

REPUBLIQUE FRANCAISE



VILLE DE NIORT
(DEUX-SEVRES)

**Projet : Plan de Prévention du Bruit dans
l'Environnement pour les voiries
communales de la Ville de Niort supportant
plus de 3 millions de véhicules par an**

3^{ème} Echéance : 2018-2023

Septembre 2020

TABLE DES MATIERES

1 – RESUME NON TECHNIQUE.....	3
2 – CONTEXTE.....	4
3 – RAPPEL REGLEMENTAIRE	7
4 – OBJET	8
5 – RAPPEL DES NOTIONS D’ACOUSTIQUE.....	8
5.1 Le bruit.....	8
5.2 La pression acoustique	9
5.3 Echelle de perception	9
5.4 La propagation du bruit.....	10
6 – RAPPEL ET BILAN DU PLAN D’ACTIONS ARRETE PAR LA VILLE DE NIORT EN 2016.....	11
6.1 - Rappel du Plan d’Actions arrêté au PPBE 2016	11
6.2 – Bilan des actions réalisées	12
7 – ACTIONS REALISEES DEPUIS 10 ANS.....	14
8 –REEXAMEN DES ENJEUX BRUIT POUR LA PERIODE 2018-2023 ET DEFINITION DU NOUVEAU PLAN D’ACTIONS A METTRE EN OEUVRE	17
8.1 – Cartes de bruit stratégiques de la ville de Niort pour la période 2018-2023	17
8.2 – Critères de définition des Points Noirs du Bruit	18
8.2.1 Critère de sensibilité	18
8.2.2 Critère acoustique	18
8.2.3 Critère d’antériorité du bâti.....	19
8.3 – Analyse cartographique des voies communales de la Ville de Niort.....	20
8.4 – Hiérarchisation des bâtiments PNB	21
8.4.1 Les Super Points Noirs du Bruit.....	21
8.4.2 Les Zones Urbaines sensibles.....	21
8.5 – Mesures de trafics routiers.....	21
8.6 – Campagne de mesures de bruits	22
8.7 – Propositions pour les voiries communales de la ville de Niort.....	22
8.7.1 Les zones à enjeux	22
8.7.2 Réduction du bruit dans les zones à enjeux.....	22
8.7.3 Réduction du bruit dans les zones à enjeux – Propositions retenues par la ville de Niort	23
9 – CONSULTATION DU PUBLIC	27
10 – MISE A DISPOSITION DU PPBE	27
11 – ANNEXES.....	28

1 – RESUME NON TECHNIQUE

Dans le cadre de la transposition en France de la Directive européenne 2002/ 49/ CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, les grandes agglomérations (plus de 100 000 habitants) et les grandes infrastructures de transports terrestres doivent faire l'objet de « Cartes stratégiques du bruit » et de « Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement » (PPBE).

Sont notamment visées par ces textes (voir article R572-3 du Code de l'environnement) les routes supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules par an (soit environ 8 200 véhicules / jour).

La lutte contre le bruit routier doit faire l'objet d'actions spécifiques. Elle est également la résultante d'actions plus transversales. L'objectif général d'un PPBE consiste à hiérarchiser les enjeux afin d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques (dites de « point noir de bruit ») et préserver en tant que de besoin la qualité des sites remarquables.

Le présent projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement concerne les routes communales de la ville de Niort supportant un trafic moyen supérieur à 3 millions de véhicules par an.

Ces voiries sont identifiées dans les Cartes de Bruit Stratégiques approuvées par arrêté préfectoral.

Sur la base de cartes prescrites par arrêtés préfectoral en date du 4 janvier 2013, un premier Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été établi en 2016.

Par arrêté préfectoral en date du 13 juillet 2018 de nouvelles cartes ont été prescrites.

- Certaines voies initialement prises en compte par le PPBE de 2016 ne sont plus intégrées aux nouvelles cartes de bruit stratégiques.
- D'autres voies, au regard de données collectées depuis 2016, ont été intégrées à la cartographie.
- Enfin plusieurs voies restent toujours à prendre en compte au regard des critères.

Un diagnostic a donc été mené dans le cadre du PPBE, à l'aide de plusieurs outils : les Cartes de bruit approuvées en 2018, des repérages sur le terrain, des mesures de trafic, le bilan des actions menées par le passé, etc ...

Des zones dites « à enjeux » ont été identifiées, au sein desquelles des bâtiments sensibles (habitation, santé et enseignement) sont soumis à des niveaux sonores élevés, et dépassant les seuils réglementaires :

- Lden (niveau sonore équivalent moyen sur 24 heures) supérieur à 68 dB(A).
- Lnuit (niveau sonore équivalent moyen entre 22 h et 6 h) supérieur à 62 dB(A).

Le PPBE propose :

- Pour les voies qui ne sont plus répertoriées de faire un bilan des actions mises en œuvre depuis PPBE de 2016 et vérifier par des comptages routiers que ces voies ne sont plus à prendre en compte
- Pour les voies qui sont toujours répertoriées de faire un bilan des actions mises en œuvre et de reconduire pour ces voies les dispositions qui avaient été définies en 2016 et qui restent à réaliser.
- Pour les nouvelles voies prises en compte, de vérifier la véracité de leur classement au travers de comptages routiers et le cas échéant d'établir un plan d'action visant à réduire l'exposition au bruit.

Conformément aux textes, une mise à disposition du projet de PPBE (durée : 2 mois) se déroule du 05 octobre 2020 au 14 décembre de l'année 2020 de façon à permettre à la population et aux associations de s'exprimer. Les remarques formulées à cette occasion seront analysées et présentées en annexe du rapport PPBE définitif.

2 – CONTEXTE

Les nuisances sonores affectent le quotidien de certains habitants de la ville de Niort, et en particulier ceux qui résident, ou qui travaillent, à proximité d'une infrastructure fortement circulée. Elles sont parfois ressenties comme un signe de détérioration de l'environnement, et peuvent même, dans les cas les plus critiques, constituer un enjeu de santé publique. De plus, les exigences sociétales étant toujours plus fortes, notamment vis-à-vis des préoccupations environnementales, les citoyens ont une attente croissante de prise en compte de cette problématique par les gestionnaires et aménageurs d'infrastructures, ainsi que d'éléments de réponse concrets.

Depuis de nombreuses années déjà, notamment depuis la loi-cadre sur le bruit n° 92-1444 du 31/12/92, des mesures sont prises par les gestionnaires de voiries lors d'aménagements routiers, en application de la réglementation, pour ne pas apporter de nuisances nouvelles au-delà de certains seuils, aux personnes vivant dans les sites perturbés par l'aménagement d'une route.

En effet, les mesures de protection acoustique, comme la réalisation d'un écran ou d'un merlon végétalisé, ne s'imposent que pour les voies nouvelles, ou les aménagements « significatifs », en cas de dépassement de limites de bruit définies par la loi et ses décrets d'application. La résorption des « points noirs bruit », situations de forte exposition sonore où l'infrastructure et les bâtiments préexistent, n'était couverte par aucun texte réglementaire, et ne pouvait faire l'objet que de politiques volontaristes, propres à chaque maître d'ouvrage (pour l'État les circulaires du 12 décembre 1997 et du 25 mai 2004 visaient à mettre en place une politique de suppression des points noirs du bruit sur le réseau national).

La Communauté Européenne a cherché à homogénéiser les pratiques et les réglementations au sein des Etats membres. C'est ainsi que **la Directive européenne n° 2002/ 49/ CE de 2002 a été prise.**

Cette directive précise que :

- **des cartes de bruit stratégiques** devaient être réalisées :
 - Première échéance : avant le 30 juin 2007 pour les routes supportant plus de 6 millions de véhicules/an ;
 - Seconde échéance : avant le 30 juin 2012 pour les routes supportant plus de 3 millions de véhicules/an.
 - Troisième échéance : réexamen et révision tous les 5 ans soit avant le 30 juin 2017 pour les routes supportant plus de 3 millions de véhicules/an.

- **des plans d'actions devaient être élaborés** :
 - Première échéance : avant le 18 juillet 2008 pour les routes supportant plus de 6 millions de véhicules/an ;
 - Seconde échéance : avant le 18 juillet 2013 pour les routes supportant plus de 3 millions de véhicules/an.
 - Troisième échéance : Réexamen et révision avant le 18 juillet 2018 pour les routes supportant plus de 3 millions de véhicules/an.

Transcrite dans le droit français en 2006, elle a conduit à l'élaboration en 2012, par les services de l'État, de cartes de bruit sur les routes des Deux-Sèvres (routes départementales et voiries communales) dont la circulation dépasse trois millions de véhicules par an. Ces cartes ont été arrêtées par le préfet des Deux-Sèvres le 14 janvier 2013 et rendues publiques en étant mises à disposition sur le site internet des services de l'Etat en Deux-Sèvres.

Au travers de ces premières cartes la Ville de Niort était concernée par 12 voies routières (voies communales).

Pour les voiries communales de la Ville de Niort, les infrastructures concernées étaient les suivantes :

- boulevard de l'Atlantique
- avenue Louis Pasteur
- avenue St Jean d'Angély
- rue du 24 février
- rue de la Gare
- avenue de Limoges pour partie
- rue du 14 juillet
- avenue de Paris
- rue de Souché
- avenue de la Résistance, pour partie
- rue Alsace Lorraine
- rue du Maréchal Leclerc

Il est à noter que d'autres infrastructures supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an sur le territoire communal avaient été cartographiées. Cependant, ces infrastructures sont de compétence communautaire et n'avaient pas été incluses dans le PPBE de la ville de Niort. Ces infrastructures étaient les suivantes :

- boulevard Willy Brandt
- rue de Pied de Fond
- rue Jean Couzinet,
- rue du Fief d'Amourettes
- rue Ferdinand de Lesseps
- rue des Ors

A partir de ces cartes la Ville de Niort a réalisé en 2016 un **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (P.P.B.E.)**.

Ce PPBE expose la stratégie de lutte contre le bruit, précise les objectifs éventuels de réduction du bruit dans les zones où les niveaux de bruit dépassent certaines valeurs limites (valeurs précisées à l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 : 68 dB(A) pour une période de 24 h et 62 dB(A) pour la période nocturne), les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit déjà prises et celles envisagées dans les prochaines années.

Conformément à la Directive Européenne, en 2017 l'Etat a établi de nouvelles cartes Stratégiques Bruit. Ces cartes ont été notifiées par le préfet des Deux-Sèvres le 13 juillet 2018 (Annexe 1) et rendues publiques avec mise à disposition sur le site internet des services de l'Etat en Deux Sèvres.

Ces cartes de bruit ont été transmises aux gestionnaires des voies identifiées dans l'arrêté pour l'élaboration ou la mise à jour des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Au travers de ces nouvelles cartes stratégiques, la Ville de Niort est concernée par 9 voies routières (voies communales).

4 rues ont été retirées étant considérées au travers du PPBE 2016 qu'elles ne devaient plus faire l'objet d'une prise en compte dans la mesure où la charge de trafic qui les empruntait était inférieure aux seuils requis de 8200 véh/j :

- Rue du 14 juillet
- Avenue de Limoges
- Avenue de la Résistance
- Rue Alsace Lorraine

2 rues ont été ajoutées dans la mesure où elles sont susceptibles de dépasser le seuil de trafic de 8200 véh/j.

- Boulevard René Cassin
- Rue Terraudière

Pour les voiries communales de la Ville de Niort, les infrastructures concernées sont donc désormais les suivantes :

- Boulevard de l'Atlantique
- Avenue Louis Pasteur
- Avenue St Jean d'Angély
- Rue du 24 février
- Rue de la gare
- Avenue de Paris
- Rue du Maréchal Leclerc
- Boulevard René Cassin
- Rue Terraudière

Il est à noter que d'autres infrastructures supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an sur le territoire communal ont de nouveau été cartographiées.

Ces infrastructures sont encore de compétence communautaire et ne doivent pas être incluses dans le PPBE de la ville de Niort. Ces infrastructures sont les suivantes :

- Boulevard Willy Brandt
 - Rue de Pied de Fond
 - Rue Jean Couzinet,
 - Rue du Fief d'Amourettes
 - Rue des Ors
-

3 – RAPPEL REGLEMENTAIRE

La réglementation en matière de lutte contre les nuisances sonores dues au bruit routier s'est étoffée depuis la loi sur le bruit de 1992. Preuve de la préoccupation des législateurs sur cette gêne source de véritable détérioration du cadre de vie au voisinage des grandes infrastructures routières, l'évolution de la réglementation ne la rend néanmoins pas forcément lisible et facile à appréhender. Les principales étapes de cette évolution sont les suivantes:

- ✓ 31 décembre 1992 : loi relative à la lutte contre le bruit (92-1444), codifiée dans le code de l'environnement aux articles L 571-1 à 26 ;
- ✓ 9 janvier 1995 : décret relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transport (95-22) abrogé et remplacé par les articles R 571-44 à R 571-52 du code de l'environnement. La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure nouvelle et la modification ou la transformation significative d'une route existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives ;
- ✓ 5 mai 1995 : arrêté relatif au bruit des infrastructures routières mentionnant notamment les valeurs maximales admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle ou une modification significative;
- ✓ 12 décembre 1997 : circulaire du Ministère de l'Équipement, relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national ;
- ✓ 9 janvier 1995 : décret relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le Code de l'Urbanisme et le Code de la Construction et de l'Habitation (95-21) abrogé et remplacé par les articles R 571-32 à R 571-43 du code de l'environnement ;
- ✓ 30 mai 1996 (modifié par l'arrêté ministériel du 23/07/13) : arrêté interministériel relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestre et à l'isolement des nouveaux bâtiments d'habitation construits dans les secteurs affectés par le bruit ;
- ✓ 12 juin 2001 : circulaire Interministérielle relative à l'Observatoire du bruit des transports terrestres et la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres. Les Conseils Généraux ont été associés au comité de pilotage de ces observatoires, la résorption des points noirs du bruit ne concernait que les réseaux routiers et ferroviaires nationaux ;
- ✓ 25 juin 2002 : directive européenne relative à la gestion et à l'évaluation du bruit dans l'environnement (2002/49/CE). Cette directive a vocation à définir une approche commune visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Elle s'applique aux émissions sonores dues aux transports et aux installations classées. Elle est basée sur la cartographie, l'information de la population et la mise en œuvre de plans de prévention.
- ✓ 25 mai 2004 : circulaire Interministérielle relative au bruit des infrastructures
- ✓ 12 novembre 2004 : ordonnance n°2004-1199. Cette ordonnance est la transposition dans le droit français de la directive européenne ;
- ✓ 26 octobre 2005 : loi n°2005-1319 (Art. L572-1 à L572-11 du Code de l'Environnement). Cette loi précise les autorités compétentes pour l'évaluation du bruit. En particulier, les gestionnaires des infrastructures de plus de 3 millions de véhicules par an sont tenus d'élaborer les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (P.P.B.E.) correspondants à ces infrastructures ;

- ✓ 24 mars 2006 : décret relatif à l'établissement des cartes de bruit et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement et modifiant le code de l'urbanisme. (n°2006-361) ;
- ✓ 4 avril 2006 : arrêté ministériel correspondant au décret de mars 2006 ;
- ✓ 7 juin 2007 et 23 juillet 2008 : circulaire Interministérielle et instruction d'application.

4 – OBJET

Le présent du document a pour objet :

- un rappel du plan d'actions arrêté par la Ville de Niort dans le cadre du PPBE de 2016 visant à réduire le bruit dans l'environnement
- un bilan des mesures prises depuis 2016
- un examen des voies qui restent concernées par la mise en œuvre d'un PPBE et en particulier le Bd Cassin et la rue Terraudière qui sont nouvellement à prendre en compte

Le contenu minimal du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est défini à l'article R 572-8 du code de l'Environnement.

La réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement s'appuie sur les cartes de bruit approuvées par arrêté préfectoral. L'élaboration du PPBE comporte 4 grandes étapes :

- n° 1 : diagnostic et enjeux.
- n° 2 : définition des objectifs et proposition de plans d'actions.
- **n° 3 : projet de PPBE et mise à disposition du public.**
- n° 4 : approbation du PPBE définitif.

Le présent document est relatif à l'étape n° 3 ; projet de PPBE.

5 – RAPPEL DES NOTIONS D'ACOUSTIQUE

5.1 Le bruit

Qu'est-ce que le bruit ?

Le bruit est une vibration de l'air qui se propage. Il peut devenir gênant lorsque, en raison de sa nature, de sa fréquence ou de son intensité, il est de nature à causer des troubles excessifs aux personnes, des dangers, à nuire à la santé ou à porter atteinte à l'environnement.

Comment le bruit est-il mesuré ?

L'unité de mesure des sons est le décibel (dB) qui correspond à la plus petite variation de pression acoustique susceptible d'être perçue par l'homme. Pour prendre en compte le niveau réellement perçu par l'oreille, on utilise un décibel physiologique appelé décibel A [dB(A)].

LAeq : niveau de bruit équivalent ou indice de gêne sonore. Il permet de caractériser un bruit fluctuant au cours du temps et correspond à la moyenne énergétique des niveaux présents pendant une période donnée.

Quels sont les effets du bruit ?

- Sur le travail

Le bruit, parce qu'il diminue la capacité de concentration, de mémoire, de lecture, de résolution de problème est un facteur de diminution de la qualité du travail.

- Sur la santé

Le bruit est une nuisance susceptible de constituer une menace pour la santé des personnes les plus exposées. Cela peut même être un problème de santé publique de plus en plus important si ses effets ne sont pas maîtrisés.

5.2 La pression acoustique

Un doublement du trafic n'augmente le niveau de pression acoustique que de 3 dB.

$$60 \text{ dB} + 60 \text{ dB} = 63 \text{ dB}$$

Un poids-lourd est équivalent à environ 4 à 8 voitures (selon la vitesse et le type d'écoulement du trafic) en terme de pression acoustique.



5.3 Echelle de perception

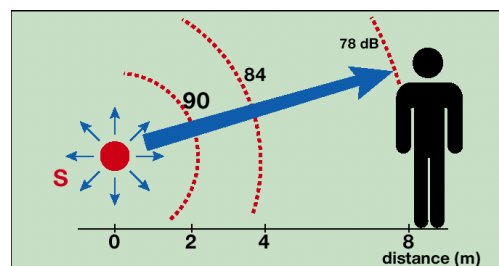
Cette échelle indique la perception du bruit à un instant donné. Elle ne prend pas en compte la gêne sur une longue période.

SENSATION MOYENNE	NIVEAU SONORE	TYPE D'AMBIANCE EXTERIEURE	CONVERSATION
Très bruyant	80 dB(A)	Autoroute, Périphérique, chantier,...	Difficile
Bruyant	70 dB(A)	Rue animée, Grand boulevard,...	En parlant fort
Bruit urbain modéré	60 dB(A)	Centre ville, Rue de distribution,...	A voix normale
Relativement calme	50 dB(A)	Secteur résidentiel, Rue de desserte,...	A voix basse
Bruit de fond calme	40 dB(A)	Intérieur cour, campagne	
Très calme	30 dB(A)	Ambiance nocturne en milieu rural	
Silence	20 dB(A)	Désert	

5.4 La propagation du bruit

La pression acoustique au droit du récepteur varie en fonction de certains paramètres ; parmi lesquels, on peut citer :

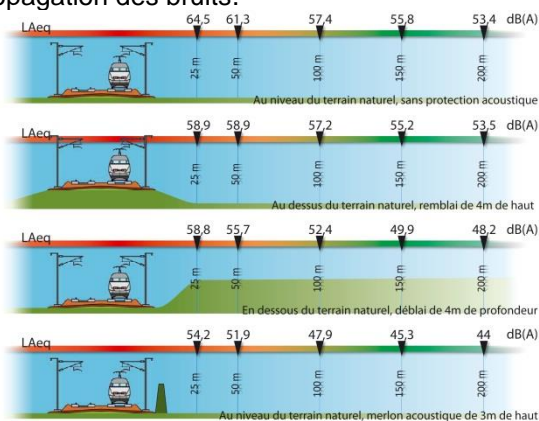
- ✓ **La distance entre la source de bruit et le récepteur** ; plus cette distance augmente, plus le niveau de pression mesuré par le récepteur diminue.



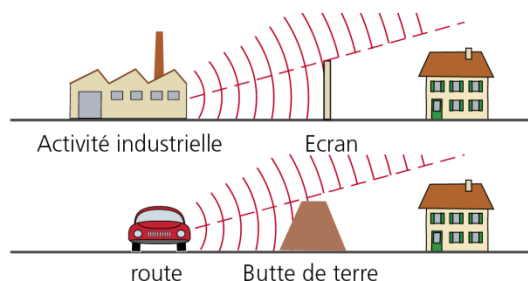
- ✓ **La directivité de la source de bruit ; l'atténuation du niveau sonore en fonction de la distance est plus faible pour une source de bruit linéique (exemple : route) que pour une source de bruit ponctuelle (exemple : équipement technique).**



- ✓ **Le profil en travers entre la source et le récepteur** ; dans l'exemple ci-dessous l'effet de déblai de la voie SNCF limite sensiblement la propagation des bruits.



- ✓ **Obstacle entre la source et le récepteur (bâtiment de grande hauteur, dispositifs de protection de type écrans acoustiques ou merlons...), l'onde acoustique est diffractée par l'obstacle.**



- ✓ **Les conditions météorologiques lors des mesures de bruit** ; pour une même source suivant que les conditions météorologiques soient portantes ou contraires, les niveaux de pression peuvent varier d'environ 10 dB(A).

- ✓ **Le type de sol entre la source de bruit et le récepteur ; plus le sol est réfléchissant (mer, lac, bitume) plus les réflexions multiples sur le sol engendrent un accroissement des niveaux sonores au niveau du récepteur.**

6 – RAPPEL ET BILAN DU PLAN D’ACTIONS ARRETE PAR LA VILLE DE NIORT EN 2016

6.1 - Rappel du Plan d’Actions arrêté au PPBE 2016

Pour les voies considérées, suivant les trafics qu’elles supportaient et l’exposition au bruit auquel elles étaient soumises des séries de mesures ont été proposées :

- **Pour l’Avenue Saint Jean d’Angely, la rue de la Gare, l’avenue de Limoges, la rue du Maréchal Leclerc et la rue de Souché**

Compte tenu des résultats de la mesure de bruit menés en 2016, aucun bâtiment sensible n’était répertorié Point Noir Bruit. De plus, les flux de trafic routier sur ces voies étaient inférieurs au seuil de recensement des voiries (8 200 véhicules/jour) pour l’établissement des cartes de bruit stratégiques et donc du PPBE.

Une surveillance de l’évolution du trafic routier était envisagée.

- **Pour la rue du 14 juillet et la rue Alsace Lorraine**

Les cartes de bruit stratégiques mettaient en évidence la présence de bâtiments PNB. Aucune mesure de bruit n’avait été réalisée afin de vérifier le critère « acoustique » des bâtiments PNB.

Lors des travaux de changement du revêtement prévus en 2016 rue du 14 juillet, la ville de Niort devait intégrer la mise en œuvre d’un enrobé phonique dans l’opération.

Dans le cadre de l’étude de circulation /stationnement des quartiers Nord, des comptages routiers devaient être programmés rue Alsace Lorraine.

- **Pour la rue du 24 février / avenue de Paris**

Les résultats de la mesure de bruit montrent que les seuils de référence définissant le critère PNB d’un bâtiment sont dépassés.

Compte tenu du contexte urbain de ces voies, une réduction du trafic routier semble difficilement faisable à court terme.

La solution retenue pour réduire le bruit routier à l’émission, et donc en réception (en façades), consiste à réaliser un « traitement à la source » en mettant en œuvre un enrobé phonique sur les chaussées. Avec les enrobés type « *béton bitumineux minces* », la réduction du bruit peut atteindre environ 3 dB(A).

La mise en œuvre de ce revêtement permet de réduire l’exposition au bruit des bâtiments concernés à un niveau Lden inférieur à 68 décibels.

De plus, la mise en œuvre de l’enrobé phonique s’accompagnera de réduction de la vitesse à 30 km/h pour :

La rue du 24 février dans le plan à 5 ans,

L’avenue de Paris (extension de la zone 30 actuelle au moins jusqu’à la rue de Souché ou jusqu’aux feux tricolores devant Super U) dans le plan à 10 ans

6.2 – Bilan des actions réalisées

- **Pour l'avenue Saint Jean d'Angely, la rue de la Gare, l'avenue de Limoges, la rue du Maréchal Leclerc et la rue de Souché**

Comme proposé une surveillance de l'évolution du trafic a été conduite. Plusieurs comptages de trafic routier ont été conduits entre janvier 2020 et mars 2020 :

Bilan de la surveillance du trafic routier:

- Avenue St Jean D'Angely : 5640 véh/j < **au seuil**
- Rue de la Gare : 7200 véhicules/j < **au seuil**
- Avenue de Limoges : 4000 véhicules/j < **au seuil**
- Rue Maréchal Leclerc : 6300 véh /j < **au seuil**
- Rue de Souché : 3600 véhicules/j < **au seuil**

Les mesures de trafic confirment que les trafics supportés par ces voies restent en deçà du seuil de prise en compte de ces infrastructures dans le PPBE.

Les rues de Souché et l'Avenue de Limoges ne sont plus prises en compte dans les cartes jointes à l'arrêté du 13 juillet 2018.

Malgré ces résultats, la rue de la Gare pour partie, la rue du Maréchal Leclerc et l'Avenue de St Jean D'Angely restent intégrée aux cartes établies par l'Etat en 2017.

- **Pour la rue du 14 juillet et la rue Alsace Lorraine**

Pour ces deux rues une surveillance de l'évolution du trafic a été conduite. Les mesures ont été réalisées entre janvier 2020 et mars 2020.

Bilan de la surveillance du trafic routier:

- Rue du 14 juillet : 6300 véh/j < **au seuil**
- Rue Alsace Lorraine : 5000 véhicules/j < **au seuil**

Ces comptages confirment que les trafics restent en dessous des seuils. Le retrait de ces deux rues des cartes établies par l'Etat en 2017 est cohérent.

Des aménagements ont toutefois été conduits rue du 14 juillet avec la reprise de la couche de roulement et l'instauration d'une zone 30 couplée à des aménagements visant à restreindre la vitesse pratiquée et par voie de conséquence à diminuer les émissions sonores. Aucune mesure de bruit n'a été conduite pour évaluer les incidences liées à la mise en œuvre de ce nouvel enrobé.

- **Rue du 24 février / avenue de Paris**

Pour ces deux rues une surveillance de l'évolution du trafic a été conduite. Les mesures ont été réalisées entre janvier 2020 et mars 2020.

Bilan de la surveillance du trafic routier:

- Rue du 24 février :13 000 véh/j > **au seuil**
- Avenue de Paris 14 000 véh/j > **au seuil**

Aucune mesure de bruit n'a été conduite depuis 2016.

Ces deux voies sont toujours répertoriées aux cartes établies en 2017 par l'Etat.

Pour la rue du 24 février aucun aménagement n'a pour l'heure été engagé. Toutefois une réflexion va être conduite pour la requalification de l'axe reliant la Gare à la Sèvre (Port Boinot). Dans le cadre de cette requalification les aménagements auront pour objectifs d'apaiser la circulation et intégreront une reprise de la couche de roulement avec mise en œuvre d'enrobé phonique.

Pour l'avenue de Paris si l'extension de la zone 30 n'a pas encore été concrétisée, la partie située entre la voie ferrée et le Bd de l'Europe a été requalifiée avec reprise de la couche de roulement et implantation d'une bande cyclable. Aucune mesure de bruit n'a toutefois été conduite pour évaluer les gains liés à la mise en œuvre de ce nouvel enrobé.

7 – ACTIONS REALISEES DEPUIS 10 ANS

Conformément au 4° du point I de l'article R572-8 du Code de l'environnement, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement prévoit « les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours de dix années précédentes ».

Les actions réalisées depuis 10 ans sur le réseau routier communal concerné par l'établissement du P.P.B.E ayant conduit à une réduction de la vitesse et donc à une amélioration de l'ambiance sonore sont synthétisées dans le tableau ci-dessous :

Voiries concernées	Type d'actions
Actions menées avant 2016	
Bd de l'Atlantique : entre la rue des Equarts et la rue de Pierre	Requalification avec créations de 2 giratoires, plateaux surélevés, couloir bus mixte avec les vélos et suppression de la haie centrale au profit de plantations basses
Av. St-Jean d'Angély entre le Bd Pasteur et le Bd Jean Moulin	Création d'une zone 30, avec plateaux surélevés et protection des traversées piétonnes, création d'un itinéraire cyclable parallèle par la rue de Nambot, création de bandes cyclables entre le Bd Jean Moulin et le pont SNCF
Rue du 24 février	Création d'îlot chicane en protection de la traversée piétonne, création d'une bande cyclable dans le sens Roulage - St-Jean
Rue de la Gare entre Roulage et 14 juillet	Création de bandes cyclables
Rue du 14 juillet	Création d'une zone 30 en haut de Brèche avec terre-plein central planté, carrefours à feux, parvis et coussins berlinois devant le collège Fontanes
Av. de Paris	Requalification complète entre Terraudière et Souché (de 2000 à 2004 environ)
Rue de Souché	Création de chicanes de ralentissement entre av. Paris et Cocteau, création d'un mini-giratoire au carrefour Sableau
Av. des Martyrs de la Résistance	Requalification de la rue en lien avec le projet Brèche
Actions menées depuis 2016	
Bd de l'Atlantique : entre la rue Siegfried et l'avenue de la Rochelle	Requalification dans le cadre de Renouvellement Urbain du quartier du Clou Bouchet avec création d'un couloir de bus en site propre et traitement des voies de circulation en zone 30 avec création de plateaux surélevés à hauteur du groupe scolaire Jean ZAY
Bd Pasteur entre l'Avenue de La Rochelle et l'Avenue de St Jean d'Angely	Implantation d'un couloir mixte bus à usage cyclable
Rue du 14 juillet entre la rue Barra et la rue Terraudière	Requalification comprenant l'extension de la zone 30 avec reprise de la couche de roulement et aménagement d'un plateau à hauteur de l'entrée du groupe scolaire Fontanes
Avenue de Paris Entre la rue Edmond Proust et le Bd de l'Europe	Aménagement de bande cyclable, créations d'îlots centraux et reprise de la couche de roulement

Sur les autres secteurs de la ville, on peut citer :

Voiries concernées	Types d'aménagement
Actions menées avant 2016	
Rue de la Mineraie Route de Chauray Route de Sérigny Rue des Marais Rue des Quatre-Vents Av. Venise Verte devant la pharmacie près du feu Espérance Rue de Goise entre Inkermann et route d'Aiffres	Création d'îlots chicanes
Rue de Buffevent rue de la Routière	Création de plateaux surélevés
Rue du Fief Joly Bd Baudelaire	Création d'une piste cyclable
Bd Sellier	Création de bandes cyclables
Rue du Coteau St-Hubert devant le collège Rabelais Rue Chiron Courtinet devant le collège G. Philippe	Aménagement de sécurité
Rue du Petit Banc Rue de la Boule d'Or	Requalification avec création d'une zone de rencontre
Rue de la Croix des Pèlerins	Fermeture de la rue et transformation en chemin piéton vélos
Bd Tardy	Création d'un giratoire « cacahuète » réduisant les vitesses
Rue de Cholette	Rétrécissements, terre-pleins plantés, pistes cyclables
Requalification du centre-bourg de St-Liguaire	Création d'une vaste zone 30
Requalification du bourg de Sevreau	Zone 30 avec chicanes, traversées protégées, arrêts de bus sécurisés
Rue du Parvis St-hilaire Rue du Moulin d'Ane au niveau de la salle des fêtes Rue St-Jean	Création d'une zone 30
Rue d'Antes	Création de nombreux îlots chicanes et rétrécissements, de plateaux surélevés, et continuité du CC3M
Rue de Goise entre J. Jaurès et Ch. De Gaulle	Création de chicanes et pose de coussins berlinois
Rue Brun Puyrajoux	Création de plateaux surélevés, contresens cyclable et protection du cheminement piéton
Rue de la Broche	Pose de coussins berlinois
Rue de la Plaine	Création d'un plateau surélevé devant l'école, chicanes et piste cyclable
Quai Métayer	Mise en zone 30 avec contre sens cyclable
Actions menées depuis 2016	
Rue Edmond Proust entre la rue Albert Chardavoine et la rue André Gide	Reprise de l'alignement de façade, aménagement des trottoirs, reprise de la couche de roulement
Route de Coulonges sur l'Autize (domanialité départementale) entre le Carrefour St Hubert et la rue de l'Homestrou	Aménagement des trottoirs, création d'une bande cyclable dans le sens descendant vers le centre-ville et reprise de la couche de roulement
Rue Balaclava sur 50 m depuis l'avenue de La Rochelle	Reprise du profil de voie avec aménagement d'un trottoir, reprise des enrobés

Rue de la Gavacherie entre la rue de la Tour Chabot et la rue Jacques Cartier	Réhabilitation de trottoirs, créations d'alternats avec mise en zone 30
Rue des 3 Cogneaux	Création d'une zone 30 avec aménagement d'un plateau au débouché de la rue de l'Iser et de la rue du 14 juillet
Rue de Ribray	Reprise de trottoirs, aménagement d'arrêts de bus accessibles et reprise de la couche de roulement
Rue Basse entre la rue Brisson et la rue Vielle Rose	Reprise des trottoirs, des bordurages et de la couche de roulement
Rue de Goise	Réhabilitation de trottoirs, créations d'alternats avec mise en zone 30

8 – REEXAMEN DES ENJEUX BRUIT POUR LA PERIODE 2018-2023 ET DEFINITION DU NOUVEAU PLAN D’ACTIONS A METTRE EN OEUVRE

8.1 – Cartes de bruit stratégiques de la ville de Niort pour la période 2018-2023

Les cartes de bruit, relatives aux infrastructures routières des Deux-Sèvres supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an dans le cadre de la directive européenne, ont été arrêtées par le préfet des Deux-Sèvres le 14 juillet 2018.

Elles ont été établies sous le pilotage de la direction départementale des territoires (DDT), qui les a mises à disposition du public et les a publiées sur le site internet des services de l’Etat en Deux-Sèvres.

<http://www.deux-sevres.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Nuisances-sonores-Bruits/Cartes-strategiques-du-bruit-dans-l-environnement-lies-aux-infrastructures-de-transports-terrestres>

Les cartes de bruit ont été établies par le calcul. Elles tiennent compte de la source de bruit « circulation automobile » sur les infrastructures concernées, et sont établies avec les indicateurs harmonisés Lden (niveau sonore jour, soir, nuit) et Ln (pour la nuit).

Elles représentent des courbes d’isophones (de 5 dB en 5 dB pour la carte Lden), et les secteurs où un dépassement des valeurs limites est constaté (zones de conflit). Ces limites ont été fixées à 68 dB(A) pour l’indicateur Lden, et 62 dB(A) pour l’indicateur Ln.

Ces cartes ont permis, de plus, d’estimer la population et le nombre de bâtiments sensibles exposés. Elles ont été établies suivant la directive, et se réfèrent à la norme NFS 31-130 pour le choix des couleurs.

Les cartes de bruit permettent d’identifier les zones les plus sensibles au bruit et ainsi d’améliorer la stratégie d’actions à lancer pour lutter contre les nuisances sonores. L’une des principales vocations de ces cartes est aussi l’information du public sur l’exposition au bruit. Elles contribuent à une meilleure connaissance par le public des nuisances sonores dans leur environnement.

Ces cartes de bruits doivent faire l’objet d’une analyse cartographique plus poussée pour déterminer les bâtiments considérés comme **Points Noirs du Bruit** complétées au besoin de relevés de trafics et de mesure de bruit in situ.

Ces cartes bruits ont identifiées 9 voies sous domanialité communale de la ville de Niort qui sont sujettes à des enjeux de bruit.

- **Le boulevard de l’Atlantique**
- **L’avenue Louis Pasteur**
- **L’avenue St Jean d’Angély**
- **La rue du 24 février**
- **La rue de la gare**
- **L’avenue de Paris**
- **La rue du Maréchal Leclerc**
- **Le boulevard René Cassin**
- **La rue Terraudière**

8.2 – Critères de définition des Points Noirs du Bruit

Les PNB dus au bruit des réseaux routiers sont caractérisés par des critères acoustiques et des critères d'antériorité indiqués ci-dessous.

8.2.1 Critère de sensibilité

Les PNB concernent uniquement les bâtiments sensibles, c'est-à-dire les bâtiments destinés à :

- l'habitation,
- l'enseignement
- les soins.

8.2.2 Critère acoustique

Les valeurs limites de bruit caractéristiques des points noirs sont définies en fonction soit des indicateurs définis à l'article n°1 de l'arrêté du 5 mai 1995 [LAeq(6h-22h), LAeq(22h-6h)], soit des indicateurs introduits par la directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 et définis par l'article R 147-1 du code de l'urbanisme [Lden, Ln] :

- LAeq(6h-22h) > 70 dB(A),
- LAeq(22h-6h) > 65 dB(A),
- Lden > 68 dB(A),
- Ln > 62 dB(A).

Un bâtiment est un PNB sur l'aspect du critère acoustique lorsque l'un au moins de ces quatre critères est vérifié.

L'indicateur Lden est égal à

$$10 \cdot \log \left(\frac{12}{24} \cdot 10^{\frac{\text{LAeq}(6\text{h}-18\text{h})}{10}} + \frac{4}{24} \cdot 10^{\frac{\text{LAeq}(18\text{h}-22\text{h})+5}{10}} + \frac{8}{24} \cdot 10^{\frac{\text{LAeq}(22\text{h}-6\text{h})+10}{10}} \right) - 3 \text{ dB}$$

où LAeq(6h-18h), LAeq(18h-22h) et LAeq(22h-6h) sont évalués à 2 mètres en avant des façades, fenêtres fermées et sont mesurables selon la norme NF S 31085 (bruit routier).

L'indicateur Ln est égal à l'indicateur LAeq(22h-6h) - 3 dB.

Les indicateurs Lden et Ln fournissent donc des valeurs en champ libre (pas de prise en compte de l'énergie sonore réfléchiée par la façade du bâtiment).

8.2.3 Critère d'antériorité du bâti

Les critères d'antériorité à considérer ont été précisés par l'annexe 1 de la circulaire du 12 juin 2001 ainsi qu'à l'article 3 de l'arrêté du 3 mai 2002.

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 et concernant les infrastructures des réseaux routiers 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 est appréciée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Article n°9 du décret du 9 janvier 1995 (codifié à [l'article R 571-51](#) du code de l'environnement).

Le maître d'ouvrage de travaux de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres n'est pas tenu de prendre les mesures prévues à [l'article 1er](#) à l'égard des bâtiments voisins de cette infrastructure dont la construction a été autorisée après l'intervention de l'une des mesures suivantes :

1° Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L. 11-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret du 23 avril 1985 susvisé ;

2° Mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du a du 2° de l'article R. 121-13 du Code de l'urbanisme, dès lors que cette décision, ou cette délibération, prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;

3° Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;

4° Mise en service de l'infrastructure ;

5° Publication des arrêtés préfectoraux portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit situés à son voisinage, pris en application de [l'article 13 de la loi du 31 décembre 1992](#) susvisée.

8.3 – Analyse cartographique des voies communales de la Ville de Niort

La phase **Diagnostic / Enjeux** doit permettre de repérer les zones où sont recensés des bâtiments dits « sensibles » exposés à un niveau de bruit au-delà des valeurs limites. Dans ce cas, le bâtiment est considéré comme un Point Noir Bruit.

Le croisement des zones délimitées par la courbe de dépassement de valeur limite Lden 68 dB(A) (carte de type « C ») et les bâtiments permet de repérer les bâtiments Points Noirs Bruit potentiels. Dans un deuxième temps, l'analyse de la typologie du bâti concerné est déterminée. Tout le long du réseau routier concerné, un dénombrement des bâtiments par type est réalisé. Des vérifications ponctuelles sur le terrain sont ensuite effectuées.

Les cartographies des bâtiments PNB établies à partir des cartes de bruit approuvées par le préfet et mises à jour à partir des recueils terrains sont jointes en annexe 2.

Commentaires sur les planches cartographiques :

Les planches cartographiques ont été réalisées à partir des données transmises par la DDT des Deux-Sèvres (carte « C » présentant les zones où le niveau Lden est supérieur à 68 dB(A)). Il apparaît que la zone Lden > 68 dB(A) est à la limite des bâtiments en centre-ville ; il en résulte que certains bâtiments sont en contact avec cette zone (ils sont donc classés PNB) et les autres bâtiments voisins en sont exclus.

Les fichiers étant issus d'un modèle informatique, il en résulte une certaine incertitude quant aux contours réels de cette zone Lden > 68 dB(A). **Il conviendra donc de statuer sur la prise en compte d'une incertitude sur ces planches cartographiques et le choix d'inclure certains bâtiments dans les PNB.**

Suivant les rues considérées le bilan quantifiable des bâtiments exposés et considérés comme Points Noirs Bruits sont les suivants :

- Avenue de Paris :
 - 105 habitations individuelles soit 315 individus potentiellement impactés
 - 19 logements en habitats groupés soit 38 individus potentiellement impactés

- Rue du Maréchal Leclerc :
 - 56 habitations individuelles soit 168 individus potentiellement impactés
 - 20 logements en habitats groupés soit 60 individus potentiellement impactés

- Bd Cassin/Rue Mazagran :
 - 1 habitation individuelle soit environ 3 individus potentiellement impactés

- Rue Terraudière :
 - 10 habitations individuelles soit 30 individus potentiellement impactés

- Rue de la Gare :
 - 27 habitations individuelles soit 81 individus potentiellement impactés
 - 18 logements en habitats groupés soit 36 individus potentiellement impactés

- Rue du 24 Février :
 - 22 habitations individuelles soit 66 individus potentiellement impactés
 - 12 logements en habitats groupés soit 24 individus potentiellement impactés
 - 1 hôtel

- Av St Jean d'Angely :
 - 14 habitations individuelles soit 42 individus potentiellement impactés
 - 1 Hôpital
 - 1 Hôtel

- Bd de l'Atlantique :
 - aucune habitation individuelle
 - aucun logement en habitat groupé

- Bd Pasteur :
 - aucune habitation individuelle
 - aucun logement en habitat groupé

Nota : Pour les logements groupés le nombre de logements a été déterminé suivant le nombre de boîtes à lettres. Le nombre de personnes exposées a été établi en prenant un ratio de 3 habitants/logement individuel et 2 habitants/logement en habitat groupé.

8.4 – Hiérarchisation des bâtiments PNB

A l'issue de la phase de diagnostic, il est d'usage de proposer une hiérarchisation pour la résorption des PNB. Elle s'effectuera en tenant compte :

- des « supers points noirs » (dépassement des seuils de l'indicateur Lden et de l'indicateur Ln) ;
- des PNB situées dans les ZUS (Zones Urbaines Sensibles).

8.4.1 Les Super Points Noirs du Bruit

L'analyse et le croisement visuel des cartographies et des cartes de bruit stratégiques de type « C » de dépassement de seuil pour les indicateurs européens Lden et Ln permettent d'affirmer qu'**aucun bâtiment n'est considéré comme super PNB**. En effet, aucun bâtiment n'est exposé à un niveau Ln > 62 dB(A). (Annexe 3 : seule l'avenue de Paris présente des émissions > 62 dB(A))

8.4.2 Les Zones Urbaines sensibles

La Ville de Niort compte une Zone Urbaine Sensible : Clou Bouchet-Tour Chabot-Gavacherie. Une partie du Boulevard de l'Atlantique est comprise dans cette ZUS ; cependant aucun PNB n'a été détecté sur cet axe.

8.5 – Mesures de trafics routiers

Pour chacune des voies considérées des comptages routiers ont été réalisés pour déterminer si les voies qui présentaient des PNB répondaient bien au critère de seuil de trafic (8200 veh/j) impliquant une prise en compte des voies au regard de la Directive Européenne.

- Le boulevard de l'Atlantique (**non mesuré aucun PNB recensé**)
- L'avenue Louis Pasteur (**non mesuré aucun PNB recensé**)
- L'avenue St Jean d'Angély : **6400 véh/j < au seuil**
- La rue du 24 février : **13 000 véh/j > seuil**
- La rue de la gare : **7200 véh/j < au seuil**
- L'avenue de Paris : **14 000 véh/j > seuil**
- La rue du Maréchal Leclerc : **6300 véh/j < seuil**
- Le boulevard René Cassin : **8000 véh/j < seuil**
- La rue Terraudière : **7500 véh/j < seuil**

8.6 – Campagne de mesures de bruits

Dans le cadre de l'établissement du PPBE de 2016 une campagne de mesures de bruit avait été conduite pour vérifier la véracité du classement des PNB pour les différentes voies considérées.

Les mesures avaient révélé que seules l'avenue de Paris et la rue du 24 février présentaient des points noirs du bruit avérés ce qui corroborait avec les niveaux de trafics que supportent ces voies.

Pour cette nouvelle échéance aucune nouvelle mesure de bruit n'a été conduite.

8.7 – Propositions pour les voiries communales de la ville de Niort

Un parcours le long des voiries communales de ville de Niort concernées par la troisième échéance de la Directive européenne a permis d'affiner le diagnostic territorial et d'identifier des mesures susceptibles de réduire les nuisances sonores dans les secteurs affectés par le bruit.

Le repérage du bâti le long ce réseau (habitat individuel, habitat collectif, bâtiment d'enseignement et de santé, garage...) est présenté en **annexe n°2**.

8.7.1 Les zones à enjeux

Les bâtiments dits « sensibles » (bâtiments d'habitation, à usage de santé ou d'enseignement) ont été recensés dans les zones délimitées par les isophones Lden 68 dB(A) issues des cartes stratégiques du bruit.

8.7.2 Réduction du bruit dans les zones à enjeux

Différentes actions peuvent a priori être mises en œuvre afin de diminuer l'impact sonore d'une route :

- Les actions à la source du bruit : remplacement du revêtement de chaussée existant par des enrobés à basse émission acoustique, insertion d'un dispositif de protection type écran acoustique ou merlon, qui sont peu adaptés aux voiries urbaines.
- Les actions visant à encourager de façon ponctuelle une densification « *intelligente* » des abords de la route : faire en sorte que la construction de bâtiments non sensibles au premier plan constitue un écran acoustique vis-à-vis des bâtiments sensibles au second plan (habitation, école, santé ...).
- Les mesures d'exploitation :
 - diminution de la vitesse de circulation (en agglomération, c'est le pouvoir de police du maire) ;
 - diminution de la pression automobile en développant le covoiturage et les transports en commun ;
 - diminution des trafics sur les voies existantes (exemple : en agglomération), par report sur des voiries de contournement ou des voies de desserte locale ;
 - diminution du nombre de déplacements automobiles et promotion de « modes doux ».

Quand les actions qui précèdent sont impactantes ou inadaptées, des insonorisations de façades permettent de limiter le bruit à l'intérieur des locaux sensibles.

8.7.3 Réduction du bruit dans les zones à enjeux – Propositions retenues par la ville de Niort

Mesures d'ordre général visant à réduire la circulation automobile

Plusieurs dispositions engagées par la Ville de Niort et l'Agglomération vont dans le sens d'une réduction de la circulation automobile au profit des autres modes déplacements.

- En tout premier lieu, depuis le 1^{er} septembre, l'ensemble du réseau de transport de l'Agglomération est en libre accès et constitue le deuxième plus grand réseau gratuit de France

La mise en place de la gratuité s'accompagne de la mise en œuvre progressive de couloirs bus dans l'objectif est d'augmenter la performance du réseau et le rendre compétitif en terme de temps de déplacement vis à vis de la circulation automobile. C'est le cas par exemple au niveau du Boulevard Pasteur avec mise en place pour un sens de circulation d'un couloir mixte TC/vélo avec priorisation aux carrefours à feux.

En complément, l'Agglomération étudie la mise en place d'aires de covoiturage pour faciliter le report vers les bus notamment aux entrées de la Ville.

- L'Agglomération a également la volonté de développer l'usage des modes doux en s'attachant notamment à mettre en place une offre de service au travers de trois biais :
 - La location de Vélos à Assistance Electrique au travers d'un abonnement mensuel ou annuel. A ce jour ce sont près de 400 vélos qui ont été mis en service.
 - La mise à disposition de vélos en libre-service. (à ce jour 50 vélos répartis sur 6 stations sont disponibles)
 - La mise à disposition de Trottinettes Electriques au travers d'une location gratuite pour une durée de 2 mois

Pour accompagner l'usage des modes de déplacements doux et notamment cyclable, l'Agglomération en lien avec la Ville de Niort élabore actuellement un schéma directeur des aménagements cyclable dont l'objectif est, au travers d'aménagements de voirie, de sécuriser les parcours pour augmenter l'attrait de ce mode déplacement.

- L'Agglomération a mis en place via son délégataire une plateforme de covoiturage pour faciliter cet usage.

L'ensemble de ces mesures s'inscrivent dans une démarche de développement durable avec pour objectif de diminuer la part modale de l'automobile à l'échelle de l'agglomération et ainsi contribuer de fait **à la réduction du bruit lié à la circulation.**

Mesures d'ordre général visant à la prise en compte du bruit en amont des projets

Le Plan Local d'Habitat actuellement applicable depuis le 01/01/2016 couvre la période 2016-2021. Le PLH vise notamment à l'amélioration des qualités énergétiques et acoustiques des logements. Depuis 2016, il a ainsi financé la réhabilitation d'environ 850 logements publics et 340 logements privés. Le bouquet de travaux financés comprend l'amélioration thermique et phonique des logements, notamment par le biais de remplacement d' huisseries et d'isolations par l'extérieur. Le PLH a permis également la production d'environ 300 logements publics neufs soumis aux normes de performance énergétique plus strictes et donc équipés d'isolations thermique et phonique performantes.

Mesures d'ordre général visant à préserver les zones calmes situées notamment le long d'axes bruyants

Petit joyau environnemental, les marais de Galuchet et de La Plante sont situés en pleine ville de Niort, sur la rive gauche d'un des méandres de la Sèvre : la boucle de Chey.

Cet espace naturel de 47 hectares et demi est à cheval sur deux quartiers : la Tour Chabot-Gavacherie et Saint-Liguaire. Classé en site Natura 2000, il fait partie intégrante du Marais Poitevin. C'est un concentré des paysages caractéristiques du marais mouillé : prairies, roselières, boisements.

De nombreuses espèces patrimoniales végétales et animales s'y épanouissent. Certaines sont d'intérêt européen.

C'est notamment le cas :

- de la fritillaire pintade, une plante herbacée appelée aussi œuf de pintade ou coquelourde
- de la loutre d'Europe ;
- de la rosalie des Alpes, un coléoptère xylophage qui apprécie les frênes taillés en têtards ;
- et de deux espèces d'amphibiens, la grenouille agile et la grenouille rousse.

Le marais de Galuchet a aussi la particularité d'accueillir la plus grande colonie de hérons cendrés du Marais poitevin (90 couples environ).

Cet espace constitue une zone calme d'importance de la Ville qu'il convient de préserver à la fois pour les espèces qui la colonisent, la tranquillité étant propice à leur développement et à leur reproduction mais également pour les promeneurs qui sillonnent ce secteur par le biais des cheminements qui ont été aménagés en bordure de Sèvre.

Ainsi, depuis 2004, la Ville de Niort poursuit une politique d'acquisition foncière dans cette zone humide. Elle en est aujourd'hui propriétaire en grande partie.

Cette zone est traversée par le Bd Willy Brandt qui est sous domanialité communautaire. Cette infrastructure supporte un trafic qui dépasse le seuil des 8200 véh/j. Il figure aux cartes de bruit établis par l'Etat avec un dépassement des seuils de 68 db pour l'indicateur Lden et de 62 db pour l'indicateur Ln.

La couche de roulement du Boulevard Willy Brandt a été changée en septembre 2016 avec mise en œuvre d'un Béton Bitumineux Très Mince (BBTM) connu pour ses propriétés acoustiques, cet enrobé permettant de diminuer l'acoustique entre « pneus et chaussée ». Cette mesure a permis de diminuer les nuisances sonores en bordure de ce site remarquable.

Par ailleurs, la Ville de Niort privilégie un aménagement de son territoire permettant d'éviter la création de nouvelles zones de conflits entre les voies routières bruyantes et les zones calmes.

Mesures spécifiques pour les axes répertoriés aux cartes de bruits stratégiques.

- **Bd de l'Atlantique et Bd Pasteur**

Ces deux axes ne présentent pas de Points Noirs Bruit. Cela découle des emprises importantes de cet axe qui assurent l'éloignement de l'habitat par rapport aux voies de circulation. Dès lors, aucune mesure particulière n'est envisagée en dehors d'éventuels renouvellement des couches de roulement qui seront programmés au regard des conditions de vieillissement qui pourraient l'imposer.

- **Rue Maréchal Leclerc**

Bien que les niveaux de trafics relevés en 2016 étaient inférieurs au seuil des 8200 véh/j, cet axe a de nouveau été intégré aux cartes stratégiques. Les comptages effectués début 2020 ont confirmé que cet axe, que ce soit dans sa

section en sens unique que dans sa section à double sens présente des niveaux de trafic restant en deçà des 8200 véh/j.

Comme préconisé au PPBE de 2016 cet axe fera l'objet d'un suivi des niveaux de trafics qu'il supporte. Par ailleurs il doit faire l'objet dans le courant des deux prochaines années d'une requalification avec notamment renouvellement de la couche de roulement pour laquelle il sera fait recours à un enrobé phonique pour un gain escompté d'environ 3 dB(A).

Au travers de cette requalification, la rue actuelle affectée d'une limitation de 50/km verra la limitation de vitesse réduite à 30 km/h ce qui permettra d'espérer un gain supplémentaire en matière de réduction des nuisances acoustique.

Même si cette voie n'engendre pas de Point Noir du Bruit, avec ces mesures, les 228 habitants riverains potentiels de la rue Maréchal Leclerc verront leur exposition au bruit réduite de plus de 3 dB(A).

- **Bd Cassin, rue Terraudière**

Ces deux axes qui ont été intégrés aux Cartes de Bruits stratégiques en 2017 ont fait l'objet de comptages de trafic. Il en ressort que tant pour le Bd Cassin que pour la rue Terraudière les niveaux de trafic restent en deçà du seuil des 8200 véh/j.

- Le Bd René Cassin : **8000 véh/j < seuil**
- La rue Terraudière : **7500 véh/j < seuil**

Etant proche du seuil impliquant l'intégration de ces axes au PPBE, ces axes feront l'objet d'un suivi des niveaux de trafics qu'ils supportent.

Dans le cadre de renouvellements des couches de roulement qui seront programmés au regard des conditions de vieillissement qui pourraient l'imposer, il sera prescrit la mise en place d'enrobés phoniques pour un gain escompté d'environ 3 dB(A).

La priorité sera donnée à la rue Terraudière qui contrairement au Bd Cassin regroupe des Point Noirs du Bruit.

Au travers de la réflexion globale qui sera engagée sur les limitations de vitesse avec déploiement de secteur en zones 30 une attention particulière sera portée au statut de ces voies qui au regard des enjeux acoustiques pourront faire l'objet d'une limitation à 30 km/h.

Même si ces voies n'engendrent pas de Point Noir du Bruit, avec ces mesures, les 33 habitants riverains potentiels du Bd Cassin et de la rue Terraudière verront leur exposition au bruit réduite de plus de 3 dB(A).

- **Avenue de Paris**

Comme proposé au PPBE de 2016, l'avenue de Paris a fait l'objet pour partie d'un renouvellement de sa couche de roulement avec un gain escompté d'environ 3 dB(A). Depuis cette réalisation il n'a été procédé à aucune mesure de bruit. Aussi à l'échéance de 5 ans des mesures seront effectuées afin de vérifier si le gain escompté a été obtenu.

Pour les sections qui n'ont pas fait l'objet de renouvellement de la couche de roulement, les prescriptions établies au PPBE de 2016 seront reconduites avec à l'échéance de 10 ans un renouvellement des couches de roulement en enrobé phonique.

Par ailleurs, les prescriptions du PPBE de 2016 consistaient à l'extension à une échéance de 10 ans de la zone 30 de la rue Terraudière au carrefour à feux de Super U. Ces mesures sont également reconduites, notamment dans le cadre de la réflexion globale qui sera conduite à l'échelle de la Ville.

Avec ces mesures, l'avenue de Paris qui présente potentiellement 353 habitants exposés à ces dépassements de seuil, verront leur exposition au bruit réduite de plus de 3 dB(A).

- **Avenue St Jean d'Angély**

Cet axe qui a été fait l'objet d'une campagne de comptage début 2020. Il en ressort que le niveau de trafic (5600 véh/j) reste en deçà du seuil des 8200 véh/j.

Cet axe fera l'objet d'un suivi des niveaux de trafics qu'il supporte.

Dans le cadre de renouvellements des couches de roulement qui seront programmés au regard des conditions de vieillissement qui pourraient l'imposer, il sera prescrit la mise en place d'enrobés phoniques pour un gain escompté d'environ 3 dB(A).

Au travers de la réflexion globale qui sera engagée sur les limitations de vitesse avec déploiement de secteur en zones 30 une attention particulière sera portée au statut de cette portion de voie qui au regard des enjeux acoustiques et de sa configuration pourra faire l'objet d'une limitation à 30 km/h.

Même si cette voie n'engendre pas de Point Noir du Bruit, avec ces mesures, les 42 habitants riverains potentiels ainsi que l'hôtel et le centre hospitalier de l'avenue St Jean d'Angély verront leur exposition au bruit réduite de plus de 3 dB(A).

- **Rue de 24 février et rue de la Gare**

Proposé au PPBE de 2016, les rues de la Gare et du 24 Février devaient faire l'objet à une échéance de 5 ans d'un renouvellement de leur couche de roulement avec un gain escompté d'environ 3 dB(A).

Par ailleurs ces voies devaient faire l'objet d'une mise à 30 km/h également à une échéance de 5 ans.

Pour l'heure aucune mesure n'a été mise en œuvre. Toutefois une réflexion d'envergure entrant dans le cadre du programme « Action Cœur de Ville » va être conduite courant 2020 et devrait se traduire notamment par la mise en œuvre de ces prescriptions à une échéance de 5 ans.

En effet, ces deux rues constituent avec les rues de l'Espingole, rue du Général Largeau l'axe de Liaison entre la Gare de Niort et le Site de « Port Boinot », nouvellement requalifié en parc urbain.

Une réflexion urbaine globale doit être engagée sur cet axe au travers d'un schéma directeur urbain. Cette démarche devrait aboutir à moyen terme sur un projet de requalification global de cet axe en y intégrant les enjeux de traitement des mobilités douces et de transports en commun avec comme objectifs de réduire la circulation automobile et d'en faire notamment un axe apaisé.

Dans ce cadre, et à l'horizon de 5 ans, l'axe et en particulier les deux rues faisant l'objet du PPBE verront notamment leur couche de roulement reprise en enrobé phonique associé à la mise en place d'une limitation globale à 30 km/h laissant ainsi espérer une réduction des nuisances sonores.

Avec ces mesures, les rues du 24 février et de la Gare qui présentent potentiellement 207 habitants exposés à ces dépassements de seuil, verront leur exposition au bruit réduite de plus de 3 dB(A).

9 – CONSULTATION DU PUBLIC

Le projet de révision du PPBE de la ville de Niort est mis à la disposition du public du 05 octobre 2020 au 14 décembre 2020 conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement.

Les citoyens auront la possibilité de consulter le projet de PPBE sur le site internet de **vivre-à-niort.com** ou directement en mairie et de consigner leurs remarques sur un registre numérique ou papier prévu à cet effet.

Durant la période de mise à disposition du public (2 mois) les observations seront consignées soit sur un registre en mairie soit via le site internet vivre-à-niort.com.

Un bilan de la concertation sera établi et les observations jointes en annexes au PPBE

10 – MISE A DISPOSITION DU PPBE

Conformément à l'article L.572-10 du Code de l'Environnement, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la ville de Niort (version approuvée) sera communiqué au préfet des Deux Sèvres, représentant de l'Etat.

Conformément à l'article R572-11 du Code de l'Environnement, le PPBE de la Ville de Niort sera mis en ligne sur le site internet vivre-a-niort.com

11 – ANNEXES

Annexe 1 : Cartes Stratégiques du Bruit par arrêté préfectoral du 13 juillet 2018

Annexe 2 : Cartographie du réseau routier communal avec identification des Points Noirs du Bruit

Annexe 3 : Cartographie des zones au seuil $L_n > 62$ dB (A)

Annexe 4 : Fiches actions par rues

Annexe 1 : Cartes Stratégiques du Bruit prescrites par arrêté préfectoral du 13 juillet 2018

Annexe 2 : Cartographie du réseau routier communal avec identification des Points Noirs du Bruit

Annexe 3 : Cartographie des zones au seuil Ln > 62 dB (A)

Annexe 4 : Fiches actions par rues