

# RAPPORTS

CETE  
Normandie Centre

Laboratoire  
Régional des  
Ponts et Chaussées  
de Blois

Affaire n° 129510

## Agglopolys

# Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Approuvé par délibération du 22 juin 2012



Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaires
A	24/08/2011	Version originale
B	08/09/2011	Version modifiée suite à la réunion avec Agglopolys du 7/09/2011
C	23/09/2011	Version modifiée suite aux remarques de P. Bürr du 19/09/2011
D	25/11/2011	Version modifiée suite aux remarques de P. Bürr du 16/11/2011
E	02/04/12	Version modifiée suite à la consultation publique du 20/02 au 20/03/2012

## Affaire suivie par

Régis BOITTIN – Groupe «Environnement et Risques » - Unité Acoustique et Thermique
Tél. 02 54 55 48 78 / fax 02 54 55 48 71
Mél. <a href="mailto:regis.boittin@developpement-durable.gouv.fr">regis.boittin@developpement-durable.gouv.fr</a>

## Référence Internet

<a href="http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr">http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr</a>
---

## Destinataires

### Agglopolys :

Monsieur Pierre BURR..... (2 ex)

Groupe « Environnement et Risques ».....(1 ex)

Secrétariat (affaire 129510).....(1 ex)

Centre de Gestion CG4 / 271

## Table des matières

<b>I. LE CONTEXTE À LA BASE DE L'ÉTABLISSEMENT DU PPBE.....</b>	<b>4</b>
1.1. Les infrastructures concernées par le PPBE d'Agglopolys.....	4
1.2. La démarche mise en œuvre pour le PPBE d'Agglopolys .....	5
1.3. Rappel de quelques définitions.....	6
1.4. Les principaux résultats du diagnostic.....	7
<b>II. LES OBJECTIFS EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DU BRUIT.....</b>	<b>10</b>
<b>III. LA PRISE EN COMPTE DES « ZONES CALMES ».....</b>	<b>11</b>
<b>IV. LA DESCRIPTION DES MESURES RÉALISÉES, ENGAGÉES OU PROGRAMMÉES.....</b>	<b>11</b>
<b>V. LE FINANCEMENT DES MESURES PROGRAMMÉES OU ENVISAGÉES... </b>	<b>15</b>
<b>VI. LA JUSTIFICATION DU CHOIX DES MESURES PROGRAMMÉES OU ENVISAGÉES.....</b>	<b>15</b>
<b>VII. L'IMPACT DES MESURES PROGRAMMÉES OU ENVISAGÉES SUR LES POPULATIONS.....</b>	<b>16</b>
<b>VIII. LE RÉSUMÉ NON TECHNIQUE.....</b>	<b>16</b>
<b>IX. LA NOTE CONCERNANT LA CONSULTATION DU PUBLIC.....</b>	<b>17</b>

## **I. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE**

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les Etats membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local.

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Dans le département du Loir et Cher, les cartes de bruit concernant les grandes infrastructures du réseau routier ont été approuvées par le préfet par arrêté du 23 mars 2009. Les PPBE doivent être réalisés par les gestionnaires de chaque infrastructure.

### **1.1. Les infrastructures concernées par le PPBE d'Agglopolys**

Les infrastructures routières concernées par le PPBE d'Agglopolys et mentionnées dans l'arrêté préfectoral du 23 mars 2009 sont les suivantes :

<b>Route</b>	<b>Début</b>	<b>Fin</b>	<b>Longueur</b>
Rue Fénelon	Giratoire	Rue Etienne Bauder	0,390 km
Avenue de Vendôme	Limite communale	Rue Alexandre Vezin	0,640 km
Avenue de France	Rue Latham	Avenue de Vendôme	0,470 km
Avenue Maunoury	Limite communale	Rue des Cornillettes	0,450 km

*Tableau 1 : voies concernées par le PPBE Agglopolys*

Le PPBE d'Agglopolys concerne les infrastructures dont Agglopolys est gestionnaire et vient en complément du PPBE du Conseil Général pour ce qui concerne les routes départementales et du PPBE de COFIROUTE pour ce qui concerne les autoroutes concédées.

#### **⇒ Infrastructures ferroviaires**

C'est Réseau Ferré de France (RFF), le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, qui a la charge de mettre au point le PPBE.

Dans le Loir et Cher, les infrastructures ferroviaires ne sont pas concernées par la cartographie européenne du bruit pour l'échéance 2007.

## 1.2. La démarche mise en œuvre pour le PPBE d'Agglopolys

Le PPBE relevant de la communauté d'agglomération Agglopolys a été établi en collaboration avec le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre, Laboratoire Régional de Blois.

L'élaboration du PPBE a été menée en quatre étapes :

Une première phase de diagnostic réalisée par le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Normandie Centre, Laboratoire Régional de Blois a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006.

Ce diagnostic s'est basé essentiellement sur les résultats des cartes de bruit arrêtées par le préfet le 23 mars 2009.

A l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme bruyantes, une seconde phase de définition des mesures de protection a été réalisée. Agglopolys a conduit les investigations acoustiques complémentaires nécessaires afin d'aboutir à la hiérarchisation des priorités de traitement et à l'estimation de leurs coûts. Compte tenu des moyens financiers à disposition, ces travaux ont permis d'identifier une série de mesures à programmer sur la durée du PPBE, mais aussi les études complémentaires nécessaires et prévues sur cette même période pour poursuivre l'action.

A partir de ces propositions, la communauté d'agglomération Agglopolys a rédigé un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées. Ce projet a été présenté en comité départemental de suivi des cartes et des PPBE et à l'ensemble des organismes et collectivités concernées.

Le projet de PPBE a ensuite été mis à la consultation du public entre le 20 février et le 20 mars 2012. Le public pouvait inscrire ses observations sur le registre papier ouvert à cet effet ou sur le formulaire en ligne :

- à l'Hôtel d'Agglomération, département Environnement Risques du lundi au vendredi de 9h à 17h
- sur le site internet d'Agglopolys [www.agglopolys.fr/](http://www.agglopolys.fr/)
- sur le site internet de la Ville de Blois [www.blois.fr/](http://www.blois.fr/)

A l'issue de cette consultation, Agglopolys a établi une synthèse des observations du public, l'a soumise pour suite à donner aux différents gestionnaires et l'a présentée en comité départemental de suivi des cartes et des PPBE.

Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée constitue le présent PPBE. Selon le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 (article 7) 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, c'est le Président de la Communauté d'Agglomération, Agglopolys, qui doit arrêter le présent PPBE.

### 1.3. Rappel de quelques définitions

- **Zone de Bruit Critique (ZBC)** : la ZBC représente un continuum bâti essentiellement composé de bâtiments sensibles. Elle a été définie dans les Observatoires du Bruit des routes et correspond à l'intersection d'une empreinte sonore et d'un espace bâti. La recherche des PNB s'effectuera dans cette zone.
- **Bâtiment sensible** : c'est un bâtiment de type habitation, établissement d'enseignements, de soins, de santé ou d'action sociale.
- **Critère d'antériorité** : les bâtiments répondant aux critères d'antériorité sont précisés dans l'annexe 1 de la circulaire du 12 juin 2001 ainsi qu'à l'article 3 de l'arrêté du 3 mai 2002. Ils sont rappelés dans ce qui suit :

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 et concernant les infrastructures des réseaux routier et ferroviaire nationaux auxquelles ces locaux sont exposés ;
- les locaux des établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement.

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

- **Point Noir Bruit (PNB)** : un PNB est un bâtiment sensible, localisé dans une ZBC, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser au moins une des valeurs limites fixées par la circulaire du 25 mai 2004. Ce bâtiment doit aussi répondre aux critères d'antériorité par rapport à la construction de l'infrastructure.

Les valeurs limites sont :

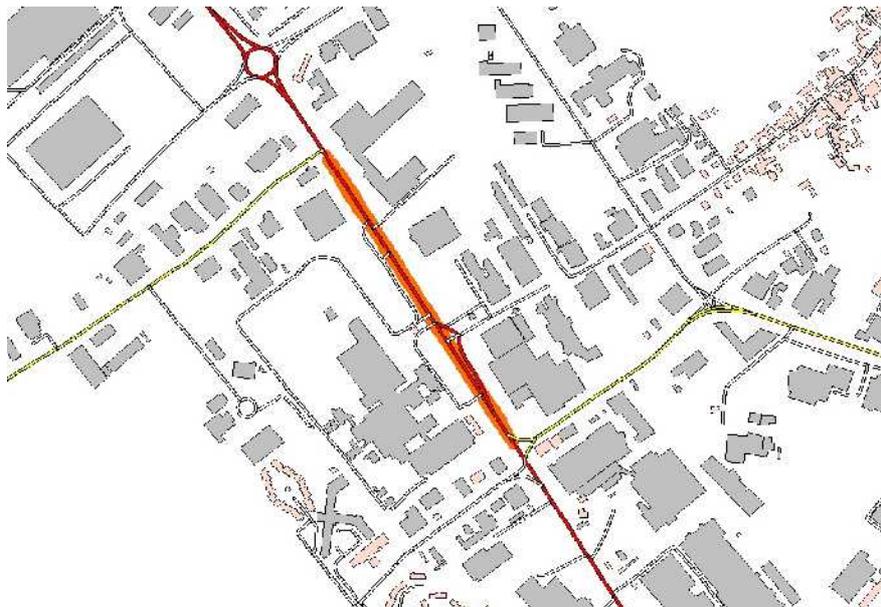
	JOUR	NUIT
Indices français	$LA_{eq} (6h-22h) \geq 70 \text{ dB(A)}$	$LA_{eq} (22h-6h) \geq 65 \text{ dB(A)}$
Indices européens	$L_{den} \geq 68 \text{ dB(A)}$	$L_{night} \geq 62 \text{ dB(A)}$

### 1.4. Les principaux résultats du diagnostic

Le long de l'avenue de France et de l'avenue de Vendôme, il n'y a aucun bâtiment sensible de répertorié dans les fuseaux de la cartographie européenne.



*figure 1 : fuseau limite de la cartographie européenne – avenue de France*



*figure 2 : fuseau limite de la cartographie européenne – avenue de Vendôme*

Pour la rue Fénelon, la zone impactée susceptible de contenir des Points Noirs Bruit est la suivante :

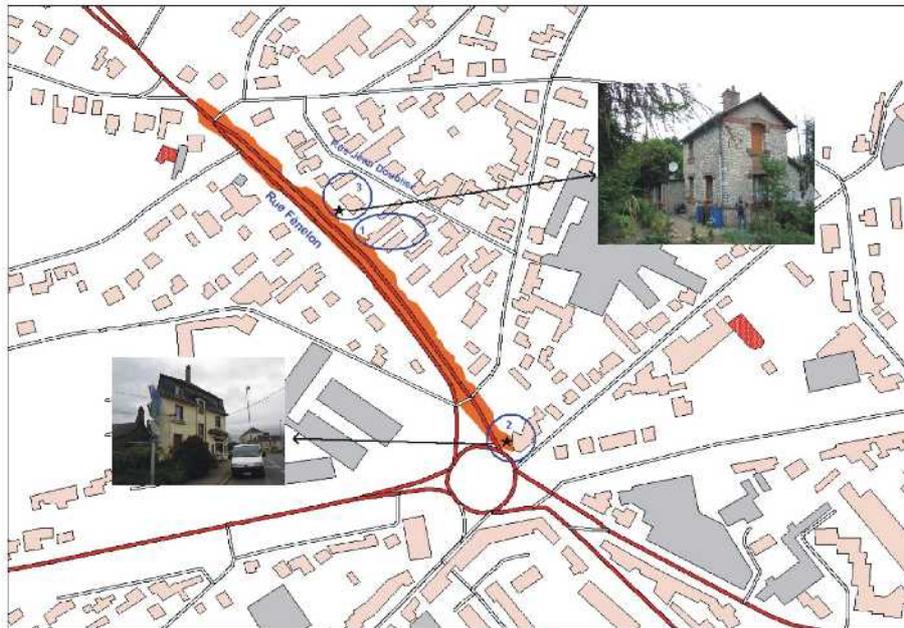


figure 3 : fuseau limite de la cartographie européenne - rue Fénelon

Le bâtiment situé dans la zone n°1 n'est pas un bâtiment sensible (entreprise de carrosserie). Nous avons donc choisi une maison d'habitation proche de cette zone : choix de la maison située au n°48 rue Jean Doublier, dans la zone n°3.

Dans la zone n°2, le bâtiment impacté est une boulangerie avec la présence de plusieurs logements d'habitation indépendants à l'étage.

Deux mesures de bruit sur 24 heures ont été réalisées dans cette rue, aux emplacements indiqués par les étoiles noires.

Les niveaux de bruit auxquels sont exposés les maisons voisines ont été extrapolés grâce aux mesures. Suite à cette étude, il s'avère qu'aucun bâtiment située le long de la rue Fénelon n'est classé PNB.

Seul le bâtiment où se situe la boulangerie, au 1 rue Pierre de Ronsard, est classé PNB. La façade donnant sur la rue Fénelon comporte 7 fenêtres non isolées (hors parties communes).

La façade de ce même bâtiment donnant sur la rue du Pressoir blanc n'est pas concernée par le fuseau de la cartographie du bruit 1<sup>ère</sup> échéance.

Pour l'avenue Maunoury, la zone impactée susceptible de contenir des Points Noirs Bruit est la suivante :

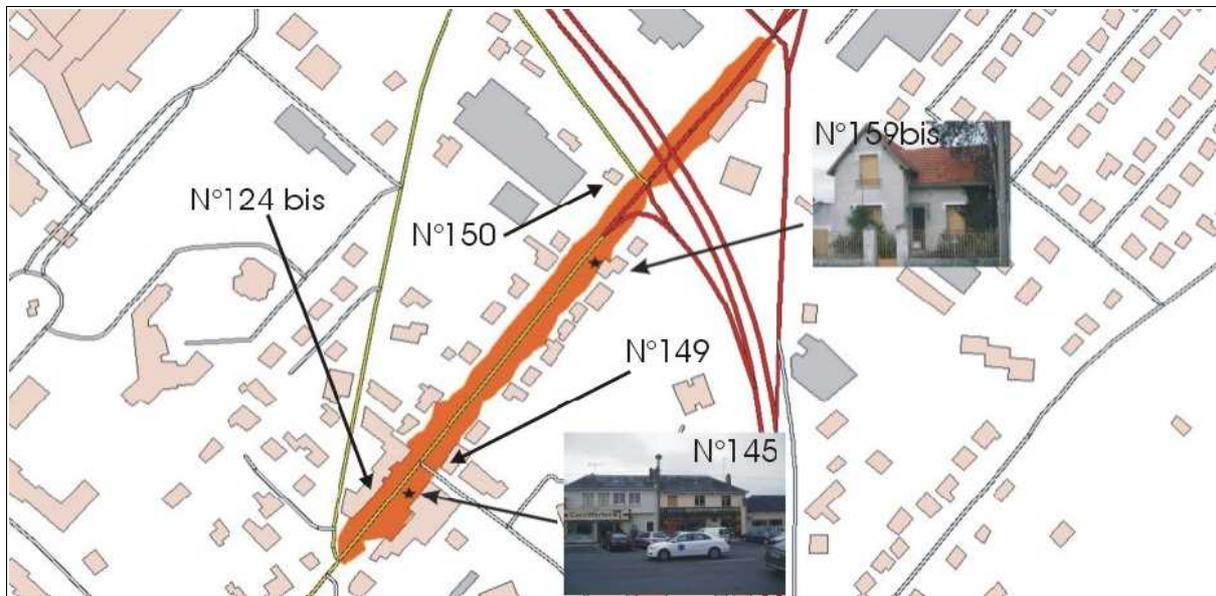


figure 4 : fuseau limite de la cartographie européenne – avenue Maunoury

Deux mesures de bruit sur 24 heures ont été réalisées dans cette rue, aux emplacements indiqués par les étoiles noires.

Les niveaux de bruit auxquels sont exposés les maisons voisines ont été extrapolés grâce aux mesures.

Suite à cette étude, il s'avère que 8 bâtiments sont classés PNB. Sur le tableau ci-dessous sont répertoriées les PNB par infrastructure.

Voie concernée	Bâtiments affectés en simple exposition	Bâtiments affectés en simple exposition ET non protégés	Multi-exposition
Rue Fénelon	1	1 (7 fenêtres)	-
Avenue Maunoury	8	5 (17 fenêtres)	1 maison
<b>Total</b>	<b>9 bâtiments PNB</b>	<b>6 PNB non protégés (24 fenêtres)</b>	<b>1 PNB non protégé (2 fenêtres)</b>

Tableau 2 : bâtiments PNB concernés par infrastructure

## II. Les objectifs en matière de réduction du bruit

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative au « bruit des infrastructures de transports terrestres ». Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

Valeurs limites en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route et/ou ligne à grande vitesse
Lden	68
Ln	62

Tableau 3 : valeurs limites des PNB

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale.

Par contre les textes de transposition français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité.

Compte tenu du contexte purement urbain des voies concernées par le PPBE, les solutions acoustiques de type écrans ou merlons de terre sont impossibles. Les aménagements de voiries et la mise en place d'isolations de façades sont les seules solutions techniques envisageables.

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

Objectifs isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV
$D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-22h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-18h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(18h-22h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(22h-6h) - 35
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30

Tableau 5 : Objectifs Isolement acoustique

Dans le cas des bâtiments concernés par le présent PPBE, et au vu de leur niveau de bruit en façade, une isolation acoustique standard de 30 dB(A) permet de satisfaire aux exigences réglementaires à l'intérieur des logements. On rappelle que les locaux traités doivent respecter le critère d'antériorité.

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

Un cas de changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne. Pour les 9 bâtiments répertoriés dans le présent PPBE, le critère d'antériorité est vérifié.

### **III. La prise en compte des « zones calmes »**

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver.

Par nature, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en terme de sauvegarde.

C'est le cas des infrastructures concernées par le PPBE d'Agglopolys où aucun parc public ou espace vert de repos n'est implanté.

### **IV. La description des mesures réalisées, engagées ou programmées**

Les efforts entrepris par la communauté d'agglomération Agglopolys pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement arrêtées depuis 1998 et celles prévues jusqu'en 2013.

#### **4.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998**

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 bruit du 31 décembre 1992. Deux articles du code de l'environnement proposent des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

#### **La protection des riverains installés en bordure des 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 et ferroviaires et notamment l'Etat (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées, DREAL pour les routes non concédées et RFF pour les voies ferrées) 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 pré-existants 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 et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements qui font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992.

C'est le cas notamment des travaux d'aménagement à Blois et la Chaussée Saint Victor de la RD 174 et du carrefour de Verdun menés en 2005 et 2006.

Environ 200 logements ont été concernés par des mesures compensatoires destinées à réduire les nuisances sonores liées au trafic routier dans le cadre de cette opération menée par la Direction Départementale de l'Équipement puis repris en gestion par le Conseil Général du Loir et Cher.

### **La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes**

Selon l'article L571-10 du code de l'environnement, dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les plans d'occupation des sols des communes concernées. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, et notamment les conditions de l'information des constructeurs et du classement des infrastructures en fonction du bruit.

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 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. Ce classement sonore concerne toutes les routes écoulant plus de 5000 véh/j et toutes les voies ferrées écoulant plus de 50 trains/j, y compris toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne.

Dans le département du Loir et Cher, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en 2000 puis sa révision en 2009. Ce classement correspond aux arrêtés suivants :

arrêté n°2009-174-6 du 23 juin 2009 modifié par l'arrêté n° 2009-288-9 du 15 octobre 2009

et l'arrêté n° 2010-105-4 du 15 avril 2010.

Le classement sonore des voies fait l'objet d'une procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site Internet de la préfecture du Loir et Cher à l'adresse suivante :

[http://www.loir-et-cher.pref.gouv.fr/sections/les\\_actions\\_de\\_l\\_eta/l\\_environnement/cartesbruit/classementsonore/cartesonore](http://www.loir-et-cher.pref.gouv.fr/sections/les_actions_de_l_eta/l_environnement/cartesbruit/classementsonore/cartesonore)

et de la ville de Blois : <http://www.blois.fr/759-nuisances-sonores.htm>

Conformément aux articles L121-2 et R121-1 du code de l'urbanisme, le Préfet porte à la connaissance des communes ou groupements de communes engagés dans l'élaboration ou la révision de leur Plan Local d'Urbanisme, les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associés. Chaque commune de la communauté d'agglomération doit ensuite reporter ses informations dans les annexes de son Plan Local d'Urbanisme (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

Ce classement et les secteurs de nuisances associées ont été intégrés au SIG (Système d'Information Géographique) de la Communauté d'Agglomération afin de fournir un outil opérationnel aux 26 communes membres. Cet outil permet aux services communautaires et aux services municipaux de fournir les informations à l'usager pour assurer la bonne mise en œuvre de ce texte.

### **Autres dispositions curatives prises lors de la dernière décennie :**

**Les transports en commun** n'ont pas connu d'évolution significative pouvant impacter au niveau du bruit pour les axes Fenelon, Maunoury et Vendôme. En revanche la ligne de bus urbain n°11 qui emprunte l'avenue de France a été créée le 1er janvier 2006. Toutefois aucun PNB n'a été recensé sur cette voie, du fait de l'éloignement des bâtiments d'habitation.

**Les comptages de circulation** sur le tronçon considéré de l'avenue Maunoury montrent une diminution de 2007 à 2011 (18800 → 13500 véhicules/jour). Ce même tronçon était sujet jusqu'en 2007 à des saturations quotidiennes causés par des dysfonctionnements du carrefour avenue de Verdun/RD174. La mise en service des aménagements en 2007 avec carrefour en dénivelé a entraîné la disparition des files d'attente sur l'avenue Maunoury. La fluidité du trafic et la diminution des flux sont des termes affectant positivement les niveaux de bruit et le ressenti des nuisances pour la population riveraine.

**Le tapis de roulement** de la rue Fénelon dans le tronçon considéré a été remis à neuf en 2009, susceptible d'améliorer le bruit de roulement sur cet axe

## **4.2. Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2008 et 2013**

### **Sur le plan général**

Tous les projets d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui feront l'objet d'une enquête publique au cours des cinq prochaines années respecteront les engagements introduits par l'article L571-9 du code de l'environnement.

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, la Direction Départementale des Territoires du Loir et Cher s'engage à réexaminer au minimum tous les 5 ans et donc pendant la période de mise en œuvre du présent PPBE, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et de proposer le cas échéant au Préfet une révision des arrêtés de classement.

Parallèlement, la communauté d'agglomération Agglopolys s'attache à réduire l'exposition sonore des personnes les plus exposées au voisinage de son réseau, notamment lors des aménagements de voiries et renouvellement de revêtement de chaussée.

### **Sur le plan de l'urbanisme**

#### **1/ pour le secteur de l'avenue Maunoury à Blois et la Chaussée Saint Victor :**

Une Zone d'Aménagement Différé est prévue en 2013 pour modifier profondément le carrefour Maunoury/RD174 (Bd des Citées Unies). L'opération porte sur un aménagement d'entrée de ville, de part et d'autre de la limite communale de Blois et de La Chaussée Saint Victor.

Il s'agit d'un nœud de circulation, régulièrement engorgé, structuré par l'axe Nord-Ouest / Sud-Est à 2x2 voies du Boulevard des Cités Unies et de l'avenue des déportés vers l'échangeur de Verdun d'une part, et par l'avenue du Maréchal Maunoury et la RD 2152 (ex RN 152) reliant Blois à La Chaussée St Victor d'autre part. La rue de l'Octroi en provenance du carrefour Maunoury constitue quant à elle la bretelle d'accès vers Blois.

Ce carrefour est à la fois un espace en mutation et un espace encore actif au vu de :

- la démolition d'anciennes activités économiques (garage Jumentier, bâtiment Souchier, ABM) dont les espaces marquent fortement le paysage du secteur,
- la démolition récente de maisons de ville faisant suite à l'acquisition progressive des parcelles par la communauté d'agglomération de Blois pour anticiper les besoins de valorisation de l'entrée de ville,
- la présence de cellules commerciales ou de bâtiments d'activités à restructurer ou remettre en valeur (LIDL, bâtiment Lacroute),
- la présence de commerces de proximité et d'équipements (boulangerie, banque, stations-service...).

Les objectifs de la communauté d'agglomération sont de maîtriser l'urbanisation et de proposer un aménagement cohérent d'entrée de ville notamment sur des enjeux diminuant les nuisances sonores.

- donner un cadre urbain au carrefour Maunoury – Cités Unies et faire disparaître cette image de nœud routier,
- faciliter la circulation automobile urbaine en hiérarchisant les flux résidentiels et de transit tout en s'attachant à diminuer la consommation d'espace engendrée par les systèmes d'échanges,
- assurer une continuité des circulations douces entre La Chaussée Saint Victor et Blois, et entre le quartier Maunoury et les berges de Loire,
- faciliter la circulation des transports en commun, éventuellement par des aménagements spécifiques,
- priorité donnée à l'urbanisme et au traitement paysager de cet espace.

Ces travaux auront pour conséquence :

- la démolition de certains PNB inclus dans le périmètre,
- la création de formes urbaines protégeant les zones d'habitat, et donc les niveaux sonores dans les logements,
- la diminution des niveaux de bruit à la source du fait des aménagements conduisant à une circulation apaisée.

## **2/ pour le secteur Médecis / Avenue de l'Europe à Blois :**

L'opération de Zone d'Aménagement Concerté Saint-Vincent-Gare-Médecis est un projet urbain et de reconversion industrielle qui va profondément affecter l'urbanisme et la circulation des quartiers concernés. Lancé en 2010, la livraison de la première phase du projet est prévue en 2015.

Des aménagements du carrefour Médecis sont également prévus en accompagnement de l'opération immobilière en cours route de Château-Renault / carrefour Médecis. La modification des flux et vitesse de circulation est susceptible de modifier les niveaux sonores perçus au niveau des bâtiments riverains du carrefour Médecis et de la rue Fenelon.

#### **4.3. Les actions complémentaires prévues entre 2008 et 2013**

La communauté d'agglomération Agglopolys a engagé en 2011 des études acoustiques complémentaires sur l'avenue Maunoury et la rue Fénélon qui ont permis de déterminer les Points Noirs du Bruit.

Il est proposé la réalisation d'un diagnostic après réalisation de la ZAD Maunoury et de la ZAC Gare-Centre Ville pour vérifier la persistance ou non de Points Noirs du Bruit.

### **V. Le financement des mesures programmées ou envisagées**

#### **Pour la ZAD Maunoury et la ZAC Gare Centre-Ville :**

Le surcoût « acoustique » pouvant être imputable à ces opérations, il ne peut être estimé actuellement (phase d'étude). Il peut concerner : les acquisitions, le travail de conception (isolation « passive » liée à l'organisation des logements, la forme urbaine, l'autoprotection des bâtiments entre eux), les éléments techniques (isolation « active » comme l'isolation renforcées des ouvertures.

#### **Pour les études de diagnostic acoustique :**

En 2011, la dépense s'est élevée à 5 740 €.

En 2013, après réalisation des opérations d'urbanisme précitées une consultation sera menée pour de nouvelles mesures acoustiques, le montant devrait être du même ordre.

### **VI. La justification du choix des mesures programmées ou envisagées**

Parmi les différentes mesures proposées, les solutions préventives, généralement peu coûteuses au regard des services rendus, sont systématiquement mises en avant dans le présent PPBE.

Les mesures nécessitant des travaux ont fait l'objet d'une analyse coût/avantage, afin d'aboutir à la meilleure utilisation possible de l'argent public dans une conjoncture financièrement délicate.

En matière de sources routières, les solutions du type réduction des trafics, réduction des vitesses, voire changement des revêtements de chaussées offrent des gains généralement trop partiels pour aboutir individuellement au traitement de Points Noirs du Bruit. Le choix se limite donc souvent soit à une solution de protection à la source par écran (ou modelé), soit à une solution de reprise de l'isolation acoustique des façades. D'un point de vue sanitaire et sous réserve d'une mise en œuvre dans les règles de l'art, ces deux solutions offrent des résultats généralement comparables, notamment vis à vis du critère « qualité du sommeil » souvent incriminé dans les enquêtes de gêne.

Le critère technique peut parfois aider au choix ; ainsi une protection à la source s'avère souvent peu (voire pas du tout) efficace en présence d'immeubles hauts ou lorsque les constructions présentent des vues dominantes sur l'infrastructure.

Le critère financier constitue souvent le critère finalement déterminant. Le ratio utilisé est variable selon le gestionnaire, puisque les coûts des protections sont eux-mêmes très variables (contraintes et coût des pertes d'exploitation plus importantes en matière de ferroviaire).

## **VII. L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations**

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée à priori de leur impact. Dans le cadre des bilans, ces actions pourront par contre être évaluées à posteriori.

Il est possible d'évaluer l'efficacité de certaines actions curatives proposées dans le présent plan. Cette efficacité s'apprécie en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations. Les indicateurs retenus se basent sur :

- le nombre d'habitants qui ne seront plus exposés au delà des valeurs limites,
- le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au delà des valeurs limites.

<b>Mesure programmée ou envisagée</b>	<b>Nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln</b>	<b>Nombre de bâtiments sensibles redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln</b>
Opérations d'aménagement et d'urbanisme	14 *	7 (26 fenêtres traitées)

- *en prenant la moyenne nationale de 2,3 personnes par foyer.*

## **VIII. Le résumé non technique**

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

L'objectif est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, et de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore.

En ce qui concerne la première échéance, des cartes des grandes infrastructures de transports (16 400 véh/jour) ont été établies et ont servi de base à l'élaboration du présent PPBE.

L'ambition de la directive est aussi de garantir une information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé ainsi que les actions prévues pour réduire cette pollution.

Le présent PPBE concerne les voies routières dont la communauté d'agglomération Agglopolys est gestionnaire.

L'étude a montré que 9 bâtiments d'habitation sont supérieurs aux seuils réglementaires de la directive, mais que seuls 7 bâtiments ne bénéficient pas d'une isolation acoustique suffisante. Un diagnostic sera mené après la réalisation de la ZAD Maunoury et de la ZAC Gare-Centre Ville pour évaluer l'amélioration retenue.

## **IX. La note concernant la consultation du public**

L'élaboration du PPBE a été menée en quatre étapes (voir chapitre 1.2). Lors de la quatrième étape, le public a été consulté et a eu l'occasion de faire connaître son avis sur les propositions d'actions proposées. Vous trouverez ci-après in extenso, la note rédigée par la communauté d'agglomération Agglopolys exposant les résultats de la consultation du public et les suites qui leur ont été données.

-----  
La consultation publique relative au PPBE de la communauté d'agglomération AGGLOPOLYS s'est déroulé du 20 février au 20 mars 2012

Le document était consultable

- à l'Hôtel d'Agglomération, département Environnement Risques du lundi au vendredi de 9h à 17h
- sur le site internet d'Agglopolys [www.agglopolys.fr/](http://www.agglopolys.fr/)
- sur le site internet de la Ville de Blois [www.blois.fr/](http://www.blois.fr/)

La publicité a été faite par voie d'affichage à l'Hôtel d'agglomération, à l'Hôtel de Ville de Blois, sur les sites internet de la Ville de blois et d'Agglopolys et par publication légale dans la Nouvelle République.

Aucune demande de renseignement n'est arrivée, verbalement par courrier ou courriel

Aucune observation n'a été émise

- Sur le registre ouvert à l'Hôtel d'Agglomération
- Sur le formulaire en ligne dédié à la consultation sur le site [www.agglopolys.fr/](http://www.agglopolys.fr/)
- Sur la boîte courriel dédié à la consultation accessible depuis le site [www.blois.fr/](http://www.blois.fr/)

En conséquence le projet de PPBE n'a reçu aucune modification suite à cette enquête publique.



Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

---