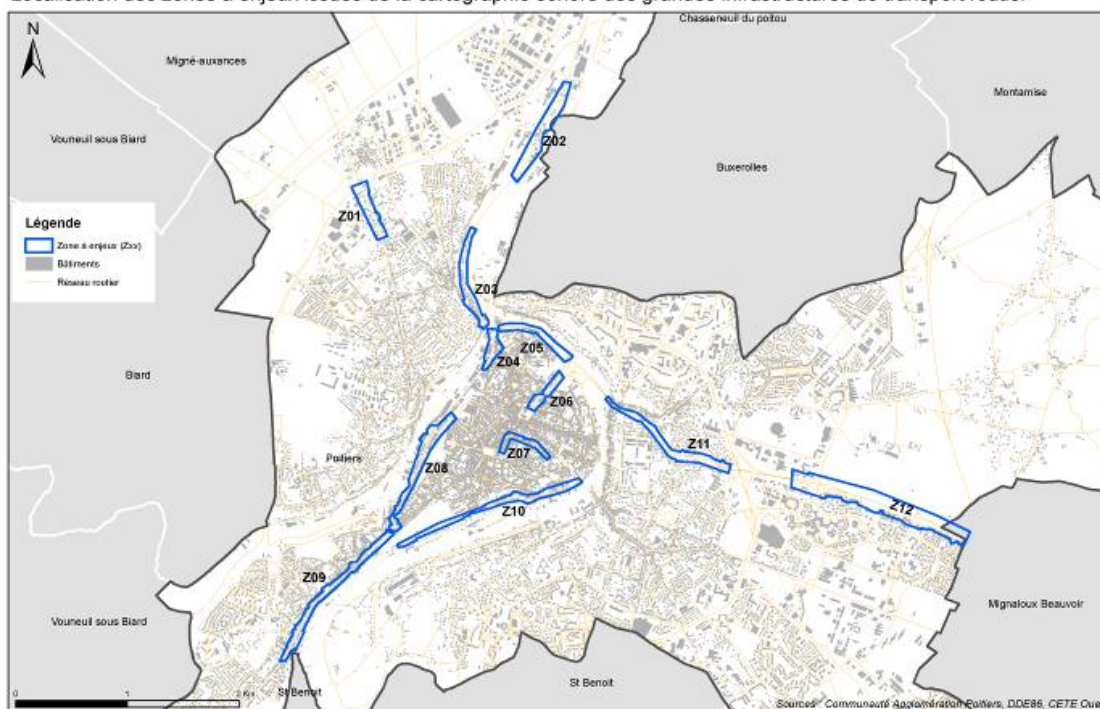
Ce 1^{er} PPBE concernait 12 secteurs bruyants pour lesquels un bilan des actions réalisées depuis 10 ans et des actions programmées avait été réalisé avant d'établir des propositions d'actions nouvelles à mettre en œuvre. Les actions comportaient un caractère essentiellement préventif, en lien avec 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



Lors de l'élaboration du PPBE Agglomération, 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 organisés 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, ESCEM, 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 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'anomalie, 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.

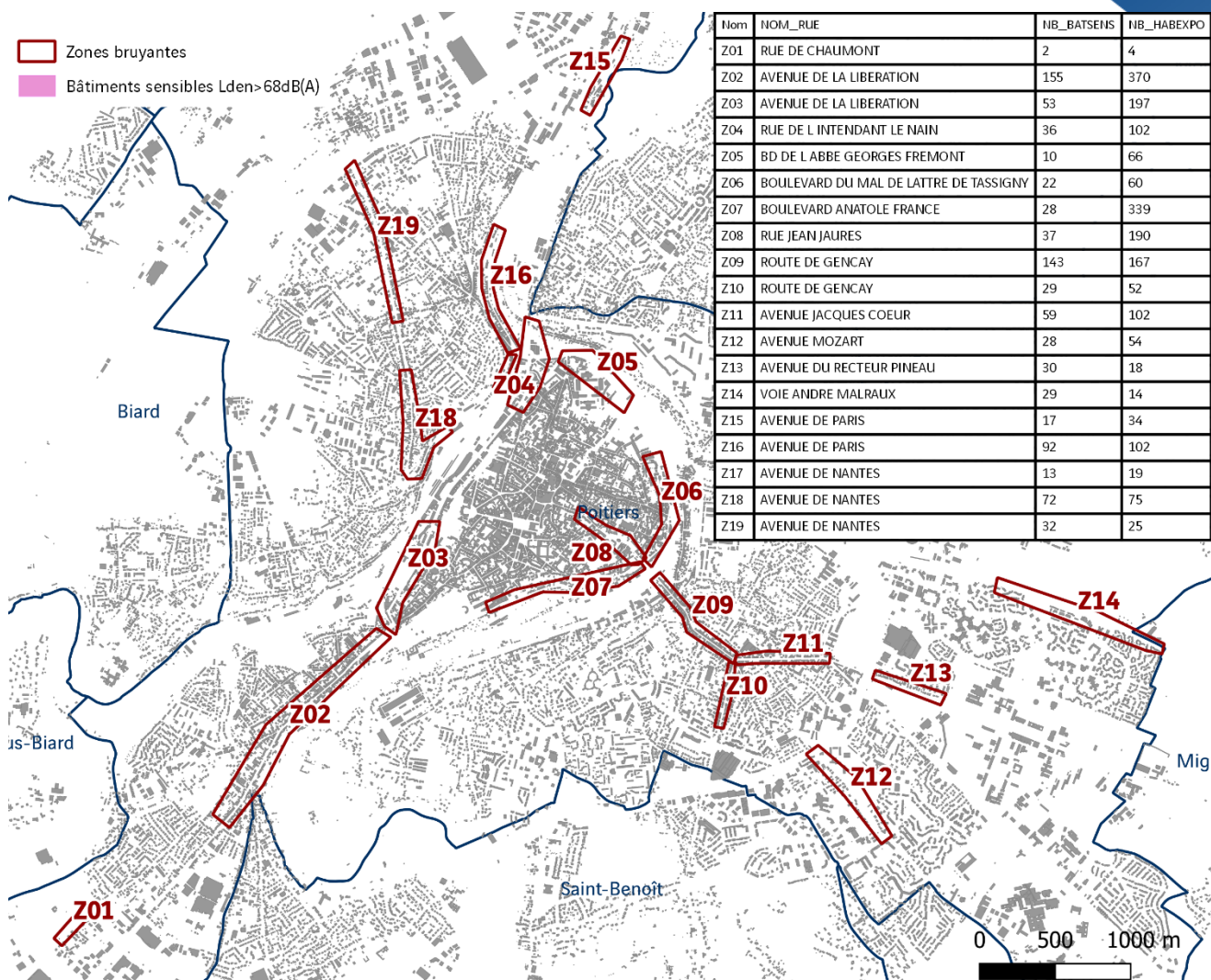
Le saviez-vous ?

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 plus 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 (NMPB08 au lieu de NMPB96), 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.

Par contre, 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 (RN, RD, VC 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 prochain 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 ex Communautés de Communes n'a pas encore été transférée par la Région Nouvelle-Aquitaine. Il le sera au 1er août 2020.

Ce sera 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

- ▶ Soutenir les Plans de Mobilités au sein des établissements

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) :

- ▶ 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

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 achève 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**.

Avec l'arrivée des prochains élus, il est envisagé d'établir une 2nde 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 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

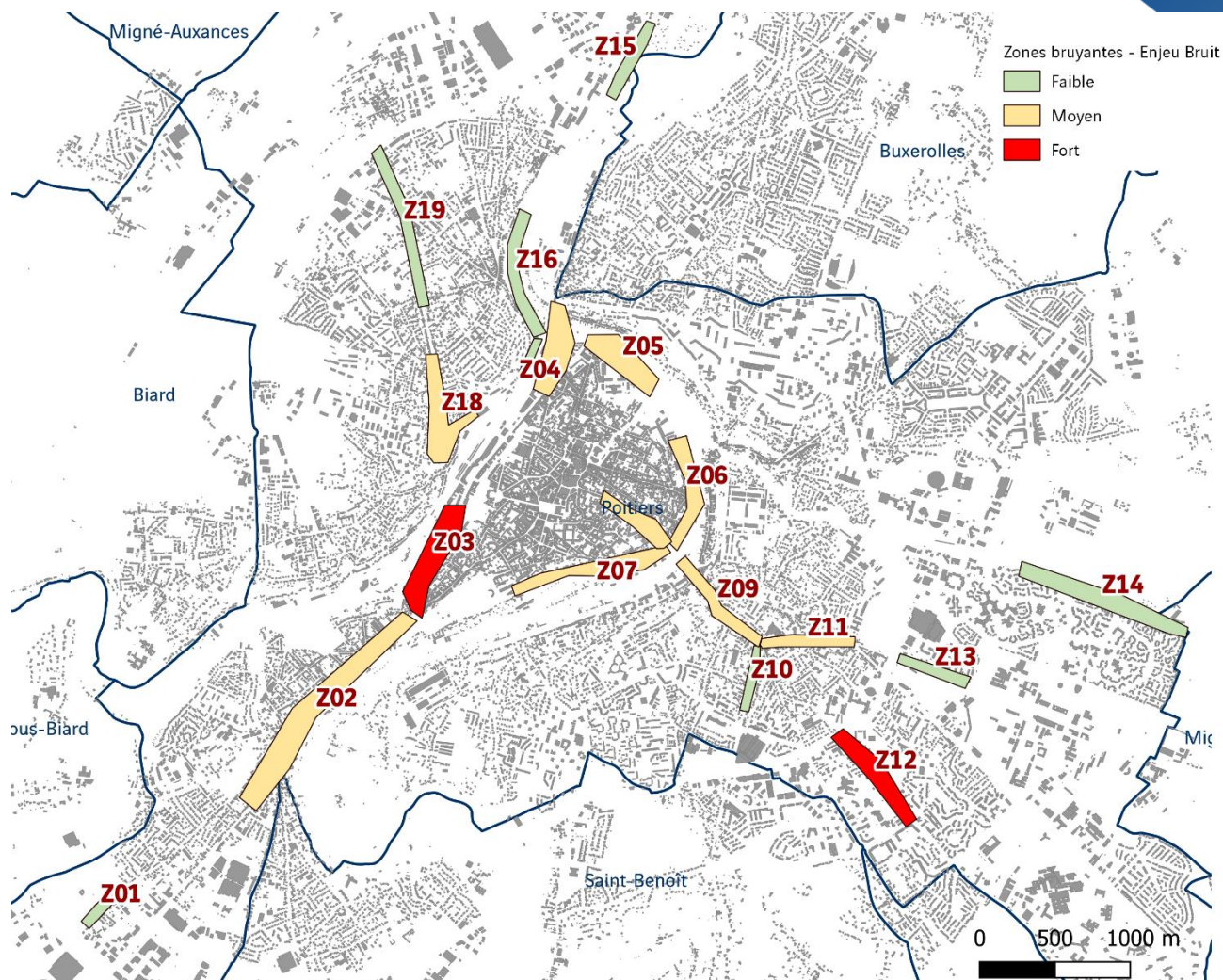
Nom	Rue concernée	Actions réalisées depuis 10 ans Actions programmées	Nombre de bâtiments sensibles Lden >68dB	Niveau d'enjeu
Z05	Bd Chasseigne Bd Mal de Tassigny	Plan Bleu Le projet de la Porte de Paris a permis de fluidifier la circulation – Le trafic indiqué par la Ville est plus faible que celui 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 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 reconvertie 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 agréables 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 location 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...).

Les zones à enjeux recensés dans ce PPBE 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 PPBE de Grand Poitiers Communauté urbaine à élaborer en 2022.

6 SUIVI ET IMPLICATIONS DU PPBE

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

Il est par ailleurs souhaité la mise en place d'un comité de suivi du PPBE avec une réunion annuelle, faisant état des avancements.

A1 Synthèse des remarques du public (après la consultation du projet de PPBE)