Cerema

Direction Territoriale Normandie-Centre

Agglopolys
et
Ville de Blois

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Communauté d'agglomération Agglopolys et de la Ville de Blois (41)

2ème échéance

Affaire n° C14RB0231

Février 2015

Rapport

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaires
1	09/12/2014	Version initiale - Diagnostic
2	30/01/2015	Intégration des données fournies par Agglopolys
3	12/02/2015	Modifications suite aux remarques formulées dans le mail du 10/02/2015

Affaire suivie par

Florence GUILMIN – Direction territoriale Normandie-Centre / Site de Blois / Groupe Environnement et Risques / Unité Acoustique et thermique

Régis BOITTIN – Direction territoriale Normandie-Centre / Site de Blois / Groupe Environnement et Risques / Unité Acoustique et thermique

Tél. 02.54.55.49.39 et 02.54.55.48.78

Courriel : florence.guilmin@cerema.fr et regis.boittin@cerema.fr

Rédacteurs	Relecteurs	Validé par
Florence GUILMIN Chargée d'études	**Régis BOITTIN** Adjoint au chef d'unité **Guillaume LITOU** Chef d'unité	**Édouard DURAND** Chef du groupe GER

Destinataires

Agglopolys / M. Pierre BÜRR	2 ex. (dont 1 reproductible)
GER / Acoustique et Thermique	1 ex.
CEREMA / Centre de Gestion 2014 /	

Sommaire de l'étude

1 - Préambule....4

2 - Contexte de l'étude....5

2.1 - Cartes de bruits stratégiques....5

2.2 - Élaboration du PPBE....6

2.3 - Perception du bruit et effets sur la santé....7

2.4 - Bruit des infrastructures routières....8

2.5 - Diminution du bruit routier....9

3 - Diagnostic....11

3.1 - Méthodologie....11

3.2 - Infrastructures routières concernées par le PPBE....11

3.3 - Résultats du diagnostic....12

4 - Détermination des zones à enjeux et des objectifs de réduction du bruit....15

4.1 - Identification des zones à enjeux....15

4.2 - Préservation des « zones calmes »....15

4.3 - Objectifs de réduction du bruit....15

5 - Actions réalisées, engagées ou programmées en faveur de la prévention et de la réduction du bruit....17

5.1 - Mesures arrêtées depuis 2004....17

5.2 - Mesures prévues entre 2015 et 2020....20

6 - Financement des mesures programmées ou envisagées....26

7 - Résumé non technique....27

1 - Préambule

Le bruit est un problème environnemental préoccupant qui affecte la qualité de vie de nombreux habitants en particuliers ceux qui résident ou travaillent à proximité d'une infrastructure fortement circulée.

Jusqu'à présent, les politiques de lutte contre le bruit visaient à limiter les nuisances sonores en fixant des prescriptions propres à chaque source prise isolement. Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement – PPBE – doivent permettre de remédier à cette segmentation de la lutte contre le bruit.

Ce sont des documents d'orientation qui offrent l'occasion d'aborder le problème du bruit de manière globale et concertée. Ils ont vocation à combiner au mieux tant sur le plan technique que stratégique et économique, les mesures et les outils qui peuvent être mise en œuvre afin de prévenir et réduire les niveaux de bruit. Diagnostic, actions envisagées, informations financières les concernant, stratégies à long terme, prévision des effets, évaluation de l'efficacité des actions, participation du public, tels sont les mots-clés à retenir.

L'attribution des compétences pour l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement est définie par l'article L.572-7 du Code de l'Environnement.

Ainsi, c'est en qualité de gestionnaire d'infrastructures routières qu'il revient à la Communauté d'Agglomération de Blois – Agglopolys – et à la ville de Blois de produire ce document. Il a été réalisé en collaboration avec le CEREMA - Laboratoire Régional de Blois.

2 - Contexte de l'étude

Afin d'harmoniser les pratiques et les réglementations au sein de l'Union Européenne, la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement - transcrite dans le droit français par le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006 - prescrit l'élaboration de cartes de bruit stratégiques pour les infrastructures routières et ferroviaires dépassant un certain trafic ainsi que pour les grandes agglomérations.

C'est à partir de ces cartes de bruit qu'il appartient à chaque gestionnaire de voies de mettre en œuvre un **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) relatif aux infrastructures routières ou ferroviaires dont il est gestionnaire**. Celui-ci doit comprendre un diagnostic des bâtiments et des populations exposés à des valeurs seuils de bruit d'où découle une série de mesures destinées à prévenir ou réduire les nuisances sonores.

Ainsi, sur le territoire des 48 communes qui composent la communauté d'agglomération, différents PPBE sont élaborées en fonction du gestionnaire :

- pour les voies ferroviaires par Réseau Ferré de France,
- pour les routes nationales et les autoroutes par l'État,
- pour les routes départementales par le Conseil Général de Loir-et-Cher,
- pour les voiries « d'intérêt communautaire » par Agglopolys,
- pour les voies communales par la Ville de Blois.

Les autres communes du territoire d'Agglopolys n'ont pas de voies routières entrant dans le champ d'application des PPBE.

Agglopolys et la Ville de Blois se sont regroupés pour élaborer en commun le présent PPBE. Celui-ci sera rendu public après avoir été soumis à l'approbation du Conseil Communautaire ainsi que du Conseil Municipal de Blois.

2.1 Cartes de bruits stratégiques

Les cartes de bruit stratégiques ont pour objectif de représenter un **niveau de gêne sonore à un instant de référence**. Elles sont établies par un logiciel de modélisation acoustique qui tient compte de la source de bruit générée par le trafic automobile, ainsi que de nombreux éléments du contexte comme la topographie, la vitesse autorisée ou les bâtiments environnants.

Elles sont réalisées grâce à deux indicateurs harmonisés : L_{den} (Level Day Evening Night) et L_n (Level Night). L_{den} représente le bruit moyen sur l'ensemble de la journée de 24 heures et L_n le bruit moyen sur la période nocturne 22 heures - 6 heures.

Leur analyse permet d'estimer le nombre de **bâtiments sensibles (bâtiments d'habitation et établissements d'enseignements, de soins, de santé ou d'action sociale) et la population exposés à des bruits excessifs**. Les seuils fixés sont de 68 dB(A) pour L_{den} et 62 dB(A) pour L_n. Toutefois il faut noter que les décomptes de population ne sont que des estimations issues de méthodes forfaitaires qui peuvent conduire à une majoration des résultats.

Comme le prévoit l'article L.572-6 du code de l'environnement, l'élaboration des cartes de bruit comporte deux échéances. Celles-ci doivent être révisées respectivement tous les cinq ans.
La 1ère échéance du 30 juin 2007 a concerné les infrastructures routières dont le trafic excédait 6 millions de véhicules par an, les voies ferroviaires excédant 60 000 passages de trains par an et les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Pour rappel, le PPBE correspondant à cette 1ère échéance a été approuvé le 22 juin 2012 par le Conseil de Communauté d'Agglomération de Blois.

La 2ème échéance du 30 juin 2012 a concerné les **infrastructures routières dont le trafic excédait 3 millions de véhicules par an**, les voies ferroviaires excédant 30 000 passages de trains par an et les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Dans le département de Loir-et-Cher, les cartes de bruit stratégiques de la 2ème échéance du réseau départemental et communal ont été établies en 2012 par le bureau d'études SOLDATA et approuvées le 13 mars 2014 par l'arrêté préfectoral n°2014-072-0010.

2.2 Élaboration du PPBE

Les modalités de réalisation des PPBE des collectivités locales sont les mêmes que pour ceux de l'État. Ces démarches sont formulées dans la lettre du 23 juillet 2008 de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer et de la Direction Générale de la Prévention de Risques adressée aux préfets.

L'élaboration du PPBE d'Agglopolys comprend trois étapes :

- La première étape consiste à faire d'une part un recensement des bâtiments **Points Noirs du Bruit** (PNB) du réseau routier à partir des cartes de bruit stratégiques et d'autre part un décompte des populations exposées à un niveau de bruit excessif.
  Les PNB correspondent aux bâtiments sensibles dont au moins un des indicateurs L_{den} ou L_n dépassent les valeurs limites, soit respectivement 68 et 62 dB(A).
  Par ailleurs, il s'agit aussi de repérer les cas de **multi-exposition route/route et route/fer**.

- La deuxième étape consiste à définir les **objectifs de réduction du bruit** dans les zones mises à jour par le diagnostic, mais aussi, s'il y a lieu, de caractériser la localisation de « zones calmes » et les objectifs permettant leur préservation.
  Elle comprend également les **mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement au cours des 10 dernières années et prévues pour les 5 années à venir** par les gestionnaires des infrastructures routières.
  Doivent y figurer aussi les financements et les échéances prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées en hiérarchisant notamment les priorités de traitement.

  Enfin, le PPBE doit contenir un résumé non technique.

- La troisième étape comporte la **consultation du public**. La mise à disposition est de deux mois. Elle s'apparente à une enquête publique allégée. Une fois cette consultation réalisée, le PPBE est finalisé en un document de synthèse reprenant les éléments du diagnostic (étape 1) et les actions pour la protection des populations (étape 2) ainsi que les résultats de la consultation. Le PPBE est ensuite **approuvé par l'autorité compétente**.

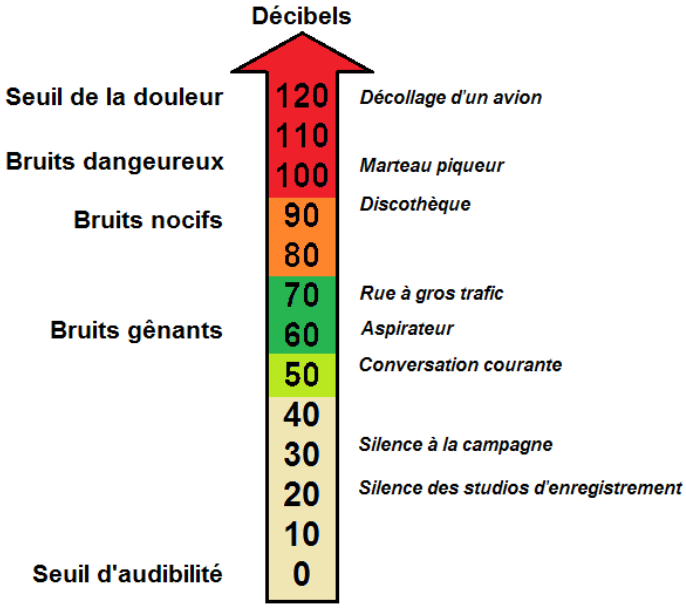
2.3 Perception du bruit et effets sur la santé

Pour bon nombre d'habitants les nuisances sonores, dues notamment aux moyens de transport, sont un des éléments qui participent à la dégradation de la qualité de vie. La lutte contre le bruit est d'ailleurs devenu un **enjeu majeur de santé publique**.

2.3.1 Notions générales

On définit le bruit comme un son indésirable à l'origine d'une **gêne**. Ce son est la perception de l'oreille à une variation de pression régnant dans l'atmosphère. Il a un **caractère particulièrement subjectif** et sa perception dépend des situations : origine de la source (route, rail, …), prédisposition psychologique et physiologique de la personne qui le subit, contexte social, …

Le schéma ci-dessous caractérise l'échelle de perception de l'oreille :



Pour compléter, on peut citer les principes généraux suivants :

- le doublement de l'intensité sonore, se traduit par une augmentation du niveau sonore de 3 dB(A),
- si deux niveaux sonores sont émis simultanément, avec une différence d'au moins 10 dB(A) entre les deux sources, la résultante sera égale au plus grand des deux niveaux sonores (effet de masque),
- la sensation de doublement de l'intensité sonore correspond à une augmentation d'environ 10 dB(A) par rapport au niveau sonore initial.

2.3.2 Effets du bruit sur la santé

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, la gêne provoquée par le bruit peut se définir comme « **une sensation de désagrément, de déplaisir provoqué par un facteur de l'environnement dont l'individu connaît ou imagine le pouvoir d'affecter sa santé** »

On distingue 3 types de manifestations du bruit sur la santé :

- Les effets spécifiques sont l'hypoacousie et la surdité. Ils ne concernent pas à proprement parler les bruits routiers car les niveaux sonores mesurés sont bien en deçà des niveaux reconnus comme dangereux pour l'oreille.

- Les effets non spécifiques : ils peuvent être physiologiques (action sur le système cardiovasculaire par exemple) ou psychologiques (stress, angoisse, …).

- Les effets d'interférence : correspondent à une gêne ressentie dans l'exécution de certaines tâches comme la diminution des performances cognitives, de l'attention, des troubles de mémorisation. Ils comptent également les troubles du sommeil.

2.4 Bruit des infrastructures routières

2.4.1 Caractéristiques

La circulation routière fait partie des causes les plus citées de gêne dû au bruit. Pour quantifier le niveau sonore relatif à cette gêne, la réglementation française repose sur un indicateur : le **niveau de pression acoustique équivalent ou L_{Aeq}**. Son unité est le dB(A) pour décibel de pondération A. Cette pondération appliquée à l'appareil de mesure, le sonomètre, grâce à un filtre, permet de corriger la mesure sonore afin que celle-ci corresponde au mieux à ce que perçoit l'oreille.

Les niveaux sonores sont mesurés à 2 m de la façade des bâtiments, fenêtres fermées. L'arrêté du 5 mai 1995 définit deux périodes sur la journée : **une période diurne de 6 heures à 22 heures (L_{Aeq} 6h-22h) et une période nocturne de 22 heures à 6 heures (L_{Aeq} 22h-6h)**.

Le bruit routier dépend de nombreux facteurs dont les principaux sont :

- le trafic des véhicules (légers et poids-lourds) et sa répartition sur la journée, les vitesses et le type de circulation, fluide ou pulsée,

- la nature des revêtements de chaussée, des sols situés entre la route et le bâti,

- la distance entre la voirie et le bâti, la présence de masques ou d'écrans,

- la topographie (route en déblais ou remblais, pente, …),

- les conditions météorologiques.

2.4.2 Réglementation

Selon qu'il s'agit d'une voirie nouvelle ou d'une voirie préexistante, la réglementation diffère :

- **pour une voie nouvelle ou des transformations significatives d'une voie existante** : c'est au maître d'ouvrage de la voirie de protéger l'ensemble des habitations dont la construction a été autorisé avant que le projet routier ait été rendu public. Les niveaux sonores maxima admissibles en fonction de l'usage et de la nature des locaux sont spécifiés dans l'arrêté du 5 mai 1995.

- **pour les voies existantes** :

- *constructions nouvelles* : en fonction du classement sonore de la voirie, il appartient au constructeur du bâtiment situé en bordure d'une voie existante, de prendre les dispositions nécessaires à la protection des futurs occupants. Le classement sonore définit la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie et permet au constructeur de mettre en œuvre les isolements de façade requis.

En Loir-et-Cher, ce classement a été établi par les arrêtés préfectoraux du 23 juin et du 15 octobre 2009 et du 15 avril 2010. Celui-ci est annexé aux documents d'urbanisme (Plan Local d'Urbanisme) des communes de l'agglomération. Le classement sonore et les cartes annexées sont consultables sur le site de la préfecture (http://www.loir-et-cher.pref.gouv.fr) et sur le site de la ville de Blois (http://www.blois.fr).

- *constructions préexistantes* : Les bâtiments sensibles exposés à des niveaux de bruit dépassant les seuils fixés par la circulaire du 25 mai 2004 et répondant aux critères d'antériorité constituent des Points Noirs du Bruit. Ces seuils sont les suivants :

- L_{Aeq} (6h-22h) ≥ 70 dB(A) et L_{Aeq} (22h-6h) ≥ 65 dB(A)
- L_{den} ≥ 68 dB(A) et L_n ≥ 62 dB(A).

2.5 Diminution du bruit routier

La transposition de la directive européenne 2002/49/CE dans le Code de l'Environnement français ne définit **aucun objectif quantifié de réduction du bruit**. Comme déjà évoqué précédemment, elle ne fixe que des valeurs limites qui permettent d'identifier les bâtiments sensibles exposés à des bruits excessifs.

C'est pourquoi chaque autorité compétente peut fixer individuellement ses objectifs de réduction du bruit.

Afin de traiter les nuisances sonores le gestionnaire peut agir sur :

- **la source du bruit**,
- **les zones exposées**,
- **les protections acoustiques**.

2.5.1 Réduction de la source du bruit

La diminution de la source du bruit peut s'effectuer par de multiples actions. On peut citer de manière non exhaustive :

- la diminution du trafic routier (contournement, déviation PL, régulation horaire, évolution du transport public, développement de modes de transport alternatifs, covoiturage, …) ;

- la diminution de la vitesse (voies de circulation plus étroites, ralentisseurs, chicanes, zones 30 …) ;

- l'amélioration du revêtement de la chaussée.

Il est à noter que pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les politiques de déplacements sont décrites dans le Plan de Déplacement Urbain.

2.5.2 Réduction des zones exposées

Il est question essentiellement de la maîtrise de l'urbanisation dont les leviers principaux sont les documents d'urbanisme tels que les Schémas de Cohérence Territoriale et le Plan Local d'Urbanisme au travers du Projet d'Aménagement et de Développement Durables.

Les éléments de prévention à prendre en compte pour la construction de nouveaux bâtiments sont par exemple, le choix d'implantation du bâtiment sur la parcelle, les formes architecturales (bâtiments-écran).

2.5.3 Protections acoustiques

On peut différencier deux types de protections acoustiques. D'une part les écrans antibruit (merlons, écrans acoustiques) et d'autre part l'isolement acoustique des façades des bâtiments.

3 - Diagnostic

3.1 Méthodologie

L'identification des bâtiments sensibles exposés et le décompte des habitants qui y sont rattachés, nécessite de prendre en compte les cartes de type C annexées à l'arrêté préfectoral du 13 mars 2014 relatif aux Cartes Stratégiques du Bruit. Ces cartes montrent les secteurs où les valeurs limites de **68dB(A) pour L_{den} et 62 dB(A) pour L_n** sont dépassées.

Pour chaque voie routière cartographiée, **ces fuseaux limites sont superposés aux bases de données de l'IGN (BD Topo)** afin de repérer les bâtiments susceptibles d'être qualifiés de Point Noir du Bruit.

De plus, les situations de multi-exposition sonore « route-route » et « route-fer » ont été recherchées par l'examen des intersections avec respectivement les cartographies européennes des routes nationales et les cartographies européennes des voies ferrées.

Conjointement, **des mesures de bruit ciblées** ont été effectuées in situ afin d'obtenir les données réelles des niveaux sonores.

3.2 Infrastructures routières concernées par le PPBE

Les voies prises en compte dans le PPBE sont les infrastructures routières dont le trafic dépasse 3 millions de véhicules par an soit 8200 véhicules par jour.

Les tronçons de voies concernées pour chacun des gestionnaires sont les suivantes :

- pour la Communauté d'Agglomération :

	Origine	Fin
Avenue de Châteaudun	Carrefour Jean-Marie Lorain	Rond-Point Hugues Hartier
Avenue de France	Carrefour Avenue de l'Europe	Rue Latham
Avenue de Vendôme	Rue du Bourg-Neuf	Rue Jules Berthelot
Avenue du Maréchal Leclerc	Avenue du Maréchal Maunoury	Rue Honoré de Balzac
Avenue du Maréchal Maunoury	Rue des Cornillettes	Avenue des Déportés
Avenue Gutenberg	Avenue de Vendôme	Rue Latham
Avenue Robert Schuman	Avenue de Châteaudun	Boulevard des Cités Unies
Boulevard de l'Industrie	Avenue de Vendôme	Avenue de Châteaudun
Rue André Boulle	Avenue de Châteaudun	Rue Alexandre Vezin
Rue Alexandre Vezin	Rue André Boulle	Avenue de Vendôme
Rue Bout de Haies	Avenue de Châteaudun	Accès Centre Commercial Leclerc
Rue Édouard Branly	Carrefour Avenue de l'Europe	Rue Fénelon
Rue Fénelon	Rue Édouard Branly	Carrefour Médicis
Rue Honoré de Balzac	Carrefour Jean-Marie Lorain	Rue d'Auvergne
Rue Michel Bégon	Avenue de France	Rue Jean-Baptiste Charcot

- pour la ville de Blois :

	Origine	Fin
Avenue du Maréchal Maunoury	Place de la République	Rue des Cornillettes
Docteur Jean Laigret	Avenue Gambetta	Rue Gallois
Boulevard Eugène Riffault	Avenue de Verdun	Avenue Maunoury
Quai Henry Chavigny	Rond-Point Chartrains	Rond-Point Gentil
Quai Villebois Mareuil	RD956 - Avenue Wilson	Quai Aristide Briand
Rue Denis Papin	Carrefour Résistance	Rue Porte Côté
Rue Porte Côté	Rue Denis Papin	Rue Gallois
Rue de la Mare	Avenue de Vendôme	Carrefour du Pont des Granges
Rue du Bourg-Neuf	Carrefour Jean-Marie Lorain	Rue Gallois
Rue du Docteur Lesieur	Avenue Maunoury	Mail Pierre Charlot
Rue du Père Monsabré	Rue Gallois	Rue Jean Moulin – Rue de Garenne
Rue Gallois	Rue du Bourg-Neuf	Rue Porte Côté
Avenue de Verdun – Quai St-Jean – Rue du Maréchal de Lattre de Tassigny – Quai Abbé Grégoire – Quai du Foix – Quai Ulysse Besnard (ex RD952)	Carrefour Verdun	Pont Mitterrand

3.3 Résultats du diagnostic

3.3.1 Résultats de la cartographie européenne du bruit

Les cartes de bruit stratégiques des infrastructures routières ont permis d'estimer l'exposition au bruit dans l'environnement de la population ainsi que des établissements de soins et de santé et des établissements scolaires (étude menée par la préfecture et réalisée par le bureau d'études SOLDATA).

Pour les voies communales cartographiées les données recensées sont les suivantes :

	L_{den} ≥ 68 dB(A)	L_n ≥ 62 dB(A)
Estimation de la population totale exposée	1713	751
Estimation du nombre d'établissements de soins et de santé	0	0
Estimation du nombre d'établissements d'enseignement exposés	0	0

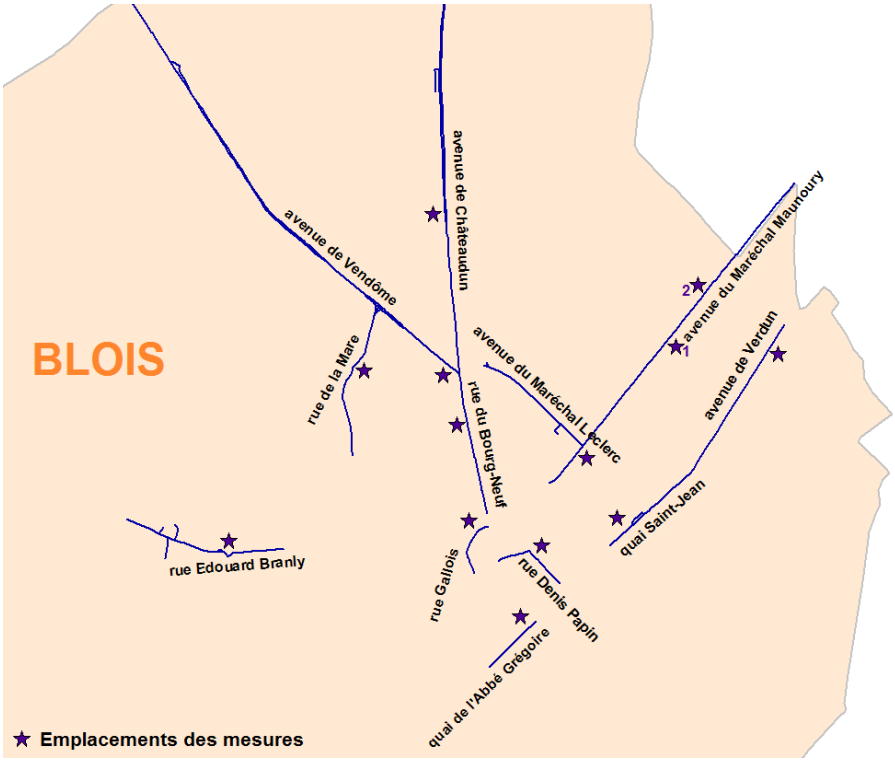
Concernant l'estimation de la population, la méthodologie utilisée fournit des **données approximatives** et ne permet pas d'obtenir une appréciation réelle de la situation. C'est pourquoi, pour chacun des axes communaux cartographiés, une analyse approfondie a été réalisée.

3.3.2 Analyse approfondie

Une analyse détaillée des données topographiques et des fuseaux limite des cartes de bruit a été effectuée. Les bâtiments d'habitations susceptibles de dépasser les seuils de niveaux de bruit en façade ont été examinés. Il s'avère que pour la plupart des voies concernées par le présent PPBE, les habitations sont éloignées de façon significative des fuseaux limites. De plus, beaucoup d'entre elles traversent des zones d'activités constituées de commerces, de services et d'industries. Au final, seules 12 voies présentent des bâtiments sensibles proches des fuseaux voir tangents et donc susceptibles de contenir des Points Noirs du Bruit. C'est pourquoi ces **12 voies ont fait l'objet de mesures de bruit**. Elles sont listées ci-dessous.

Voies faisant l'objet de mesures de bruit :

- Avenue de Châteaudun
- Avenue de Vendôme
- Avenue Maunoury
  (mesures 1 et 2)
- Avenue du Maréchal Leclerc
- Rue Édouard Branly
- Rue de la Mare
- Rue du Bourg-Neuf
- Rue Gallois
- Avenue de Verdun
- Quai Saint-Jean
- Quai de l'Abbé Grégoire
- Rue Denis Papin



3.3.3 Bilan des mesures de bruit

Chaque niveau sonore mesuré a été recalé par rapport au niveau de trafic et au pourcentage poids-lourds (%PL) du jour de la mesure ainsi qu'en fonction d'un Trafic Moyen Journalier Annuel de référence (TMJA) pour chaque site. Les fiches détaillées des points de mesure sont présentées dans le diagnostic détaillé de l'étape n°1. Ne figure ici que la synthèse des résultats.

Pour rappel, les valeurs limites des niveaux sonores en façade sont fixés à 68 dB(A) pour l'indicateur L_{den} et 62 dB(A) pour l'indicateur L_n ainsi que 70dB(A) pour l'indicateur L_{Aeq} (6h-22h) et 65 dB(A) pour l'indicateur L_{Aeq} (22h-6h).

Les résultats des mesures sont consignés dans le tableau ci-après.

Voies	L_{Aeq} (6h-22h)	L_{Aeq} (22h-6h)	L_{den}	L_n
Avenue de Châteaudun	66,5	59,5	65	54,5
Avenue de Vendôme	66,5	57,5	65	54,5
Avenue Maunoury (mesure 1)	63	54	61,5	51
Avenue Maunoury (mesure 2)	63,5	54	61,5	51
Avenue du Maréchal Leclerc	57	37,5	55	34,5
Rue Édouard Branly	68	61	67,5	58
Rue de la Mare	62,5	54,5	61	51,5
Rue du Bourg-Neuf	60,5	53	59,5	50
Rue Gallois	65,5	57	64	54
Avenue de Verdun	65	58	64	55
Quai Saint-Jean	67,5	60	66,5	57
Quai de l'Abbé Grégoire	66	61,5	66	58,5
Rue Denis Papin	64,5	58,5	64	55,5

En conclusion, les valeurs des niveaux sonores mesurés en façade ne dépassent pas les seuils fixés. Aucun Point Noir Bruit n'est donc recensé. Autrement dit, il n'y a pas de population ni de bâtiments sensibles exposés à des niveaux de bruit dépassant les seuils fixés.

3.3.4 Multi-exposition

Les situations de multi-exposition sonore « route-route » et « route-fer » ont fait l'objet d'une attention particulière. Elles permettent de prendre en compte les autres sources de bruit cartographiée à savoir les voies ferrées, les routes nationales et départementales, les autoroutes concédées et non concédées.

Il s'agit donc de rechercher les bâtiments situés à l'intersection de 2 fuseaux de la cartographie européenne du bruit.

Après examen, il s'avère que les infrastructures susceptibles d'interagir avec les voies concernées par le PPBE sont les voies ferrées n°431 000, 570 000 et 590 000 et la route nationale N10.

Leur étude n'a révélé aucun bâtiment soumis à de la multi-exposition.

4 - Détermination des zones à enjeux et des objectifs de réduction du bruit

Les zones sensibles à prendre en compte en matière de gestion du bruit sont les zones exposées à des niveaux sonores élevés ainsi que les « zones calmes » dont la qualité sonore est à sauvegarder.

L'identification de ces zones s'accompagne d'une définition d'objectifs de réduction du bruit et de préservation des « zones calmes ».

4.1 Identification des zones à enjeux

Le diagnostic reposant sur l'analyse cartographique et la réalisation de mesures sonores n'a pas identifié de Point Noir du Bruit pour les infrastructures concernées par le présent PPBE. Cependant, **une attention particulière devra être apportée lors de l'élaboration éventuelle de futurs aménagements pour les voies dont les niveaux sonores approchent des limites**.

Ces voies sont les suivantes :

- **la rue Édouard Branly**,
- **le quai Saint-Jean** et
- **le quai de l'Abbé Grégoire**.

4.2 Préservation 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 qui bénéficient d'une ambiance acoustique initiale de qualité. Ces espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit et qu'il convient de préserver sont qualifiées de « zones calmes ».

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 et de la ville de Blois où aucun parc public et espace vert de repos n'est implanté.

4.3 Objectifs de réduction du bruit

Les textes français n'imposant aucun objectif de réduction du bruit, ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque gestionnaire d'infrastructures de transport génératrices de nuisances sonores.

Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites, 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. Les bâtiments y répondant 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. Pour rappel, ce 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.

Compte-tenu des contextes hétérogènes des infrastructures concernées par le PPBE, les solutions acoustiques sont multiples.

Ainsi, dans le cas d'identification de Points Noirs du Bruit, les travaux engagés doivent conduire à obtenir les valeurs limites suivantes en façade des bâtiments (cf. circulaire du 25mai 2004) :

Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV et voie conventionnelle
L_{Aeq} (6h-22h)	65	68	68
L_{Aeq} (22h-6h)	60	63	63
L_{Aeq} (6h-18h)	65	-	-
L_{Aeq} (18h-22h)	65	-	-

Dans le cas d'une réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, les objectifs d'isolement acoustique recommandés par la circulaire du 25 mai 2004 doivent respecter l'ensemble des conditions suivantes pour une exposition relevant de la route :

- $D_{nT,A,tr} \geq L_{Aeq}(6h\text{-}22h) - 40$
- $D_{nT,A,tr} \geq L_{Aeq}(6h\text{-}18h) - 40$
- $D_{nT,A,tr} \geq L_{Aeq}(18h\text{-}22h) - 40$
- $D_{nT,A,tr} \geq L_{Aeq}(22h\text{-}6h) - 35$
- $D_{nT,A,tr} \geq 30$

Avec $\mathbf{D_{nT,A,tr}}$ l'isolement acoustique standardisé pondéré défini selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée « évaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction ».

5 - Actions réalisées, engagées ou programmées en faveur de la prévention et de la réduction du bruit

Les efforts menés par la Communauté d'Agglomération Agglopolys et par la Ville de Blois afin de prendre en compte les nuisances sonores générées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE.

Les mesures contribuant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées depuis 2004 et celles prévues jusqu'en 2020 sont décrites ci-après.

5.1 Mesures arrêtées depuis 2004

5.1.1 Mesures préventives

Les mesures préventives ont pour objectif à la fois de limiter l'accroissement des gênes dues aux bruits mais aussi d'anticiper l'apparition de nouvelles situations de nuisances sonores.

- ***Protection des riverains installés en bordure de voies nouvelles :***

Le Code de l'Environnement (article L571-9) impose à tous les maîtres d'ouvrages routiers (État, collectivités territoriales, concessionnaires d'autoroute) et ferroviaires (RFF) de limiter la contribution sonore des infrastructures nouvelles ou modifiées en dessous de seuils réglementaires. Il s'agit de garantir à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Sur le territoire d'Agglopolys, à Blois et à la Chaussée Saint-Victor, les travaux d'aménagement de la RD 174 et du carrefour de Verdun menés en 2005 et 2006 ont ainsi été concernés.

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

- ***Protection des riverains qui s'installent en bordure de voies existantes :***

Selon l'article L571-10 du Code de l'Environnement chaque préfet doit recenser et classer les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et de leur trafic. Ce classement sonore est reporté dans les Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées.

Ainsi, les routes de plus de 5000 véhicules/j, les lignes de transport en commun en site propre de plus de 100 autobus/j et les routes en projet sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent. De part et d'autre de ces infrastructures sont également déterminés des secteurs affectés par le bruit dont la distance à la voie de circulation varie entre 10 et 300 mètres selon la catégorie sonore.

Tous les constructeurs de bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur de ces secteurs classés par arrêté préfectoral sont tenus de mettre en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort intérieur conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Dans le département de Loir-et-Cher, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures en

2000 puis à sa révision en 2009. Il s'agit de l'arrêté n° 2009-174-6 du 23 juin 2009 modifié par l'arrêté n° 2009-288-9 du 15 octobre 2009 et de 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 les sites internet de la préfecture de Loir-et-Cher (http://www.loir-et-cher.pref.gouv.fr) et de la ville de Blois (http://www.blois.fr) et comme tous les documents d'urbanisme sur le site http://carto.geo-centre.fr.

Le classement sonore sera révisé au cours de l'année 2015.

5.1.2 Mesures curatives

Le bruit produit par la circulation routière est fonction du nombre de véhicules, du pourcentage de poids-lourds, de la vitesse circulée, du comportement de conduite, de la nature du revêtement de chaussée et de son entretien.

Le bruit ressenti par le riverain dans son logement dépend du bruit produit par la circulation mais aussi de l'isolation acoustique du bâtiment (essentiellement de ses portes et fenêtres), des éventuels obstacles entre la voie et le bâtiment (constructions, murs, écrans), de l'éloignement par rapport à la voie.

A ce titre, les opérations suivantes menées par les 2 collectivités ont contribué à la diminution des niveaux sonores :

- ***Amélioration du réseau de transport en commun (Agglopolys) :***

Afin de réduire le transport individuel générateur de nuisances, le réseau de transport en commun a été repensé. Ceci concerne 60% des voies intéressées par le PPBE au titre de Blois et d'Agglopolys :

- Depuis 2008, les arrêts de bus hors chaussée sont progressivement supprimés et réinstallés sur la chaussée ce qui améliore la vitesse commerciale du réseau de transport en diminuant la vitesse circulée des véhicules particuliers ;
- En septembre 2013, le service de bus a été entièrement remanié avec la naissance du réseau AZALYS : refonte des lignes, mise en place du cadencement, fréquences plus élevées sur les lignes structurantes, plages horaires augmentées, navettes gratuites du centre-ville, amélioration du matériel roulant, assistance à la conduite douce embarquée, plan de formation des conducteurs, mise en place du transport à la demande ResaGo pour la desserte des zones peu urbanisées ;
  La vitesse commerciale est ainsi passée à 18km/h en 2014 contre 14km/h en 2013 et la fréquentation a progressé de 5% sur les 4 premiers mois.

- ***Promotion des modes de transport doux individuels (Agglopolys) :***

Agglopolys encourage les modes de transport alternatifs (marche, vélo) pour concilier la mobilité avec les impératifs de santé publique, de lutte contre la pollution de l'air et les nuisances sonores.

Les différentes actions menées sont les suivantes :

- Un système de ramassage scolaire, le « Carapattes », permettant aux enfants de se rendre à l'école à pied accompagnés par des adultes volontaires, a été mis en place depuis 2008 sur 8 lignes dont 1 à Blois au quartier du Foix ;
- Le nouveau réseau de transport en commun Azalys propose un service attractif de location de vélos pour les abonnés du bus depuis septembre 2013 ;

- Agglopolys subventionne l'achat de vélos électriques (février 2014). 176 subventions ont déjà été délivrées ;
- Un garage à vélo couvert et entièrement sécurisé de 50 places a été construit sur le parvis de la gare (2014) ; des arceaux vélos ont été mis en place en bout des lignes de bus (2013) ;
- Le Schéma Directeur Cyclable (Agglopolys et Ville de Blois) en lien avec le Plan de Déplacement Urbain a été réalisé grâce à un diagnostic effectué en 2014. Il permet d'intégrer les travaux d'aménagement cyclables déjà réalisés depuis 10 ans (rues de Châteaudun, Vendôme, Maunoury, Gutemberg, Lesueur) dans une continuité de cheminement avec les zones piétonnes, les zones partagées, les couloirs de bus, les espaces publics autorisés au vélo, les réseaux cyclables touristiques, le double sens cyclables ainsi que la planification des projets d'aménagements complémentaires.

- ***Aménagements de voirie visant à réduire la vitesse circulée et à sécuriser les déplacements doux :***

Ville de Blois :

- Renouvellements de revêtement de chaussée : du quai Saint-Jean rive droite jusqu'au pont Mitterrand en 2013, rue d'Angleterre en 2010, rue Gallois ;
- Rétrécissements de chaussée avec sens de priorité : rue de la Mare (2014) ; réduction à 2 x 1 voie de l'avenue Maunoury ;
- Ralentisseurs coussins lyonnais et plateaux piétons surélevés : rue Michel Bégon, rue du Bourg-Neuf / Lycée en 2008, avenue de Châteaudun / Lycée en 2012, rue Gutemberg / Maryse Hislz et rue de la Mare en 2014 ;
- Zone 30 km/h : dans les rues concernées par les ralentisseurs et rétrécissements avec priorité ;
- Feux tricolores : avenue de Châteaudun / rue Laplace en 2013 ;
- Aménagement d'un giratoire : rue Michel Bégon / rue de la Mare en 2013 ;
- Radars Pédagogiques : avenue de Verdun et quai Ulysse Besnard en 2014.

Agglopolys :

- Renouvellements de revêtement de chaussée : avenue de Verdun en 2013, avenue de Châteaudun en 2012, Boulevard de l'Industrie en 2014 ;
- Rétrécissements de chaussée : rue Edouard Branly, 4 voies réduite à 2 x 1 voies + 2 couloirs de bus en 2013 ;
- Ralentisseurs coussins lyonnais et plateaux piétons surélevés : avenue de Vendôme / rue Beauséjour en 2013 ;
- Aménagement d'un giratoire : levée de Saint-Dié / quai Chavigny en 2013.

5.2 Mesures prévues entre 2015 et 2020

5.2.1 Mesures générales

- ***Classement sonore des infrastructures de transports terrestres :***

Le classement sonore doit être réexaminé tous les 5 ans. La prochaine échéance est 2015. La Direction Départementale des Territoires de Loir-et-Cher est chargée de cette étude et proposera, le cas échéant, au Préfet une révision des arrêtés de classement.

- ***Projets d'infrastructures nouvelles ou de modifications d'infrastructures existantes :***

Les projets 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.

- ***PLU de Blois*** :

En vigueur depuis 2014, il produira ses effets sur les 5 prochaines années. Concernant les nuisances sonores, il incite à diminuer l'appel de trafic que pourrait susciter les nouvelles constructions et à favoriser les déplacements doux (exemple : diminution des exigences en matière de stationnement pour les bâtiments d'activités).

5.2.2 Travaux de voirie et action sur le trafic routier

- ***Confirmation des actions en faveur des modes de transport doux (Agglopolys) :***

  - Poursuite de l'offre de subvention à l'achat d'un vélo électrique initié en 2014 ;
  - Poursuite des travaux d'aménagements favorisant l'utilisation du vélo en rapport avec le Schéma Directeur Cyclable : avenue Maunoury (partie Est), avenue Gutemberg (raccord avec l'avenue de Vendôme), rue Honoré de Balzac (double sens cyclable).

- ***Les aménagements de voirie visant à réduire la vitesse circulée et à sécuriser les déplacements doux :***

Ville de Blois :

  - Requalification de l'avenue de Châteaudun entre la rue Claude Bernard et la rue Laplace dans le cadre du projet « Jeu de Paume », un équipement à vocation culturelle, sportive et économique ainsi que de la réalisation du Quartier Laplace (Quartier Eco-exemplaire), situé en face ;
  - Renouvellements de revêtement de chaussée : rond-point de l'Europe, rue Honoré de Balzac (avec le projet de chauffage urbain) ;
  - Ralentisseurs coussins lyonnais et plateaux piétons surélevés, zone 30 km/h associées : poursuite des implantations en fonction des besoins ;
  - Zone 20 km/h : rue Denis Papin et rue Porte Côté (voir ci-après ACVL) ;

- Aménagement d'un giratoire : rue Michel Bégon / rue Ronsard ;
- Étude pour un projet de réaménagement de la rue du Bourg-Neuf (entre la rue Gallois et la rue de la Paix) ;
- Radars Pédagogiques : route de Château Renault.

Agglopolys :

- Renouvellements de revêtement de chaussée : rond-point de l'Europe ;
- Rétrécissements de chaussée : avenue Maunoury Est (voir ci-après ZAD Maunoury).

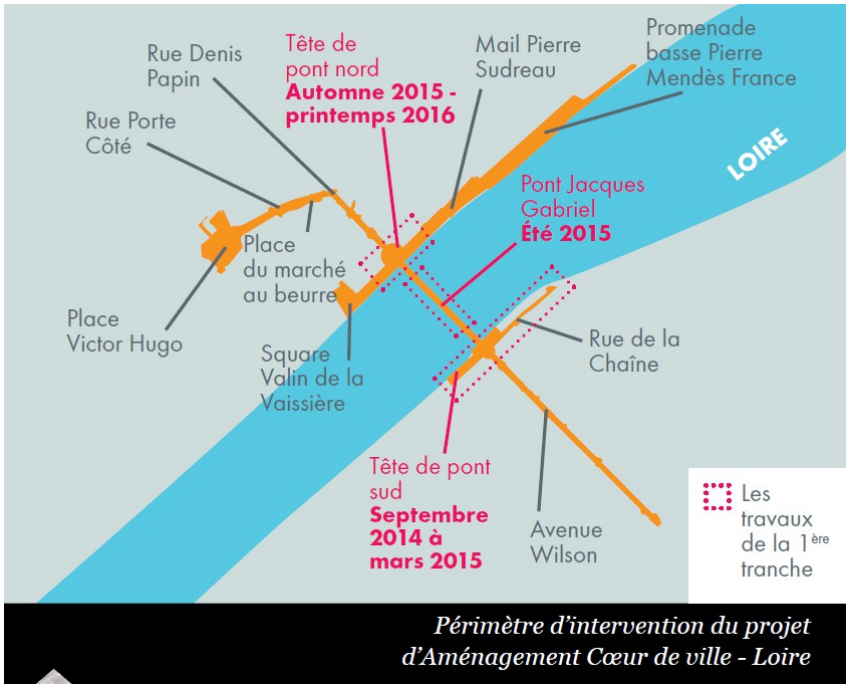
5.2.3 Opérations d'aménagements et d'urbanisme

- ***Aménagement Cœur de Ville-Loire (ACVL) 2015-2018 (Ville de Blois) :***

Ces travaux d'aménagements du centre-ville et des têtes de pont Jacques Gabriel, commencés en 2014 (1ère tranche) visent à renforcer les fonctions commerciales, touristiques et résidentielles du centre-ville, l'ouvrir sur la Loire et l'élargir vers la rive gauche et le quartier de la Gare.

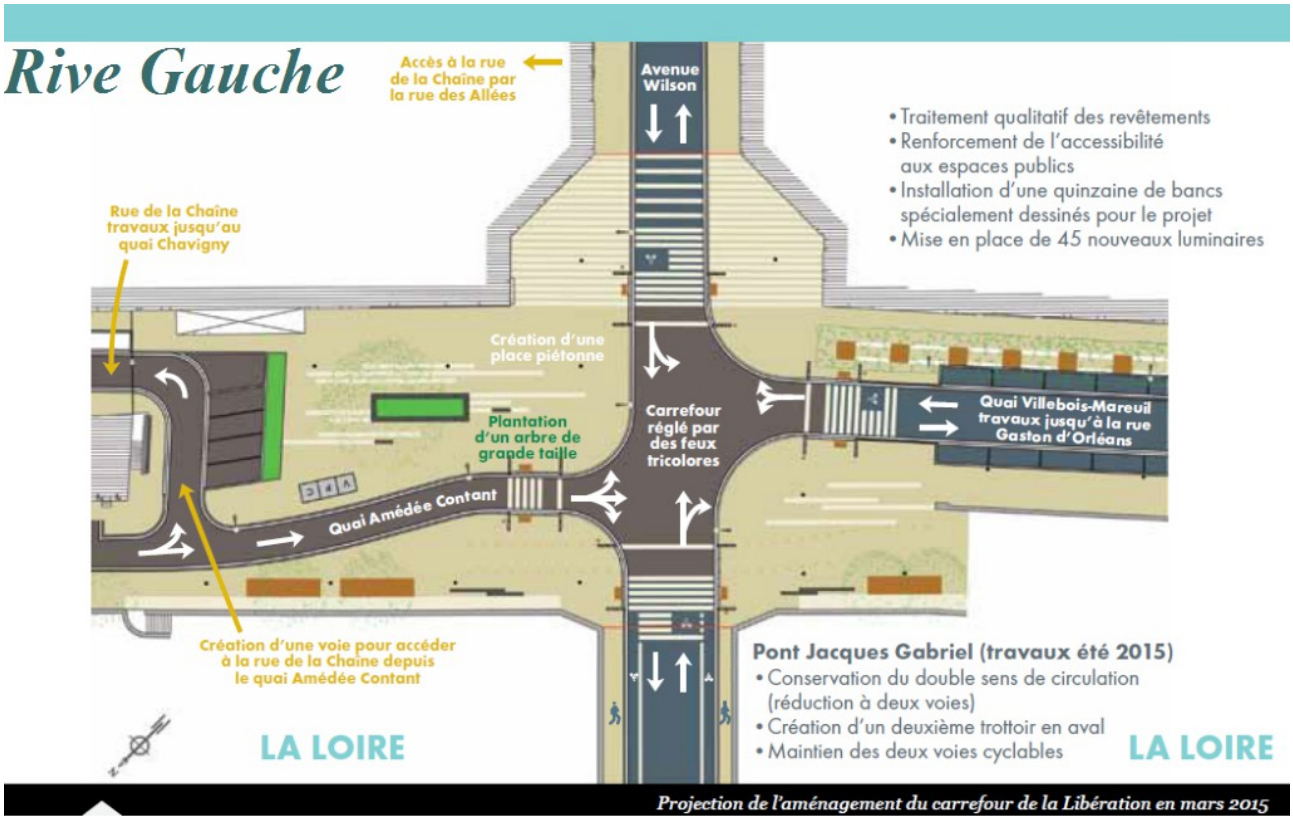
Il s'agit de casser la dynamique du « tout automobile » et inciter les véhicules à s'arrêter en :

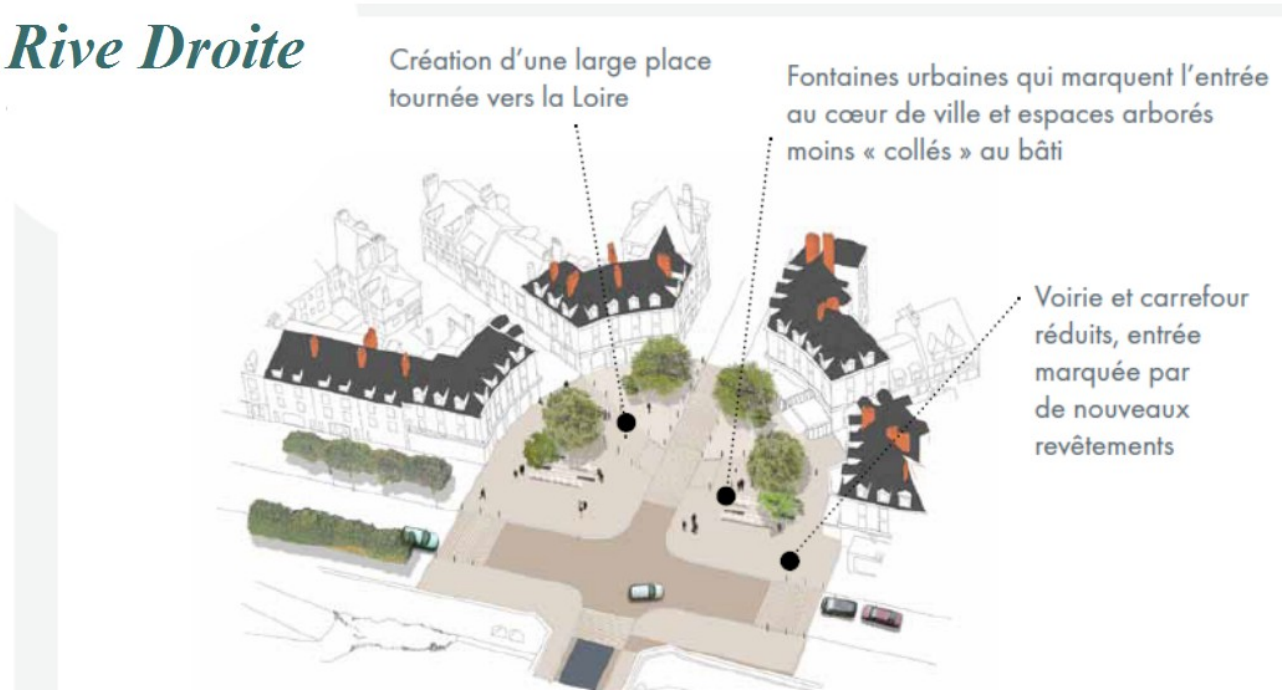
- réduisant la circulation sur le secteur,
- renforçant les cheminements vélos,
- favorisant et sécurisant les déplacements piétons.



Ainsi les actions principales contenues dans le projet sont les suivantes :

- réduction à 2 voies du pont Jacques Gabriel,
- création d'une place publique piétonne à la place du carrefour routier à chaque tête de pont,
- restriction de la circulation rue de la Chaîne par changement des sens de circulation (suppression de la circulation de transit),
- réduction de l'emprise de chaussée et des rayons de girations dans les carrefours, classement en zone 30 ou 20 : quai Villebois Mareuil, rue Denis Papin et rue Porte Côté, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny et quai de la Saussaye,
- plateaux piétons surélevés : rue Denis Papin et rue Porte Côté (entre la rue du Commerce et la rue des Orfèvres),
- requalification du square Augustin Thierry et suppression de la coupure constituée par la rue du Pont du Gast.





- ***Aménagement du secteur de l'avenue Maunoury à Blois et à la Chaussée-Saint-Victor (Aggopolys):***

Une opération de réaménagement de l'entrée de ville de part et d'autre de la limite communale de Blois et de La Chaussée-Saint-Victor est prévue.

Il s'agit d'un nœud de circulation, régulièrement engorgé, structuré d'une part par l'axe nord-ouest / sud-est constitué des 2 x 2 voies du boulevard des Cités Unies et de l'avenue des Déportés vers l'échangeur de Verdun et, d'autre part, par l'axe reliant Blois à La Chaussée-Saint-Victor constitué de l'avenue du Maréchal Maunoury et la RD 2152 (ex RN 152). La rue de l'Octroi en provenance du carrefour Maunoury constitue, quant à elle, la bretelle d'accès vers Blois.

Les études d'aménagement du secteur Maunoury / Cités Unies ont été relancées dans une phase pré-opérationnelles en vue d'actualiser le projet et la programmation retenus en 2010.

Dans le cadre de la Zone d'Aménagement Différé (ZAD) du projet d'aménagement Maunoury / Cités Unies, la Communauté d'Agglomération de Blois a engagé une politique de maîtrise foncière, au gré des opportunités et de négociations amiables. Le droit de préemption ayant expiré en juillet 2014, une procédure d'expropriation sur le reste des propriétés restant à acquérir est envisagée afin de se doter de la maîtrise foncière nécessaire.

Cet espace est à la fois encore actif mais aussi en pleine mutation au vu de :

- la démolition d'anciens bâtiments industriels dont les espaces marquent fortement le paysage du secteur (garage Jumentier qui a fait place à une vingtaine de logements sociaux dans le cadre du Plan de Rénovation Urbaine, bâtiment Souchier, ABM) ;
- la démolition récente de maisons de ville faisant suite à l'acquisition progressive des parcelles par la communauté d'agglomération de Blois afin d'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…).

L'objectif de la communauté d'agglomération concernant l'aménagement de l'entrée de ville est de proposer un projet cohérent qui prendra en compte, parmi de nombreux enjeux, ceux visant à diminuer les nuisances sonores. Il s'agira de :

- 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,
- donner la priorité à l'urbanisme et au traitement paysager de cet espace.

Concernant la problématique du bruit routier, ces travaux auront pour conséquence :

- la démolition de certains bâtiments exposés inclus dans le périmètre,
- la création de formes urbaines protégeant les zones d'habitat (études pré-opérationnelles en cours),
- la diminution des niveaux de bruit à la source grâce à l'instauration d'une circulation apaisée.

- ***Aménagement du secteur Saint Vincent / Gare / Médicis (Ville de Blois) :***

Le projet urbain et de reconversion industrielle de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Saint-Vincent-Gare-Médicis va profondément affecter l'urbanisme et la circulation des quartiers concernés. Lancée en 2010, la livraison de la première phase du projet est prévue en 2015.

Plusieurs éléments concourent à faire évoluer l'environnement sonore du site :

- Au niveau du Carrefour Médicis : des aménagements ont été réalisés en accompagnement d'une

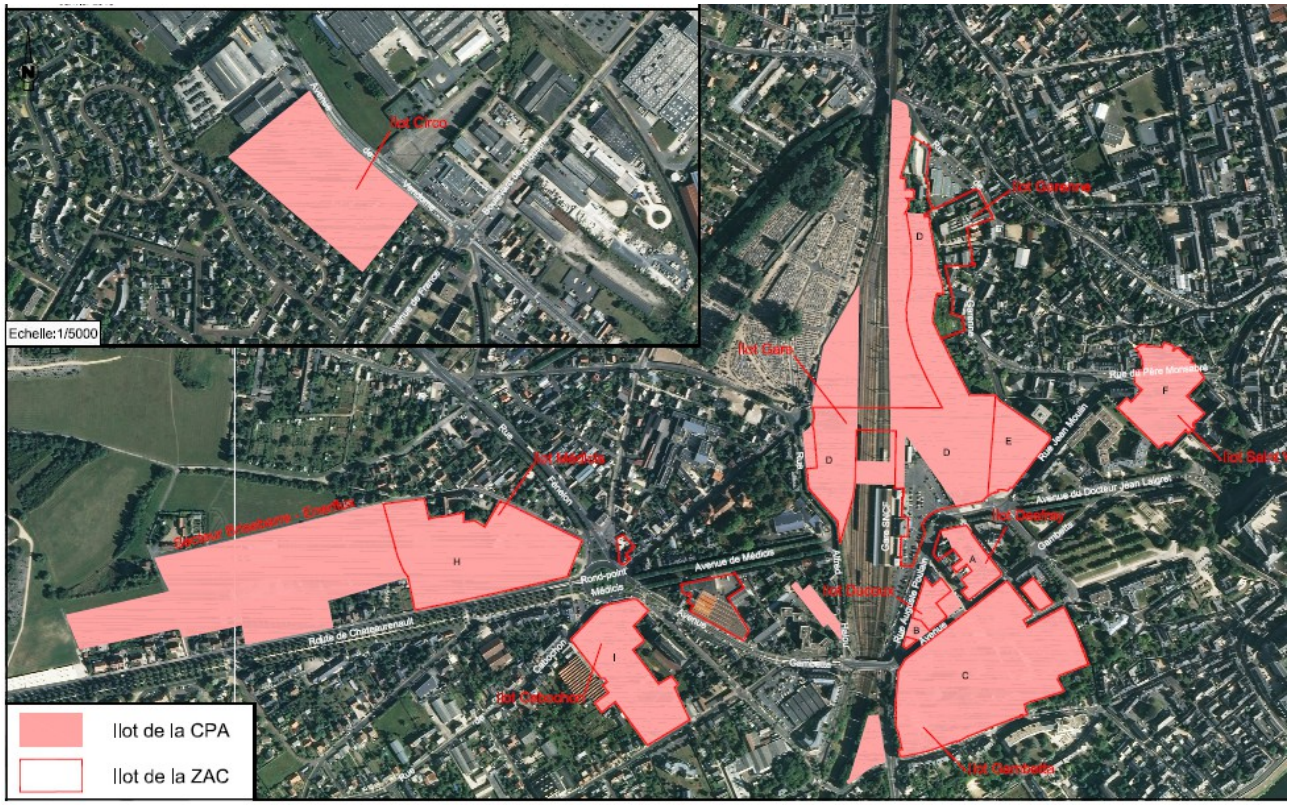
opération immobilière comprenant 83 logements sociaux déjà réalisés portés par le bailleur social Jacques Gabriel et 28 logements sociaux à venir, portés par le bailleur social TDLH dans le cadre du Projet de Rénovation Urbaine (îlot Médicis / route de Château Renault).

La modification des flux et des vitesses de circulation est susceptible de modifier les niveaux sonores perçus au niveau des bâtiments riverains du carrefour Médicis et de la rue Fénelon.

- A la gare : une passerelle cyclo-piétonne de franchissement des voies ferrées sera livrée en 2015.

  Elle permettra de favoriser les déplacements doux entre le centre-ville et les quartiers ouest et nord et de désengorger la circulation grâce à la création conjointe d'un parking ouest desservant la gare SNCF.

- La ZAC Saint-Vincent va également permettre de redéfinir les déplacements urbains périphériques à l'îlot Saint-Vincent avec notamment le déplacement du parking des bus touristiques.



Saint Vincent / Gare / Médicis – Zone d'Aménagement Concertée et Concession Publique d'Aménagement

5.2.4 Actions complémentaires prévues entre 2015 et 2020

La communauté d'agglomération Agglopolys et la Ville de Blois ont engagé en 2014 des études acoustiques complémentaires pour l'élaboration de leur PPBE.

De même, il est proposé la réalisation d'un diagnostic acoustique après la réalisation de l'opération Maunoury et de la ZAC Gare / Centre-Ville pour vérifier l'évolution des niveaux sonores.

6 - Financement des mesures programmées ou envisagées

- **Pour les opérations d'urbanisme :**

Le surcoût « acoustique » de ces opérations ne peut être estimé précisément.
Il peut être dû notamment :

- aux acquisitions,
- au travail de conception qui joue sur l'organisation des logements, les formes urbaines ou encore l'autoprotection des bâtiments entre eux, le but étant de favoriser l'isolation « passive » des habitations,
- aux éléments techniques mis en œuvre comme par exemple l'isolation renforcée des ouvertures.

- **Pour les travaux de voiries et d 'aménagements :**

L'estimation du surcoût lié au volet acoustique est difficilement identifiable par rapport au volet urbanisme et au volet sécurité routière car leurs enjeux sont souvent confondus.

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

En 2011, la dépense a été de 5 740 €.

En 2014, elle s'est élevée à 11 671 € dont 3390 € pour la ville de Blois et 7909 € pour Agglopolys.

7 - Résumé non technique

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour objectif de prévenir et de protéger des nuisances sonores excessives la population et les établissements d'enseignement et de santé.

Pour cela elle impose à chaque gestionnaire d'infrastructures de transport la réalisation de cartes de bruit stratégiques dont l'analyse contribue à l'élaboration d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Le présent PPBE concerne les voiries de la Communauté d'Agglomération de Blois – Agglopolys – et de la ville de Blois dont le trafic dépasse 8200 véhicules par jour soit 3 millions de véhicules par an.

Il comprend un diagnostic des populations et des bâtiments exposés à des niveaux de bruits excessifs. Les mesures de bruit réalisées dans le cadre de ce diagnostic, ont montré qu'il n'y avait aucun Point Noir du Bruit.

Le PPBE recense ensuite les actions déjà menées ou prévues par les 2 collectivités qui contribuent à prévenir ou diminuer les niveaux de bruit provoqués par le trafic routier.

Enfin, il garantit l'information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé.

Étude réalisée à la demande et pour le compte de

- Agglopolys – Communauté d'agglomération de Blois

Résumé de l'étude

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la communauté d'agglomération de Blois – Agglopolys – et de la ville de Blois, tel que le prévoit le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006 adaptés de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2012.

Il concerne les infrastructures routières communales dont le trafic excède 3 millions de véhicules par an (2ème échéance du 30 juin 2012). Il fait suite au PPBE de la 1ère échéance (30 juin 2007) relatif aux voiries communales qui excédaient 6 millions de véhicules par an et qui a été approuvé par le Conseil de Communauté le 22 juin 2012.

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Direction Territoriale Normandie-Centre (site de Blois) - 11-31, rue Laplace - CS 2912 - F-41029 Blois - Tél : +33 (0)2 54 55 49 00
Cité des Mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - F-69674 Bron Cedex - Tél : +33 (0)4 72 14 30 30 - www.cerema.fr