

**PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS
L'ENVIRONNEMENT (PPBE) RELATIF AUX
VOIRIES COMMUNAUTAIRES
4EME ECHEANCE**

DOCUMENT DEFINITIF

Agglomération du Niortais

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) RELATIF AUX VOIRIES COMMUNAUTAIRES 4EME ECHEANCE

RA-23446-01-A – 08/02/2024

Résumé non technique

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 services de l'Etat ont réalisé des cartes stratégiques du bruit le long des grandes infrastructures de transports terrestres.

Pour donner suite à la publication de ces cartes, la Communauté d'Agglomération de Niort (Niort Agglo) doit aujourd'hui élaborer son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) le long de certaines routes communautaires. Cette prestation a été confiée à Sixense Engineering. Le réseau concerné porte sur un linéaire de près de 8 km de voiries gérées par Niort Agglo, au titre de la compétence économique (voies internes à une zone d'activités) et de la compétence historique de l'axe (voie créée par Niort Agglo– boulevard Willy Brandt).

Selon la même obligation, la ville de Niort ainsi que le Conseil Départemental élaborent également leurs propres PPBE, respectivement le long des routes communales et le long des routes départementales.

L'élaboration des PPBE s'appuie sur l'analyse affinée des cartes de bruit, et sur la connaissance des actions réalisées depuis 10 ans et programmées pour les 5 ans à venir. Des échanges ont eu lieu avec les services techniques de Niort Agglo.

En résumé, les cartes de bruit indiquent qu'aucun bâtiment sensibles (habitat) n'est potentiellement exposés au-delà des niveaux sonores seuils définis par la réglementation (68 dB(A) selon l'indicateur global de gêne Lden).

Le diagnostic cartographique est complété par des mesures de bruit pour mieux objectiver les nuisances sonores et vérifier si des actions correctives de réduction des niveaux de bruit doivent être mises en place. Même si les valeurs seuils de référence ne sont pas dépassées pour les mesures de 24h, l'enjeu acoustique est confirmé pour la rue du Fief d'Amourettes. Par ailleurs, des projets d'aménagements au sein de la Zone d'Activités Economiques nécessitent une vigilance vis-à-vis des nuisances sonores existantes.

Les actions et les réflexions du PPBE de Niort Agglo portent donc sur :

- ▶ La réduction du bruit le long des voiries communautaires bruyantes.
- ▶ La prise en compte du bruit en amont des projets relatifs à la voirie.
- ▶ La préservation des potentielles zones calmes situées le long d'un axe bruyant.
- ▶ La sensibilisation et la communication auprès des services techniques et du grand public.

Le présent document a été mis à la disposition du public pour une période de 2 mois du 8 avril au 8 juin 2024 au siège de la communauté d'agglomération, et sur le site internet de Niort Agglo.

A l'issue de la consultation, aucune observation n'a été recueillie sur les registres.

Sommaire

<u>1</u>	<i>Introduction</i>	4
1.1.	<i>Contexte réglementaire et local</i>	4
1.2.	<i>Généralités sur le bruit</i>	6
1.3.	<i>Méthodologie d'élaboration d'un PPBE</i>	7
<u>2</u>	<i>Diagnostic territorialisé</i>	8
2.1.	<i>Synthèse des résultats des cartes de bruit</i>	8
2.2.	<i>Détermination et description des zones à enjeux bruyantes</i>	11
2.3.	<i>Campagne de mesures de bruit</i>	12
2.4.	<i>Rue du fief d'amourettes – Modélisation</i>	15
2.5.	<i>Secteurs de projets</i>	16
2.6.	<i>Détermination et description des zones calmes</i>	17
<u>3</u>	<i>Plan d'actions</i>	19
3.1.	<i>Orientations stratégiques du territoire</i>	19
3.2.	<i>Bilan des actions réalisées depuis 10 ans et actées pour les 5 ans à venir</i>	25
3.3.	<i>Programme d'actions nouvelles – 2024-2029</i>	26
<u>4</u>	<i>Suivi et implication du plan d'actions</i>	28
4.1.	<i>Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées</i>	28
4.2.	<i>Suivi du plan d'actions</i>	28

Annexes

<u>A1</u>	<i>Recommandations pour les projets d'aménagements</i>	29
<u>A2</u>	<i>Consultation du public</i>	34

Rédaction

Emmanuelle PAGNAC

Approbation

Céline BOUTIN

1 INTRODUCTION

1.1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET LOCAL

La Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et sa transposition dans le Code de l'Environnement Français, demandent aux gestionnaires des grandes infrastructures de voies routières circulées par plus 3 millions de véhicules par an de réaliser un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sur la base des cartes stratégiques de bruit établies par les services de l'Etat.

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.

Conformément au Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des plans de prévention du bruit dans l'environnement, le projet de 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.

Le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

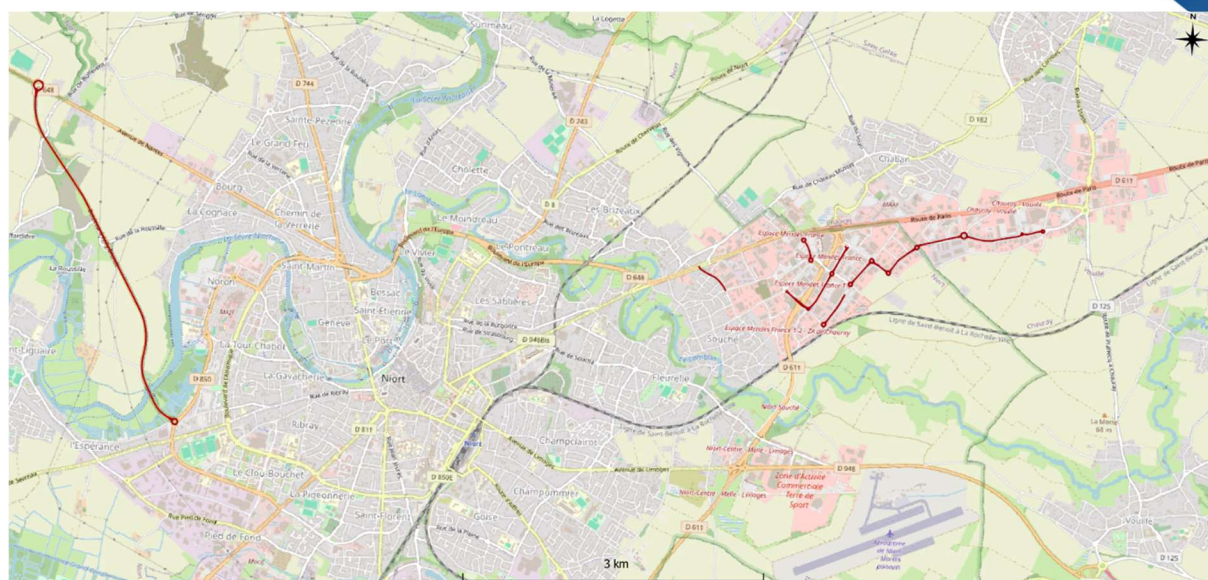
En Deux-Sèvres, la cartographie du bruit, relative aux voies supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules, a été arrêtée le 18 août 2022, et publiée sur le site des services de l'Etat en Deux-Sèvres : <https://www.deux-sevres.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Nuisances-sonores-Bruits>

Pour Niort Agglo, le réseau routier communautaire concerné par la cartographie et le présent PPBE porte sur un linéaire de 7675 m, répartis sur les axes suivants :

Voie communautaire	Linéaire (m)	Commentaires
Rue du Fief d'Amourettes	350	Axe très circulé, en tant que voie desservant la zone d'activité Mendès France. Bordé d'un côté de commerces et de l'autre de pavillons
Rue Couzinet	165	Zone commerciale Mendès France, pas d'habitations riveraines
Boulevard Willy Brandt	3700	Voie créée en 1997, assez circulée mais pas d'habitations riveraines
Rue Vaumorin	260	Rue permettant d'enjamber le Bd Pierre Mendès France, assez circulée mais pas d'habitations riveraines
Rue Robert Turgot	710	Espace Mendès France, pas d'habitations riveraines
Rue Toussaint-Louverture	450	Espace Mendès France, pas d'habitations riveraines
Rue Martin Luther King	270	Espace Mendès France, pas d'habitations riveraines
Rue Gutenberg	570	Espace Mendès France, pas d'habitations riveraines
Bd François Arago	440	Pas d'habitations riveraines
Bd Ampère	760	Pas d'habitations riveraines
TOTAL	7675	

Certains axes figuraient dans les précédentes cartographies et n'y apparaissent plus, car ils supportent un trafic inférieur à 3 millions de véhicules par an. C'est le cas de la rue du Pied de Fond, et de la rue des Ors.

Planche 1 - Voiries communautaires concernées par le PPBE



1.2. GENERALITES SUR LE BRUIT

1.2.1. L'unité de mesure : le décibel

L'unité de mesure du niveau sonore est le décibel (dB) et l'instrument permettant de mesurer un niveau de bruit est le sonomètre. Le son se définit par plusieurs éléments : les fréquences (grave, medium, aigu), la pression acoustique (décibel/ volume sonore).

L'oreille humaine ne perçoit pas toutes les fréquences de la même manière. Pour prendre en compte ce qui est réellement perçu par l'oreille, on utilise la pondération fréquentielle A. On parle alors de décibel A ou dB(A).

1.2.2. Les indicateurs utilisés



Indicateurs de bruit :

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 (Ln) est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

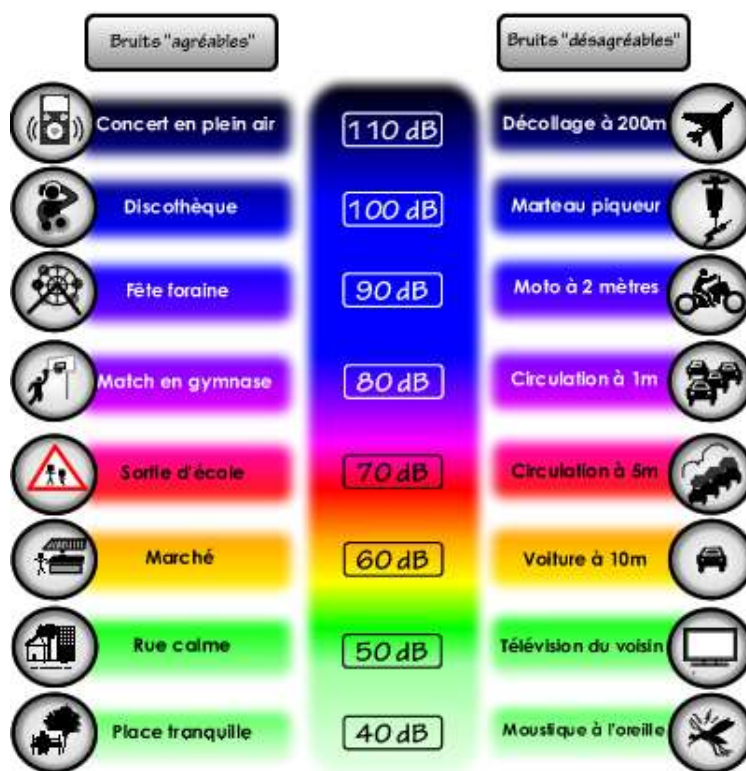
1.2.3. L'échelle des décibels et quelques repères

A titre informatif, le schéma ci-contre présente une correspondance entre l'échelle des niveaux sonores et un type d'ambiance en fonction d'une situation « agréable » ou « désagréable ».

Ces éléments ne sont évidemment présentés qu'à titre indicatif, la perception du bruit ayant un fort aspect subjectif et dépendant du contexte local ou temporel.

Attention ! Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas de manière arithmétique mais logarithmique :

- ▶ Lorsque l'on ajoute deux bruits de même intensité, le niveau sonore ne double pas mais augmente seulement de +3 dB.
- ▶ Lorsque l'on ajoute un niveau de bruit faible à un niveau de bruit élevé (écart >10 dB), Le niveau sonore total est égal au niveau de bruit élevé.



1.3. METHODOLOGIE D'ELABORATION D'UN PPBE

Organisation au sein du territoire et acteurs concernés :

Pour donner suite à la publication des cartes de bruit réalisées par l'Etat, Niort Agglo pilote l'élaboration de son PPBE, pour laquelle le bureau d'études Sixense Engineering a été sollicité.

Outils à disposition :

Afin d'établir le PPBE, Niort Agglo utilisé les données d'entrée et de sorties des cartes de bruit réalisées par le CEREMA pour le compte de l'Etat. Sixense Engineering a exploité les éléments à l'aide du logiciel QGIS®.

Les données exploitées sont les suivantes :

- ▶ Cartes stratégiques du bruit établies par l'Etat, concernant les axes routiers dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an.
- ▶ Données d'entrée des cartes de bruit, fournies par le CEREMA.
- ▶ Les actions engagées par l'agglomération au cours des dernières années, et programmées pour les 5 ans à venir.
- ▶ Données relatives aux comptages de trafic routiers réalisés récemment.
- ▶ Données relatives aux bâtiments : BDTopo® de l'IGN.

Détermination des enjeux :

L'analyse des cartes de bruit s'est focalisée sur **les axes cartographiés**, et notamment ceux pour lesquels des habitants ou établissements sensibles sont potentiellement exposés à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites définies par les textes à savoir pour le bruit routier : 68 dB(A) pour l'indicateur Lden et 62 dB(A) pour l'indicateur Ln.

Ces enjeux ont été précisés à l'aide de la connaissance locale des acteurs, en comparant les données d'entrées des cartes de bruit avec des données plus récentes sur les voiries, mais également les actions réalisées et programmées.

Définition des objectifs et proposition de plan 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 préventives. Les actions peuvent 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 réalisé en fonction d'une analyse technico-économique, d'une possible opportunité, de la facilité de mise en place.

Méthode de consultation du public :

Le projet de PPBE est porté à la consultation du public du 8 avril au 8 juin 2024.

- ▶ Sous la forme d'un registre ouvert au siège de Niort Agglo, aux horaires d'ouverture habituels.
- ▶ Via le site internet de la Niort Agglo www.niortagglo.fr.

A la suite de la consultation du projet de PPBE par le public, une synthèse des observations sera établie et annexée au projet.

A l'issue de la consultation, le PPBE sera arrêté par délibération du conseil communautaire, puis transmis au préfet du département des Deux-Sèvres, et rendu consultable sur le site internet de la collectivité.

2 DIAGNOSTIC TERRITORIALISE

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

Leur analyse permet d'identifier les bâtiments potentiellement exposés à des niveaux de bruit importants. Ce constat est toutefois objectivé par les éléments d'information plus récents, des mesures ponctuelles de bruit et la connaissance des acteurs locaux.

2.1. SYNTHÈSE DES RESULTATS DES CARTES DE BRUIT

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

2.1.1. Méthodologie d'élaboration des cartes de bruit

La 4^{ème} échéance de réalisation des cartes stratégiques du bruit pour le compte de la DDT79 pour les voies supportant un trafic annuel de 3 millions de véhicules (soit environ 8 200 véhicules par jour) date du 18/08/2022.

L'exposé sommaire de la méthodologie utilisée pour réaliser les cartes de bruit et les **principales hypothèses** sont décrits dans le Résumé Non Technique accompagnant les cartes de bruit. L'année de référence pour les hypothèses de trafic routier n'est pas précisée.

Les cartes de bruit sont établies à une hauteur de 4m par rapport au sol, suivant les deux indicateurs réglementaires Lden et Ln.

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

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

2.1.2. Clés de lecture des cartes de bruit

Les cartes de bruit européennes sont le résultat d'une approche macroscopique et les décomptes de population présentés résultent d'estimations qui ne sont pas une restitution stricte de la réalité.

Des cartes et des chiffres :

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

Les cartes de bruit, établies à l'échelle 1/25000 comportent, conformément à la réglementation :

- ▶ Des cartes de niveau sonore pour une « situation de référence » (**cartes dites de type a**), faisant apparaître des courbes de niveau sonore équivalent sur le territoire.
- ▶ Des cartes de dépassement, représentant les zones où les niveaux sonores modélisés dépassent les seuils réglementaires (**cartes de type c**). Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements d'enseignement et de soins/santé.
- ▶ Les seuils limites sont définis à l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 :

Lden	Ln
68 dB(A)	62 dB(A)

Les cartes de bruit permettent d'estimer l'exposition de la population et de bâtiments sensibles aux différents niveaux de bruit.

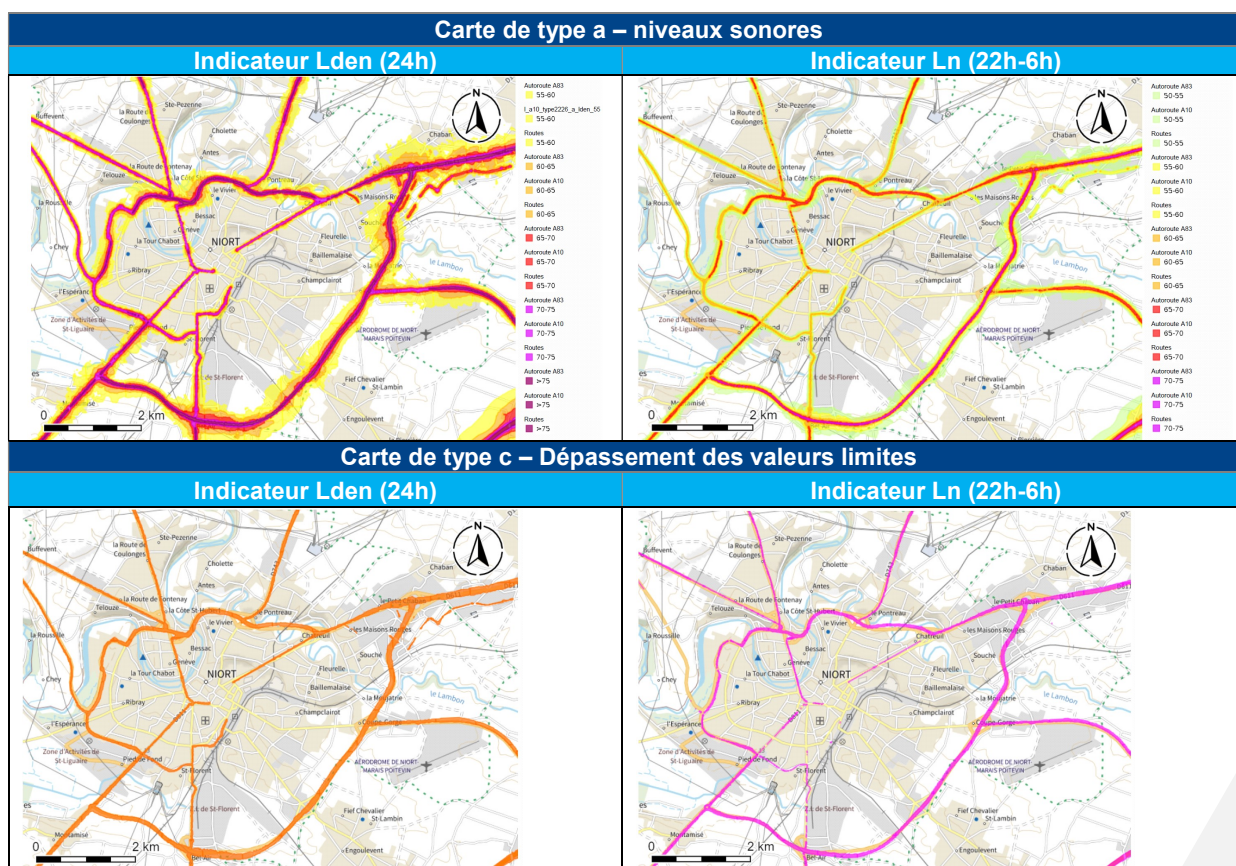
Qu'appelle-t-on bâtiments sensibles ?

Il s'agit des bâtiments habités ou à usage d'enseignement ou de santé. Ces bâtiments sont à protéger au regard des nuisances sonores.

Illustration des 2 types de carte :

La planche ci-dessous présente les cartes de bruit de type a et de type c pour l'ensemble des grandes infrastructures routières cartographiées (réseau routier communal, communautaire, départemental et national), sur la ville de Niort. Elles sont reprises en annexe 1.

Planche 2 - Illustration des cartes de bruit de type a et c



2.1.3. Résultats des cartes de bruit

Les résultats présentés sont issus du rapport contenant les tableaux de résultats et le résumé non technique accompagnant les cartes de bruit stratégiques.

- ▶ **Aucune personne** n'est potentiellement exposée à des niveaux supérieurs à 68 dB(A) pour les voies communautaires de Niort (période diurne).
- ▶ **Aucune personne** n'est potentiellement exposée à des niveaux supérieurs à 62 dB(A) pour les voies communautaires de Niort (période nocturne).
- ▶ **Aucun établissement sensible** (enseignement ou santé) n'est a priori exposé au-delà des niveaux de bruit limites.

Le premier objectif du PPBE est de diminuer les niveaux sonores dans les zones où les populations et établissements sensibles sont soumis à des niveaux excessifs.

L'analyse des cartes de type c permet de visualiser les secteurs impactés et d'identifier précisément les bâtiments concernés, constituant des zones à enjeux dans le cadre de l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

2.1.4. Analyse des conditions de trafic

Les données de trafic utilisées pour calculer les cartes de bruit ont été fournies via le CEREMA. Ces hypothèses sont comparées aux valeurs de trafic récentes issues de comptages réalisés lors de la campagne de mesures de bruit en novembre 2023.

Voie communautaire	Hypothèses de trafic retenues pour les cartes de bruit (DDT79)		Comptages 2023	
	TMJA TV	Total annuel (TV)	TMJA (TV)	Total annuel (TV)
Rue du Fief d'Amourettes, 79000 Niort	9 000	3 285 000	8 719	3 182 435
Rue Couzinet, 79000 Niort	11 500	4 197 500	Comptage non réalisé	
Boulevard Willy Brandt, 79000 Niort	10 000	3 650 000	6 735 <i>Comptage après travaux</i>	2 458 223
Rue Vaumorin, 79000 Niort	11 500	4 197 500	Comptage non réalisé	
Rue Robert Turgot, 79000 Niort	8 500	3 102 500	12 629	4 609 481
Rue Toussaint-Louverture, 79000 Niort	11 500	4 197 500	Comptage non réalisé	
Rue Martin Luther King, 79000 Niort	10 000	3 650 000	Comptage non réalisé	
Rue Gutenberg, 79000 Niort	11 000	4 015 000	10 447	3 813 259
Bd François Arago, 79180 Chauray	11 000	4 015 000	10 772	3 931 832
Bd Ampère, 79180 Chauray	11 000	4 015 000	10 072	3 676 228

Commentaires :

- ▶ A l'exception de la rue Robert Turgot et du Boulevard Willy Brandt, les hypothèses de trafics utilisées pour réaliser les cartes de bruit sont légèrement surestimées par rapport aux comptages réalisés en 2023. En règle générale, cet écart est peu significatif (<10%).
- ▶ Les relevés de comptage ont été réalisés fin novembre, juste après une fermeture de cet axe pour travaux ; il est possible que les conditions de circulation aient été perturbées les jours suivants, conduisant à des relevés de trafic non représentatifs d'une situation habituelle. Les trafics moyens sont potentiellement plus importants sur des périodes normales.

- ▶ D'après la campagne de comptages routiers réalisée en 2023, le boulevard Willy Brandt supporte un trafic inférieur à 8 200 véh/j. Cette voie n'aurait donc pas dû être cartographiée.
- ▶ La rue Turgot supporte quant à elle un trafic bien supérieur à celui retenu pour les cartes de bruit ; toutefois, cet axe est situé au cœur d'une zone d'activité économique, sans bâtiments sensibles à proximité.

2.2. DETERMINATION ET DESCRIPTION DES ZONES A ENJEUX BRUYANTES

Les résultats indiqués par les cartes de bruit sont analysés et objectivés à l'aide de données récentes de mesures de bruit.

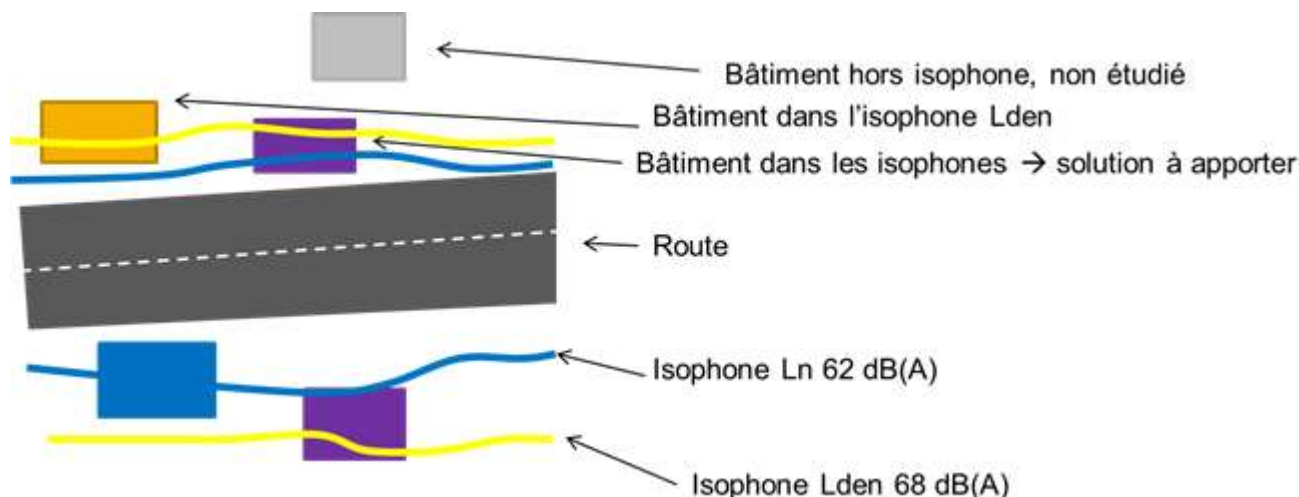
2.2.1. Méthodologie appliquée pour déterminer les zones à enjeux

Détermination des bâtiments impactés et des zones à enjeux :

La détermination des zones à enjeux s'appuie sur l'analyse détaillée des cartes de type c, qui présentent les zones de dépassement des valeurs limites définies pour les 2 indicateurs réglementaires Ln et Lden.

La méthode consiste, par analyse cartographique, à identifier tous les bâtiments situés dans les zones délimitées par les isophones Lden 68 dB(A) et Ln 62 dB(A).

Planche 3 - Détermination des bâtiments impactés à étudier



Détermination de la sensibilité du bâti et du critère d'antériorité :

Les bâtiments exposés sont caractérisés visuellement en termes d'usage et de sensibilité : habitat, ou établissement d'enseignement ou établissement de santé, ou autre. Les autres bâtiments sont considérés non sensibles et ne sont pas visés par le PPBE.

D'autre part, le critère d'antériorité du bâtiment est analysé pour savoir si les bâtiments peuvent être considérés comme des Points Noirs de Bruit au sens de la définition donnée par les services de l'Etat. Ces PNB peuvent alors faire l'objet de subventions de l'ADEME pour les résorber.

Il s'agit de bâtiments sensibles (habitat, enseignement, soins, santé, action sociale), exposés au-delà des seuils et qui respectent des conditions d'antériorité.

2.2.2. Identification des zones à enjeux

L'analyse détaillée des cartes de type c permet d'identifier les bâtiments situés à l'intérieur des zones de dépassements des valeurs limites :

Aucun bâtiment n'est exposé au-delà des seuils pour l'ensemble des voies considérées selon les 2 périodes étudiées.

2.3. CAMPAGNE DE MESURES DE BRUIT

2.3.1. Description de la campagne

Plusieurs mesures de bruit de 24h ont été réalisées du mercredi 22 au jeudi 30 novembre 2023. Ces points de mesures sont situés à proximité d'habitations potentiellement exposées au-delà des seuils réglementaires, mais également le long du boulevard Willy Brandt, à proximité de la piste cyclable. En parallèle, des comptages de trafic routiers ont été réalisés, sur une durée de 7 jours en continu.

Les mesures ont été réalisées au niveau des rues cartographiées, ainsi qu'au niveau de rues adjacentes qui peuvent présenter un intérêt pour l'agglomération. C'est le cas par exemple pour la rue des Herbillaux, avec un projet de développement.

Les planches suivantes permettent de localiser les lieux mesurés.

Planche 4 - Position des points de mesures

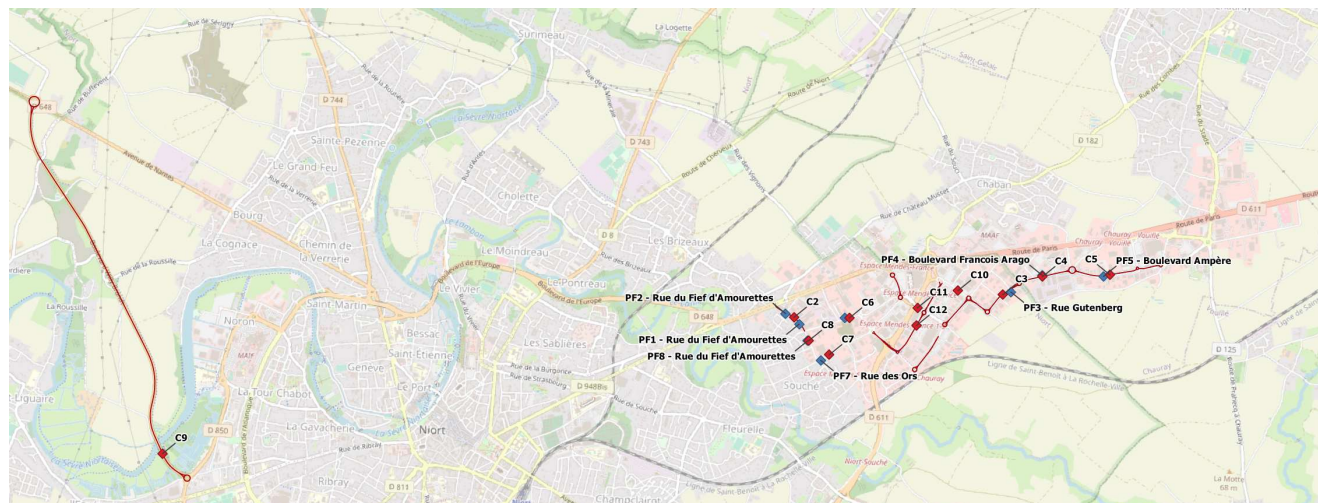


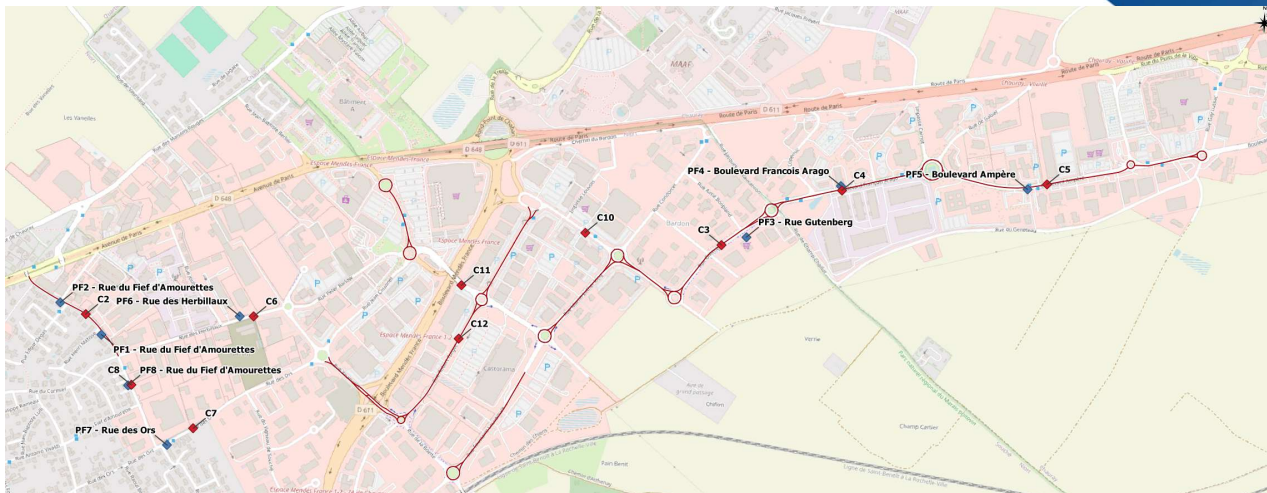


Planche 5 - Zoom position des points de mesures – Points 1 à 8

Légende :	
	Mesure acoustique
	Comptage routier



2.3.2. Conditions de mesurage

Les mesures acoustiques sont réalisées conformément aux prescriptions de la norme de mesurage NFS 31-085 relative au bruit routier.

Les conditions de circulation rencontrées du 22/11/2023 au 30/11/2023 correspondent à un trafic représentatif de la situation moyenne annuelle, hors période scolaire.

Les conditions météorologiques rencontrées sont globalement conformes à la NFS31-010, soit un vent faible, et sans précipitation. De faibles précipitations ont eu lieu du 22 au 30 novembre ; les périodes perturbées ont été supprimées des analyses.

2.3.3. Résultats de mesures

Le tableau suivant présente la synthèse des résultats de mesure, exprimés en dB(A), et arrondis au ½ dB(A) le plus proche. Les valeurs sont recalées sur les comptages routiers réalisés sur une semaine en continu.

Référence	LAeq jour 6h-22h	LAeq nuit 22h-6h	Lden en dB(A)	Ln en dB(A)	Trafic diurne Véh/h	Trafic nocturne véh/h	TMJA 2023 véh/j
Seuils réglementaires	70 dB(A)	65 dB(A)	68 dB(A)	62 dB(A)			
PF1 Rue du Fief d'Amourettes	59,5	47,5	<i>58,0</i>	46,0	529	32	8 720
PF2 Rue du Fief d'Amourettes	63,5	55,0	<i>61,5</i>	50,5	529	32	8 720
PF3 Rue Gutenberg	56,5	45,0	<i>58,0</i>	46,5	643	21	10 456
PF4 Bd Arago	67,0	55,0	<i>64,5</i>	49,0	661	26	10 784
PF5 Bd Ampère	62,5	50,5	<i>63,5</i>	51,5	620	19	10 072
PF6 Rue des Herbillaux	66,0	54,5	<i>66,5</i>	52,5	496	19	8 088
PF7 Rue des Ors	64,5	53,0	<i>62,0</i>	50,0	247	16	4 080
PF8 Rue du Fief d'Amourettes	57,0	46,5	<i>55,0</i>	44,0	237	16	3 920
PM9 Bd W.Brandt	53,5	-	-	-	461	-	6 735

PS : Valeurs en italique : valeurs recalées - Valeurs en gras : dépassement des seuils

Commentaires :

- ▶ Les mesures de 24h réalisées chez les riverains montrent que les niveaux sonores ne dépassent pas les seuils réglementaires définissant les Points Noirs du Bruit.
- ▶ Pour le point PM9, les niveaux mesurés sont de l'ordre de 53,5 dB(A), ce qui correspond à des niveaux de bruit moyens pour un espace dédié à de la promenade.

2.4. RUE DU FIEF D'AMOURETTES – MODELISATION

Afin de préciser le diagnostic acoustique le long de cet axe qui comporte des habitations riveraines, susceptibles d'être exposées à des niveaux de bruit importants, une modélisation acoustique du secteur a été réalisée, en s'appuyant sur les données récentes des comptages de trafic.

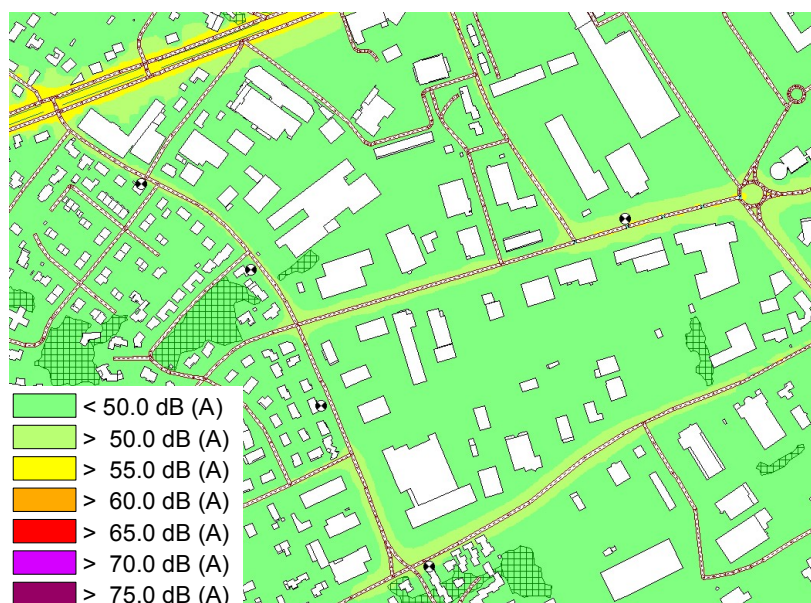
Les cartes de bruit représentent les niveaux de bruit calculés, sur les périodes Jour et Nuit, au niveau de la rue du Fief d'Amourettes et de ses abords. Le secteur cartographié comprend une partie de la zone d'activité d'économique, au niveau de laquelle une partie du foncier est en mutation, et pourrait accueillir de nouvelles constructions à vocation mixte.

La carte de bruit a été recalée avec les niveaux de bruit mesurés en 2023, et correspondent à une situation moyenne de l'année 2023.

Planche 6 - Carte des niveaux de bruit – Période diurne (6h-22h) – Calcul H=4m



Planche 7 - Carte des niveaux de bruit – Période nocturne (6h-22h) – Calcul H=4m



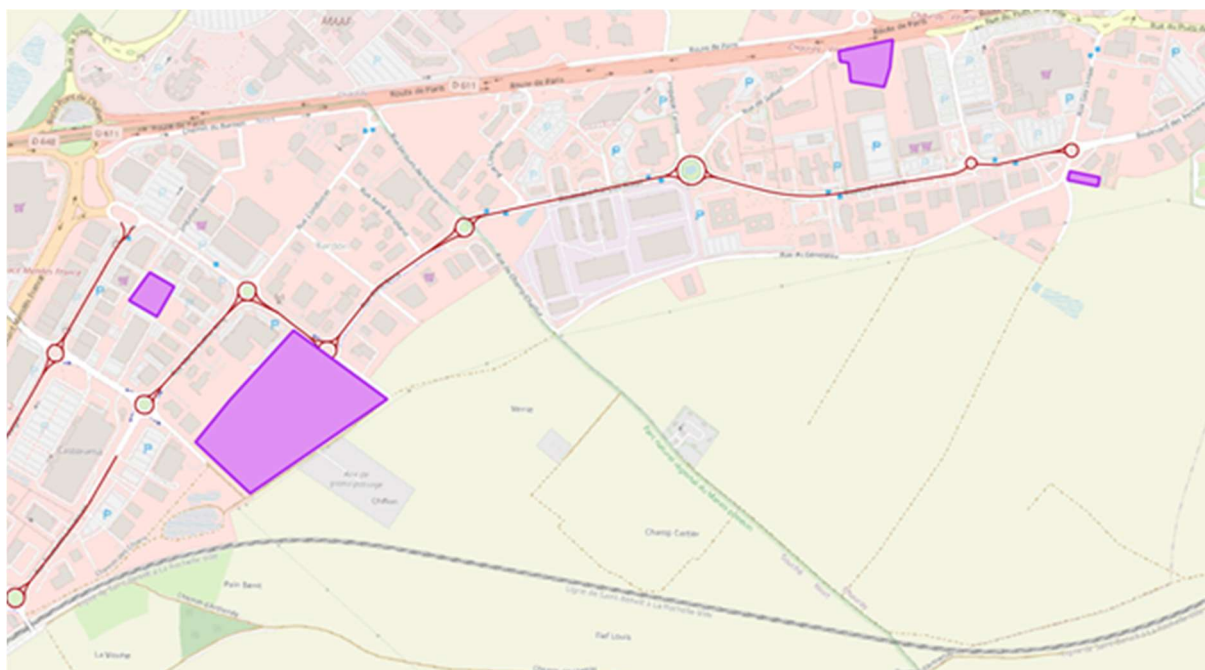
- ▶ En période diurne, les niveaux sonores relevés le long de la rue du Fief d'Amourettes sont compris entre 55 et 65 dB(A) ; c'est le cas de la crèche située le long de cet axe routier. La nuit, les niveaux restent inférieurs à 50 dB(A).
- ▶ Les habitations situées au croisement avec la rue des Ors peuvent être assez impactées, au-delà de 65 dB(A) en période diurne.
- ▶ Au niveau de la rue des Herbillaux, en direction de la chambre des métiers actuellement, la propagation du bruit des axes routiers est relativement libre de tout obstacle. Les niveaux sonores peuvent atteindre 70 dB(A) en bordure immédiate de la voirie.

2.5. SECTEURS DE PROJETS

Dans le cadre du développement de la Zone d'Activités Economiques, plusieurs projets de constructions sont à l'étude.

La carte suivante présente les secteurs pour lesquels des projets sont à l'étude. Ces projets peuvent consister en des aménagements urbains, des programmes de construction mixte activité-logements, ou à vocation sociale (crèche ou micro-crèche).

Planche 8 - Carte de localisation des projets à l'étude au sein de la ZAE



La prise en compte du bruit dans le cadre de ces projets est utile sous 2 angles :

- ▶ Les projets en eux-mêmes peuvent comporter de nouvelles sources de bruit, à travers les déplacements induits ou les équipements techniques nécessaires. Il est alors nécessaire d'anticiper les impacts sur l'environnement, notamment si des habitations sont situées à proximité de ces projets. Ce n'est pas le cas pour ces projets, qui ne sont pas à proximité d'habitations.
- ▶ Si la vocation des nouvelles constructions est sensible (habitat, action sociale, santé, enseignement), alors il faudra étudier l'exposition des personnes sur des secteurs déjà exposés au bruit, pour éviter qu'elles ne subissent les nuisances sonores de l'environnement existant. Des précautions doivent être prise lors de la réflexion du plan masse des constructions, pour pouvoir privilégier des façades calmes ; et également dimensionner les constructions avec des isolations acoustiques suffisantes (cf. Annexe 1).

2.6. DETERMINATION ET DESCRIPTION DES ZONES CALMES

Les zones calmes sont définies dans le Code de l'Environnement français comme des « **espaces extérieurs remarquables** par leur **faible exposition au bruit**, dans lesquels l'autorité compétente souhaite **maîtriser l'évolution** de cette exposition compte-tenu des **activités humaines pratiquées ou prévues** ». L'article 5 du décret n°2006-316 prévoit que le PPBE contienne « s'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes ».

Lieux dédiés au repos, à la détente, les zones calmes véhiculent une **fonction d'agrément**. Plus concrètement, ces espaces pourraient être qualifiés non seulement par :

- ▶ Un **environnement acoustique singulier** (niveau de faible pression acoustique, distinction aisée des sons, présence de sons appréciés : sons naturels, humains).
- ▶ Et plus largement un **cadre agréable sur le site et ses pourtours**, révélateur d'une certaine ambiance urbaine (absence d'activités industrielles, mobilier urbain propice à la détente et aux relations sociales) ou d'un espace naturel remarquable (forêt, grand parc...).

Diagnostic local :

Le présent PPBE concerne en premier lieu un **réseau de voiries**, linéaire par essence. D'une part, les marges de manœuvre sont donc très réduites en matière de préservation et de conquête des zones calmes, d'autre part, l'impact actuel des voiries bruyantes reste très faible sur le territoire. Aussi l'intérêt de définir des zones calmes de ressourcement pour les populations reste limité.

Niort Agglo n'est pas gestionnaire de ce type d'espaces, mais a la possibilité de mener une réflexion pour préserver les espaces naturels sensibles proches des routes communautaires bruyantes.

Toutefois, le boulevard Willy Brandt est bordé d'aménagements d'activités de loisirs (bancs, pistes cyclables), et présente en tant que site Natura 2000 une biodiversité qu'il faut préserver.

Lors du précédent PPBE, une mesure de bruit avait été réalisée au niveau d'une piste cyclable longeant cet axe. Les niveaux mesurés étaient de l'ordre de 63,5 dB(A), ce qui correspond à des niveaux de bruit assez importants.

En 2023, une mesure a été réalisée au niveau du bosquet bordant la Sèvre Niortaise : les niveaux mesurés sont de l'ordre de 53,5 dB(A) sur une heure, de 11h à 12h. Cet état des lieux donne un 1^{er} référentiel qui pourra être comparé dans le cadre d'un suivi régulier des niveaux de bruit.



Mesure réalisée en 2015

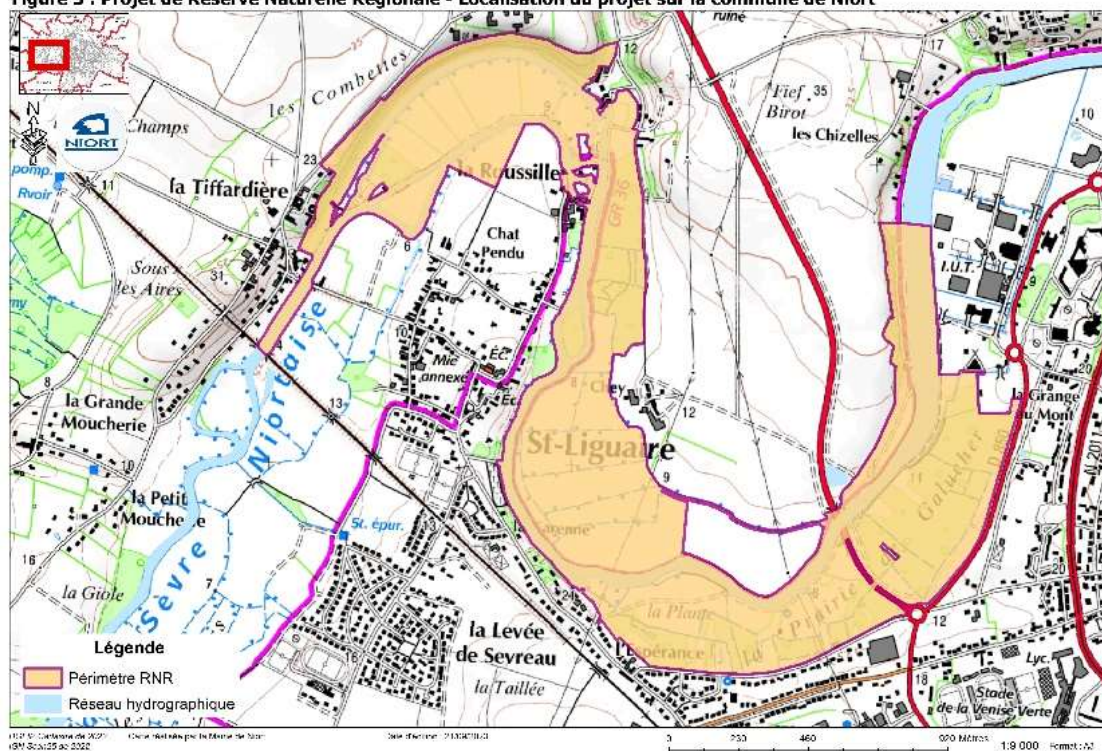
Niort Agglo a réalisé un renouvellement du revêtement de chaussée en 2016 (BBTM), ce qui permet de limiter l'impact acoustique de la voirie.

Projection :

La Ville de Niort a un projet de Réserve Naturelle à proximité du boulevard. L'enjeu porte essentiellement sur la biodiversité. Ce lieu a vocation à être préservé durablement, y compris vis-à-vis des nuisances sonores.

Le projet de Réserve Naturelle Régionale couvre 152 hectares dans le lit majeur de la Sèvre niortaise en aval de la Ville de Niort. Les paysages des « marais de Galuchet, la Plante et des boucles de la Sèvre niortaise » illustrent l'entrée dans le Marais poitevin, zone humide de 100 000 hectares ouverte sur l'océan atlantique. La Ville de Niort et le projet de RNR sont intégrés au périmètre du Parc Naturel Régional du Marais Poitevin.

Figure 3 : Projet de Réserve Naturelle Régionale - Localisation du projet sur la commune de Niort



Le dossier de création d'une Réserve Naturelle Régionale a été déposé auprès de la Région Nouvelle-Aquitaine le 31 mars 2023 et présenté le 27 avril au Conseil scientifique régional.

La rédaction du plan de de gestion et de valorisation de la RNR et la mise en place et animation d'un comité consultatif est prévu entre 2024 et 2027. Le classement au titre de RNR devrait quant à lui intervenir en fin d'année 2024/ début d'année 2025.

3 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 (PPBE), le PPBE doit recenser l'ensemble des mesures réalisées depuis 10 ans, et prévues pour les 5 ans à venir.

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

3.1. ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE

Le PPBE, bien que **document non opposable au niveau du droit** est porté par une volonté politique d'exemplarité et de concertation avec les gestionnaires et partenaires. Il est ainsi impératif que le PPBE soit cohérent avec les documents d'orientation existants, et inversement, pour permettre à la collectivité des investissements à efficacité multiple.

Les stratégies de planification urbaine sont inscrites dans les documents d'orientation stratégique applicables sur le territoire. Ces documents constituent, par certains aspects, des outils privilégiés de prévention et de « rattrapage » de situations de conflits habitat/bruit.

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) est un document stratégique, expression des besoins et visions du territoire, destiné à servir de cadre de référence des politiques publiques d'aménagement à horizon 2040. **Il a été approuvé en Conseil d'agglomération du 10 février 2020. Il a été conçu en parallèle et en complémentarité du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET).**

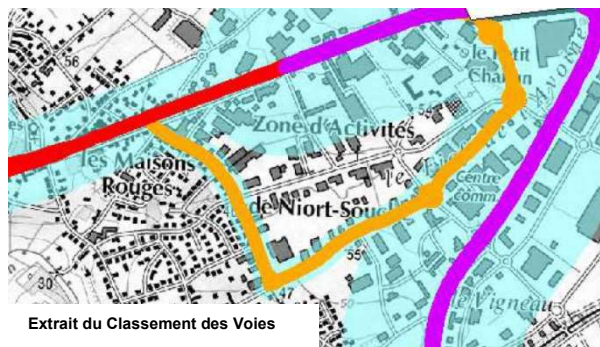
Il fixe les grandes orientations de développement du territoire en synthétisant et en mettant en cohérence les différentes politiques en matière d'habitat, d'équipements, de mobilités, de développement économique et d'environnement de Niort Agglo, tout cela dans le respect des principes du développement durable.

Les grandes orientations de développement du territoire d'ici 2040 sont traduites dans **le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de l'Agglomération**, comprenant un volet Déplacement (**PLUI-D**) et voué à se substituer aux PLU, POS et Cartes communales de toutes les communes du territoire.

Enfin le Plan Local d'Habitat définit la politique relative à l'habitat, et porte sur la période 2022-2027.

Ces 4 documents stratégiques sont analysés en termes d'incidences sur l'environnement sonore, et pour assurer une compatibilité avec les actions qui pourront être portées par le PPBE.

Le Plan Local d'Urbanisme contient un rappel à l'arrêté préfectoral *relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit*. *Lorsqu'un maître d'ouvrage d'une habitation, d'un établissement scolaire, d'un établissement de santé ou d'un hôtel construit ou modifie une construction (modification soumise à permis de construire) à l'intérieur d'un secteur affecté par le bruit d'une voie classée, il doit mettre en place une isolation acoustique renforcée qui tient compte du niveau de classement de ladite voie et des phénomènes de propagation. Le calcul de l'isolement acoustique à mettre en place est de la responsabilité du constructeur et il s'agit d'une obligation introduite par l'article R111-4-1 du code de la construction.*



Le dernier classement sonore des voies en vigueur a été arrêté par le préfet en février 2015. Il doit être annexé au PLU des communes.

3.1.1. Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le rapport de diagnostic du SCoT intègre le PPBE en vigueur sur le territoire au moment de son élaboration, ainsi que le classement sonore des voies arrêté en février 2015.

Le bruit ressort comme un enjeu pris en compte, au même titre que la pollution de l'air.

Le SCoT doit respecter les principes du développement durable : principe d'équilibre entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural et la préservation des espaces naturels et des paysages ; principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale ; principe de respect de l'environnement.

La planche suivante présente l'ensemble des prescriptions relatives à la thématique Bruit et indiquées dans le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT.

Planche 9 - SCoT - Extrait du DOO – Prescriptions acoustiques

PRESCRIPTION 31 :

En plus du transport en libre accès, la politique d'aménagement et de déplacements en faveur des modes doux et d'autres transports en commun sera développée pour contribuer à limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores.

PRESCRIPTION 32 :

Lors du choix des extensions urbaines, les secteurs soumis à des nuisances sonores importantes seront évités autant que possible. Une attention sera apportée à l'application des prescriptions d'isolation acoustique.

PRESCRIPTION 33 :

Les activités polluantes ou bruyantes seront éloignées des axes à forte fréquentation d'usagers piétons et cyclistes et des zones d'habitation et de loisirs.

PRESCRIPTION 34 :

L'usage de technologies visant à réduire le bruit sera encouragé (réduction à la source du bruit des modes de transport et des activités, conception de matériaux permettant de mieux limiter la propagation du bruit).

RECOMMANDATION ET MESURE D'ACCOMPAGNEMENT 12 :

Des évaluations d'impacts sur la santé dans les études préalables aux opérations d'aménagement (renouvellement urbain ou extension) pourront être réalisées.

RECOMMANDATION ET MESURE D'ACCOMPAGNEMENT 13 :

Une attention particulière sera portée à la réhabilitation des friches urbaines potentiellement impactantes pour la qualité environnementale et la santé. Tout projet de réhabilitation veillera à redonner une vocation (logement, économie, renaturation, équipements publics...) au site et à l'inscrire dans un projet global et conforme aux objectifs de redynamisation et de trajectoire « bas carbone ».

La prise en compte du bruit au sein du SCoT est entièrement compatible avec les objectifs du PPBE.

3.1.2. Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)

Le PCAET, adopté le 10 février 2020, définit un ensemble de 37 actions visant les axes stratégiques suivants :

- ▶ Vers une agglomération intégrée à son environnement, responsable de ses choix de développement et engagée dans la production des EnR.
- ▶ Vers le développement d'une offre alternative de mobilités à faible émission de gaz à effet de serre.
- ▶ Vers une sobriété énergétique de l'habitat et des bâtiments à faible dépendance en énergie carbonée.
- ▶ Vers une agriculture pérenne et de proximité.

Parmi les leviers d'actions envisageables, on retrouve des actions ayant une incidence positive vers l'amélioration de l'environnement sonore :

- ▶ Sur les transports : Lien avec le PLUI_D.
- ▶ Sur le résidentiel : rénovation énergétique, constructions performantes ...
- ▶ Sur le tertiaire : rénover les bâtiments publics.

3.1.3. Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Déplacements (PLUi-D)

Le PLUi-D est un document à la fois stratégique, réglementaire et prospectif. Il exprime un projet qui correspond à une vision du territoire de Niort Agglo à **horizon dix ans**, il traduit réglementairement le SCoT en vigueur. Le PLUi-D a fait l'objet d'une enquête publique du 4 septembre au 5 octobre 2023, et l'approbation du document finalisé est prévu début 2024.

L'ambition de Niort Agglo s'articule autour de 4 axes :

- ▶ Une agglomération à taille humaine aux fonctions métropolitaines affirmées au sein d'une organisation respectueuse des équilibres.
- ▶ Un développement des fonctions urbaines respectant et valorisant le cadre de vie.
- ▶ Le déploiement d'une offre de mobilité pour tous.
- ▶ Un environnement de haute valeur écologique et paysagère, à préserver et valoriser, dans le cadre de la transition écologique.

Le PLUi-D intègre un programme d'orientations et d'actions, sur le volet des Déplacements. Certaines de ces actions peuvent avoir une incidence négative sur les nuisances sonores, dans le cadre du développement des fonctions urbaines mais le PADD développe les points limitants sur les nuisances sonores :

E. Exposition aux nuisances sonores

Les nuisances sonores sont issues de deux sources sur le territoire de Niort Agglo. D'une part via l'aérodrome de Niort-Souché couvert par un Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Seuls 3 SSI se situent au sein de périmètre du PEB, dans la zone la moins affectée par le bruit, les incidences sont donc très faibles, voire négligeables. D'autre part, les nuisances sonores sont aussi issues des voies routières et ferrées pour lesquelles des secteurs affectés par le bruit sont définis de part et d'autre de chacune des voies. De nombreux SSI se situent dans ces secteurs affectés par le bruit.

L'OAP Déplacements permet le développement d'alternatives à l'utilisation de la voiture (modes doux de déplacement, pôle multimodal), ce qui induit une diminution du trafic routier et des nuisances sonores qui l'accompagnent. Les OAP sectorielles habitat à proximité de la voie ferrée et de la RD 611 intègrent des aménagements paysagers jouant le rôle d'écran phonique.

Le règlement impose un recul adapté et des mesures à étudier afin de limiter les nuisances sonores dans les zones affectées par le bruit.

Une autre mesure intégrée au règlement est la définition de deux zones spécifiques aux activités de l'aérodrome au sein desquelles aucune vocation sensible aux nuisances sonores n'est autorisée. Ces zones sont les zones UEv et Nev.

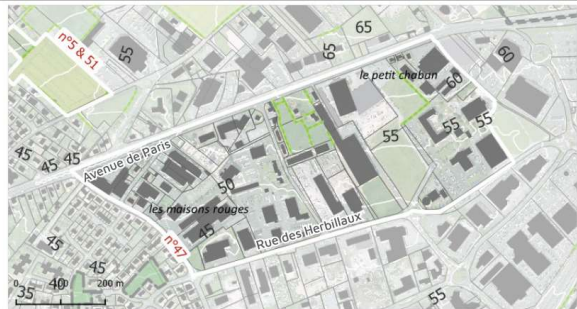
→ **Au vu des mesures déjà intégrées dans le PLUi-D, aucune mesure supplémentaire n'est à mettre en place pour la thématique des nuisances sonores**

Par ailleurs, dans l'objectif de proposer un cadre de vie favorable à la santé, à l'épanouissement des personnes et à la préservation des biens, le PADD intègre la volonté de diminuer les nuisances sonores en :

- ▶ Construisant les équipements sensibles dans les secteurs les moins affectés par la pollution et les nuisances sonores.
- ▶ Permettant aux logements existants exposés aux nuisances sonores de bénéficier d'une meilleure performance acoustique.
- ▶ Mettant en place des dispositifs limitant le bruit généré par les axes de transports routiers et ferrés.

La planche suivante illustre les orientations d'aménagement et de programmation sur le secteur de l'avenue de Paris, limitrophe avec la rue du Fief d'Amourettes, secteur faisant l'objet des cartes de bruit stratégiques et du présent PPBE.

Planche 10 - Extraits de l'OAP_Habitat – Secteur Avenue de Paris Nord



Secteur en densification, il peut être accessible par la route de Paris au Nord, la rue du Fief d'Amourettes à l'Ouest et par les rues des Herbilleux et Perter Barlow au Sud. Le site est relativement plat. Le secteur de projet s'insère dans une forme urbaine pavillonnaire dense et artisanale.

Ambitions de Niort Agglo / Ville de Niort

- > S'assurer d'une consommation foncière efficiente dans un secteur qui contient plusieurs dents creuses
- > Valoriser cette entrée de ville, la plus importante sur l'agglomération en termes de trafic routier (environ 30 000 véhicules/jours, données de comptages CAN avril 2013).
- > Proposer de nouvelles formes d'aménagements en cohérence avec le SCoT (verdissement, énergie...)
- > Protéger le secteur situé dans le périmètre de protection rapproché de captage des eaux potables du Vivier Gachet.

La transition environnementale et le paysage

L'aménagement de ce secteur peut être précurseur des mutations environnementales et paysagères attendues sur l'ensemble des ZAE et particulièrement sur la ZAE Mendès France.

L'entrée de ville de l'avenue de Paris, typique du paysage des entrées de villes françaises depuis les années 50, est caractérisée par son infrastructure routière lourde et une urbanisation commerciale sans plan guide dans un tissu urbain lâche.

Par ailleurs, le projet de loi Climat et Résilience prévoit de limiter l'artificialisation des sols et tendre vers le zéro artificialisation nette, avec des objectifs de réduction du rythme de l'artificialisation, notamment en ZAE.

C'est pourquoi l'aménagement du secteur pourrait prévoir :

- > La création d'un front paysager en bordure de l'avenue de Paris et de la rue des Herbilleux, de bandes paysagères perpendiculaires à l'avenue de Paris et d'une liaison au cœur du site permettant :
 - de faire entrer le paysage sur le secteur
 - d'atténuer la fracture du territoire imposée par l'infrastructure routière
 - de reconstituer des couloirs écologiques
- > La création de cheminements doux (à l'intérieur du site et liaisons vers d'autres quartiers)
- > La limitation des surfaces imperméabilisées avec un coefficient de biotope minimum à respecter : végétalisation du site (notamment sur les places de stationnement), parc paysager, cordon végétal le long de l'avenue de Paris
- > La densité des constructions / artificialisation des sols, notamment par réduction / mutualisation du stationnement en surface
- > La promotion des économies d'énergie par une conception adaptée des futurs bâtiments et la production d'Energies Renouvelables à intégrer aux projets

De manière générale, il peut être observé que la qualité d'intégration des ZAE dépend notamment de la place accordée au végétal dans leur aménagement, une place compatible et cohérente avec le développement économique.

Ces intentions sont synthétisées dans le schéma ci-après :



Les types d'activités et d'occupation des sols

L'aménagement du secteur privilégiera le secteur tertiaire et services associés le long de l'avenue de Paris, alors qu'en retrait, le long de la rue des Herbilleux, le secteur prévoira l'installation d'habitat.

Ces intentions peuvent être représentées sur le schéma suivant :



Dans ce schéma :

La zone A : Principalement dédiée aux logements. Il est proposé que le commerce puisse être autorisé en Rez-De-Chaussée commercial uniquement en complément d'une opération.

La zone B : Uniquement les activités tertiaires y seraient autorisées.

La zone C : Devra faire l'objet d'un signal architectural le long de l'avenue de Paris et pourra accueillir du commerce de proximité ou du tertiaire.

Le CMA / CFA peut rester principalement sur son implantation actuelle, ce qui n'exclut pas un développement sur les autres secteurs du périmètre.

Les intentions représentées sur le schéma page précédente appellent les remarques suivantes :

- ▶ Les zones B et C constituent une zone tampon, à vocation tertiaire, qui sont situées aux abords immédiats de l'avenue de Paris qui génère les niveaux de bruit les plus importants.
- ▶ La zone A prévoit le cas échéant une mixité de fonctions, commerces, et habitat. Une vigilance devra être de mise sur les projets de logements situés dans ce secteur, à vocation économique et artisanale (existence d'une casse-auto par exemple), et sont susceptibles de générer des conflits d'usage pour les futurs résidents.

3.1.4. Programme Local de l'Habitat (PLH)

Le programme local de l'habitat (PLH) 2022-2027 a été adopté lors du Conseil d'Agglomération du 11 avril 2022. Pour répondre à la croissance démographique observée sur le territoire de Niort Agglo (+ 0,6 %, soit 800 habitants de plus par an en moyenne), il prévoit la production de 3 900 logements supplémentaires sur 6 ans, dont 2000 pour la ville de Niort.

Ce document de programmation doit contribuer au développement de l'attractivité du territoire en reposant sur un modèle de développement équilibré et durable de l'organisation territoriale telle que définie dans les documents stratégiques communautaires : SCoT, PCAET, CLS, ...

Cinq orientations sont fixées à horizon 2027 :

- ▶ Améliorer la qualité des projets en confortant l'identité urbaine, architecturale et paysagère des communes,
- ▶ Confirmer le réinvestissement, la mobilisation du parc de logements anciens privés et communaux pour mieux maîtriser les consommations foncières,
- ▶ Rééquilibrer l'offre de logements en s'appuyant sur la stratégie habitat, l'organisation du marché de l'immobilier, et la diversifier au sein de l'organisation territoriale en générale, du Cœur d'Agglomération en particulier, ainsi que dans les quartiers de Niort,
- ▶ Apporter des réponses spécifiques au plus près des besoins et en accord avec les équilibres sociaux recherchés,
- ▶ Développer les fonctions de pilotage, de gouvernance et d'animation et du partenariat dans la programmation territoriale des opérations d'aménagement, d'habitat social et la participation à la genèse des opérations.

Articulé autour de ces principaux axes d'intervention, le programme d'actions est décliné en 21 fiches distinctes, concrétisant ainsi le volet opérationnel et programmatique de la politique de l'habitat

Ces actions sont favorables à une amélioration du cadre de vie des habitants, et compatible avec les objectifs du PPBE.

3.1.5. Politique de Mobilité

Niort Agglo entend accompagner le changement des pratiques des habitants du territoire en termes de mobilité et conforter son projet d'aménagement du territoire par une meilleure offre de mobilité, vectrice de bien-être et de qualité de vie. La préservation de l'environnement se pose comme un enjeu primordial, dans toutes ses composantes : qualité de l'air, préservation des énergies fossiles, stratégie bas carbone et économies d'énergie, limitation des émissions de polluants et de bruit....

Pour cela, la diversification des modes et des pratiques de déplacements est à proposer, en promouvant non seulement les modes classiques (transports collectifs, vélo, marche...), mais également le covoiturage, l'autopartage, l'électromobilité, le fret ferroviaire ou de nouvelles formes d'organisation (organisation territoriale, plans de mobilité, mutualisation du stationnement, lieux facilitant l'organisation du télétravail...).

Ainsi Niort Agglo entend mettre en œuvre notamment les actions suivantes :

- ▶ Améliorer et adapter le réseau de transports collectif, en maintenant la gratuité des transports,

- ▶ Proposer des axes cyclables hiérarchisés, structurants et performants et une offre de stationnement vélos cohérente
- ▶ Le développement d'un service de covoiturage,
- ▶ La mise en œuvre de parkings relais multimodaux
- ▶ Le lancement d'une réflexion sur la voiture partagée et/ou une offre autopartage
- ▶ La transition énergétique de sa flotte de bus vers l'électricité renouvelable et le BioGNV
- ▶ La construction d'un centre d'exploitation bas carbone, végétalisé, limitant les consommations d'énergie et favorisant les équipements de production d'ENR
- ▶ ...

3.2. BILAN DES ACTIONS REALISEES DEPUIS 10 ANS ET ACTEES POUR LES 5 ANS A VENIR

A l'échelle du département :

Afin de diminuer les nuisances liées au trafic de transit sur l'agglomération de Niort, le préfet a pris le 3 décembre 2004, un arrêté réglementant la circulation des poids-lourds. Ainsi, la circulation de certains poids-lourds de plus de 3,5 tonnes est interdite sur plusieurs axes de l'agglomération, et des itinéraires de déviation sont obligatoires, par la RN248, l'A10 et l'A83 selon les trajets.

Au niveau des axes cartographiés :

Le tableau suivant présente une synthèse des actions réalisées les 10 dernières années, et actées pour les 5 ans à venir le long des secteurs à enjeux identifiés par le diagnostic.

Axe	Actions réalisées depuis 10 ans	Actions prévues à 5 ans
Rue du Fief d'Amourettes, 79000 Niort	Requalification de voirie avec réfection de chaussée en 2018/2019	
Rue Couzinet, 79000 Niort	Réfection de chaussée en 2013	
Boulevard Willy Brandt, 79000 Niort	Réfection de chaussée en 2016 BBTM	
Rue Vaumorin, 79000 Niort	Réfection de chaussée en 2017-2018	
Rue Robert Turgot, 79000 Niort	Réfection de chaussée en 2012	
Rue Toussaint-Louverture, 79000 Niort	Réfection chaussée 2006-2007	
Rue Martin Luther King, 79000 Niort	Réfection de chaussée 2015	
Rue Gutenberg, 79000 Niort	Réfection des chaussées - 2014 Mise en place de bande cyclable en 2024 – réduction de l'emprise de la chaussée	
Bd François Arago, 79180 Chauray	Requalification de voirie avec réfection de chaussée en 2018/2019	Requalification de voirie avec réduction emprise de chaussée et création de pistes cyclables
Bd Ampère, 79180 Chauray		Requalification de voirie avec réduction emprise de chaussée et création de pistes cyclables

Commentaires :

- ▶ Les voiries cartographiées font l'objet d'une réfection régulière des chaussées, ce qui permet d'éviter une augmentation du bruit de roulement.
- ▶ La rue du Fief d'Amourettes a fait l'objet d'une requalification complète, avec la mise en œuvre d'une zone 30 et d'un plateau surélevé, qui contribue à réduire la vitesse pratiquée le long de cet axe et à diminuer l'impact acoustique pour les riverains.
- ▶ La mise en place de pistes cyclables ou de voies vélo incite à diminuer l'utilisation du véhicule léger, et contribue à réduire le trafic routier. Par ailleurs, l'emprise d'une voie vélo va diminuer celle des voitures, et inciter à une réduction de la vitesse pratiquée (par effet visuel), et également à réduire le bruit généré par le trafic routier.

Au niveau des voiries communautaires :

En réponse à des plaintes exprimées par le voisinage, ou des constats de voirie, Niort Agglo mène régulièrement des actions spécifiques sur la reprise des tampons d'assainissement. Ces actions permettent de réduire les bruits de discontinuités qui peuvent constituer une gêne pour les habitations proches.

Ainsi, dans le cadre des travaux de réfection de chaussée ou d'entretien de son réseau d'assainissement, l'agglomération est particulièrement attentive aux modalités et aux techniques de scellement des tampons sur chaussée qui, dans la mesure du possible sont positionnés en dehors des bandes de roulement pour limiter l'impact sonore en cas de détérioration du scellement.

3.3. PROGRAMME D' ACTIONS NOUVELLES – 2024-2029

Ce chapitre porte sur les propositions d'actions nouvelles, à 5 ans, découlant du diagnostic, présenté au chapitre 2, et des objectifs définis ci-après.

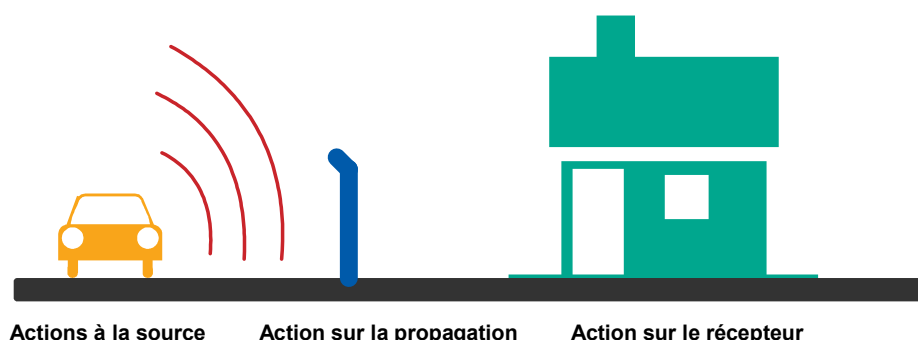
A titre informatif et pédagogique, les annexes 3 et 4 présentent les principes d'actions permettant de réduire le bruit lié aux axes routiers, et quelques exemples concrets.

3.3.1. Objectifs du PPBE

Au vu des éléments de diagnostic présentés ci-avant, le tableau suivant précise pour chacun des 3 axes de travail du PPBE, les objectifs qui en découlent.

Axes de travail PPBE	Traduction en cible locale pour le PPBE
Réduire le bruit dans les zones trop exposées (Lden>68dB(A), et Ln>62dB(A))	Démarche d'amélioration continue le long des axes cartographiés
Prévenir l'évolution des niveaux de bruit (liés aux projets routiers, urbains, liés à l'habitat)	Anticiper et maîtriser l'impact acoustique lié aux projets. Communiquer et sensibiliser les acteurs et le public
Préserver les espaces extérieurs de qualité (zones calmes)	Protéger les zones calmes situées à proximité de voies communautaires Communiquer et sensibiliser les acteurs et le public

Concernant la réduction des nuisances sonores, les différents types d'actions pouvant être mis en œuvre pour réduire l'impact acoustique d'une route sont décrits par le schéma suivant. L'annexe 5 présente plus en détail les types d'actions possibles de lutte contre le bruit.



Concernant la prévention de l'évolution des niveaux de bruit, et la préservation des espaces extérieurs de qualité, il est difficile pour ce type d'actions préventives de définir des objectifs quantifiés.

La Niort Agglomération se fixe les objectifs généraux suivants :

Répondre à un objectif général d'amélioration de l'environnement sonore, le long des routes communautaires bruyantes.

Mettre en œuvre des mesures préventives visant à éviter l'apparition de nouvelles situations de nuisances sonores critiques.

Assurer une protection des espaces extérieurs de qualité situés à proximité des voies communautaires.

3.3.2. Actions à venir pour les 5 ans d'application du plan

Les valeurs seuils de référence ne sont pas dépassées pour l'ensemble des voiries cartographiées par les services de l'Etat. Toutefois, la rue du Fief d'Amourettes est bordée d'habitations, avec des niveaux de bruit importants, qu'il convient de maîtriser.

Par ailleurs, Niort Agglo envisage la création de nouveaux projets de mixité au sein de la Zone d'Activités Economiques, avec un risque potentiel de nuisances sonores si des bâtiments à vocation de logements, ou sensibles sont construits en bordure des voiries bruyantes.

Les enjeux du PPBE de la Niort Agglo portent donc sur :

- ▶ La non-dégradation des niveaux sonores le long des voies communautaires bruyantes.
- ▶ La prise en compte du bruit en amont des projets relatifs à la voirie.
- ▶ La préservation des zones calmes potentielles situées le long d'un axe bruyant.
- ▶ La sensibilisation et la communication auprès des services techniques et du grand public.

Les actions sont déclinées ci-dessous selon ces 4 thématiques.

1-Réduction du bruit le long des voies communautaires bruyantes

- ▶ Lors des renouvellements de chaussée, étudier systématiquement la possibilité d'utiliser un enrobé phonique ou drainant, à proximité des zones d'habitations.
- ▶ Favoriser des aménagements de voirie, de type rétrécissement de chaussée, visant à réduire la vitesse pratiquée (action contribuant à une meilleure sécurité).

2-Prise en compte du bruit en amont des projets

- ▶ Etude attentive de l'impact acoustique généré par de projets d'infrastructures (requalification, création, modification aux abords des infrastructures bruyantes).
- ▶ Prise en compte de l'environnement existant, dans l'intégration et la conception des projets d'aménagements urbains, ou de constructions d'établissements sensibles.
- ▶ Intégration de critères acoustiques dans les cahiers des charges des marchés publics si possible et opportun.

3-Préservation des zones calmes potentielles situées le long d'un axe bruyant

- ▶ Lors des renouvellements de chaussée, favoriser l'utilisation d'enrobés acoustiques ou drainants performants.

4-Sensibilisation et communication auprès des services internes et du grand public

- ▶ Sensibilisation à la thématique du Bruit auprès des scolaires et du grand public :
 - Par exemple : site Internet, articles dans Territoires de Vie, expositions, animations...
 - Valoriser la gratuité des transports en commun, délaisser la voiture au profit du bus contribue à la réduction du bruit liée à la circulation.
- ▶ Sensibilisation et/ou formation des services internes à la prise en compte du bruit en amont des projets d'aménagements :
 - Par exemple : formations à la carte sur les bonnes pratiques pour les aménagements routiers et travaux de voirie, pour les aménagements urbains, ...

- Par exemple : réalisations ou diffusion de fiches pratiques à destination des aménageurs.

4 SUIVI ET IMPLICATION DU PLAN D' ACTIONS

Le bilan du PPBE se fera tous les 5 ans, conformément aux dispositions réglementaires.

4.1. ESTIMATION DE LA DIMINUTION DU NOMBRE DE PERSONNES EXPOSEES

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée de leur impact. Ces actions mises en œuvre seront évaluées à postériori en termes de réalisation.

Par contre, l'efficacité des actions curatives précisées dans le PPBE sera appréciée en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations. Ces indicateurs se baseront notamment sur :

- ▶ Le nombre de bâtiments et d'habitants qui ne sont plus exposés au-delà des valeurs limites.
- ▶ Le nombre d'habitants protégés en-deçà des seuils d'exposition réglementaires applicables pour les projets d'infrastructures.

4.2. SUIVI DU PLAN D' ACTIONS

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

Le suivi des actions sera réalisé au sein d'un comité de suivi à constituer, piloté par Niort Agglo. Un bilan sera présenté lors de la mise à jour du document.

L'avancée de la mise en place des actions fera l'objet d'une présentation régulière au sein des instances concernées afin d'assurer un partage de l'information avec les partenaires (DDT79, CD79, Ville de Niort).

A1 Recommandations pour les projets d'aménagements

L'intégration de l'acoustique dès la conception d'un aménagement, permet de limiter l'impact du bruit dans l'environnement et ainsi éviter des coûts engendrés par la suite lors de la mise en place de solutions de protection.

On pourra prendre conseil dans le guide "*Plan Local de l'Urbanisme & Bruit, La boîte à outils de l'Aménageur*" conçu par le pôle compétence Bruit de l'Isère, qui propose un ensemble d'outils à destination des élus et techniciens dans le cadre de projets d'urbanisme, disponible auprès de la mairie ainsi qu'en téléchargement au lien suivant : http://www.bruit.fr/docs/plu_et_bruit.pdf

Le territoire de la collectivité est support à l'aménagement de zones d'activités ou d'habitat. Ainsi la prise en compte du bruit devra intervenir à différentes étapes de l'aménagement :



1. Projet d'aménagement :

- ▶ A l'échelle de projets de zones d'activités, une attention particulière doit être accordée aux quartiers d'habitation à proximité, dans l'aménagement (orientation des activités bruyantes, voiries, voies ferrées). Les circulations engendrées doivent être prises en compte dans les plans de circulations des zones voisines. Pour cela, le choix de plan masse et des principes de construction peuvent être déterminant pour réduire les nuisances sonores liées aux infrastructures, ou aux activités en bordure.
- ▶ A l'échelle des projets de logement, la question des circulations et stationnement au sein de la zone devra être particulièrement étudiée. L'orientation et le recul des logements vis-à-vis des axes principaux, la conception des espaces verts, de façon à créer des espaces de calme, devront prendre en compte ces critères. La cartographie stratégique du bruit permettra également de connaître le niveau d'éventuelles sources de bruit préexistantes. L'impact de nouvelles circulations sur les quartiers alentours doit également entrer en ligne de compte.
- ▶ Certaines préconisations peuvent être proposées à l'issue d'un diagnostic préalable, d'une étude d'impact, d'enquêtes socio-acoustiques, prenant en compte l'ensemble des contraintes du projet (paysage, orientation, accessibilité, topographie, mixité d'usage, matériaux utilisés, isolation ...).
- ▶ Les nouveaux quartiers peuvent voir la création de nouvelles zones de calme, comme des parcs ou des squares comme c'est le cas de nombreuses zones de calme urbaines. L'éloignement des sources de bruit et l'aménagement de ces espaces devra ainsi être soigné.

2. Projet de construction :

- ▶ Certaines préconisations concernent l'implantation optimisée des bâtiments pour favoriser la création d'espaces intérieurs préservés du bruit lié aux infrastructures de transports (façades calmes en cœur d'îlot), et pour prendre en compte tout risque lié à des conflits d'usage liés à la mixité des zones. La qualité de l'isolation des façades fera également l'objet d'une attention accrue dans les cahiers des charges. Pour les activités, des

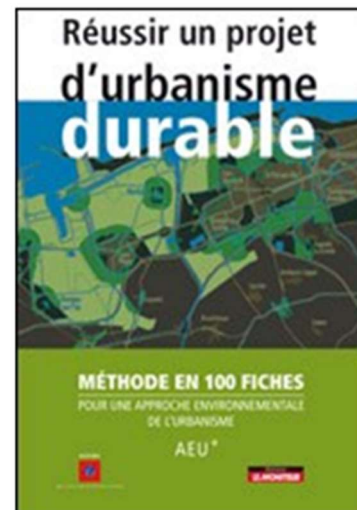
préconisations de niveau sonore pourront être ajoutés ou appuyés dans les chartes de développement durable développées.

- ▶ D'autres préconisations sont relatives à l'aménagement intérieur ; il s'agit par exemple de privilégier les logements traversants et d'orienter les pièces de vie (séjour, chambre) sur les façades les moins exposées, de préconiser une isolation acoustique (en cohérence avec les contraintes thermiques et de ventilation : type de fenêtres, loggias...).

L'efficacité de la démarche est d'autant meilleure que la prise en compte de l'acoustique se fait en amont des projets et que les aménageurs disposent d'une meilleure connaissance des questions acoustiques. L'objectif est de protéger les nouvelles constructions, avec l'assurance de ne pas les exposer au-delà des niveaux seuils, ainsi que les zones de ressourcement situées à proximité des aménagements.

Des compléments peuvent être apportés par le guide *Réussir un projet d'urbanisme durable – Approche Environnementale de l'urbanisme AEU®*, réalisé par l'ADEME.

« C'est à l'échelle de l'opération d'aménagement que peuvent être définies des solutions opérationnelles pour protéger les espaces et les bâtiments des nuisances sonores d'une part, et créer des ambiances sonores de qualité d'autre part. »



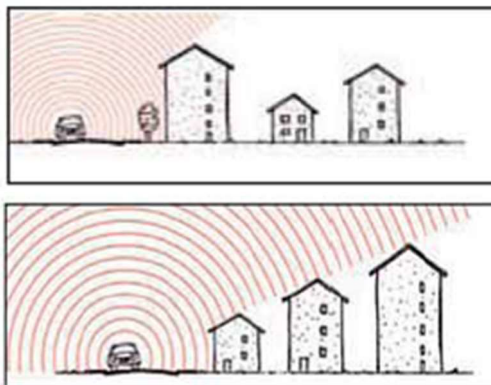
L'approche de l'environnement sonore à l'échelle de l'opération d'aménagement est ainsi basée sur des pistes d'actions à mettre en œuvre en amont des projets :

- ▶ L'incitation à la réalisation d'une étude d'impact acoustique prévisionnelle, afin d'observer au mieux les effets de l'aménagement sur les bâtiments voisins. Des scénarios d'aménagements peuvent être modélisés et les protections acoustiques nécessaires optimisées (composition urbaine, modèles de terrain, urbanisme-écran, etc.).
- ▶ La hiérarchisation des propositions d'optimisation acoustique selon leur rapport coût/efficacité. Les 4 grands principes d'actions suivants peuvent être mis en place de manière isolée ou combinée :
- ▶ La diminution du bruit à la source : diminution du trafic, choix de matériels (transports en commun, etc.)
- ▶ L'éloignement du récepteur de l'émetteur. En milieu ouvert, dans le cas d'une source ponctuelle, le niveau sonore décroît de 6 dB(A) à chaque doublement de distance. La décroissance est de 3 dB(A) pour une source linéaire (route par exemple).
- ▶ Le blocage du bruit au cours de sa propagation, au plus proche de la source pour les solutions curatives. De manière préventive, un plan de masse optimisé peut permettre de protéger les bâtiments ou façades les plus sensibles au bruit (habitat, enseignement, lieux de repos/soins) par d'autres pouvant faire fonction d'écrans.
- ▶ L'obstacle à la propagation du bruit au niveau du récepteur : l'implantation, l'épannelage et l'orientation des bâtiments peuvent permettre de créer des îlots protégés.



Garages situés à proximité d'une voie routière de manière à limiter la propagation des nuisances sonores.

-
-
- ▶ Le principe du masquage sonore (fontaine par exemple), traitement d'ordre « palliatif », peut également être cité.



être

Guide PLU et Bruit DDE et DDASS38 - réédition 2005

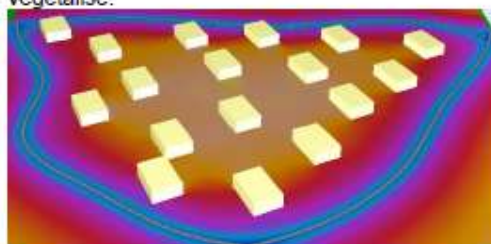
La préférence pour les solutions intégrées à la composition d'ensemble. En effet, les phénomènes de bruit urbain sont complexes et nécessitent des solutions adaptées à chaque contexte. Les bâtiments nouveaux pourront plus facilement faire l'objet d'aménagement, choix de positionnement de fenêtres, balcons, etc. La conception du plan d'ensemble doit ainsi tenir compte de ces éléments (voir exemple ci-dessous). Les activités humaines n'ont pas les mêmes exigences en termes d'environnement sonore et leur perception dans l'espace urbain est d'autant meilleure que l'intégration est effectuée de manière adéquate.

Premier cas : l'architecte décide d'appliquer le principe d'éloignement et dispose le bâtiment de façon à l'éloigner le plus possible des sources bruyantes en présence.



Tous les espaces extérieurs sont exposés au bruit des infrastructures ; toutes les fenêtres sont exposées de façon identique. Il n'y a pas d'espace calme où pourraient se situer les pièces sensibles. C'est le cas le plus défavorable.

Deuxième cas : l'architecte conçoit des bâtiments multiples, éparés sur le terrain, dans un cadre végétalisé.



Il n'y a pas de zone calme. Les réflexions multiples sur les façades des bâtiments augmentent encore le niveau sonore, et chaque petit bâtiment est « cerné » par le bruit ; la végétation n'apporte qu'un effet subjectif, utile certes mais insuffisant. Cette disposition est déconseillée.

Troisième cas : l'architecte choisit de placer les bâtiments le plus près possible des voies afin de créer une cour intérieure entre les bâtiments, qui s'autoprotègent.



Le principe des cours intérieurs est un de ceux qui permettent le mieux de dégager des espaces calmes (zone blanche), protégés du bruit de la circulation. La forme et la dimension de ces cours ne peuvent être laissées au hasard, de même que le traitement de la façade exposée.

C'est le cas le plus favorable, car chaque logement dispose d'au moins une façade calme.

*Guide AEU de l'ADEME
- juillet 2010*

- ▶ Le traitement des espaces publics afin de favoriser la qualité de l'ambiance sonore. En effet, il est possible d'agir sur différents aménagements urbains pour modifier la propagation du bruit en ville, des écrans, des parcs, des fontaines, etc.
- ▶ Le confort acoustique au sein des bâtiments. Des textes régissent les performances acoustiques, notamment à proximité des voies classées. Les actions peuvent être menées sur les façades, l'agencement des pièces, l'éloignement de sources ponctuelles extérieures (ventilation, chaufferie, etc.). La définition des performances acoustiques et l'ensemble des recommandations en matière d'implantation et d'isolation des bâtiments devront être affichées et traduites dans les cahiers des charges.

Depuis 2019, un guide présente les recommandations pour lier les documents de planification du bruit et climat.



A2 Consultation du public

Le présent document a été mis à la disposition du public pour une période de 2 mois du 8 avril au 8 juin 2024 au siège de la communauté d'agglomération, et sur le site internet de Niort Agglo.

A l'issue de la consultation, aucune observation n'a été recueillie sur les registres.