



Orientations pour le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Territoire du Croisic

23 mai 2013

Préparé pour :



LE CROISIC

Par :
Bertrand MASSON
David GUERIN

Identification				
Références fichier :		Références client, n° de Cde :		
18DE01 – EN4418		Agence pour le Développement Durable de la Région Nazairienne 109 Centre République BP 326 - 44615 Saint-Nazaire Cedex		
Diffusion				
Noms		Société ou organisme		
Françoise Blochet Fabrice Durieux		ADDRN CAP Atlantique		
Evolution				
Date	Version	Modifications	Rédaction	Vérification
23/05/13	01	Edition initiale	David GUERIN	Bertrand MASSON

Sommaire

A. ELEMENTS DE CONTEXTE	4
A.1 OBJECTIF GENERAL DE LA POLITIQUE EUROPEENNE DANS LE DOMAINE DU BRUIT	4
A.2 TRANSPOSITION EN DROIT FRANÇAIS, EXIGENCES REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS ATTENDUS	5
A.3 CONTEXTE LOCAL DU CROISIC	7
A.4 UN PPBE, C'EST QUOI ?	8
A.5 LIMITES DU PPBE	9
A.6 IDENTIFICATION DES ACTEURS CONCERNES ET PARTENAIRES	10
A.6.1 LE CROISIC	10
A.6.2 CAP ATLANTIQUE	10
A.6.3 ADDRN	10
A.6.4 DEPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE	10
A.6.5 REGION DES PAYS-DE-LA-LOIRE	11
A.6.6 SERVICES DE L'ETAT	11
A.6.7 RESEAU FERRE DE FRANCE	12
A.6.8 POPULATION	12
B. ORIENTATIONS POUR LE PROJET DE PPBE DU CROISIC	13
B.1 ANALYSE DES RESULTATS DES CARTES DE TYPE C	13
B.1.1 TERRITOIRE EN DEPASSEMENT DE SEUILS	14
B.1.2 BATIMENTS SENSIBLES EN DEPASSEMENT DE SEUILS	15
B.1.3 POPULATION EN DEPASSEMENT DE SEUIL	16
B.1.4 ANALYSES PAR GESTIONNAIRES	17
B.2 PREMIERE ANALYSE SUR LES « ZONES CALMES »	18
B.3 IDENTIFICATION DE DONNEES TERRITORIALES PERTINENTES	20
B.4 POINTS A APPROFONDIR DANS LA MISSION PPBE	21

A. ELEMENTS DE CONTEXTE

A.1 OBJECTIF GENERAL DE LA POLITIQUE EUROPEENNE DANS LE DOMAINE DU BRUIT

Dans son livre vert sur la politique future de lutte contre le bruit (1996), la Commission européenne désignait le bruit extérieur comme l'un des principaux problèmes d'environnement qui se posent en Europe.

Le Parlement européen et le Conseil de l'Union Européenne ont depuis adopté une directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, la directive 2002/49 du 25 juin 2002.

Cette directive vise à instaurer une approche commune au sein de l'Union européenne destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. A cette fin, elle prescrit la mise en œuvre, dans chaque Etat membre, des orientations suivantes :

- déterminer l'exposition au bruit dans l'environnement à l'aide des cartographies du bruit et estimer les populations exposées (élaboration de la carte stratégique de bruit « CSB »),
- garantir l'information du public concernant le bruit dans l'environnement et ses effets,
- adopter des plans d'action visant à prévenir et réduire le bruit dans l'environnement (« PPBE »), et à préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante (nouvelle notion de « zone calme »).

La directive 2002/49 devait être transposée en droit français avant 2004. Des cartes du bruit dans l'environnement et des plans d'action devaient être portés à la connaissance du public dès 2007. Ces délais n'ont pas été tenus.

La transposition doit définir notamment :

- les autorités responsables de l'élaboration et de l'adoption des cartes de bruit et des plans d'action
- les valeurs seuils de bruit dans l'environnement
- les critères acoustiques afférents aux zones calmes à protéger
- la liste des agglomérations de plus de 100 000 habitants concernées
- les procédures d'élaboration et de révision des cartes et des plans d'action

A.2 TRANSPOSITION EN DROIT FRANÇAIS, EXIGENCES REGLEMENTAIRES ET DOCUMENTS ATTENDUS

La transposition de la directive 2002/49 a finalement eu lieu par l'adoption de la loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.

Le code de l'environnement a été modifié aux articles L. 572-1 à L.572-11 et le code de l'urbanisme aux articles L.147-1 à L.147-8 et R.147-1 à R.147-11.

La transposition s'est achevée par la parution du décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme (décret codifié aux articles R. 572-1 à R. 572-11 du code de l'environnement), et de l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Les sources de bruit concernées par ce nouvel outil sont :

- les infrastructures terrestres de transport (le trafic routier et le trafic ferroviaire)
- l'activité aérienne des grands aéroports
- les activités industrielles au sein des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (« ICPE-A »).

Les deux indicateurs de niveau sonore permettant de représenter les niveaux de bruit sont le L_n et le L_{den} . Ils sont définis au § B.

Ils sont communs à toutes les sources de bruit concernées.

Les documents à produire sont listés dans l'article R. 572-5 du code de l'environnement et présentés ci-après. Ils forment la carte stratégique du bruit du territoire étudié :

- des documents graphiques représentant :
 - a) les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones dans les tranches de niveau sonores suivantes :
 - de 50 à 55 dB(A)
 - de 55 à 60 dB(A)
 - de 60 à 65 dB(A)
 - de 65 à 70 dB(A)
 - de 70 à 75 dB(A)
 - supérieurs à 75 dB(A)

- a) les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet en application des articles R. 571-32 à R. 571-43 du code de l'environnement

- b) les zones où les valeurs seuils suivantes sont dépassées :

Indicateurs de bruit	Aérodrome (non concerné)	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
L_{den}	55	68	73	71
L_n	/	62	65	60

- c) les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence
- une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les tranches de niveau sonores précisées ci-avant
 - un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration (présent document)

Les cartographies stratégiques du bruit des grandes agglomérations sont, une fois établies, arrêtées (par voie de délibération) par les conseils municipaux ou communautaires des autorités compétentes et mises à disposition du public au siège de l'autorité compétente. Elles sont de plus publiées par voies électroniques (internet).

Nota bene : A l'issue de ce travail d'élaboration et de publication de la carte stratégique de bruit, les autorités compétentes doivent fournir un plan d'actions : le plan de prévention du bruit dans l'environnement ou « PPBE ». Ce document non opposable constitue un engagement de l'autorité compétente pour s'impliquer dans la lutte contre le bruit en présentant des actions, soit curatives soit préventives, menées sur son territoire.

Il est important de noter que les cartographies stratégiques du bruit et les PPBE associés ne sont pas opposables au niveau du droit, notamment en termes d'urbanisme, contrairement au classement sonore des infrastructures de transport ou au plan d'exposition au bruit des aérodromes.

Les échéances d'approbation et publication étaient le 30 juin 2012 et le 18 juin 2013 respectivement pour la CSB et le PPBE, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

A noter que ce travail est à mettre à jour a minima tous les 5 ans.

A.3 CONTEXTE LOCAL DU CROISIC

La commune du Croisic appartient à l'agglomération nazairienne au sens INSEE et est donc soumise à l'application de la directive et de sa transposition. Cette commune appartient aussi à l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale CAP Atlantique. Cet EPCI n'est pas compétent pour l'application de la directive et de sa transposition.

La commune du Croisic est autorité compétente pour l'application de la directive et de sa transposition.

Le nombre d'habitants sur la commune du Croisic est de 4 073 (données INSEE 2008).

On dénombre 2 établissements de santé et 2 établissements d'enseignement.

La superficie de la commune est de 4.5 km². Elle est ceinturée par une route départementale et abrite le terminus de la voie ferrée.

*Précision : l'agglomération nazairienne au sens INSEE définit le territoire qui doit être cartographié. Le terme agglomération regroupe les unités urbaines dont la définition est donnée par l'INSEE. Cette notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine « une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants. » (INSEE)
Le périmètre peut ainsi être différent des délimitations administratives telles que celles de CAP Atlantique ou la CARENE.*

A.4 UN PPBE, C'EST QUOI ?

Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est un document stratégique sur un territoire (ou une infrastructure) pour la gestion du bruit dans l'environnement. C'est l'outil de proposition et d'orientation d'actions de la politique d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement, dont les Cartes Stratégiques du Bruit sont le principal outil de diagnostic.

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

Le PPBE doit comporter les éléments suivants :

1. rapport de présentation
2. indications relatives aux zones calmes
3. objectifs de réduction de bruit dans les zones « critiques »
4. recensement des mesures/actions visant à prévenir ou réduire les effets du bruit dans l'environnement mises en œuvre dans les 10 années précédentes et celles prévues dans les 5 années à venir
5. échéances de réalisation et les financements des mesures projetées (si disponibles)
6. motifs ayant motivé le choix des mesures retenues
7. estimation de la diminution des populations initialement exposées et bénéficiant des mesures envisagées
8. résumé non technique du PPBE

Le cas échéant, les accords des autorités compétentes concernées pour mettre en œuvre les actions du plan sont joints en annexe.

Deux principaux volets de la gestion du bruit sont à étudier dans le PPBE :

- Réduire les niveaux de bruit existants (curatif)
- Prévenir les effets du bruit (préventif)

Une nouvelle notion apparaît de plus à travers le PPBE. Il s'agit des « zones calmes » et de leur protection face au bruit.

L'aspect de multi exposition (exposition à plusieurs sources de bruit de même nature ou de nature différente) est aussi abordé grâce à une évaluation globale des niveaux de bruit.

Enfin, le projet de PPBE doit être mis à disposition du public pendant 2 mois minimum avec recueil d'éventuels commentaires de la population, puis doit être arrêté par voie de délibération par l'autorité compétente et mis à disposition sur internet.

A.5 LIMITES DU PPBE

Le PPBE est élaboré sur la base des résultats de la cartographie stratégique du bruit sus citée. Il ne concerne principalement que le bruit provenant des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que des survols d'aéronefs suivant les cas.

Les sources de bruit plus locales n'apparaissent pas dans la cartographie stratégique du bruit. Le PPBE, tel qu'il est réalisé à ce jour, n'est pas l'outil adapté pour gérer ces problématiques locales. Cependant, la démarche étant itérative, il n'est pas exclu d'envisager l'intégration, pour les futures révisions, d'une prise en compte et d'une analyse des sources de bruit non représentées dans les cartes stratégiques.

Le PPBE ne sera pas un moyen de « pression » sur les gestionnaires des infrastructures mais bien un outil de concertation et de réflexion commune sur les leviers d'actions envisageables pour réduire et/ou prévenir le bruit. En ce sens, les accords préalables des gestionnaires pour les actions leur incombant doivent être annexés au PPBE.

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 des aérodromes.

A.6 IDENTIFICATION DES ACTEURS CONCERNES ET PARTENAIRES

A.6.1 Le Croisic

La commune du Croisic est l'autorité compétente pour la mise en place et le suivi de la politique d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement sur son territoire.

Le Croisic intervient de plus en tant que gestionnaire des routes communales et des bâtiments sensibles tels que les crèches et les écoles maternelles et primaires.

A.6.2 CAP Atlantique

CAP Atlantique est l'Etablissement Public de Coopération Intercommunal auquel appartient Le Croisic. Cette communauté d'agglomération ne dispose pas de la compétence protection, mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, et n'est donc pas autorité compétente pour l'application de la directive européenne.

La Direction Environnement de CAP Atlantique est impliquée en tant que facilitateur de la démarche sur les 5 communes concernées, au sein du comité technique et du comité de pilotage.

A.6.3 ADDRN

Dans un souci de cohérence et de mutualisation sur le territoire à cartographier, l'Agence du Développement Durable de la Région Nazairienne (ADDRN) a piloté le projet de carte stratégique du bruit.

A.6.4 Département de Loire-Atlantique

Le Département de Loire-Atlantique est impliqué dans cette démarche en tant que gestionnaire des routes départementales, mais aussi en tant que gestionnaire des collèges.

Le Département est concerné de plus, en tant que gestionnaire, par la réalisation du PPBE sur les routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an (RD213 notamment).

Le Département de Loire-Atlantique fournit de plus tous les éléments pour la réalisation des cartes de bruit de son réseau (données d'entrée) et tous les éléments nécessaires pour le PPBE pour son réseau.

Nota bene : au moment de rédiger le présent document, le Département procède à la validation du projet de PPBE des infrastructures routières départementales concernées par la première échéance (+ de 6 millions de véh./jour).

A.6.5 Région des Pays-de-la-Loire

La Région des Pays-de-la-Loire est impliquée dans cette démarche en tant que gestionnaire des lycées.

A.6.6 Services de l'Etat

Les services de l'Etat impliquée dans la démarche sont :

La Préfecture de Loire-Atlantique

Elle doit recueillir et transmettre les informations au Ministère et piloter le suivi des avancements des projets à l'aide notamment d'un comité départemental de suivi.

La DDTM Loire-Atlantique

La DDTM Loire-Atlantique fournit tous les éléments pour la réalisation des cartes de bruit de son réseau (données d'entrée) et tous les éléments nécessaires pour le PPBE pour son réseau.

La DDTM Loire-Atlantique est aussi concernée, pour le compte du Préfet, par la réalisation des cartes stratégiques du bruit des routes de plus de 3 millions de véhicules par an et des voies ferrées de plus de 30 000 passages de trains par an.

La DDTM Loire-Atlantique est concernée de plus, en tant que gestionnaire (pour le compte du Préfet), par la réalisation du PPBE sur les routes nationales non concédées de plus de 3 millions de véhicules par an.

Nota bene : au moment de rédiger le présent document, la DDTM est en phase d'adoption de son projet de PPBE sur les routes nationales de plus de 3 millions de véhicules par an (deuxième échéance).

La DREAL Pays-de-la-Loire

La DREAL est concernée par la coordination et la mise en cohérence régionales des actions des DDT(M). Son service inspection des installations classées fournit de plus les informations relatives aux activités industrielles autorisées (cf. instruction 14 novembre 2007).

La DIR Ouest

La DIR Ouest intervient pour gérer, entretenir et moderniser le réseau des routes nationales non concédées de l'ouest de la France.

L'ARS Pays-de-la-Loire

L'Agence régionale de santé a pour mission de mettre en place la politique de santé dans la région, notamment à l'aide du PRSE (2^{ème} génération 2010-2013), dont le bruit est une préoccupation particulière pour plusieurs fiches action.

CETE Ouest

Le CETE Ouest est intervenu en tant qu'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des cartes stratégiques du bruit de l'agglomération nazairienne.

L'Etat est aussi impliqué en tant que gestionnaire des Universités et des hôpitaux.

A.6.7 Réseau Ferré de France

Réseau Ferré de France (RFF) est propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire national. RFF Bretagne/Pays-de-la-Loire remplit l'ensemble de ses missions au niveau local au plus proche des préoccupations en Bretagne et dans les Pays de la Loire : exploiter, entretenir, moderniser et développer le réseau, gérer les capacités, valoriser le patrimoine ferroviaire.

RFF Bretagne/Pays-de-la-Loire est autorité compétente pour élaborer le PPBE des infrastructures ferroviaires de plus de 30 000 passages de trains par an.

RFF Bretagne/Pays-de-la-Loire fournit de plus tous les éléments pour la réalisation des cartes de bruit de son réseau (données d'entrée) et tous les éléments nécessaires pour le PPBE pour son réseau.

A.6.8 Population

La population croisicaise est impliquée dans cette démarche à travers la mise à disposition des cartes stratégiques et du projet de PPBE.

Le public sera informé de la mise à disposition des éléments (sur le site internet du Croisic) et pourra prendre connaissance du projet et formuler ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

Les retours et observations sur le projet de PPBE seront consignés et analysés pour répondre au mieux aux attentes des riverains, notamment en vue des prochaines échéances.

La population est et doit rester au cœur de la démarche.

B. ORIENTATIONS POUR LE PROJET DE PPBE DU CROISIC

B.1 ANALYSE DES RESULTATS DES CARTES DE TYPE C

Pour plus de lisibilité, les principaux résultats quantifiés de l'analyse des cartes stratégiques du bruit sont présentés selon les thématiques suivantes :

- Territoire en dépassement de seuils
- Bâtiments sensibles en dépassement de seuils
- Population en dépassement de seuils
- Gestionnaires et sources du bruit impliquant les dépassements de seuils

Les dépassements de seuils des niveaux de bruit calculés sur Le Croisic ne concernent que le bruit du trafic routier. Le bruit ferroviaire n'implique de dépassement des seuils précisés au §A.2.

D'après les informations fournies par la DREAL, il n'y a pas d'ICPE autorisée sur le territoire du Croisic.

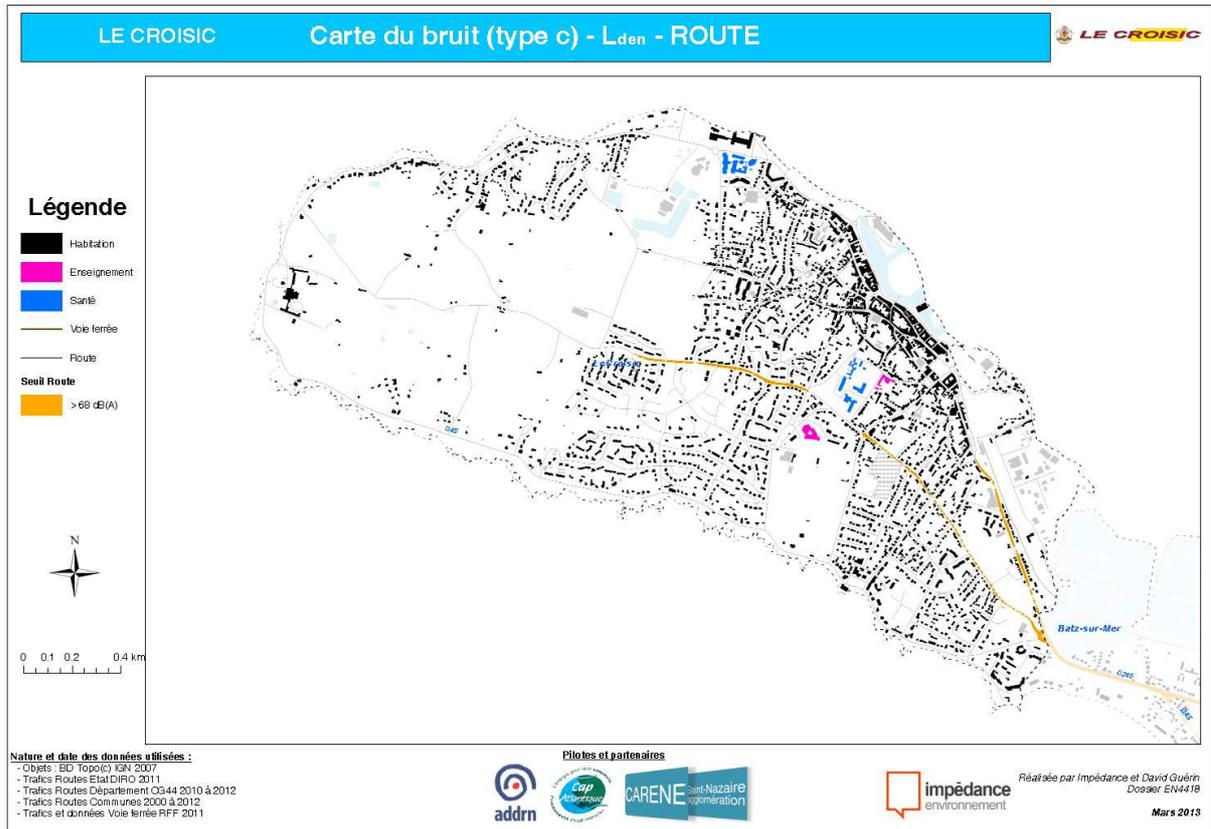
L'indicateur L_{den} est l'indicateur dimensionnant (il permet d'englober toutes les problématiques).

Les résultats présentés ci-après concernent donc essentiellement cet indicateur.

A noter que cet indicateur prend en compte de manière agglomérée le niveau de bruit en période nocturne.

B.1.1 Territoire en dépassement de seuils

0.02 km² (correspondant à 0.5 %) du territoire du Croisic est en dépassement de seuil pour le bruit routier pour l'indicateur L_{den}. Il n'y a pas de dépassement du seuil pour l'indicateur L_n.



B.1.2 Bâtiments sensibles en dépassement de seuils

Avant-propos : Les résultats présentés ci-après émanent de décomptes des objets « bâtiments » des données numériques (source BD Topo® IGN), or ces objets ne correspondent pas forcément aux bâtiments « réels ». En effet, un objet « bâtiment » numérique peut regrouper plusieurs bâtiments accolés en réalité. De plus, la méthode réglementaire ne permet la prise en compte que des bâtiments de 5 mètres de hauteur minimum (hauteur de calcul de 4 m par rapport au sol). Les résultats présentés ci-après sont donc donnés à titre indicatif.

La répartition des bâtiments sensibles en dépassement de seuil est présentée ci-dessous par type de bâtiment.

Seulement 5 bâtiments d'**habitations** croisicaises sont en dépassement de seuil pour l'indicateur L_{den} .

Aucun **établissement de santé ni d'enseignement** n'est en dépassement de seuil.

B.1.3 Population en dépassement de seuil

Avant-propos : Les résultats présentés ci-après émanent de décomptes de population au sein des objets « bâtiments » des données numériques (source BD Topo® IGN), ainsi, le problème soulevé en préalable au §B.1.2. se retrouve a fortiori pour le décompte de la population. En outre, le niveau de bruit référence du bâtiment (4 m de hauteur et 2 m en avant de la façade la plus exposée) est affecté à la totalité de la population de chaque objet « bâtiment », sans tenir compte du nombre d'étage (niveaux de bruit différents selon l'étage), ni des façades arrières (niveaux de bruit plus faibles).

Les données de population présentées ci-après sont donc surestimées mais permettent une comparaison immédiate entre communes par exemple.

Pour rappel, la population du Croisic est de 4 073 habitants.

D'après les calculs, 3 **croisicais(es)** sont soumises à un dépassement de seuil du bruit routier en L_{den} .

La représentativité de ce chiffre sera à relativiser dans le PPBE.

B.1.4 Analyses par gestionnaires

Rappel : il n'y a pas de route nationale sur la commune du Croisic.

Les principales **routes départementales** sur la commune du Croisic sont notamment les RD45 et RD245.

En termes de surface en dépassement de seuil, les routes départementales concernées impactent moins de 0.01 km² pour l'indicateur L_{den}.

En termes de population, elles n'impliquent pas de dépassement du seuil L_{den}.

En termes de surface en dépassement de seuil, les **routes communales** concernées impactent un peu plus de 0.01 km² pour l'indicateur L_{den}.

En termes de population, elles impliquent la totalité des dépassements du seuil L_{den}.

B.2 PREMIERE ANALYSE SUR LES « ZONES CALMES »

L'article L572-6 du Code de l'Environnement Français définit les « zones calmes » comme étant « 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 ».

Un guide publié par le Ministère de l'Environnement en 2008 (« Référentiel national pour la définition et la création des zones calmes » - CRETEIL) donne notamment une grille de critères quantitatifs et qualitatifs suivant 4 thématiques allant de l'environnement physique au ressenti.

Les « zones calmes » sont à définir par les autorités compétentes de la cartographie stratégique du bruit en fonction de leur destination d'utilisation (parcs, jardins, forêts, bois, berges, coulées vertes, squares...) ou en fonction d'autres critères de leur choix. L'identification précise des « zones calmes » et les modalités de leur protection font parties des dispositions constituant les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

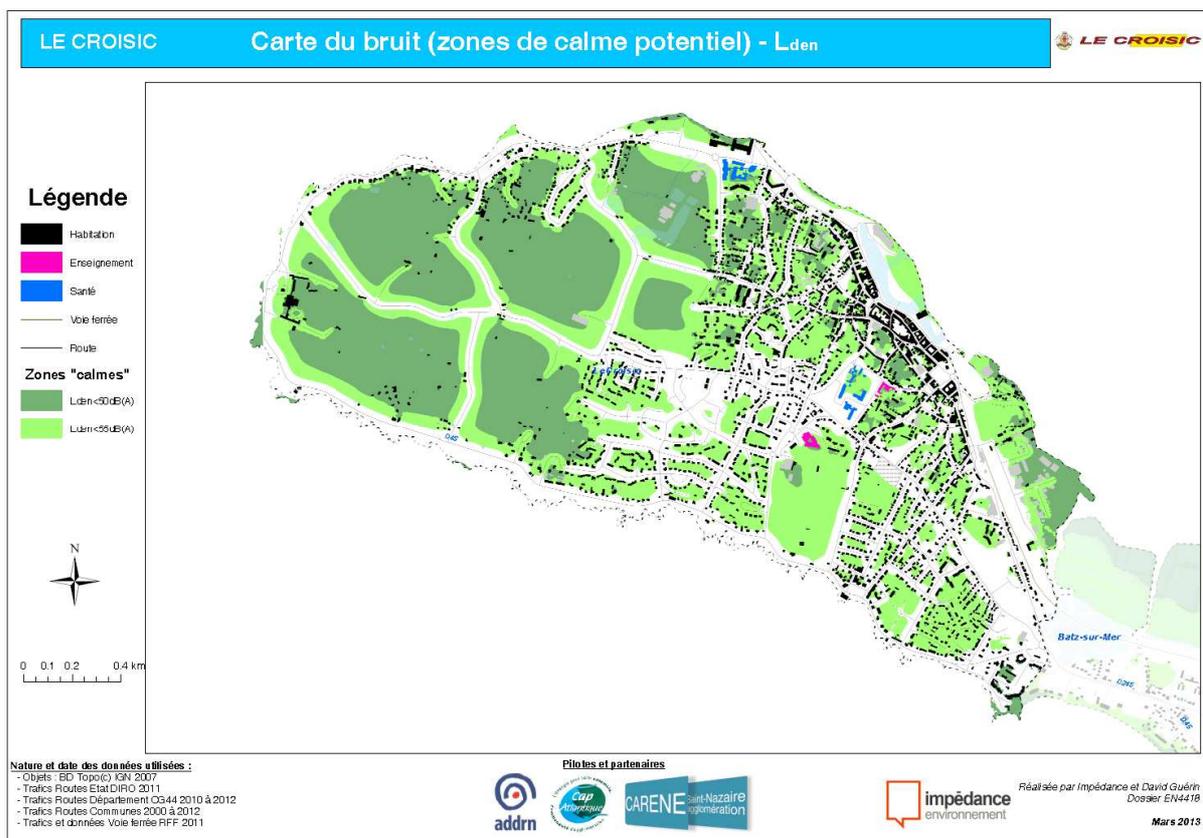
Il existe des secteurs a priori plus calmes (toutes les sources sonores ne sont toutefois pas modélisées) pour lesquels le niveau d'exposition sonore sur 24h (L_{den}) reste inférieur à 55 dB(A) ou 50 dB(A).

Le choix des 2 seuils de niveaux de bruit « bas » est lié aux différences de niveaux de bruit résiduel entre les zones urbaines et les zones péri urbaines. Ces seuils ont été choisis sur la base de l'expérience de terrain.

Nota bene : il ne faudra pas que ces espaces deviennent des espaces labélisés, devenant des sortes de « sanctuaires », et modifiant ainsi leur statut initial d'espace de détente.

Ces zones devront faire l'objet d'une attention particulière pour maintenir ou bien améliorer les ambiances sonores existantes dans le cadre du projet de PPBE.

La carte ci-après localise les zones de L_{den} inférieur à 55 dB(A) et 50 dB(A), pour le cumul des sources de bruit routières, ferroviaires et industrielles prises en compte.



Il apparaît que près 2/3 du territoire croisicais est soumis à des niveaux de bruit en L_{den} inférieurs à 55 dB(A) dont près de la moitié inférieure à 50 dB(A).

B.3 IDENTIFICATION DE DONNEES TERRITORIALES PERTINENTES

Suite à cette première analyse des données bruit, nous donnons ici à titre indicatif une liste d'informations territoriales pertinentes à croiser avec les données bruit pour prioriser les actions (non exhaustif) :

- Les informations du PDU et du PLU (plans de circulations, zones apaisées, gestion des feux tricolores, plans vélo, politique d'intermodalité des transports...)
- La politique d'amélioration de l'habitat et du renouvellement urbain (ANAH et ANRU)
- Les projets d'aménagements futurs (ZAC notamment)
- Les diagnostics thermiques (notamment les thermographies aériennes)
- Les informations émanant d'Air Pays de Loire sur la qualité de l'air

L'objectif étant de croiser ces informations territoriales dans la mission de PPBE avec les données bruit pour proposer aux maîtres d'ouvrage une hiérarchisation objective et pertinente des zones à enjeu.

Certaines de ces politiques ou diagnostics entraînent des actions préventives ou curatives pouvant impacter l'exposition au bruit. On notera notamment la politique d'amélioration de l'habitat, qui peut impliquer le renforcement d'isolation thermique de façade, et de fait modifier la performance acoustique de ces dernières (en positif ou négatif).

Il s'avère donc primordial de connecter la cartographie du bruit et le PPBE associé à ces politiques ou diagnostics.

B.4 POINTS A APPROFONDIR DANS LA MISSION PPBE

Le premier point à approfondir, particulier pour le territoire étudié, concerne la connaissance des données de trafic sur les axes en manque d'informations.

Ensuite, il conviendrait d'affiner la connaissance des données de trafic estival afin de pouvoir travailler sur une carte de bruit représentative de cette période.

Les données actuellement disponibles ne sont pas suffisamment représentatives pour tirer des conclusions. Il conviendrait de disposer d'informations de comptage validées et représentatives de la période de pointe estivale (à définir), voire d'un modèle numérique d'affectation de trafic le cas échéant.

Pour compléter les informations liées à la particularité du territoire, il apparaît judicieux de prévoir une analyse approfondie sur les résidences secondaires.

Les points suivants appartiennent plus à du « standard » en termes de mission PPBE :

- Identifier les infrastructures les plus impactantes en termes de dépassement de seuil
- Confirmer les dépassements de seuil à l'aide de mesures couplées avec des comptages routiers
- Vérifier sur le terrain la présence effective des bâtiments en dépassement de seuil (certains ont pu être détruits)
- Vérifier la destination des bâtiments en dépassement de seuil
- Vérifier la population des habitations en dépassement de seuil
- Analyser la répartition des habitants dans les habitations (façades exposées et différents étages)
- Vérifier si certains bâtiments en dépassement de seuil disposent de protection acoustique (écrans récents, vitrage acoustique)
- Stratégie pour l'identification et la qualification des « zones calmes » potentielles
- Dresser l'inventaire des actions ayant un impact sur le bruit pour les 10 ans passés et prévues 5 ans

Il s'agit d'une liste informative et non exhaustive.

Enfin, la notion de « zones calmes » potentielles devra être approfondie. Nous avons apporté un éclairage par le prisme de la carte du bruit au § B.2. mais cette notion dépasse cet aspect calculatoire.

Une réelle prise en compte de la notion de « zones calmes » doit aussi passer par le territoire et l'usage des espaces. Les informations du PLU (zones N notamment) et des espaces verts peuvent servir de point de départ pour la définition des « zones calmes ».



Siège social :
80, Domaine de Montvoisin
91 400 Gometz-la-Ville
tél. : +33 1 69 35 15 25
fax : +33 1 69 35 15 26

Agence Sud :
6, rue de l'Ourmède
31 621 Eurocentre Cedex
tél. / fax : +33 5 63 91 23 65

Agence Belgique :
29, rue des Pierres
1000 Bruxelles
Tél : + 32 484 243 242

contact@impedance.fr
www.impedance.fr