

État des risques et pollutions

aléas naturels, miniers ou technologiques, sismicité, potentiel radon et sols pollués

Attention ! s'ils n'impliquent pas d'obligation ou d'interdiction réglementaire particulière, les aléas connus ou prévisibles qui peuvent être signalés dans les divers documents d'information préventive et concerner l'immeuble, ne sont pas mentionnés par cet état.

Cet état, à remplir par le vendeur ou le bailleur, est destiné à être en **annexe** d'un contrat de vente ou de location d'un immeuble.

Cet état est établi sur la base des informations mises à disposition par arrêté préfectoral

N°	du			mis à jour le		
Adresse de l'immeuble	Code postal ou Insee			Commune		

Situation de l'immeuble au regard d'un plan de prévention des risques naturels (PPRN)

■ L'immeuble est situé dans le périmètre d'un PPR N		¹Oui	Non				
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">prescrit</td> <td style="width: 25%;">anticipé</td> <td style="width: 25%;">approuvé</td> <td style="width: 25%;">date</td> </tr> </table>	prescrit	anticipé	approuvé	date			
prescrit	anticipé	approuvé	date				
¹Si oui , les risques naturels pris en considération sont liés à :							
inondations	autres						
> L'immeuble est concerné par des prescriptions de travaux dans le règlement du PPRN		²Oui	Non				
²Si oui , les travaux prescrits ont été réalisés :		Oui	Non				
■ L'immeuble est situé dans le périmètre d'un autre PPR N		¹Oui	Non				
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">prescrit</td> <td style="width: 25%;">anticipé</td> <td style="width: 25%;">approuvé</td> <td style="width: 25%;">date</td> </tr> </table>	prescrit	anticipé	approuvé	date			
prescrit	anticipé	approuvé	date				
¹Si oui , les risques naturels pris en considération sont liés à :							
inondations	autres						
> L'immeuble est concerné par des prescriptions de travaux dans le règlement du PPRN		²Oui	Non				
²Si oui , les travaux prescrits ont été réalisés :		Oui	Non				

Situation de l'immeuble au regard d'un plan de prévention des risques miniers (PPRM)

> L'immeuble est situé dans le périmètre d'un PPR M		³Oui	Non				
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">prescrit</td> <td style="width: 25%;">anticipé</td> <td style="width: 25%;">approuvé</td> <td style="width: 25%;">date</td> </tr> </table>	prescrit	anticipé	approuvé	date			
prescrit	anticipé	approuvé	date				
³Si oui , les risques miniers pris en considération sont liés à :							
mouvement de terrain	autres						
> L'immeuble est concerné par des prescriptions de travaux dans le règlement du PPRM		⁴Oui	Non				
⁴Si oui , les travaux prescrits ont été réalisés :		Oui	Non				

Situation de l'immeuble au regard d'un plan de prévention des risques technologiques (PPRT)

> L'immeuble est situé dans le périmètre d'étude d'un PPR T prescrit et non encore approuvé		⁵Oui	Non
⁵Si oui , les risques technologiques pris en considération dans l'arrêté de prescription sont liés à :			
effet toxique	effet thermique	effet de surpression	
> L'immeuble est situé dans le périmètre d'exposition aux risques d'un PPR T approuvé		⁵Oui	Non
> L'immeuble est situé en secteur d'expropriation ou de délaissement		Oui	Non
> L'immeuble est situé en zone de prescription		Oui	Non
⁶Si oui la transaction concerne un logement , les travaux prescrits ont été réalisés			
⁶Si oui la transaction ne concerne pas un logement , l'information sur le type de risques auxquels l'immeuble est exposé ainsi que leur gravité, probabilité et cinétique, est jointe à l'acte de vente ou au contrat de location.			
		Oui	Non

Situation de l'immeuble au regard du zonage sismique réglementaire

> L'immeuble se situe dans une commune de sismicité classée en :

Zone 1
très faible

Zone 2
faible

Zone 3
modérée

Zone 4
moyenne

Zone 5
forte

Situation de l'immeuble au regard du zonage réglementaire à potentiel radon

> L'immeuble se situe dans une commune à potentiel radon classée en niveau 3

Oui

Non

Information relative à la pollution des sols

> Le terrain est situé en secteur d'information sur les sols (SIS)

Oui

Non

Information relative aux sinistres indemnisés par l'assurance suite à une catastrophe N/M/T*

> L'information est mentionnée dans l'acte de vente

* catastrophe naturelle minière ou technologique

Oui

Non

Documents de référence permettant la localisation de l'immeuble au regard des risques pris en compte

Vendeur/bailleur

date/lieu

Acquéreur/locataire

Information sur les risques naturels, miniers ou technologiques, la sismicité, le potentiel radon, les pollutions de sols, pour en savoir plus, consultez le site Internet :

www.georisques.gouv.fr

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

relatif à l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs pour la commune de La Rochelle

Le Préfet du département de la Charente-Maritime
Officier de l'Ordre National du Mérite
Chevalier de la Légion d'Honneur

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de l'environnement et notamment les articles L.125-5 et R.125-23 à R.125-27 ;

Vu les décrets n°2010-1254 relatif à la prévention du risque sismique et n° 2010-1255 du 22 octobre 2010 portant délimitation des 5 zones de sismicité du territoire français ;

Vu le décret n°2018-434 du 4 juin 2018 portant diverses dispositions en matière de nucléaire et l'arrêté ministériel du 27 juin 2018 portant délimitation des zones à potentiel radon du territoire français ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 15-2040 du 8 juillet 2015 relatif à la mise à jour de l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs pour la commune de La Rochelle ;

Vu l'arrêté préfectoral n°18-1163 du 14 juin 2018, modifiant l'arrêté préfectoral n° 06-511 du 13 février 2006 et listant les communes du département de la Charente-Maritime où s'applique l'obligation d'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs ;

Vu l'arrêté préfectoral du 22 février 2019 créant et listant les secteurs d'information sur les sols pollués du territoire de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle ;

Vu l'arrêté préfectoral du 26 février 2019 approuvant le plan de prévention des risques littoraux (érosion côtière et submersion marine) sur le territoire de la commune de La Rochelle ;

Vu l'arrêté préfectoral du 04 octobre 2019 approuvant la modification du plan de prévention des risques littoraux (érosion côtière et submersion marine) sur le territoire de la commune de La Rochelle ;

Sur proposition du Secrétaire Général de la préfecture de la Charente-Maritime ;

ARRÊTE

Article 1 : l'obligation d'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers situés sur la commune de La Rochelle, prévue aux paragraphes I et II de l'article L.125-5 du Code de l'environnement, porte sur les risques littoraux (érosion côtière et submersion marine).

Article 2 : les éléments nécessaires à cette information sont consignés dans le dossier communal d'information qui comprend :

- une fiche synthétique listant les risques auxquels la commune est exposée en tout ou partie,
- l'arrêté préfectoral approuvant le PPR,
- la note de présentation, le règlement et la carte du zonage réglementaire du PPR.

Ce dossier communal d'information est librement consultable en préfecture et en mairie de La Rochelle ; il est accessible en tout ou partie sur internet à partir de cette adresse : <http://www.charente-maritime.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Risques-naturels-et-technologiques/IAL-Information-Acquereurs-Locataires>

Article 3 : ces informations sont mises à jour à chaque arrêté modifiant la situation de la commune au regard des conditions entraînant l'obligation d'annexer un état des risques naturels et technologiques en application du Code de l'environnement.

Article 4 : l'obligation d'information sur les sinistres prévue au paragraphe IV de l'article L.125-5 du Code de l'environnement s'applique, depuis le 1^{er} juin 2006, sur la commune de La Rochelle, celle-ci ayant été déclarée, depuis 1982, plusieurs fois en état de catastrophe naturelle en application de l'article L.125-1 du Code des assurances. L'ensemble de ces arrêtés est consultable en préfecture et mairie et est accessible sur le site internet <http://www.georisques.gouv.fr>

Article 5 : hormis les risques cités à l'article 1 et dans la fiche synthétique mentionnée à l'article 2, tout autre type de risques est exclu du champ de l'obligation d'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs.

Article 6 : le présent arrêté sera :

- notifié au maire de la commune qui assurera son affichage en sa mairie,
- adressé à la chambre départementale des notaires,
- publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Charente-Maritime.

Il fera l'objet d'une mention en caractères apparents dans le journal *Sud-Ouest*.

Il sera accessible sur internet à partir du site : <http://www.charente-maritime.gouv.fr>

Article 7 :

- le secrétaire général de la préfecture,
 - le maire de la commune,
 - le directeur départemental des Territoires et de la Mer,
- sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

La Rochelle, le 16 JAN. 2020

Le Préfet
Pour le Préfet
Le Secrétaire Général

2/2

Pierre-Emmanuel PORTHERET

Direction départementale
des Territoires et de la Mer

PRÉFET DE LA CHARENTE-MARITIME

Service de l'Urbanisme, de
l'Aménagement, des Risques et du
Développement Durable

Unité Prévention des Risques

ARRÊTÉ N° 18-1163

portant mise à jour de la liste des communes où s'applique l'obligation d'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs dans le département de la Charente-Maritime annexée à l'arrêté préfectoral n° 3271 du 22 décembre 2014.

Le préfet du département de la Charente-Maritime
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de l'environnement et notamment les articles L.125-5 et R.125-23 à R.125-27 ;

Vu le décret n° 91-461 du 14 mai 1991 relatif à la prévention du risque sismique ;

Vu les décrets n° 2010-1254 relatif à la prévention du risque sismique et n° 2010-1255 du 22 octobre 2010 portant délimitation des zones de sismicité du territoire français ;

Vu le décret n° 2017-780 du 5 mai 2017 relatif aux plans de prévention des risques technologiques ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 06-511 du 13 février 2006 modifié par l'arrêté préfectoral n° 14-3271 du 22 décembre 2014, donnant la liste des 472 communes du département de la Charente-Maritime où s'applique l'obligation d'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs ;

Vu l'arrêté préfectoral du 06 novembre 2015 publié au Journal Officiel du 26 décembre 2015, créant à compter du 01 janvier 2016, la commune nouvelle d'Essouvert, constituée des communes de Saint Denis du Pin et de la Bénate ;

Vu l'arrêté préfectoral du 06 juillet 2015 publié au Journal Officiel du 26 décembre 2016 créant à compter du 01 janvier 2016, la commune nouvelle de Réaux sur Trefle constituée des communes de Réaux, Moings et Saint Maurice de Tavernole ;

Vu l'arrêté préfectoral du 29 septembre 2017 publié au Journal Officiel du 15 novembre 2017, créant à compter du 01 janvier 2018, la commune nouvelle de La Devise, constituée des communes de Chervettes, Saint Laurent la Barrière et de Vandré ;

Vu l'arrêté préfectoral du 08 novembre 2017 publié au Journal Officiel du 15 décembre 2017, créant à compter du 01 janvier 2018, la commune nouvelle de Floirac, constituée des communes de Saint Romain sur Gironde et Floirac ;

Sur proposition du Secrétaire Général de la préfecture de la Charente-Maritime,

ARRÊTE

Article 1 : L'ensemble des communes du département de Charente-Maritime est soumis à la procédure d'information des acquéreurs et des locataires.

Article 2 : Conformément au paragraphe III de l'article 125-5 du Code de l'environnement, la liste des communes du département de Charente-Maritime faisant l'objet d'une fiche communale d'information risques et sols des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs est annexée au présent arrêté.

Article 3 : les éléments nécessaires à l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs sont arrêtés dans une fiche communale d'information risques et sols librement consultable en préfecture, sous-préfecture et mairie concernées et accessible en tout ou partie sur internet à partir du site : <http://www.charente-maritime.gouv.fr>.

Article 4 : la liste des communes et les fiches communales d'information risques et sols sont mises à jour à chaque arrêté modifiant la situation d'une ou plusieurs communes au regard des conditions entraînant l'obligation d'annexer un état des risques naturels et technologiques en application du paragraphe I de l'article L.125-5 du Code de l'environnement.

Article 5 : l'obligation d'information sur les sinistres prévue au paragraphe IV de l'article L.125-5 du Code de l'environnement s'applique, depuis le 1^{er} juin 2006, sur toutes les communes du département de Charente-Maritime, celles-ci ayant été déclarées, depuis 1982, au moins une fois en état de catastrophe naturelle en application de l'article L.125-1 du Code des assurances. L'ensemble de ces arrêtés est consultable en préfecture, sous-préfectures et mairies concernées et est accessible sur le site internet <http://www.georisques.gouv.fr>.

Article 6 : le présent arrêté sera :

- notifié aux maires des communes de Charente-Maritime qui assureront l'affichage en mairie,
- adressé à la chambre départementale des notaires,
- publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Charente-Maritime.
- Il fera l'objet d'une mention en caractères apparents dans le journal Sud-Ouest.

Il sera accessible sur internet à partir du site : <http://www.charente-maritime.gouv.fr>.

Article 7 :

- le secrétaire général de la préfecture,
 - les maires des communes de Charente-Maritime,
 - le directeur départemental des Territoires et de la Mer,
- sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

La Rochelle, le 14 JUIN 2018

Le Préfet,
Pour le Préfet
Le Secrétaire Général

Pierre-Emmanuel PORTHERET

Le présent arrêté pourra faire l'objet, dans le délai de deux mois à compter de sa notification, soit d'un recours gracieux auprès de Monsieur le Préfet de la Charente-Maritime, soit d'un recours hiérarchique adressé au ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la mer.

Il peut également faire l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Poitiers soit directement, en l'absence de recours préalable (recours gracieux ou hiérarchique), dans le délai de deux mois à compter de la plus tardive des mesures de publicité prévues à l'article 6 ci-dessus, soit à l'issue d'un recours préalable, dans les deux mois à compter de la date de notification de la réponse obtenue de l'administration ou au terme d'un silence gardé par celle-ci pendant deux mois à compter de la réception de la demande.

Sous peine d'irrecevabilité du recours contentieux, la contribution pour l'aide juridique de 35 Euros prévue par l'article 1635 Q du Code général des impôts devra être acquittée, sauf justification du dépôt d'une demande juridictionnelle.

Annexe à l'arrêté préfectoral n° **M63** en date du **14 JUIN 2018**
relatif à la liste des communes où s'applique l'obligation d'information des acquéreurs et
des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs
dans le département de la Charente-Maritime

In : Inondation

Mo : Mouvements de terrain

RL : Risques littoraux (Érosion et submersion marines)

SM : Submersion marine

FF : Feux de forêt

PPRN : Plan de Prévention des Risques Naturels

PPRT : Plan de Prévention des Risques Technologiques

Code Insee	COMMUNES	Risque sismique	PPRN/PPRT prescrits ou approuvés
17002	Agudelle	faible	
17003	Aigrefeuille-d'Aunis	modéré	
17004	Île-d'Aix	modéré	RL
17005	Allas-Bocage	faible	
17006	Allas-Champagne	faible	
17007	Anais	modéré	
17008	Andilly	modéré	SM
17009	Angliers	modéré	
17010	Angoulins	modéré	RL
17011	Annepont	modéré	
17012	Annezay	modéré	
17013	Antezant-la-Chapelle	modéré	In
17015	Arces sur Gironde	faible	RL
17016	Archiac	faible	
17017	Archingeay	modéré	
17018	Ardillières	modéré	
17019	Ars-en-Ré	modéré	RL/FF
17020	Arthenac	faible	
17021	Arvert	modéré	SM
17022	Asnières-la-Giraud	modéré	
17023	Aujac	modéré	
17024	Aulnay	modéré	
17025	Aumagne	modéré	
17026	Authon-Ébéon	modéré	
17027	Avy	faible	
17028	Aytré	modéré	RL
17029	Bagnizeau	modéré	
17030	Balanzac	faible	
17031	Ballans	modéré	
17032	Ballon	modéré	
17033	La Barde	faible	
17034	Barzan	faible	
17035	Bazauges	modéré	
17036	Beaugeay	modéré	
17037	Beauvais-sur-Matha	modéré	
17038	Bédenac	faible	FF
17039	Belluire	faible	
17041	Benon	modéré	
17042	Bercloux	modéré	
17043	Bernay-Saint-Martin	modéré	
17044	Berneuil	faible	In

17045	Beurlay	modéré	
17046	Bignay	modéré	
17047	Biron	faible	
17048	Blanzac-lès-Matha	modéré	
17049	Blanzay-sur-Boutonne	modéré	
17050	Bois	faible	
17051	Le Bois-Plage-en-Ré	modéré	RL/FF
17052	Boisredon	faible	
17053	Bords	modéré	In
17054	Boresse-et-Martron	faible	
17055	Boscammant	faible	
17056	Bougneau	faible	
17057	Bouhet	modéré	
17058	Bourcefranc-le-Chapus	modéré	RL
17059	Bourgneuf	modéré	
17060	Boutenac-Touvent	faible	
17061	Bran	faible	
17062	Bresdon	modéré	
17063	Breuil-la-Réorte	modéré	
17064	Breuillet	faible	
17065	Breuil-Magné	modéré	SM
17066	Brie-sous-Archiac	faible	
17067	Brie-sous-Matha	modéré	
17068	Brie-sous-Mortagne	faible	
17069	Brives-sur-Charente	faible	In
17070	Brizambourg	modéré	
17071	La Brousse	modéré	
17072	Burie	modéré	
17073	Bussac-sur-Charente	modéré	In
17074	Bussac-Forêt	faible	FF
17075	Cabariot	modéré	SM
17076	Celles	faible	
17077	Cercoux	faible	FF
17078	Chadenac	faible	
17079	Chaillevette	modéré	SM
17080	Chambon	modéré	
17081	Chamouillac	faible	
17082	Champagnac	faible	
17083	Champagne	modéré	
17084	Champagnolles	faible	
17085	Champdolent	modéré	In
17086	Chaniers	modéré	In
17087	Chantemerle-sur-la-Soie	modéré	
17089	La Chapelle-des-Pots	modéré	
17091	Charron	modéré	RL
17092	Chartuzac	faible	
17093	Le Château-d'Oléron	modéré	RL/FF
17094	Châtelailon-Plage	modéré	RL
17095	Chatenet	faible	
17096	Chaunac	faible	
17097	Le Chay	faible	
17098	Chenac-Saint-Seurin-d'Uzet	faible	
17099	Chepniers	faible	FF
17100	Chérac	modéré	In
17101	Cherbonnières	modéré	

17102	Chermignac	faible	
17104	Chevanceaux	faible	
17105	Chives	modéré	
17106	Cierzac	faible	
17107	Ciré-d'Aunis	modéré	
17108	Clam	faible	
17109	Clavette	modéré	
17110	Clérac	faible	FF
17111	Clion	faible	
17112	La Clisse	faible	
17113	La Clotte	faible	
17114	Coivert	modéré	
17115	Colombiers	faible	
17116	Consac	faible	
17117	Contré	modéré	
17118	Corignac	faible	
17119	Corme-Écluse	faible	
17120	Corme-Royal	faible	
17121	La Couarde-sur-Mer	modéré	RL/FF
17122	Coulonges	faible	
17124	Courant	modéré	
17125	Courcelles	modéré	In
17126	Courcerac	modéré	
17127	Courçon	modéré	
17128	Courcoury	faible	In
17129	Courpignac	faible	
17130	Coux	faible	
17131	Cozes	faible	
17132	Cramchaban	modéré	
17133	Cravans	faible	
17134	Crazannes	modéré	In
17135	Cressé	modéré	
17136	Croix-Chapeau	modéré	
17137	La Croix-Comtesse	modéré	
17138	Dampierre-sur-Boutonne	modéré	
17457	La Devise	modéré	
17139	Dœuil-sur-le-Mignon	modéré	
17140	Dolus-d'Oléron	modéré	RL/FF
17141	Dompierre-sur-Charente	modéré	In
17142	Dompierre-sur-Mer	modéré	
17143	Le Douhet (PPRT)	modéré	Gaz de pétrole liquéfiés (GPL)
17145	Échebrune	faible	
17146	Échillais	modéré	SM/Mo
17147	Écoyeux	modéré	
17148	Écurat	modéré	
17149	Les Éduts	modéré	
17150	Les Églises-d'Argenteuil	modéré	In
17151	L'Éguille	faible	SM
17152	Épargnes	faible	
17153	Esnandes	modéré	RL
17154	Les Essards	faible	
17277	Essouvert	modéré	
17155	Étaules	modéré	
17156	Expiremout	faible	

17157	Fenioux	modéré	
17158	Ferrières	modéré	
17159	Fléac-sur-Seugne	faible	
17160	Floirac	faible	
17161	La Flotte-en-Ré	modéré	RL/FF
17162	Fontaine-Chalendray	modéré	
17163	Fontaines-d'Ozillac	faible	
17164	Fontcouverte	modéré	In
17165	Fontenet	modéré	
17166	Forges	modéré	
17167	Le Fouilloux	faible	
17168	Fouras	modéré	RL
17169	La Frédière	modéré	
17171	Geay	modéré	In
17172	Gémozac	faible	
17173	La Genétouze	faible	
17174	Genouillé	modéré	
17175	Germignac	faible	
17176	Gibourne	modéré	
17177	Le Gicq	modéré	
17178	Givrezac	faible	
17179	Les Gonds	faible	In
17180	Gourvillette	modéré	
17181	Grandjean	modéré	
17182	La Grève-sur-Mignon	modéré	
17183	Grézac	faible	
17184	La Gripperie-Saint-Symphorien	modéré	
17185	Le Gua	modéré	SM
17186	Le Gué-d'Alléré	modéré	
17187	Guitinières	faible	
17188	Haimps	modéré	
17189	Hiers-Brouage	modéré	RL
17190	L'Houmeau	modéré	RL
17191	La Jard	faible	
17192	Jarnac-Champagne	faible	
17193	La Jarne	modéré	SM
17194	La Jarrie	modéré	
17195	La Jarrie-Audouin	modéré	
17196	Jazennes	faible	
17197	Jonzac	faible	In/Mo
17198	Juicq	modéré	
17199	Jussas	faible	
17200	Lagord	modéré	
17201	La Laigne	modéré	
17202	Landes	modéré	
17203	Landrais	modéré	
17204	Léoville	faible	
17205	Loire-les-Marais	modéré	
17206	Loiré-sur-Nie	modéré	
17207	Loix	modéré	RL/FF
17208	Longèves	modéré	
17209	Lonzac	faible	
17210	Lorignac	faible	
17211	Loulay	modéré	
17212	Louznac	modéré	

17213	Lozay	modéré	
17214	Luchat	faible	
17215	Lussac	faible	
17216	Lussant	modéré	
17217	Macqueville	modéré	
17218	Marans	modéré	SM/In
17218	Marans (PPRT)	modéré	Produits chimiques (pharmaceutiques)
17219	Marennes	modéré	RL
17220	Marignac	faible	
17221	Marsais	modéré	
17222	Marsilly	modéré	RL
17223	Massac	modéré	
17224	Matha	modéré	
17225	Les Mathes	modéré	RL/FF
17226	Mazeray	modéré	
17227	Mazerolles	faible	
17228	Médis	faible	
17229	Mérignac	faible	
17230	Meschers-sur-Gironde	faible	RL/FF
17231	Messac	faible	
17232	Meursac	faible	
17233	Meux	faible	
17234	Migré	modéré	
17235	Migron	modéré	
17236	Mirambeau	faible	
17237	Moëze	modéré	RL
17239	Mons	modéré	
17240	Montendre	faible	FF
17241	Montguyon	faible	FF
17242	Montils	faible	In
17243	Montlieu-la-Garde	faible	FF
17244	Montpellier-de-Médillan	faible	
17245	Montroy	modéré	
17246	Moragne	modéré	
17247	Mornac-sur-Seudre	faible	SM
17248	Mortagne-sur-Gironde	faible	
17249	Mortiers	faible	
17250	Mosnac	faible	
17252	Le Mung	modéré	In
17253	Muron	modéré	
17254	Nachamps	modéré	
17255	Nancras	faible	
17256	Nantillé	modéré	
17257	Néré	modéré	
17258	Neuillac	faible	
17259	Neulles	faible	
17260	Neuvicq	faible	
17261	Neuvicq-le-Château	modéré	
17262	Nieul-lès-Saintes	faible	
17263	Nieul-le-Virouil	faible	
17264	Nieul-sur-Mer	modéré	RL
17265	Nieulle-sur-Seudre	modéré	SM
17266	Les Nouillers	modéré	In
17267	Nuailhé-d'Aunis	modéré	

17268	Nuaille-sur-Boutonne	modéré	
17269	Orignolles	faible	
17270	Ozillac	faible	
17271	Paillé	modéré	
17272	Péré	modéré	
17273	Pérignac	faible	
17274	Périgny	modéré	
17275	Pessines	faible	
17276	Le Pin	faible	
17278	Pisany	faible	
17279	Plassac	faible	
17280	Plassay	modéré	
17281	Polignac	faible	
17282	Pommiers-Moulons	faible	
17283	Pons	faible	In/Mo
17284	Pont-l'Abbé-d'Arnoult	faible	
17285	Port-d'Envaux	modéré	In
17286	Les Portes-en-Ré	modéré	RL/FF
17287	Pouillac	faible	
17288	Poursay-Garnaud	modéré	In
17289	Préguillac	faible	
17290	Prignac	modéré	
17291	Puilboreau	modéré	
17292	Puy-du-Lac	modéré	
17293	Puyravault	modéré	
17294	Puyrolland	modéré	
17295	Réaux sur Trefle	faible	
17296	Rétaud	faible	
17297	Rivedoux-Plage	modéré	RL/FF
17298	Rioux	faible	
17299	Rochefort	modéré	SM
17300	La Rochelle	modéré	RL
17300	La Rochelle (PPRT)	modéré	Hydrocarbures, engrais à base de nitrates, terres rares chimie
17301	Romazières	modéré	
17302	Romegoux	modéré	In
17303	La Ronde	modéré	
17304	Rouffiac	faible	In
17305	Rouffignac	faible	
17306	Royan	faible	RL/FF
17307	Sablonceaux	faible	
17308	Saint-Agnant	modéré	
17309	Saint-Aigulin	faible	FF
17310	Saint-André-de-Lidon	faible	
17311	Saint-Augustin	modéré	FF
17312	Saint-Bonnet-sur-Gironde	faible	
17313	Saint-Bris-des-Bois	modéré	
17314	Saint-Césaire	modéré	
17315	Saint-Christophe	modéré	
17316	Saint-Ciers-Champagne	faible	
17317	Saint-Ciers-du-Taillon	faible	
17318	Saint-Clément-des-Baleines	modéré	RL/FF
17319	Sainte-Colombe	faible	
17320	Saint-Coutant-le-Grand	modéré	
17321	Saint-Crépin	modéré	

17322	Saint-Cyr-du-Doret	modéré	
17323	Saint-Denis-d'Oléron	modéré	RL/FF
17324	Saint-Dizant-du-Bois	faible	
17325	Saint-Dizant-du-Gua	faible	
17326	Saint-Eugène	faible	
17327	Saint-Félix	modéré	
17328	Saint-Fort-sur-Gironde	faible	
17329	Saint-Froult	modéré	RL
17330	Sainte-Gemme	faible	
17331	Saint-Genis-de-Saintonge	faible	
17332	Saint-Georges-Antignac	faible	
17333	Saint-Georges-de-Didonne	faible	RL/FF
17334	Saint-Georges-de-Longuepierre	modéré	
17335	Saint-Georges-des-Agoûts	faible	
17336	Saint-Georges-des-Coteaux	faible	
17337	Saint-Georges-d'Oléron	modéré	RL/FF
17338	Saint-Georges-du-Bois	modéré	
17339	Saint-Germain-de-Lusignan	faible	
17340	Saint-Germain-de-Marencennes	modéré	
17341	Saint-Germain-de-Vibrac	faible	
17342	Saint-Germain-du-Seudre	faible	
17343	Saint-Grégoire-d'Ardennes	faible	
17344	Saint-Hilaire-de-Villefranche	modéré	
17345	Saint-Hilaire-du-Bois	faible	
17346	Saint-Hippolyte	modéré	SM
17347	Saint-Jean-d'Angély	modéré	In
17348	Saint-Jean-d'Angle	modéré	
17349	Saint-Jean-de-Liversay	modéré	
17350	Saint-Julien-de-l'Escap	modéré	In
17351	Saint-Just-Luzac	modéré	SM
17353	Saint-Laurent-de-la-Prée	modéré	SM
17354	Saint-Léger	faible	
17355	Sainte-Lheurine	faible	
17356	Saint-Loup de Saintonge	modéré	
17357	Saint-Maigrin	faible	
17358	Saint-Mandé-sur-Brédoire	modéré	
17359	Saint-Mard	modéré	
17360	Sainte-Marie-de-Ré	modéré	RL/FF
17361	Saint-Martial	modéré	
17362	Saint-Martial-de-Mirambeau	faible	
17363	Saint-Martial-de-Vitaterne	faible	
17364	Saint-Martial-sur-Né	faible	
17365	Saint-Martin-d'Ary	faible	
17366	Saint-Martin-de-Coux	faible	
17367	Saint-Martin-de-Juillers	modéré	
17369	Saint-Martin-de-Ré	modéré	RL/FF
17372	Saint-Médard	faible	
17373	Saint-Médard-d'Aunis	modéré	
17374	Sainte-Même	modéré	
17375	Saint-Nazaire-sur-Charente	modéré	SM
17377	Saint-Ouen-la-Thène	modéré	
17376	Saint-Ouen-d'Aunis	modéré	SM
17378	Saint-Palais-de-Négrignac	faible	
17379	Saint-Palais-de-Phiolin	faible	

17380	Saint-Palais-sur-Mer	faible	RL/FF
17381	Saint-Pardoult	modéré	In
17382	Saint-Pierre-d'Amilly	modéré	
17383	Saint-Pierre-de-Juillers	modéré	
17384	Saint-Pierre-de-l'Île	modéré	
17385	Saint-Pierre-d'Oléron	modéré	RL/FF
17386	Saint-Pierre-du-Palais	faible	
17387	Saint-Porchaire	faible	
17388	Saint-Quantin-de-Rançanne	faible	
17389	Sainte-Radegonde	faible	
17390	Sainte-Ramée	faible	
17391	Saint-Rogatien	modéré	
17393	Saint-Romain-de-Benet	faible	
17394	Saint-Saturnin-du-Bois	modéré	
17395	Saint-Sauvant	modéré	
17396	Saint-Sauveur-d'Aunis	modéré	
17397	Saint-Savinien	modéré	In
17398	Saint-Seurin-de-Palenne	faible	
17400	Saint-Sever-de-Saintonge	faible	In
17401	Saint-Séverin-sur-Boutonne	modéré	
17402	Saint-Sigismond-de-Clermont	faible	
17403	Saint-Simon-de-Bordes	faible	
17404	Saint-Simon-de-Pellouaille	faible	
17405	Saint-Sorlin-de-Conac	faible	
17406	Saint-Sornin	modéré	
17407	Sainte-Soulle	modéré	
17408	Saint-Sulpice-d'Arnoult	faible	
17409	Saint-Sulpice-de-Royan	faible	
17410	Saint-Thomas-de-Conac	faible	
17411	Saint-Trojan-les-Bains	modéré	RL/FF
17412	Saint-Vaize	modéré	In
17413	Saint-Vivien	modéré	SM
17414	Saint-Xandre	modéré	SM
17415	Saintes	faible	In/Mo
17416	Salignes	modéré	
17417	Salignac-de-Mirambeau	faible	
17418	Salignac-sur-Charente	faible	In
17420	Salles-sur-Mer	modéré	SM
17421	Saujon	faible	SM / In
17422	Seigné	modéré	
17423	Semillac	faible	
17424	Semoussac	faible	
17425	Semussac	faible	
17426	Le Seure	modéré	
17427	Siecq	modéré	
17428	Sonnac	modéré	
17429	Soubise	modéré	SM
17430	Soubran	faible	
17431	Soulignonne	faible	
17432	Souméras	faible	
17433	Sousmoulins	faible	
17434	Surgères	modéré	
17435	Taillant	modéré	
17436	Taillebourg	modéré	In
17437	Talmont-sur-Gironde	faible	RL

17438	Tanzac	faible	
17439	Taugon	modéré	
17440	Ternant	modéré	
17441	Tesson	faible	
17442	Thaims	faible	
17443	Thairé	modéré	
17444	Thénac	faible	
17445	Thézac	faible	
17446	Thors	modéré	
17447	Le Thou	modéré	
17448	Tonnay-Boutonne	modéré	In
17449	Tonnay-Charente	modéré	SM
17450	Torxé	modéré	In
17451	Les Touches-de-Périgny	modéré	
17452	La Tremblade	modéré	RL/FF
17453	Trizay	modéré	
17454	Tugéras-Saint-Maurice	faible	
17455	La Vallée	modéré	In
17458	Vanzac	faible	
17459	Varaize	modéré	
17460	Varzay	faible	
17461	Vaux-sur-Mer	faible	RL/FF
17462	Vénérand	modéré	
17463	Vergeroux	modéré	SM
17464	Vergné	modéré	
17465	La Vergne	modéré	
17466	Vérines	modéré	
17467	Vervant	modéré	In
17468	Vibrac	faible	
17469	Villars-en-Pons	faible	
17470	Villars-les-Bois	modéré	
17471	La Villedieu	modéré	
17472	Villedoux	modéré	SM
17473	Villemorin	modéré	
17474	Villeneuve-la-Comtesse	modéré	
17476	Villexavier	faible	
17477	Villiers-Couture	modéré	
17478	Vinax	modéré	
17479	Virollet	faible	
17480	Virson	modéré	
17481	Voissay	modéré	
17482	Vouhé	modéré	
17483	Yves	modéré	RL
17484	Port-des-Barques	modéré	RL
17485	Le Grand-Village-Plage	modéré	RL/FF
17486	La Brée-les-Bains	modéré	RL/FF

Code postal

Commune de

Code INSEE

Fiche communale d'information risques et pollutions

aléas naturels, miniers ou technologiques, sismicité, potentiel radon et sols pollués

Annexe à l'arrêté préfectoral

n° du | | mis à jour le | |

Situation de la commune au regard d'un ou plusieurs plans de prévention des risques naturels (PPRN)

■ La commune est concernée par le périmètre d'un PPR N ¹ oui non
prescrit **anticipé** **approuvé** date | |

¹ Si oui, les risques naturels pris en considération sont liés à :

inondations autres

> Le règlement du PPRN comprend des prescriptions de travaux oui non

■ La commune est concernée par le périmètre d'un autre PPR N ¹ oui non
prescrit **anticipé** **approuvé** date | |

¹ Si oui, les risques naturels pris en considération sont liés à :

inondations autres

> Le règlement du PPRN comprend des prescriptions de travaux oui non

Situation de la commune au regard d'un plan de prévention des risques miniers (PPR M)

> La commune est concernée par le périmètre d'un PPR M ² oui non
prescrit **anticipé** **approuvé** date | |

² Si oui, les risques naturels pris en considération sont liés à :

mouvement de terrain autres

> Le règlement du PPR M comprend des prescriptions de travaux oui non

Situation de la commune au regard d'un plan de prévention des risques technologiques (PPR T)

> La commune est concernée par un périmètre d'étude d'un PPR T **prescrit** ³ oui non

³ Si oui, les risques technologiques pris en considération dans l'arrêté de prescription sont liés à :

effet toxique effet thermique effet de surpression

> La commune est concernée par le périmètre d'exposition d'un PPR T **approuvé** oui non

> Le zonage comprend un ou plusieurs secteurs d'expropriation ou de délaissement oui non

> Le zonage comprend une ou plusieurs zones de prescription de travaux pour les logements ⁴ oui non

⁴ Si la transaction ne concerne pas un logement, l'information sur le type de risques auxquels l'immeuble est exposé ainsi que leur gravité, probabilité et cinétique, est jointe à l'acte de vente ou au contrat de location.

Code postal

Commune de

Code INSEE

page 2/2

Situation de la commune au regard du zonage sismique réglementaire

> La commune se situe en zone de sismicité classée

zone 1
très faible

zone 2
faible

zone 3
modérée

zone 4
moyenne

zone 5
forte

Situation de la commune au regard du zonage réglementaire à potentiel radon

> La commune est classée à potentiel radon de niveau 3

oui

non

Information relative à la pollution de sols

> La commune comprend un ou plusieurs secteurs d'information sur les sols (SIS)

oui

non

Arrêtés portant ou ayant porté reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle ou technologique

> La commune est concernée depuis 1982 par un ou plusieurs arrêtés

. de reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle

nombre

. de reconnaissance de l'état de catastrophe technologique

nombre

Pièces jointes *

Documents de référence permettant la définition des travaux prescrits

Extraits de documents ou de dossiers permettant la définition des travaux prescrits au regard des risques encourus en application du Code de l'environnement : articles R.125-23, 24, 26 et R.563-4

Cartographies relatives au zonage réglementaire

Extraits cartographiques permettant la localisation des immeubles au regard des risques encourus en application du Code de l'environnement : articles R.125-23, 24, 26 et R.563-4

date

le préfet de département

* Les pièces jointes sont consultables sur le site Internet de la préfecture de département
www.departement.gouv.fr

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES
ET DE LA MER DE LA CHARENTE-MARITIME

ELABORATION DU PLAN DE PREVENTION DES RISQUES
LITTORAUX (ÉROSION ET SUBMERSION)

COMMUNE DE LA ROCHELLE

Carte de zonage

Carte ZS-01

Échelle: 1:5 000

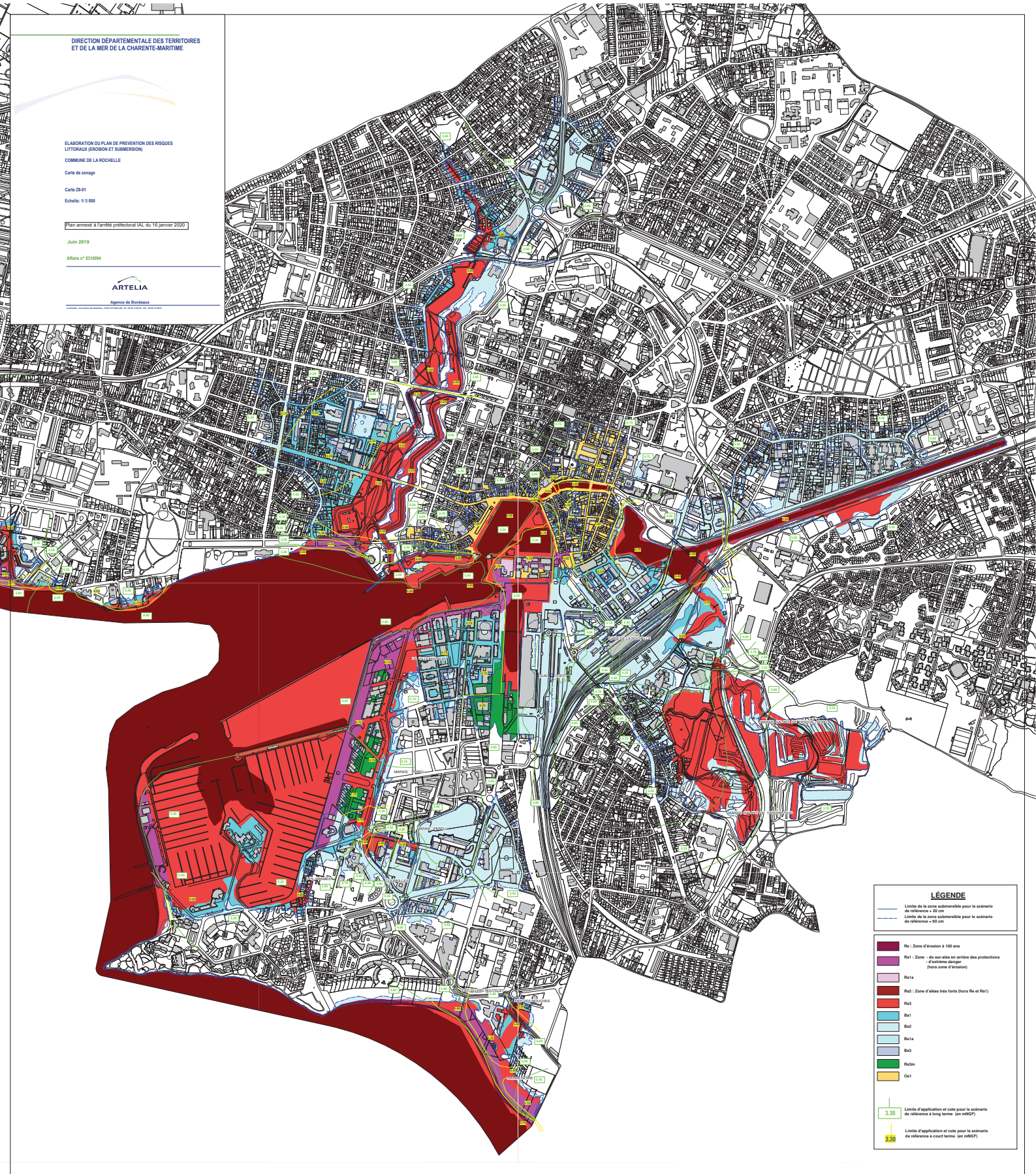
Plan annexé à l'arrêté préfectoral N° du 10 janvier 2020

Juin 2019

Affaire n° 231094

ARTELIA

Agence de Bordeaux

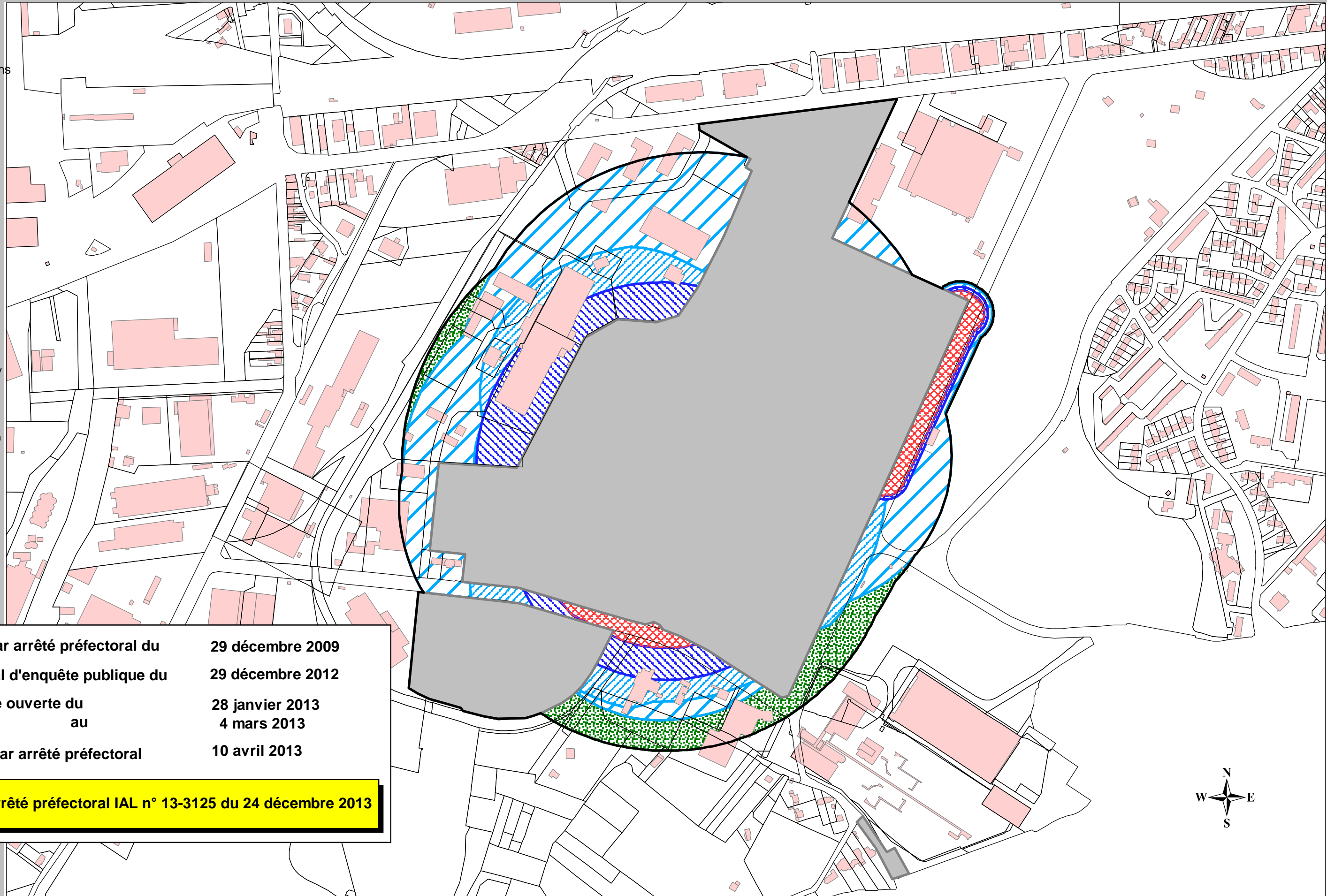


LEGENDE

- Limite de la zone submersible pour le scénario de référence + 20 cm
- Limite de la zone submersible pour le scénario de référence + 80 cm
- R0 : Zone d'érosion à 100 ans
- R1 : Zone - de sur-alésa en arrière des protections - d'attente danger (hors zone d'érosion)
- R2 : Zone d'attente très forte (hors R0 et R1)
- S1
- S2
- S3
- S4
- S5
- S6
- S7
- 3.30 Limite d'application et cote pour le scénario de référence à long terme (en mNGF)
- 3.20 Limite d'application et cote pour le scénario de référence à court terme (en mNGF)

Zonage réglementaire

- Légende:**
- Emprise Rhodia Opérations
 - Urbanisation
 - Zone d'interdiction r
 - Zone d'autorisation B
 - Zone d'autorisation b1
 - Zone d'autorisation b2
 - Zone de recommandations v
 - Périmètre d'exposition aux risques



PPRT prescrit par arrêté préfectoral du	29 décembre 2009
Arrêté préfectoral d'enquête publique du	29 décembre 2012
Enquête publique ouverte du	28 janvier 2013
au	4 mars 2013
PPRT approuvé par arrêté préfectoral	10 avril 2013

Plan annexé à l'arrêté préfectoral IAL n° 13-3125 du 24 décembre 2013





Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Plan de Prévention des Risques Technologiques: La Rochelle / Établissements Gratecap


Zonage réglementaire

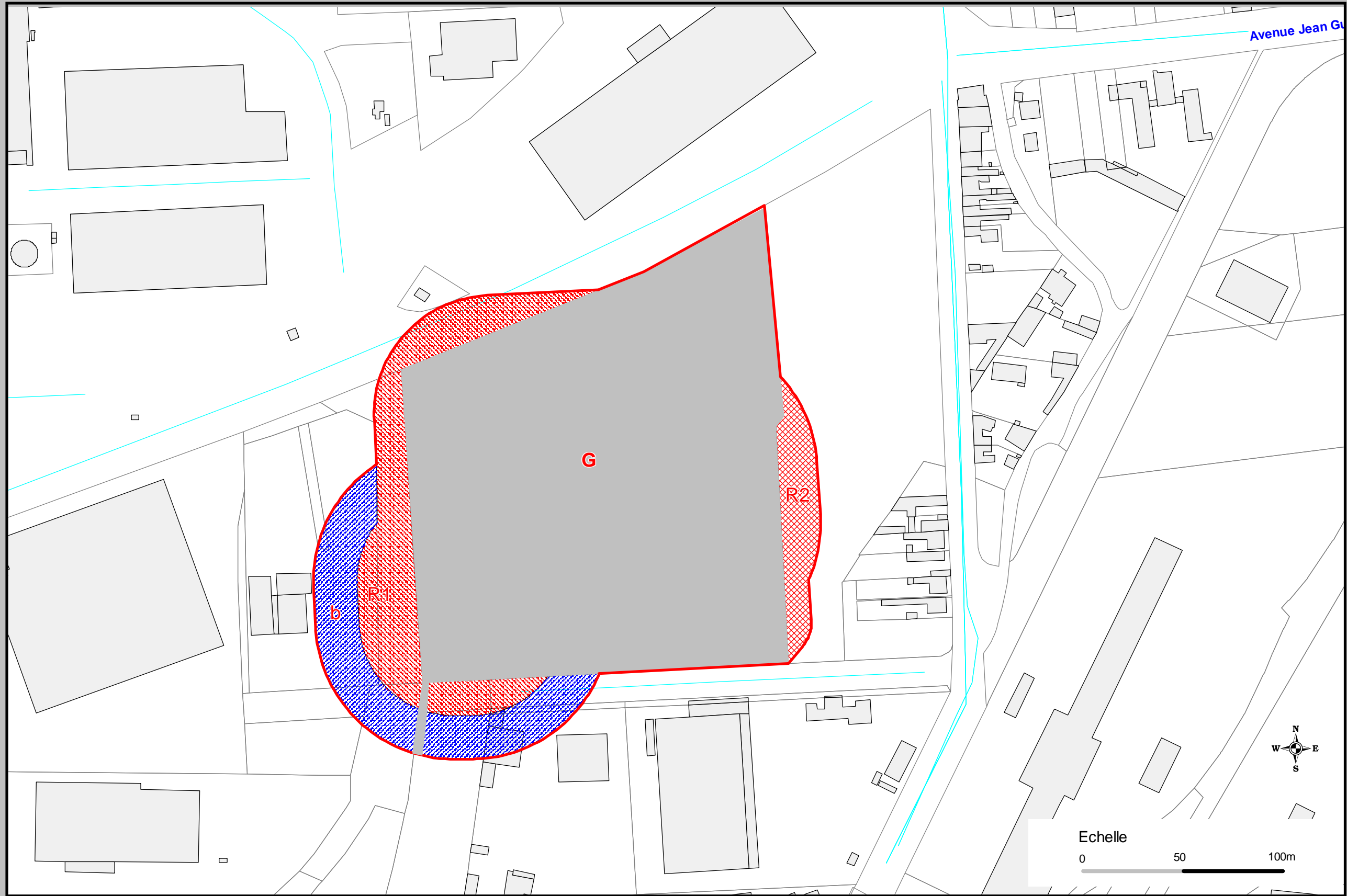
Zone Rouge R1: Interdiction stricte

Zone Rouge R2: Interdiction avec quelques aménagements

Zone Bleue b: Autorisation limitée

Zone Grise G: Emprise foncière Gratecap

 Périmètre Etude



Date d'édition: Février 2011
Sources: DDTM 17 - SUARDD-PR
Données: Ville La Rochelle
Données: DREAL
Données: CDA La Rochelle

Réf: PPRT - Plan de zonage réglementaire-définitif.wor

**Plan annexé à l'arrêté préfectoral
IAL n°12-2271 du 06/09/2012**










MEEDDEM / DDTM / SUARDD-PR
DREAL / PC
Ville La Rochelle

Plan de Prévention des Risques Technologiques: La Rochelle / La Pallice - Établissements Picoty / SDLP

Zonage réglementaire

PRÉFET DE LA CHARENTE-MARITIME

Légende

-  Emprises Picoty & SDLP zone G
-  Zone d'autorisation b1
-  Zone d'autorisation b2 & b3
-  Zone d'autorisation B1, B2, B3 & B4
-  Zone d'interdiction r
-  Zone d'interdiction R1 & R2
-  Secteur d'instauration du droit de délaisement De1
-  Périmètre d'exposition aux risques
-  Zonage PLU La Rochelle révision approuvée le 17/11/2011

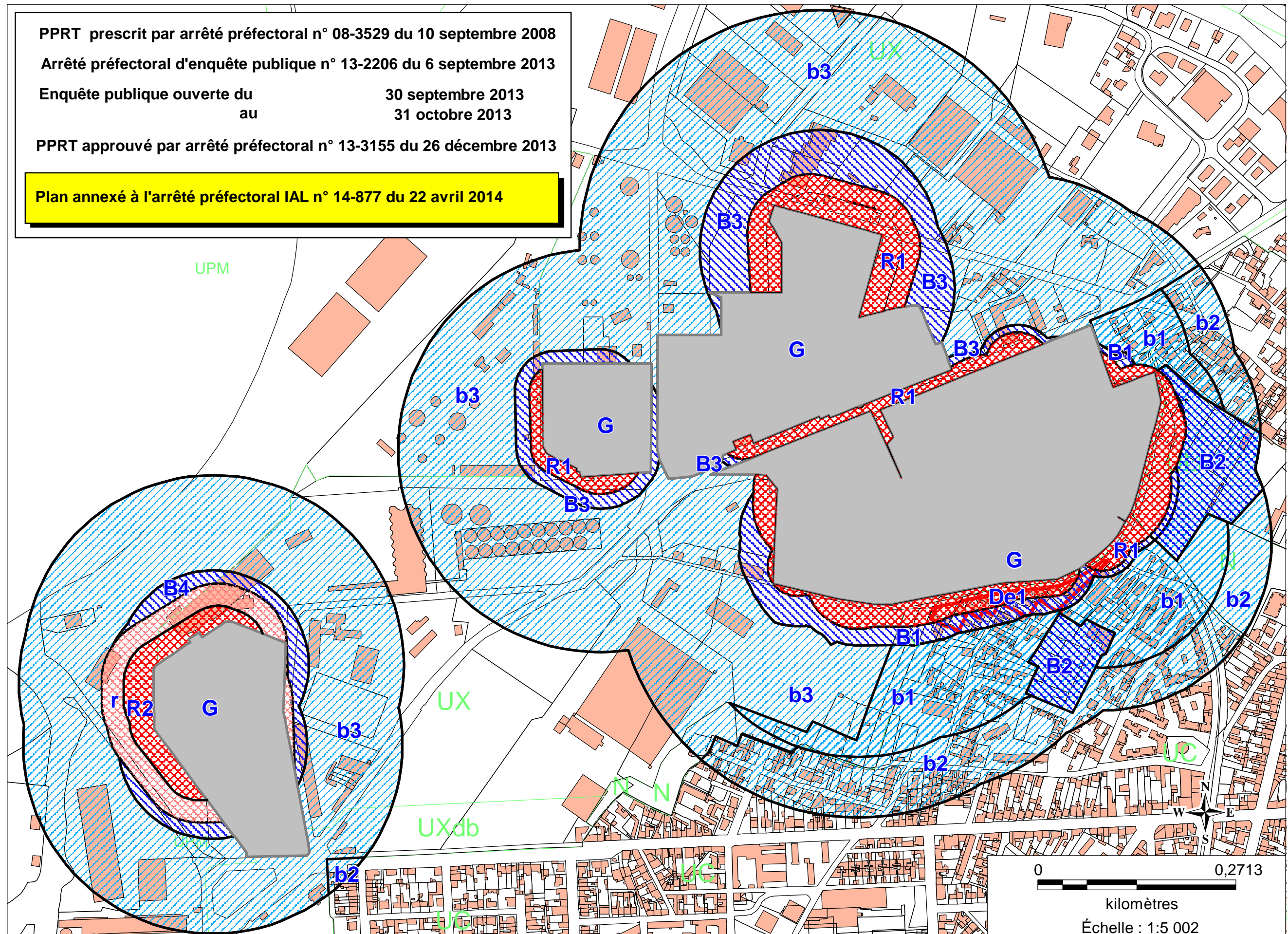
PPRT prescrit par arrêté préfectoral n° 08-3529 du 10 septembre 2008

Arrêté préfectoral d'enquête publique n° 13-2206 du 6 septembre 2013

Enquête publique ouverte du **30 septembre 2013** au **31 octobre 2013**

PPRT approuvé par arrêté préfectoral n° 13-3155 du 26 décembre 2013

Plan annexé à l'arrêté préfectoral IAL n° 14-877 du 22 avril 2014



Direction Départementale
du Territoire et de la Mer

Charente-Maritime

service Urbanisme,
Aménagement, Risques,
et Développement durable
unité
Prévention des Risques

Date d'édition: 2013-12 - V.1
Sources: DDTM 17- SUARDD-PR
Données: Ville La Rochelle - CdA
Données: DREAL - PC / INERIS - 02/2013

Réf: DDTM 17 - SUARDD-PR/13-12 Picoty SDLP_Zonage réglementaire_22 avril 2014.wor

DDTM 17 / SUARDD-PR
DREAL - PC
Ville La Rochelle

Etat des nuisances sonores aériennes

Les zones de bruit des plans d'exposition au bruit constituent des servitudes d'urbanisme (art. L. 112-3 du code de l'urbanisme) et doivent à ce titre être notifiées à l'occasion de toute cession, location ou construction immobilière.

Cet état, à remplir par le vendeur ou le bailleur, est destiné à être intégré au dossier de diagnostic technique - DDT (annexé, selon le cas, à la promesse de vente ou, à défaut de promesse, à l'acte authentique de vente et au contrat de location ou annexé à ces actes si la vente porte sur un immeuble non bâti) et à être **annexé** à l'acte authentique de vente et, le cas échéant, au contrat préliminaire en cas de vente en l'état futur d'achèvement.

Cet état est établi sur la base des informations mises à disposition par arrêté préfectoral

n° 18-1536 du 24/07/2018 mis à jour le | |
Adresse de l'immeuble 125 rue Emile Normandin code postal ou Insee 17000 commune LA ROCHELLE

Situation de l'immeuble au regard d'un ou plusieurs plans d'exposition au bruit (PEB)

■ L'immeuble est situé dans le périmètre d'un PEB ¹ oui non
révisé approuvé date | |

¹ Si oui, nom de l'aérodrome :

> L'immeuble est concerné par des prescriptions de travaux d'insonorisation ² oui non
² Si oui, les travaux prescrits ont été réalisés oui non

■ L'immeuble est situé dans le périmètre d'un autre PEB ¹ oui non
révisé approuvé | | date | |

¹ Si oui, nom de l'aérodrome :

Situation de l'immeuble au regard du zonage d'un plan d'exposition au bruit

> L'immeuble se situe dans une zone de bruit d'un plan d'exposition au bruit définie comme :
zone A¹ forte zone B² forte zone C³ modérée zone D⁴

¹ (intérieur de la courbe d'indice Lden 70)

² (entre la courbe d'indice Lden 70 et une courbe choisie entre Lden 65 celle et 62)

³ (entre la limite extérieure de la zone B et la courbe d'indice Lden choisi entre 57 et 55)

⁴ (entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50). Cette zone n'est obligatoire que pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts. (et sous réserve des dispositions de l'article L.112-9 du code l'urbanisme pour les aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture).

Nota bene : Lorsque le bien se situe sur 2 zones, il convient de retenir la zone de bruit la plus importante.

Documents de référence permettant la localisation de l'immeuble au regard des nuisances présent en compte

Le plan d'exposition au bruit est consultable sur le site Internet du Géoportail de l'institut national de l'information géographique et forestière (I.G.N) à l'adresse suivante : <https://www.geoportail.gouv.fr/>

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de LA ROCHELLE peut être consulté à la mairie de la commune de LA ROCHELLE où est sis l'immeuble.

vendeur / bailleur

date / lieu

acquéreur / locataire

La Rochelle, le 29/08/2022

information sur les nuisances sonores aériennes
pour en savoir plus consultez le site Internet du ministère de la transition écologique et solidaire
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/>



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA CHARENTE-MARITIME

Arrêté n° 18-1536 du 24 JUIL. 2018
arrêtant et publiant les cartes stratégiques du bruit des infrastructures de transports terrestres du département de la Charente-Maritime

Le Préfet de la Charente-Maritime
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 ;

Vu l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

Vu les arrêtés préfectoraux du 17 septembre 1999 portant classement à l'égard du bruit des infrastructures routières dans le département de la Charente-Maritime ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2010-293 du 26 janvier 2010 portant approbation des cartes stratégiques du bruit de l'autoroute A 10 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 31 juillet 2013 portant approbation des cartes stratégiques du bruit de l'autoroute A 837 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 31 juillet 2013 portant approbation des cartes stratégiques du bruit du réseau national non concédé ayant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules ;

Vu l'arrêté préfectoral du 31 juillet 2013 portant approbation des cartes stratégiques du bruit du réseau départemental ayant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules ;

Vu l'arrêté préfectoral du 31 juillet 2013 portant approbation des cartes stratégiques du bruit du réseau communal ayant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules ;

Vu l'arrêté préfectoral du 31 juillet 2013 portant approbation des cartes stratégiques du bruit du réseau ferré ayant un trafic annuel supérieur à 30 000 trains par an ;

Considérant, que suivant les dispositions des articles L. 572-2 et R. 572-3 du code de l'environnement, une carte de bruit est établie pour chacune des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules ;

Considérant que, suivant les dispositions de l'article L. 572-5 du code de l'environnement, les cartes de bruit sont réexaminées et, le cas échéant, révisées, au moins tous les cinq ans ;

Considérant qu'un examen des cartes de bruit arrêtées en 2010 et 2013 a été réalisé et qu'il a été constaté, notamment, que les voies suivantes supportent un trafic inférieur à 3 millions de véhicules :

- commune de La Rochelle : avenue du 123ème Régiment d'Infanterie, avenue des Crapaudières, quai Duperré, avenue du Lazaret, rue Léonce Vieljeux, avenue Maurice Delmas, avenue de la Monnaie, rue de la Monnaie, avenue de Rompsay, rue Saint-Louis, rue Saint-Jean-du-Pérot,
- commune de Royan : avenue Daniel Hedde, façade Foncillon, boulevard Frédéric Garnier, boulevard Georges Clémenceau, avenue de Pontailac, boulevard Thiers.

Sur proposition du directeur départemental des territoires et de la mer,

ARRÊTE :

Article 1 : Dans le département de la Charente-Maritime, les cartes de bruit concernant les infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à trois millions de véhicules et les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train figurant en annexe 1 sont arrêtées.

Article 2 : Les documents graphiques des cartes de bruit sont mis en ligne sur le site internet des services de l'État en Charente-Maritime (<http://www.charente-maritime.gouv.fr>) au sein de la rubrique Politiques publiques / Environnement, risques naturels et technologiques / Bruit.

Les documents graphiques des cartes de bruit représentent :

- les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit de 5 dB(A) en 5 dB(A), à partir de 55 dB(A) en Lden et de 50 dB(A) en Ln ;
- les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet en application de l'article R. 571-38 du code de l'environnement ;
- les zones de dépassement des valeurs limites (68 dB(A) en Lden ou 62 dB(A) en Ln) ;
- le cas échéant, les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence.

Article 3 : Une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit figure en annexe 2.

Article 4 : Un résumé non technique présentant les principaux résultats d'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour l'élaboration des cartes du réseau autoroutier, du réseau routier et du réseau ferré figure en annexe 3.

Article 5 : L'arrêté préfectoral n° 2010-293 du 26 janvier 2010 portant approbation des cartes stratégiques du bruit de l'autoroute A 10 et les arrêtés préfectoraux du 31 juillet 2013 portant approbation des cartes stratégiques du bruit de l'autoroute A 837, du réseau national non concédé, du réseau départemental et du réseau ferré sont abrogés.

Article 6 : Le secrétaire général de la préfecture et le directeur départemental des territoires et de la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Charente-Maritime.

Le Préfet,
Pour le Préfet
Le Secrétaire Général



Pierre-Emmanuel PORTHERET

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Poitiers dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Annexe 1 à l'arrêté préfectoral n° 18-1536 du 24 JUIL. 2018 portant approbation des cartes stratégiques du bruit des infrastructures de transports terrestres sur le département de la Charente-Maritime

Infrastructures routières et ferroviaires concernées

Réseau routier national	
Axe	Détail des tronçons
A 10	de la limite du département des Deux-Sèvres à la limite du département de la Gironde
A 837	de Vergeroux à l'autoroute A10
RN 10	de la limite du département de la Charente à la limite du département de la Gironde
RN 11	de la limite du département des Deux-Sèvres au boulevard André Sautel (La Rochelle)
RN 137	de l'intersection avec la RD 137 (Saintes) à l'échangeur avec la RN150 (Saintes)
RN 137	de la RD 137 (Aytré) jusqu'à l'échangeur avec la RN 11(Puilboreau)
RN 141	de la limite du département de la Charente à l'intersection avec la RD137 (Saintes)
RN 150	de l'échangeur avec la RN 137 (Saintes) à l'avenue Louis Bouchet (Rovan)
RN 237	de l'échangeur avec la RN 11 (Puilboreau) au début du pont de l'île de Ré (La Rochelle)
RN 537	de l'échangeur avec la RN 237 (La Rochelle) à l'intersection avec la RN 2537 (La Rochelle)
RN 2137	de l'échangeur avec la RN 150 (Saintes) à l'échangeur avec la RD 24 (Saintes)
RN 2150	de l'échangeur avec la RN 2137 (Saintes) à l'échangeur avec la RN 150 (Luchat)
RN 2537	de l'intersection avec la RN 537 à l'intersection avec l'avenue Jean Guiton (La Rochelle)

Réseau routier départemental	
Axe	Détail des tronçons
D 5	de l'intersection avec la RD 911 à l'intersection avec la RD 137 (Rochefort)
D 6	du rond-point avec la RD 137 au rond-point avec la RD 129 (Saintes)
D 9	de la limite du département (commune de Charron) à l'intersection avec la RD 20 (Villedoux), du rond-point avec la RD 107 au rond-point d'accès à la RN 11 (Puilboreau), de l'intersection avec la RD 107 (Saint-Xandre) au rond-point avec la rue du Moulin des Justices (La Rochelle)
D 24	de l'intersection avec la rue de Gatérat à l'intersection avec la rue de Saint-Sorlin (Saintes)
D 25	de l'intersection avec la RD 141 à l'intersection avec la RD145 (contournement de La Tremblade)
D 26	de l'intersection avec la RD 728 (Marennes) à l'intersection avec la RD 734 (Dolus d'Oléron)
D 104	de la rue des Gonthières (La Rochelle) à la RD 106 (Nieul-sur-Mer)
D 104_E3	de la rue des Corsaires à la rue du Recteur P. Moisy (Lagord)
D 105	de la RD 104 (Lagord) à la RD 106 (Marsilly)
D 108	de la RN 137 à la RD 110
D 116	du boulevard Aristide Briand à la rue du Champ de Manœuvre (Rochefort)
D 123	de l'intersection avec la RD 728 (Marennes) à l'échangeur de la RD 733 (Saint-Agnant)
D 128	de la RD 137 au Cours Maréchal Leclerc (Saintes)
D 137	du département de la Vendée à la RN 11 (Sainte-Soulle)
D 137	de la RN 137 (Aytré) à la RN 137 (Saintes)
D 137	de la RN 141 (Saintes) à la RD 732 (Pons)
D 137_EB12	de la RN 137 à la RD 937 (communes d'Angoulins-sur-Mer et Aytré)
D 137_EB6 (bretelle nord)	de la RD 137 à la RD 733 (Vergeroux)
D 140_E2	de l'intersection avec la RD 140 (Breuillet) à l'intersection avec la RD 25 (Vaux-sur-Mer)
D 150	de la RD 939E2 au rond-point avec l'Avenue Port Mahon (Saint-Jean d'Angély)
D 201	de l'intersection avec le chemin des Tirefous (La Couarde sur mer) à l'intersection avec la RD 735 (Rivedoux-Plage)
D 201_E2	de l'intersection avec la RD 201(le Bois Plage en Ré) à la RD 735 (Saint-Martin de Ré)

Réseau routier départemental	
D 237	de l'intersection avec la RD 24 au Cours Genet (Saintes)
D 263	de la rue de la Rochelle (Puilboreau) à la RD 263E1 (Périgny)
D 728	de l'intersection avec la RD26 (Bourcefranc-le-Chapus) à l'intersection avec la RD 241E1 (Saint-Just Luzac)
D 728_E	du rond-point avec la RD 728 (Marennes) à l'intersection avec la RD 25 (La Tremblade)
D 730	de l'avenue de la Libération (Royan) à l'intersection avec la RD 732 (Cozes)
D 733	de la RD 137 (Rochefort) à la RD 25 (Royan)
D 733_EB9	de la RD 123 à la RD 733 (Saint-Agnant)
D 734	de l'échangeur avec la RD 126 (Dolus d'Oléron) à l'intersection avec la RD 274 (Saint-Pierre d'Oléron)
D 735	du giratoire avec la RD 102 (La Couarde sur mer) au péage du pont de l'île de Ré (La Rochelle)
D 739	du giratoire avec la RD 137 (Tonny-Charente) à l'intersection avec la RD 911 (Rochefort-sur-Mer)
D 911	du giratoire avec la RD 5 à l'intersection avec la RD 733 (Rochefort-sur-Mer)
D 937_C	de l'échangeur avec la RD 137 (Saint-Laurent de la Prée) à l'embarcadère de la Fumée (Fouras)
D 939	de l'échangeur avec la RN 137 (Aytré) au giratoire avec la RD 109 (Salles sur mer)
D 939	de l'échangeur avec l'A 10 (Saint-Jean d'Angély) à l'intersection avec la RD 950 (Saint-Julien de l'Escap)

Réseau routier communal d'Aytré	
Axe	Détail des tronçons
Général de Gaulle (avenue du)	de la RD 137 EB 6 à la limite de commune
Commandant Lisiack (avenue du)	ensemble de la voie
Roger Salengro (avenue)	ensemble de la voie
Edmond Grasset (avenue)	du rond-point de la RN 237 au rond-point avec l'avenue du Général de Gaulle

Réseau routier communal de La Rochelle	
Axe	Détail des tronçons
André Sautel (boulevard)	ensemble de la voie
Aristide Briand (avenue)	de l'intersection avec la rue de Bel Air à l'intersection avec la rue Jourdan
Arthur Verdier (avenue)	de l'intersection avec l'avenue de la Porte Royale à l'intersection avec l'avenue de Romsay
Carnot (avenue)	ensemble de la voie
Champ de Mars (avenue du)	ensemble de la voie
Cognehors (boulevard de)	ensemble de la voie
Coligny (avenue)	de l'intersection avec l'avenue Edmond Grasset à l'intersection avec l'avenue Jean Guiton
Cordeliers (avenue des)	de l'intersection avec le boulevard Cognehors à l'intersection avec l'avenue Alcide d'Orbigny
Corsaires (avenue des)	de l'intersection avec l'avenue du Fief Rose à l'intersection avec la rue de la Vallée
Denfert Rochereau (avenue)	de l'avenue Carnot à l'intersection avec l'avenue de Saintonge
Dompierre (rue de)	ensemble de la voie
Edmond Grasset (avenue)	ensemble de la voie
Emile Normandin (rue)	ensemble de la voie
Général de Gaulle (avenue du)	ensemble de la voie
Général Leclerc (avenue du)	ensemble de la voie
Jean Guiton (avenue)	ensemble de la voie
Jean Monnet (avenue)	ensemble de la voie
Jean Moulin (avenue)	ensemble de la voie
Jean Moulin (pont)	ensemble de la voie
Jean-Paul Sartre (avenue)	ensemble de la voie
Joffre (boulevard)	ensemble de la voie

Réseau routier communal de La Rochelle	
Léopold Robinet (avenue)	ensemble de la voie
Marillac (avenue)	ensemble de la voie
Marius Lacroix (rue)	ensemble de la voie
Maubec (quai)	ensemble de la voie
11 Novembre (avenue du)	de la rue des Gonthières à l'intersection avec l'avenue de Fétilly
Pont des Salines (rue du)	ensemble de la voie
Périgny (rue de)	de la rue Maurice Ravel à l'intersection avec l'avenue de Rompsay
Porte Dauphine (avenue)	ensemble de la voie
Président Kennedy (avenue du)	de l'avenue de Lisbonne à l'intersection avec le Cours Dame Hilaire
Réaumur (rue)	de la rue de la Noue à l'intersection avec la rue Léonce Vieljeux
République (boulevard de la)	ensemble de la voie
Rempart (chemin du)	ensemble de la voie
Verdun (place de)	voie Nord

Réseau routier communal de Rochefort	
Axe	Détail des tronçons
Aristide Briand (boulevard)	de l'intersection avec la RD 116 à l'intersection avec l'avenue Wilson
Aunis (avenue d')	ensemble de la voie
Dr René Dieras (avenue du)	ensemble de la voie
Gaspard Cochon-Dupuy (place)	ensemble de la voie
Michel Begon (rue)	ensemble de la voie
Léon Gambetta (avenue)	ensemble de la voie
Résistance (boulevard de la)	ensemble de la voie
Sadi Carnot (avenue)	ensemble de la voie
Thomas Wilson (avenue)	ensemble de la voie
Toufaire (rue)	de la place Gaspard Cochon-Dupuy à l'intersection avec la rue Emile Combes

Réseau routier communal de Royan	
Axe	Détail des tronçons
Europe (cours de l')	ensemble de la voie
Libération (avenue de la)	ensemble de la voie
Louis Bouchet (avenue)	ensemble de la voie
Maryse Bastier (avenue)	ensemble de la voie

Réseau routier communal de Saintes	
Axe	Détail des tronçons
Apôtres de la Liberté(cours des)	ensemble de la voie
Aristide Briand (avenue)	ensemble de la voie
Bernard Palissy (pont)	ensemble de la voie
Denfert Rochereau (rue)	de l'intersection avec la rue Saint-Palais à l'intersection avec l'avenue Aristide Briand
Gambetta (avenue)	ensemble de la voie
Genet (cours)	de l'intersection avec la rue de la Côte de Beauté à l'intersection avec le boulevard de Recouvrance
Haras (avenue du)	ensemble de la voie
J-F. Kennedy (avenue)	ensemble de la voie
Jourdan (avenue)	de l'intersection avec l'avenue du Haras à l'intersection avec la RD 150

Réseau routier communal de Saintes

Lemer cier (cours)	ensemble de la voie
Marcelin Berthelot (rue)	de l'intersection avec la rue Saint-Pallais à l'intersection avec la rue Gautier
Maréchal Leclerc (cours)	ensemble de la voie
National (cours)	ensemble de la voie
Palissy (quai)	ensemble de la voie
Président Allendé (avenue du)	ensemble de la voie
République (quai de la)	ensemble de la voie
Reverseaux (cours)	ensemble de la voie
Saint-Pallais (rue)	de l'intersection avec la rue Denfert Rochereau à l'intersection avec la rue Marcelin Berthelot
Verdun (quai de)	ensemble de la voie

Réseau ferré

Axe	Détail des tronçons
Ligne 570000	du département de la Charente au département de la Gironde

Réseau routier départemental	Population exposée - Lden en db(A)						Établissements de santé - Lden en db(A)						Établissements d'enseignement - Lden en db(A)					
	[55-60]	[60-65]	[65-70]	[70-75]	>=75	>=68	[55-60]	[60-65]	[65-70]	[70-75]	>=75	>=68	[55-60]	[60-65]	[65-70]	[70-75]	>=75	>=68
	D 108	655	331	216	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
D 116	28	83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
D 123	31	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D 128	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D 137	5314	1749	799	532	26	823	1	1	0	0	0	0	2	0	2	0	0	1
D.137 EB12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D.137 EB6	33	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D.140 E2	12	3	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D 150	24	48	98	0	0	62	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D 201	314	144	21	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D 201 E2	69	22	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D 237	0	25	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D 263	112	166	136	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D 728	439	147	21	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D 728E	37	21	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D 730	252	282	126	17	0	36	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
D 733	4081	570	334	19	0	168	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
D 733 EB9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D 734	200	166	100	0	0	31	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
D 735	357	417	169	3	0	9	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
D 739	113	293	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D 911	393	571	361	4	0	52	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D 937 C	255	342	170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D 939	344	269	202	0	0	122	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
TOTAL	16 119	7 128	3 717	586	26	1 485	2 106	4	0	0	0	0	15	7	3	0	0	1

Réseau routier communal de La Rochelle	Population exposée - Lden en db(A)						Établissements de santé - Lden en db(A)						Établissements d'enseignement - Lden en db(A)					
	[55-60]	[60-65]	[65-70]	[70-75]	>=75	>=68	[55-60]	[60-65]	[65-70]	[70-75]	>=75	>=68	[55-60]	[60-65]	[65-70]	[70-75]	>=75	>=68
	108	50	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
192	66	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
43	213	405	19	0	0	216	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
494	145	110	0	0	0	75	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
181	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
81	53	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
57	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
162	69	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1027	306	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	18	9	180	0	0	180	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
418	536	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0
82	8	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0
566	0	81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Total	6 216	5 222	3 462	248	0	979	2	0	1	0	0	0	14	5	5	0	0	0

Réseau routier communal de Rochefort	Population exposée - Lden en db(A)						Établissements de santé - Lden en db(A)						Établissements d'enseignement - Lden en db(A)					
	[55-60]	[60-65]	[65-70]	[70-75]	>=75	>=68	[55-60]	[60-65]	[65-70]	[70-75]	>=75	>=68	[55-60]	[60-65]	[65-70]	[70-75]	>=75	>=68
	3	83	97	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
125	248	50	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
56	180	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	0	178	0	0	0	91	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
66	13	746	0	0	0	130	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
12	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
130	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	32	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	54	66	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	422	654	1 171	0	0	226	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0

Réseau routier communal de Royan	Population exposée - Lden en db(A)					Établissements de santé - Lden en db(A)					Établissements d'enseignement - Lden en db(A)							
	[55-60]	[60-65]	[65-70]	[70-75]	>=75	>=68	[55-60]	[60-65]	[65-70]	[70-75]	>=75	>=68	[55-60]	[60-65]	[65-70]	[70-75]	>=75	>=68
	cours de l'Europe	47	41	123	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av de la Libération	113	69	205	2	0	135	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av Louis Bouchet	37	37	55	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av Maryse Bastier	29	22	59	26	0	81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	226	169	442	28	0	249	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Réseau routier communal de Saintes	Population exposée - Lden en db(A)					Établissements de santé - Lden en db(A)					Établissements d'enseignement - Lden en db(A)							
	[55-60]	[60-65]	[65-70]	[70-75]	>=75	>=68	[55-60]	[60-65]	[65-70]	[70-75]	>=75	>=68	[55-60]	[60-65]	[65-70]	[70-75]	>=75	>=68
	cours des Apôtres	33	238	108	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av Aristide Briand	108	23	123	83	0	169	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
pont Bernard Palissy	5	77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
rue Denfert Rochereau	75	57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
av Gambetta	197	156	535	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
cours Genet	23	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av Haras	5	41	57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av J-F. Kennedy	41	130	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av Jourdan	102	139	173	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
cours Lemercier	57	26	299	0	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
rue Marcelin Berthelot	45	61	123	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
cours Maréchal Leclerc	76	138	62	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
cours National	71	170	352	0	0	238	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
quai Palissy	0	81	73	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av du Président Allendé	87	134	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
quai de la République	97	74	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
cours Reverseaux	131	158	171	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
rue Saint-Palais	33	107	12	0	0	263	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
quai de Verdun	22	51	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Total	1 208	1 874	2 181	83	0	772	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0	0	1

Réseau routier communal de La Rochelle	Population exposée - Ln en db(A)						Établissements de santé - Ln en db(A)						Établissements d'enseignement - Ln en db(A)					
	[50-55]	[55-60]	[60-65]	[65-70]	>=70	>=62	[50-55]	[55-60]	[60-65]	[65-70]	>=70	>=62	[50-55]	[55-60]	[60-65]	[65-70]	>=70	>=62
	av Jean Moulin	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pont Jean Moulin	310	236	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
av Jean-Paul Sartre	79	108	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
bd Joffre	173	134	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av Léopold Robinet	97	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av Marillac	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
rue Marius Lacroix	270	367	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
quai Maubec	145	110	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av du 11 Novembre	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
rue du Pont des Salines	53	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
rue de Périgny	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av Porte Dauphine	69	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av du Président Kennedy	306	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
rue Réaumur	18	9	180	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
bd de la République	536	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
chemin du Rempart	9	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
av de Romspsay	260	83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
place de Verdun	0	81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	5 764	3 200	199	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	5	0	0	0	0

Réseau routier communal de Rochefort	Population exposée - Ln en db(A)						Établissements de santé - Ln en db(A)						Établissements d'enseignement - Ln en db(A)					
	[50-55]	[55-60]	[60-65]	[65-70]	>=70	>=62	[50-55]	[55-60]	[60-65]	[65-70]	>=70	>=62	[50-55]	[55-60]	[60-65]	[65-70]	>=70	>=62
	bd Aristide Briand	83	97	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av d' Aunis	267	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av du Docteur René Dieras	176	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pl Gaspard Cochon-Dupouy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
rue Michel Begon	0	178	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
av Léon Gambetta	26	733	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0

Annexe 3 à l'arrêté préfectoral n°18-1536 du 24 JUIN, 2018 portant approbation des cartes stratégiques du bruit des infrastructures de transports terrestres sur le département de la Charente-Maritime

Résumé non technique

CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 [1] relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les États membres de l'Union européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Les articles L. 572-1 à L. 572-11 du code de l'environnement, le décret du 24 mars 2006 [2] et l'arrêté du 4 avril 2006 [3], relatifs à l'établissement des cartes et plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), transposent la directive européenne en droit français. Ils prévoient la réalisation de cartes présentant le bruit généré par ces infrastructures de transports sur un rythme quinquennal avec une montée en charge progressive :

- la première échéance pour juin 2007 pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules et les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 trains ;
- la seconde échéance pour juin 2012 et les suivantes tous les 5 ans, pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 trains.

Ces cartes ont pour objectif d'informer et de sensibiliser la population sur son exposition aux nuisances sonores. Elles permettent également de fournir aux autorités compétentes des éléments de diagnostic objectifs pour asseoir de futures actions, notamment dans les secteurs d'exposition sonore excessive.

Les bruits dans les lieux de travail, les bruits de voisinage, d'activités domestiques ou d'activités militaires dans les zones militaires ne sont en revanche pas visés par la Directive.

Les cartes de bruit comprennent :

- des documents graphiques représentant :
 - les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit énumérées à l'article R. 572-1 ;
 - les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet en application du 1° de l'article R. 571-38 ;
 - les zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 sont dépassées ;
 - les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence ;
- une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones mentionnées au 1° ;
- un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration.

Les cartes de bruit ont vocation à être réexaminées et le cas échéant révisées au moins tous les 5 ans.

Ces cartes de bruit dites « stratégiques » permettent une évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement. Compte tenu de l'étendue des territoires concernés et de la méthode recommandée par la Commission Européenne, ces cartes reposent sur une approche macroscopique de la réalité, mais elles ne peuvent prétendre correspondre à la réalité, n'étant notamment pas calées sur des mesures sur site.

Les cartes de bruit sont des documents stratégiques à l'échelle de grands territoires. Elles visent à donner une représentation de l'exposition au bruit des populations, vis-à-vis des principales sources de bruit. Les autres sources de bruit, à caractère plus ou moins fluctuant, local ou événementiel ne sont pas représentées sur ce type de document.

Les cartes de bruit ne sont pas des documents opposables. En tant qu'outil basé sur des calculs issus d'un modèle informatique, les cartes sont destinées à être exploitées pour établir un diagnostic global et rédiger le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Le niveau de précision est adapté à un usage d'aide à la décision et non de dimensionnement de

solution technique ou de traitement de plaintes. Les cartes de bruit présentées constituent un « référentiel » construit à partir des données officielles disponibles au moment de leur établissement.

Dans le département de la Charente-Maritime et pour satisfaire à la 3^{ème} échéance, un examen a été réalisé et une révision de quelques situations identifiées conduisent à prendre un nouvel arrêté préfectoral.

Pour la 4^{ème} échéance de mise en œuvre de la directive européenne programmée pour 2022, la Commission Européenne rend obligatoire l'utilisation d'une nouvelle méthode de calcul qui nécessitera une actualisation et une révision complète des cartes de bruit.

INFRASTRUCTURES CONCERNÉES

- autoroutes A10 et A837,
- routes nationales N10, N11, N137, N141, N150, N237, N537, N2150, N2537,
- routes départementales D5, D6, D9, D24, D25, D26, D104, D104E3, D105, D108, D116, D123, D128, D137, D137EB12, D137EB6, D140, D140E2, D150, D201, D201E2, D237, D263, D728, D728E, D730, D733, D733EB9, D734, D735, D739, D911, D937C, D939,
- voies communales des communes de Aytré, La Rochelle, Rochefort, Royan, Saintes :
 - Aytré : avenue du Général de Gaulle, avenue du commandant Lisiack, avenue Roger Salengro, avenue Edmond Grasset,
 - La Rochelle : boulevard André Sautel, avenue Aristide Briand, avenue Arthur Verdier, avenue Carnot, avenue du Champ Mars, boulevard de Cognehors, avenue Coligny, avenue des Cordeliers, avenue des Corsaires, avenue Denfert Rochereau, rue de Dompierre, avenue Edmond Grasset, rue Emile Normandin, avenue du Général Gaulle, avenue du Général Leclerc, avenue Jean Guiton, avenue Jean Monnet, avenue Jean Moulin, pont Jean Moulin, avenue Jean-Paul Sartre, boulevard Joffre, avenue Léopold Robinet, avenue Marillac, rue Marius Lacroix, quai Maubec, avenue du 11 Novembre, rue du Pont des Salines, rue de Périgny, avenue Porte Dauphine, avenue du Président Kennedy, rue Réaumur, boulevard de la République, chemin du Rempart, place de Verdun,
 - Rochefort : boulevard Aristide Briand, avenue d' Aunis, avenue Dr. René Dieras, place Gaspard Cochon-Dupuy, rue Michel Begon, avenue Léon Gambetta, boulevard de la Résistance, avenue Sadi Carnot, avenue Thomas Wilson, rue Toufaire,
 - Royan : cours de L'Europe, avenue de la Libération, avenue Louis Bouchet, avenue Maryse Bastier,
 - Saintes : cours des Apôtres de la Liberté, avenue Aristide Briand, pont Bernard Palissy, rue Denfert Rochereau, avenue Gambetta, cours Genet, avenue du Haras, avenue J.F.Kennedy, avenue Jourdan, cours Lemercier, rue Marcelin Berthelot, cours Maréchal Leclerc, cours National, quai Palissy, avenue du Président Allendé, quai de la République, cours Reverseaux, rue Saint-Pallais, quai de Verdun,
- voie ferrée : ligne 570000 Paris-Bordeaux traversant la commune de Saint-Aigulin.

Seuls les tronçons routiers présentant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an sont cartographiés.

Les cartes de bruit concernant les routes nationales, les routes départementales, les voies communales et les voies ferrées ont été produites par le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (Cerema). Les cartes de bruit concernant les autoroutes ont été produites par la direction technique de l'infrastructure de Vinci Autoroutes.

GÉNÉRALITÉS SUR LE BRUIT









Le bruit est au départ un phénomène physique qui est ensuite perçu par le système complexe de l'oreille humaine et enfin traduit en sensation auditive par le cerveau. L'étude du bruit fait appel à trois champs de compétences :

- **Physique**, étude de l'émission et de la propagation du bruit,

- **Physiologique**, étude de la réception et du traitement du bruit par le système auditif,
- **Psychologique**, étude de la perception du bruit.

D'origine mécanique, le bruit se décrit comme de petites variations de la pression qui se propage à travers l'air ambiant. Les grandeurs physiques caractéristiques du bruit sont l'intensité ou le niveau sonore, mesurée en décibel (dB), et la composition des fréquences mesurées en Hertz (Hz). Les fréquences sont classées en trois catégories : grave, médium, aiguë. La réponse de l'oreille varie en fonction de l'intensité sonore et de la fréquence. L'oreille est moins réactive aux sons graves (émis à basses fréquences) qu'aux sons aigus (émis à hautes fréquences). Pour tenir compte de cet effet physiologique, une pondération dite « fréquentielle » est appliquée aux niveaux sonores. L'unité utilisée est appelée dB(A).

Le tableau ci-dessous fournit quelques exemples de différents environnements sonores et de la perception (sentiment agréable ou désagréable) que l'on peut en avoir :

Sons potentiellement "AGRÉABLES"	niveaux sonores en dB (A)	Echelle de couleurs	Sons potentiellement "DÉSAGRÉABLES"
Concert rock en plein air	110		Décollage d'avion à 200m
Pub dansant	100		Marteau-piqueur
Ambiance de fêtes foraines	90		Moto sans silencieux à 2m
Tempête, match en gymnase, sortie école	80		Poids lourd à 1m
Rue piétonne, vent violent, cinéma	70		Circulation importante à 5m
Ambiance de marché, rue résidentielle	60		Automobile au ralenti à 10m
Rue calme sans trafic routier	50		Télévision du voisin I
Pièce tranquille, cour intérieure, jardin abrité	40		Musique vers forêt I

Source : acoucity-Grand Lyon©

En termes sanitaires, une exposition prolongée (de plus de 8h) à des niveaux supérieurs à 85 dB (A) peut entraîner des lésions auditives. En dessous de ces niveaux, le bruit peut entraîner une sensation désagréable ou gênante. Le bruit peut également gêner la communication, perturber le sommeil, avoir des effets cardio-vasculaires et psychologiques, compromettre la qualité du travail ou de l'apprentissage scolaire. Certaines situations de stress dues au bruit peuvent provoquer des réactions d'hostilité ainsi que des changements de comportement social.

L'Organisation Mondiale de la Santé, affirme aujourd'hui que les effets sur la santé de l'exposition au bruit constituent un problème de santé publique important.

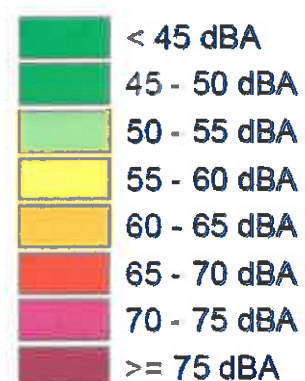
INDICATEURS ET SEUILS

Deux indicateurs ont été fixés par la commission européenne pour le calcul des cartes de bruit : le Lden et le Ln. Ils sont exprimés en dB(A), unité acoustique prenant en compte une correction physiologique liée aux différences de perception des fréquences par l'oreille humaine.

Le **Lden** ou **Level day-evening-night** est le niveau d'exposition au bruit moyenné pendant une journée « type » de 24 heures. Pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes de la journée, une pondération de +5 dB(A) est affectée au bruit émis en soirée (18h-22h) et une pondération de +10 dB(A) au bruit émis la nuit (22h-6h)

Le **Ln** ou **Level night** est le niveau d'exposition au bruit moyenné pendant une nuit type de huit heures (22h-6h).

Conformément aux exigences de la directive européenne, les cartes de bruit sont calculées à une hauteur conventionnelle de 4m au-dessus du sol. L'échelle d'exposition



Classe de bruit et code couleur issu de la norme NF S 31-130

est graduée par classe de 5 dB(A). Chaque classe a une couleur correspondante :

L'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement définit des valeurs limites pour chacun des types de sources.

VALEUR LIMITE, EN DB(A)	LDEN	LN
ROUTES	68	62
VOIES FERRÉES	73	65
AÉRODROMES	55	
ACTIVITÉS INDUSTRIELLES	71	60

Les cartes de dépassement de seuil, également appelées carte de type C, présente les zones où les valeurs limite sont dépassées par une couleur orange selon l'indicateur Lden et violette selon l'indicateur Ln.

MÉTHODOLOGIE EMPLOYÉE

Les cartes de bruit sont produites à partir d'une modélisation informatique des sources de bruit influentes et de leur propagation sur le territoire.

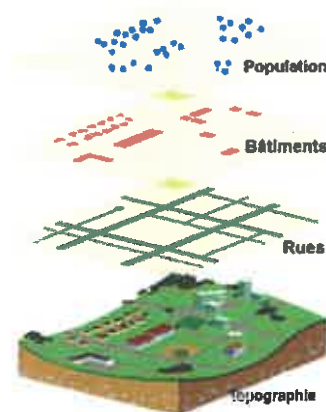
L'ensemble du processus se décompose en quatre grandes étapes :

Étape 1 : Récolte des données pour l'ensemble du territoire, de nature acoustique (par type de sources), géographique ou socio-démographique.

Étape 2 : La mise en forme des données en bases géo-référencées, et leur validation après les éventuelles hypothèses ou estimations complémentaires nécessaires.

Étape 3 : La réalisation des calculs des cartes de bruit pour chaque infrastructure et édition des statistiques de l'exposition des populations au bruit.

Étape 4 : L'édition des cartes et des documents associés.



Les principales sources de données citées à l'étape 1 sont :

- La BdTopo® de l'IGN©. Cette base de données contient les données relatives à la topographie, la géométrie des voies routières et ferroviaires, les protections acoustiques.
- Les données de comptages des gestionnaires de voies, répartie sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h par application des dispositions de la note d'information n°77 du SETRA intitulée «Calcul prévisionnel de bruit routier : Profils journaliers de trafic sur routes et autoroutes interurbaines» d'avril 2007. Les vitesses de circulation prises en compte sont les vitesses réglementaires.
- Les données de population de l'INSEE et de Mise à Jour des Informations Cadastreales (MAJIC).
- Le référentiel européen d'occupation du sol Corinne Land Cover (CLC),
- Les données d'infrastructure, de trafic et de vitesse fournies par SNCF-Réseau.

La méthode de simulation de la propagation sonore utilisée est la Nouvelle Méthode de Prédiction du Bruit 2008 (NMPB08). Cette méthode inclut la prise en compte des effets météorologiques.

FORMAT DES RÉSULTATS – DOCUMENTS GRAPHIQUES

Les données cartographiques respectent le GéoStandard « Bruit dans l'environnement (cartographie du bruit) ». Ces données sont fournies au format ESRI Shape.

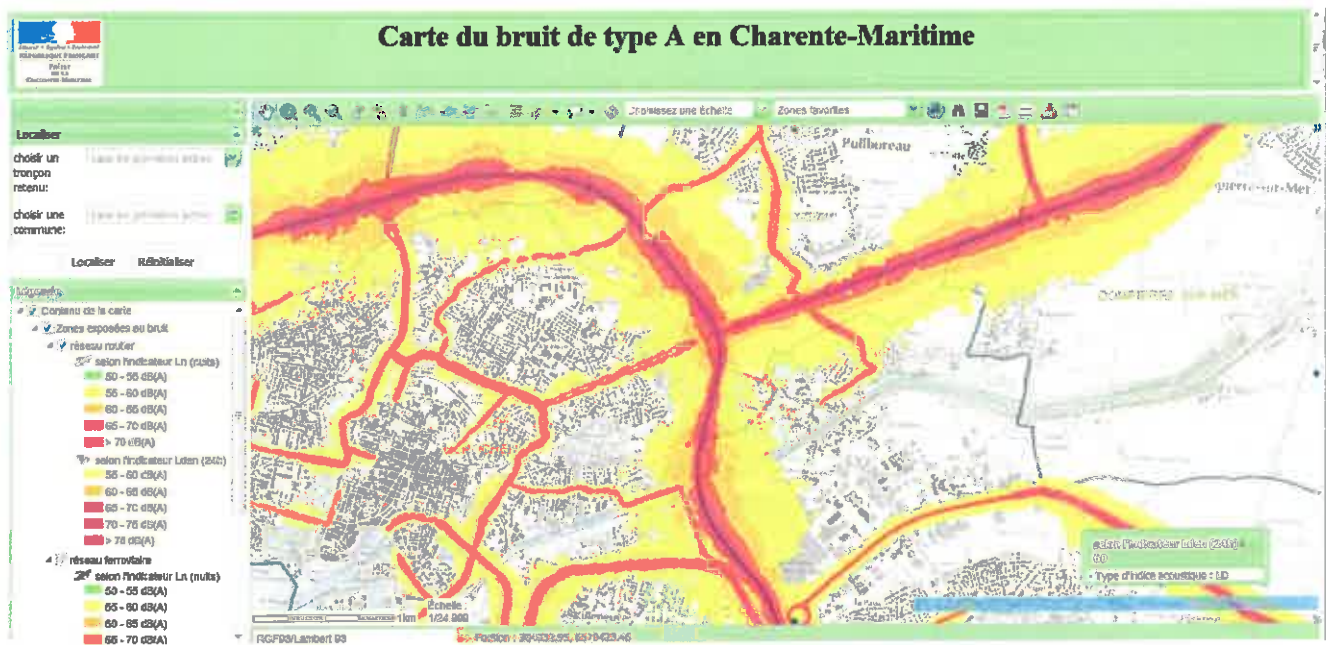
La carte de bruit d'une grande infrastructure est établie pour un axe et indépendamment des autres axes. En d'autres termes, les cartes traduisent la contribution de l'axe au bruit ambiant, ou encore le bruit résultant si la seule source de bruit était le dit axe.

Zones exposées au bruit : carte de type A

Les cartes de type A représentent les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones pour chaque indicateur (Lden et Ln) et pour chaque type de source.

Les isophones calculés à une hauteur de 4 mètres sont tracés à partir de 55 dB(A) en Lden (Jour-Soirée-Nuit) et 50 dB(A) pour l'indicateur Ln (Nuit).

L'échelle de couleur utilisée est conforme à la norme NF-S31-130 [10]



Secteurs affectés par le bruit : carte de type B

Les cartes de type B correspondent aux secteurs affectés par le bruit, conformément au classement sonore des infrastructures de transports terrestres qui a été établi et arrêté par le préfet en application de l'article 5 du décret 95-21 du 9 janvier 1995. Pour la Charente-Maritime, ces arrêtés ont été pris le 17 septembre 1999 sous les références suivantes :

- arrêté n°99-2695 pour tous les réseaux en interurbain ;
- arrêté n°99-2696 pour tous les réseaux de l'agglomération rochelaise ;
- arrêté n°99-2697 pour la commune de Rochefort ;
- arrêté n°99-2698 pour la commune de Royan ;
- arrêté n°99-2699 pour la commune de Saintes.

Ce classement définit pour les futurs bâtiments de type habitation, enseignement, santé et hôtel situés dans ces secteurs affectés par le bruit un isolement acoustique minimal à appliquer en façade.

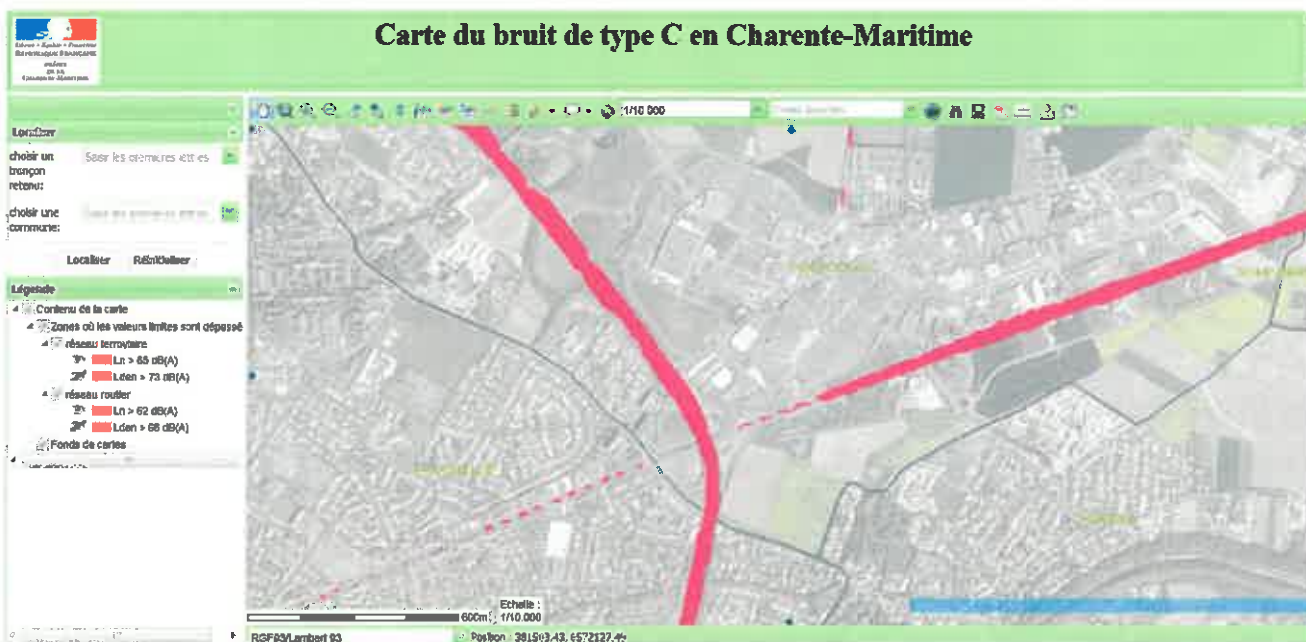


Zones dépassant les valeurs limites : carte de type C

Les cartes de type C représentent les zones susceptibles de contenir des bâtiments dépassant les valeurs limites. Pour les axes de transports routiers, ces valeurs limites sont 62 dB(A) pour l'indicateur Ln et 68dB (A) pour l'indicateur Lden (art. 7 de l'Arrêté Erreur : source de la référence non trouvée).

Cependant, les calculs ayant été effectués selon la démarche détaillée, la réalisation de la carte de "type c" nécessite de tracer les isophones correspondant à la valeur limite +3 dB(A). Cette correction vise en effet à annuler l'effet de la dernière réflexion (voir annexe 7 du guide Sétra Erreur : source de la référence non trouvée "Implications de l'absence de prise en compte de la dernière réflexion du son en façade"). Ces cartes ont donc été obtenues en considérant les isophones :

- Pour l'indicateur Ln : $62+3 = 65$ dB(A)
- Pour l'indicateur Lden : $68+3 = 71$ dB (A)



Zones d'évolution : carte de type D

Ces cartes représentent "les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence". La situation de référence est celle évaluée par les cartes de types "a" et "c". Une évolution connue ou prévisible est : "une modification planifiée des sources de bruit, ainsi que tout projet d'infrastructure susceptible de modifier les niveaux sonores, dès lors que les données nécessaires à l'élaboration d'une carte de bruit sont disponibles ou peuvent être obtenues à un coût raisonnable".

En Charente-Maritime, le projet de réalisation du boulevard des Côtes Mailles, reliant la déviation est de la RN 137 sur la commune d'Aytré à l'avenue Jean Moulin sur la commune de La Rochelle a été cartographié. Le tracé de l'infrastructure ainsi que la base de données écrans associée ont alors été superposés au modèle numérique du terrain. Les hypothèses de trafics et de vitesses ont été maintenues depuis l'étude d'impact sonore :

- TMJA de 14 449 véhicules/jour à l'horizon 20 ans, dont 5% de PL ;
- Vitesse de 70 km/h, sauf aux abords des futurs carrefours giratoires : 50km/h.

FORMAT DES RÉSULTATS – STATISTIQUES DE L'EXPOSITION AU BRUIT

Les cartes de bruit permettent d'éditer des statistiques sur l'exposition au bruit des populations d'une part et d'autre part des établissements sensibles (santé et éducation).

L'affectation des populations à chaque bâtiment est faite à partir des données socio-démographiques fournies par l'INSEE selon une approche 3D. Pour chaque bâtiment, les niveaux sonores (Lden et Ln) de la façade la plus exposée sont eux aussi calculés à une hauteur conventionnelle de 4 mètres au-dessus du sol. Des statistiques de répartition de la population

exposée sont ensuite éditées par classe de 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le Lden et de 50 dB(A) pour le Ln.

Pour les établissements sensibles (santé et enseignement), c'est le niveau sonore à 4m de la façade la plus exposée des différents bâtiments constitutifs de l'établissement qui est retenu.

Les décomptes des populations exposées et du nombre d'établissement de santé et d'enseignement est synthétisé dans des tableaux pour chacun des indicateurs réglementaires Lden et Ln.

Références législatives et réglementaires

- Directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement
- Code de l'environnement : articles L. 572-1 à L. 572-11 et articles R. 572-1 à R. 572-11
- Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes et plans de prévention du bruit dans l'environnement
- Circulaire du 7 juin 2007 relative à l'organisation et au financement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement

Plan de prévention du bruit dans l'environnement, relatif aux routes communales de La Rochelle et Aytré, supportant un trafic de plus de 3 M véh/an

Etude réalisée pour le compte de :

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle - 17086 LA ROCHELLE Cedex 02



SOLDATA
ACOUSTIC



Communauté
d'Agglomération de
La Rochelle 

Rapport d'étude RA-120122-03-C
19 février 2014

Intervenants

Céline BOUTIN
Simon PAQUEREAU
Josselin GIRAUD

SOLDATA ACOUSTIC

Campus de la Doua 66, bd Niels Bohr - BP 52132 - 69603 VILLEURBANNE CEDEX - FRANCE
Tél. : 33 (0)4 72 69 01 22 - Fax : 33 (0)4 72 44 04 03
www.soldata-acoustic.com

AGENCE NIORT

4 avenue Léo Lagrange
79000 NIORT
Tél : 33 (0)5 49 32 98 25
Fax : 33 (0)5 49 24 48 83

Sommaire

1. Résumé non technique	3
2. Introduction	6
2.1 Contexte réglementaire et local	6
2.2 Présentation du territoire.....	6
2.3 Champs et limites du projet	7
2.4 Méthode d'élaboration du PPBE.....	7
3. Synthèse du diagnostic cartographique.....	9
3.1 Méthodologie et hypothèses	9
3.2 Contenu des cartes de bruit des infrastructures	10
3.3 Objectifs	15
4. Détermination des enjeux	15
4.1 Méthodologie.....	15
4.2 Description affinée des axes concernés	16
4.3 Etablissements sensibles impactés par les axes cartographiés.....	19
5. Programme d'actions.....	20
5.1 Objectifs du plan d'actions	20
5.2 Recensement des actions passées et programmées sur les voies concernées	20
5.3 Réduction du bruit au niveau des secteurs à enjeux.....	23
6. Suivi et implications du plan d'actions	27
6.1 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	27
6.2 Suivi du plan d'action	27
6.3 Mise en cohérence des outils	27
<i>Annexe 1. Principes d'actions de réduction des nuisances sonores</i>	<i>28</i>
<i>Annexe 2. Fiches détaillées par axe</i>	<i>34</i>
<i>Annexe 3. Fiches-actions du PPBE agglomération</i>	<i>42</i>
<i>Annexe 4. Synthèse de la consultation</i>	<i>48</i>
<i>Planche 1 - Réseau communal La Rochelle – Carte de type a – Indicateur Lden (24h)...</i>	<i>11</i>
<i>Planche 2 - Réseau communal La Rochelle – Carte de type c – Indicateur Lden (24h)...</i>	<i>11</i>
<i>Planche 3 - Réseau communal Aytré – Carte de type a – Indicateur Lden (24h).....</i>	<i>12</i>
<i>Planche 4 - Réseau communal Aytré – Carte de type c – Indicateur Lden (24h).....</i>	<i>12</i>
<i>Planche 5 - Aytré - Réglementation des vitesses</i>	<i>17</i>

	Ind	Date	Rédaction	Vérification	Approbation
Révisions	A	28.11.13	C. BOUTIN	G. FAROTTO	-
	B	03.12.13	C. BOUTIN	G. FAROTTO	A. BIGOT
	C	19.02.14	C. BOUTIN	A. BIGOT	A. MOULIN

1. Résumé non technique

Dans le cadre de la mise en œuvre de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, transposée en droit français et traduite dans le code de l'environnement en 2006, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) de Charente-Maritime a piloté la réalisation des cartes de bruit des grandes infrastructures routières, pour le réseau routier supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an. Les cartes ont été réalisées en 2013, et arrêtées par le préfet de Charente-Maritime le 31 juillet 2013.

Les cartes de bruit concernent notamment certaines voiries communales situées sur les communes de La Rochelle et Aytré.

Suite à la publication des cartes de bruit, la communauté d'agglomération réalise, pour le compte des communes concernées, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau des secteurs des voiries communales de La Rochelle et Aytré pour lesquelles des dépassements de valeurs limites sont constatés. Cela représente un linéaire d'environ **37 km de voirie**.

Sur la base de la cartographie stratégique du bruit, un diagnostic préalable a été réalisé, complété d'échanges avec les services des communes concernées, en vue de préciser les actions de réduction du bruit au niveau des secteurs concernées : actions réalisées depuis 10 ans, prévues à 5 ans, ainsi que les nouvelles actions envisageables.

Ce document constitue le **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement relatif aux voiries communales de La Rochelle et d'Aytré**. Pour des raisons de cohérence avec le PPBE d'agglomération, c'est la communauté d'agglomération de La Rochelle (CdA) qui l'a élaboré pour le compte des communes de La Rochelle et Aytré.

Les trois principaux objectifs du PPBE sont les suivants :

- Réduire le bruit dans les zones les plus critiques ci-après dénommées « zones à enjeux ».
- Prévenir et anticiper les nuisances sonores lors des projets d'aménagements futurs.
- Préserver les endroits remarquables ci-après dénommés « zones calmes ».

L'élaboration du PPBE a fait l'objet d'une concertation avec les communes de La Rochelle et Aytré.

Le PPBE présente les sources de bruit concernées, le territoire étudié, les enjeux et objectifs liés à ce plan ainsi que les conditions de son élaboration.

La réalisation du PPBE a pris appui sur :

- **Les éléments de diagnostic issus de la cartographie** de l'environnement sonore. Selon les cartes de bruit, environ 2000 habitants ainsi que 7 établissements sensibles sont potentiellement exposés à des niveaux de bruit trop importants au regard des valeurs limites réglementaires.
- La prise en compte des projets d'aménagements prévus au niveau des axes concernés.
- **La connaissance des actions engagées et prévues** en matière de réduction du bruit par la communauté d'agglomération, les communes et ses partenaires, par le biais d'une consultation et d'échanges.
- **Les orientations stratégiques** portées par le Projet d'Agglomération, le Plan de Déplacements Urbains, le Programme Local de l'Habitat, le Schéma de Cohérence Territoriale, les Plans Locaux d'Urbanisme des communes, etc.

Comme demandé par les textes, le PPBE présente l'ensemble des actions réalisées depuis 10 ans et programmées pour les 5 ans à venir.

En parallèle, afin de répondre aux 3 objectifs principaux du PPBE et comme suite aux éléments de diagnostic établis, la communauté d'agglomération de La Rochelle et ses communes ont défini un **programme de 17 actions nouvelles**, qui seront engagées pour les 5 prochaines années. Elles sont décrites dans le **PPBE d'agglomération** et rappelées dans le tableau suivant :

N°	Intitulé de l'action	Thématique
1	Elargir les groupes de travail PCET / Citergies, pour définir les actions de réduction du bruit dans les zones à enjeux de la CdA.	Actions de réduction des nuisances dans les secteurs bruyants
2	Elaboration d'un schéma directeur des zones 30	
3	Envisager la pose de revêtements acoustiques nouvelle génération	
4	Etudier au cas par cas la possibilité de fluidifier le trafic (pose de giratoire ou feux synchronisés)	
5	Affichage, Information, sensibilisation à l'entrée des parcs, et par le biais d'expositions au comptoir du développement durable : rappel des principes de comportement à respecter Mettre à disposition des communes un pictogramme commun à la CdA pour les zones calmes de proximité.	Actions de préservation des zones calmes
6	Suivre dans le temps l'évolution de l'environnement sonore (par la mesure et/ou les cartes de bruit)	
7	Coordination des politiques d'urbanisme et de transport	
8	Inciter les bailleurs sociaux disposant de patrimoine dans les zones à enjeux à intégrer dans leurs plans stratégiques de patrimoine des travaux d'isolation acoustique.	Actions sur le patrimoine bâti
9	Engager une étude acoustique des bâtiments communaux et communautaires classés établissements sensibles (enseignement et santé) situés dans des zones à enjeu	
10	Coupler systématiquement isolation acoustique et isolation thermique lors des travaux de rénovation des bâtiments communaux et communautaires	
11	Prendre en compte la problématique Bruit dans le cadre du PLH (Programme Local de l'Habitat)	
12	Participation active des élus et des services aux comités de suivi des projets, pour intégrer la problématique bruit en amont des projets	Actions préventives
13	Accompagner les aménageurs à intégrer la problématique Bruit en amont des projets	
14	Analyser les zones à urbaniser pour anticiper les éventuelles contraintes liées au bruit	
15	Mettre en place des actions de sensibilisation du grand public sur la thématique bruit (atelier, conférences) au comptoir du développement durable (bruit des 2 roues, voisinage etc.)	Actions de sensibilisation et de formation
16	Organiser des formations du personnel de la CdA et des communes sur la thématique bruit (acoustique du bâtiment, bruit de chantier, utilisation des équipements public).	
17	Réaliser un tableau de bord de suivi du PPBE	Actions de suivi

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, comme les cartes stratégiques du bruit, fera l'objet d'un suivi régulier de ces actions, et sera actualisé dans 5 ans.

Le projet de PPBE a été mis à la disposition du public pour une période de 2 mois **du 9 décembre 2013 au 10 février 2014** :

- Pour la ville de La Rochelle : à la Direction santé publique hygiène environnement, 1 rue Nicolas Venette 17000 La Rochelle, du lundi au vendredi de 9h à 12h30 et de 14h à 17h.
- Pour la ville d'Aytré : au Service Urbanisme, avenue Edmond Grasset, 17440 Aytré, du lundi au vendredi de 9h à 12h30 et de 13h30 à 17h.

Durant cette période, **aucune observation n'a été consignée** sur les registres mis à disposition.

2. Introduction

2.1 Contexte réglementaire et local

La directive européenne DE22/49/CE du 25 juin 2002 a été transposée en droit français par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005 (articles L. 572-1 à L. 572-11 (partie législative) et R. 572-1 à R. 572-11 (partie réglementaire) du Code de l'environnement). Cette directive relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, vise à instaurer une approche commune au sein de l'Union Européenne destinée à éviter, prévenir ou réduire la gêne liée à l'exposition au bruit dans les grandes agglomérations, et pour les grandes infrastructures de transport.

L'ambition de la Directive est aussi de garantir une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit, ses effets sur la santé, ainsi que les actions engagées ou prévues.

Les cartes de bruit, puis les plans de prévention du bruit dans l'environnement, sont donc à élaborer pour les grandes infrastructures et dans les grandes agglomérations. Deux échéances sont fixées selon l'importance des infrastructures et la taille des agglomérations.

La première (échéance 2008), concerne les agglomérations de plus de 250.000 habitants, les infrastructures routières d'un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, et les axes ferroviaires dont le trafic annuel dépasse 60.000 passages de train. La seconde échéance (2013) concerne les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les infrastructures routières d'un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules, et les axes ferroviaires dont le trafic annuel dépasse 30.000 passages de train

Sur le territoire de l'agglomération de La Rochelle, sont notamment concernés par la 2nde échéance :

- La communauté d'agglomération de La Rochelle. Le projet de PPBE de l'agglomération est actuellement en consultation sur la période du 16 septembre au 16 novembre 2013.
- Le réseau routier communal supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an. Cela représente un linéaire de 37 km situé sur les communes de La Rochelle et Aytré, **qui font l'objet du présent PPBE.**

La cartographie du bruit aux abords des grandes infrastructures routières a été réalisée par les services de l'Etat en 2013, et publiée par arrêté préfectoral en date du 31 juillet 2013. Elle est tenue à la disposition du public et sur Internet au lien suivant : <http://www.charente-maritime.pref.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Environnement/Bruit/Cartes-de-bruit-strategiques-et-plans-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement/Cartes-de-bruit-du-reseau-routier-communal>.

2.2 Présentation du territoire

La Communauté d'agglomération de La Rochelle (CdA) regroupe 18 communes pour une population d'environ 150000 habitants répartis sur 206 km².

La Communauté d'Agglomération de La Rochelle a été créée en décembre 1999, elle a succédé à la Communauté des Villes (1992-1999).

Dans le cadre de la protection de l'environnement et du cadre de vie, la CdA de La Rochelle exerce la compétence de Lutte contre les nuisances sonores, et dispose de la compétence relative à la Voirie d'intérêt communautaire.

2.3 Champs et limites du projet

Les PPBE sont des documents stratégiques comportant une combinaison de mesures destinées à prévenir ou réduire le bruit. Selon la circulaire du 7 juin 2007, et dans l'état actuel du droit, les cartes de bruit et PPBE n'ont pas de caractère prescriptif en matière d'urbanisme, a priori.

Le PPBE doit être réexaminé tous les 5 ans, et faire l'objet d'un bilan à l'issue des 5 ans.

Qui est concerné ?

Le PPBE vise à prévenir et à réduire les nuisances sonores, ainsi qu'à préserver des espaces extérieurs de qualité remarquable pour le bien-être des habitants, et leur assurer un cadre de vie le plus agréable possible.

Les établissements au sein desquels un environnement sonore modéré est nécessaire pour du repos et/ou de l'apprentissage sont également concernés. Il s'agit des établissements **d'enseignement et de santé**.

Démarche générale :

A l'appui des cartes stratégiques du bruit réalisées par l'Etat sur les grandes infrastructures, d'un repérage sur site et de la consultation des services internes aux communes, un diagnostic acoustique affiné a été établi et a permis de définir des secteurs à enjeux. Chaque secteur a été étudié au regard des actions réalisées, et prévues pour les prochaines années. Des actions nouvelles envisageables ont été proposées pour résorber les nuisances sonores.

PPBE d'infrastructure et PPBE d'agglomération :

Ce document est cohérent avec le plan de prévention relatif au territoire complet de l'agglomération, réalisé en 2013. Le Plan de Prévention du Bruit sur l'ensemble du territoire comporte également les éléments relatifs aux actions mises en place par l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures concernés.

2.4 Méthode d'élaboration du PPBE

Organisation au sein du territoire et acteurs concernés :

La CdA a élaboré le présent PPBE avec l'assistance d'un prestataire extérieur : Soldata Acoustic.

L'étude est pilotée par la Direction de l'environnement de la CdA, pour le compte des communes d'Aytré et La Rochelle.

Elle est réalisée **dans la continuité du PPBE d'agglomération**, aussi l'organisation s'est appuyée sur celle mise en place pour le PPBE d'agglomération, avec des échanges plus poussés avec les communes d'Aytré et de La Rochelle.

Outils à disposition :

Afin d'établir le PPBE, la CdA a utilisé les données d'entrée et de sorties des cartes de bruit réalisées par l'Etat, mais également les éléments issus des cartes de bruit d'agglomération, notamment pour s'assurer de la cohérence des cartes de bruit.

Soldata Acoustic a exploité les éléments au format SIG à l'aide du logiciel ArcGIS® d'ESRI.

Les données exploitées pour l'étude sont les suivantes :

- Cartes stratégiques du bruit d'agglomération élaborées en 2011-2012 par la CdA.
- Cartes stratégiques du bruit établies par l'Etat, concernant les axes routiers dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an, réalisées en 2012-2013.
- Les actions engagées par la CdA et ses communes au cours des dernières années, ainsi que les projets d'aménagements à venir.



- Les documents d'orientations stratégiques à l'échelle du territoire : SCoT, PDU, PLH, PLU.
- Les actions engagées au cours des dernières années par les gestionnaires d'infrastructures, ainsi que leurs projets d'aménagement à venir.
- Les études acoustiques disponibles sur le territoire et permettant d'obtenir une information qualitative ou quantitative sur les nuisances sonores (études d'impact, campagnes de mesures, analyse de plaintes etc.).
- Par ailleurs, les données acoustiques disponibles ont été complétées par des mesures acoustiques spécialement réalisées dans le cadre de l'élaboration du PPBE d'agglomération et ce afin de compléter le diagnostic.

Détermination des enjeux :

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

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

Proposition de plan d'actions :

Le présent plan d'action s'axe prioritairement sur la réduction du bruit généré par les infrastructures routières. Les actions proposées sont prioritairement des actions à la source.

Il est **complémentaire du plan d'actions réalisé pour l'agglomération** et qui a également pour objectif la prévention de nouvelles nuisances, et la préservation des zones calmes.

Méthode de consultation du public :

Le projet de Plan de Prévention du Bruit des voies communales de La Rochelle et Aytré a été porté à la consultation du public **du 9 décembre 2013 au 10 février 2014**.

- **Pour la ville de La Rochelle** : à la Direction santé publique hygiène environnement, 1 rue Nicolas Venette 17000 La Rochelle, du lundi au vendredi de 9h à 12h30 et de 14h à 17h.
- **Pour la ville d'Aytré** : au Service Urbanisme, avenue Edmond Grasset, 17440 Aytré, du lundi au vendredi de 9h à 12h30 et de 13h30 à 17h.

Les observations ont pu être consignées sur les registres mis à disposition avec le document aux lieux indiqués ci-avant.

Une synthèse de ces observations est annexée au projet de PPBE en vue de son approbation par les Conseils Municipaux de La Rochelle et d'Aytré.

3. Synthèse du diagnostic cartographique

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

Il s'agit ici de récapituler les informations qui peuvent être extraites des cartes de bruit. Ainsi, les tableaux et les graphiques ci-après présentent les principaux résultats de l'exposition au bruit pour les populations, selon les 2 indicateurs réglementaires (Lden et Ln) et pour chaque source de bruit. Ces informations sont demandées explicitement par la réglementation.

Les indicateurs de niveau sonore utilisés dans le cadre de la réglementation européenne sont exprimés en dB(A) et ils traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé :

- Le **Lden** caractérise le niveau de gêne potentielle sur 24 heures : il est composé des indicateurs « Lday, Levening, Lnight », niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.
- Le **Ln** est le niveau d'exposition au bruit nocturne, sur la période 22h-6h.

3.1 Méthodologie et hypothèses

L'établissement des cartes stratégiques du bruit a été réalisé par le bureau Alhyange Acoustique pour le compte de la DDTM17 pour les voies communales supportant un trafic annuel de 3 millions de véhicules soit un trafic moyen de l'ordre de 8200 véhicules par jour.

L'exposé sommaire de la méthodologie utilisée pour réaliser les cartes de bruit et les **principales hypothèses** sont décrits dans le Résumé Non Technique accompagnant les cartes de bruit. Les calculs ont été réalisés via le logiciel de prévision Predictor-LimA Software Suite type 7810 de Bruel & Kaer. Les données topographiques proviennent de la BDTopo® de l'IGN.

- L'année de référence pour les hypothèses de trafic est **2011**. Elles sont issues des comptages routiers de 2011 ou antérieurs réalisés par les communes ; certaines données de trafic proviennent également du classement sonore des voies, relativement ancien. Les trafics ont ensuite été répartis selon les 3 périodes réglementaires 6-18h (jour), 18-22h (soir) et 22-6h (nuit) à partir des données fournies par les gestionnaires, ou, par défaut, à partir des coefficients diviseurs pour les routes départementales, et du tableau proposé par le guide Sétra pour les voies communales.
- Les données de vitesses de flot de véhicules sont celles fournies par les gestionnaires. En l'absence, elles sont issues des hypothèses du classement sonore, voire en dernier recours des valeurs forfaitaires proposées par le guide Sétra (les vitesses ont alors été considérées identiques pour les trois périodes).

Les cartes de bruit sont établies suivant deux indicateurs harmonisés :

- Lden (bruit équivalent sur 24 h pondéré en trois périodes).
- Ln (pour la seule période nocturne).

Les cartes et les résultats ont été établis par gestionnaire pour faciliter l'exploitation pour les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Les cartes se basent sur des données d'entrées parfois forfaitaires, et évaluent le bruit résultant par calcul. Elles proposent une vision

macroscopique de l'exposition au bruit. **Elles ne se basent pas sur des mesures et ne constituent donc pas forcément une retranscription fidèle de la réalité.**

3.2 Contenu des cartes de bruit des infrastructures

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

Les cartes de bruit comportent, conformément à la réglementation :

- des cartes de niveau sonore pour une « situation de référence » (cartes dites de type a), faisant apparaître des courbes de niveau sonore équivalent sur le territoire. Les cartes sont établies séparément pour chacune des routes départementales ou nationales, et regroupées par commune pour les voies de gestion communale.
- des cartes des secteurs affectés par le bruit liés au classement sonore des voies routières cartographiées (cartes de type b),
- des cartes de dépassement, représentant les zones où les niveaux sonores modélisés dépassent les seuils réglementaires (cartes de type c),

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

Les cartes de bruit sont réalisées pour une visualisation au 1 :25000^{ème}.

Outre ces éléments graphiques, les cartes de bruit permettent d'estimer l'exposition de la population et de bâtiments sensibles (établissement de santé et d'éducation) aux différents niveaux de bruit.

Les 2 planches suivantes présentent les cartes de bruit de type a et de type c pour le réseau communal cartographié, sur les communes d'Aytré et de La Rochelle, selon l'indicateur Lden.

Planche 1 - Réseau communal La Rochelle – Carte de type a – Indicateur Lden (24h)

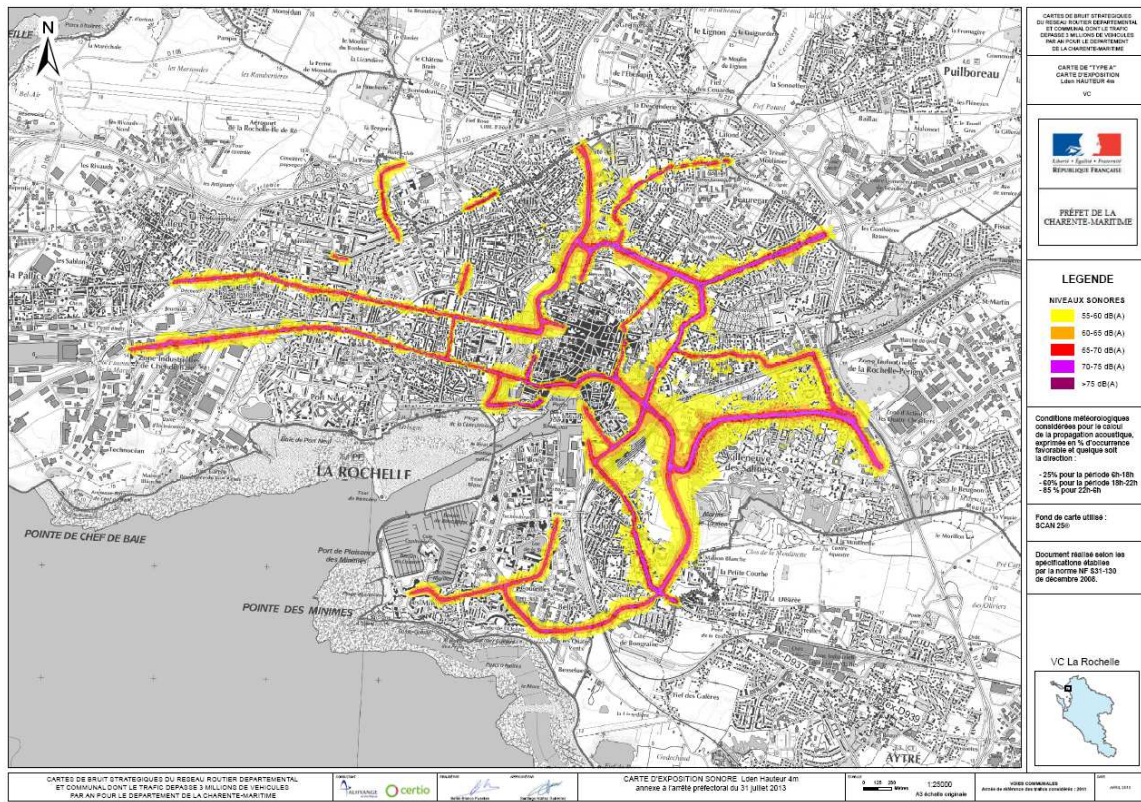


Planche 2 - Réseau communal La Rochelle – Carte de type c – Indicateur Lden (24h)

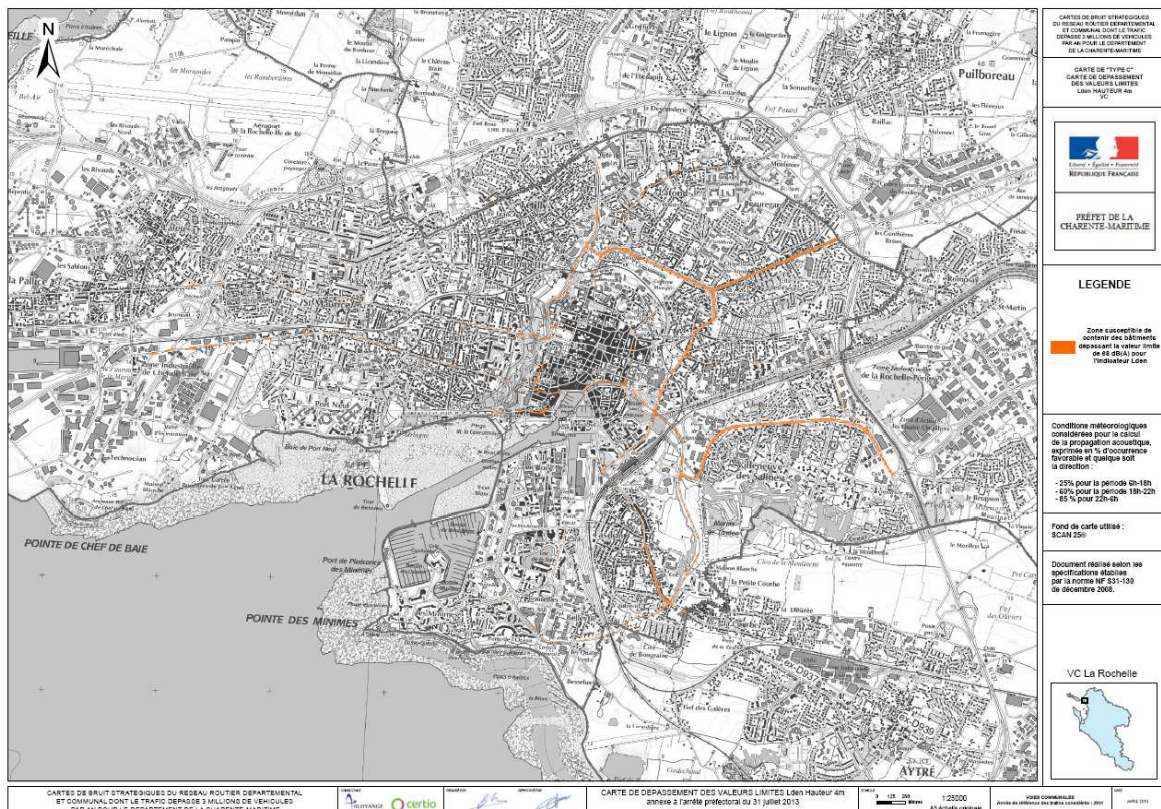


Planche 3 - Réseau communal Aytré – Carte de type a – Indicateur Lden (24h)

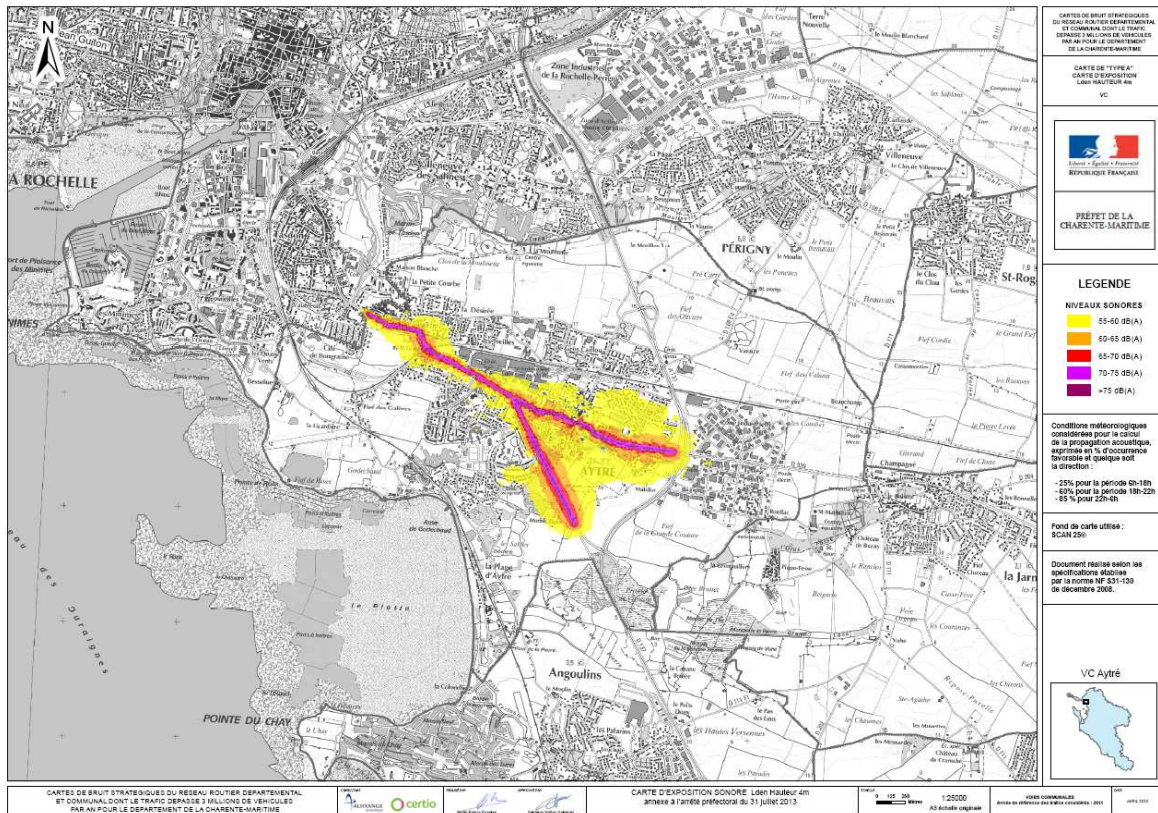
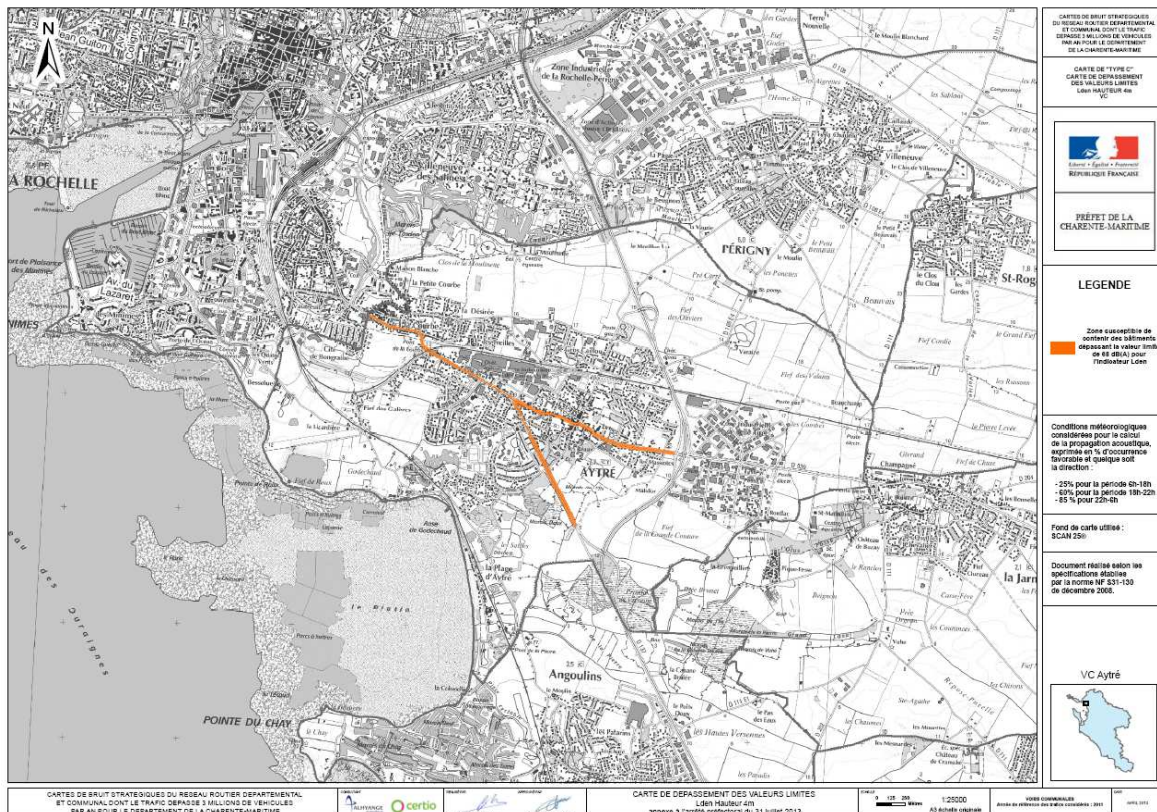


Planche 4 - Réseau communal Aytré – Carte de type c – Indicateur Lden (24h)



3.2.1 Principaux résultats

Les résultats présentés sont issus du rapport contenant les tableaux de résultats et le résumé non technique accompagnant les cartes de bruit des infrastructures routières et autoroutières, datant de juillet 2013.

Le premier objectif du PPBE est de diminuer les niveaux sonores dans les zones où les populations et établissements sensibles sont soumis à des niveaux excessifs. Les valeurs limites sont précisées par le Code de l'Environnement (article L.572.6 et arrêté du 4 avril 2006), et rappelées ci-dessous :

Valeur Limite	Lden	Ln
Route et/ou LGV	68 dB(A)	62 dB(A)

Le tableau suivant, issu des cartes stratégiques du bruit, présente le nombre de personnes et d'établissements sensibles potentiellement soumis à des dépassements, pour les axes cartographiés.

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

N°	Axe concerné	Nombre de personnes exposées		Nombre d'établissements de santé		Nombre d'établissements d'enseignement	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
Voies communales de La Rochelle							
V001	Av. du 11 Novembre	-	-	-	-	-	-
V002	Av. du 123ème R.I.	-	-	-	-	-	-
V003	Bvd André Sautel	198	-	-	-	-	-
V004	Av. Aristide Briand	-	-	-	-	-	-
V007	Av. Arthur Verdier	22	-	-	-	-	-
V009	Av. Carnot	39	-	-	-	-	-
V010	Av. du Champ Mars	-	-	-	-	-	-
V011	Chemin du Rempart	-	-	-	-	3	-
V012	Bvd de Cognehors	-	-	-	-	-	-
V013	Av. Coligny	-	-	-	-	-	-
V014	Av. des Cordeliers	-	-	-	-	-	-
V015	Av. des Corsaires	-	-	-	-	-	-
V023	Av. des Crapaudières	-	-	-	-	-	-
V025	Av. Denfert Rochereau	-	-	-	-	-	-
V028	Rue de Dompierre	67	-	-	-	-	-
V030	Av. Edmond Grasset	-	-	-	-	-	-
V031	Rue Emile Normandin	166	-	-	-	-	-
V032	Av. de Romsay	26	-	-	-	-	-
V040	Av. du Général Gaulle	-	-	-	-	-	-
V041	Av. du Général Leclerc	-	-	-	-	-	-
V045	Av. Jean Guiton	-	-	1	-	-	-
V046	Av. Jean Monnet	-	-	-	-	-	-
V047	Av. Jean Moulin	-	-	-	-	-	-
V048	Av. Jean-Paul Sartre	11	-	-	-	1	-
V049	Bvd Joffre	5	-	-	-	-	-
V051	Av. du Lazaret	-	-	-	-	-	-
V052	Rue Léonce Vieljeux	216	-	-	-	1	-
V053	Av. Léopold Robinet	-	-	-	-	-	-
V057	Av. Marillac	-	-	-	-	-	-
V058	Rue Marius Lacroix	216	-	-	-	-	-
V060	Av. Maurice Delmas	-	-	-	-	-	-
V062	Av. de la Monnaie	-	-	-	-	-	-
V063	Rue de la Monnaie	13	-	-	-	-	-

N°	Axe concerné	Nombre de personnes exposées		Nombre d'établissements de santé		Nombre d'établissements d'enseignement	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
Voies communales de La Rochelle							
V064	Rue de Périgny	-	-	-	-	-	-
V065	Place Verdun	-	-	-	-	-	-
V066	Rue du Pont des Salines	-	-	-	-	-	-
V067	Pont Jean Moulin	-	-	-	-	-	-
V070	Av. Porte Dauphine	-	-	-	-	-	-
V072	Av. du Président Kennedy	-	-	-	-	-	-
V075	Quai Duperré	-	-	-	-	-	-
V076	Quai Maubec	75	-	-	-	-	-
V078	Rue Réaumur	180	-	-	-	-	-
V079	Bvd de la République	-	-	-	-	-	-
V080	Rue de Roux	-	-	-	-	-	-
V082	Rue Saint-Louis	156	-	-	-	-	-
V084	Rue St-Jean-du-Pérot	-	10	-	-	-	-
TOTAL VC La Rochelle		1390	10	1	0	5	0
Voies communales de Aytré							
V033	Ex-D937 Av Salengro, Av du Cdt Lisiack, Av du Gal de Gaulle	274	-	-	-	1	-
V035	Ex-D939 - Av Grasset	413	273	-	-	-	-
TOTAL VC Aytré		687	273	0	0	1	0

En résumé :

- Les cases grisées dans le tableau ci-dessus correspondent à des axes ne générant pas de dépassements des valeurs limites.
- **Sur la commune de la Rochelle**, les dépassements liés aux voiries communales concernent environ 1390 personnes selon l'indicateur Lden, et 10 personnes selon l'indicateur Ln : 17 voiries communales sont a priori à l'origine de ces dépassements. **6 établissements sensibles** sont exposés, sur la période globale, à des niveaux sonores dépassant les valeurs limite. Aucun de ces établissements n'est exposé au-delà des seuils en période nocturne (Ln). Certaines voiries (en gris dans le tableau précédent) ne génèrent pas de dépassements des niveaux de bruit.
- **Sur la commune d'Aytré**, les dépassements liés aux voiries communales concernent environ 687 personnes selon l'indicateur Lden, et 273 personnes selon l'indicateur Ln. **1 établissement sensible** est exposé, sur la période globale à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites.
- L'analyse des cartes de type C permet de visualiser les secteurs impactés et d'identifier précisément les bâtiments concernés, constituant des zones à enjeux dans le cadre de l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.
- Au-delà de cette première approche statistique, l'identification des bâtiments impactés est nécessaire, pour cibler au mieux les actions à mettre en place. **Seuls les axes générant potentiellement des dépassements sont étudiés.**

Par ailleurs, en raison d'une utilisation de données parfois anciennes, une **analyse comparative des trafics et des vitesses** utilisés pour le calcul des cartes de bruit et des données actuelles a été réalisée pour vérifier que les cartes de bruit sont cohérentes avec la situation de trafic actuelle (voir page 17). De même, une vérification des **établissements sensibles impactés** a été réalisée (page 20).

3.3 Objectifs

Les objectifs du PPBE sont de réduire, autant que possible, le bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites, définies par l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Ces valeurs sont pour le bruit routier égales à : 68 dB(A) pour l'indicateur global Lden, et 62 dB(A) pour l'indicateur nocturne Ln.

Pour le réseau routier communal visé par les textes, soit un linéaire de 37 km situé sur La Rochelle et Aytré, l'objectif principal consiste à diminuer le nombre de personnes ou d'établissements sensibles exposés à des niveaux de bruit excessifs, et à prévenir l'apparition de nouvelles nuisances.

Compte tenu du milieu relativement urbain du territoire concerné, les solutions de traitement à caractère préventif ou à la source (aménagement du territoire, gestion et planification de la circulation et des déplacements) sont privilégiées par rapport aux solutions curatives (renforcement d'isolation acoustique).

4. Détermination des enjeux

4.1 Méthodologie

Ont été recueillies les données d'entrée et de sortie des cartes de bruit réalisées par l'Etat : des bâtiments, des voiries, ainsi que les isophones calculés selon les indicateurs Ln et Lden.

Un diagnostic a été réalisé sur chacune des voiries concernées par des dépassements du seuil de 68 dB(A) en Lden, et de 62 dB(A) en Ln.

Ce diagnostic permet une hiérarchisation des priorités d'action, via l'analyse de plusieurs paramètres :

- Présence de bâtiments d'habitation ou d'établissements sensibles.
- Données d'entrée relatives aux voiries : trafic, vitesse, revêtement. Il s'agit des données utilisées par la DDTM pour réaliser les cartographies du bruit. Ces données sont comparées avec les données plus récentes sur la voirie en termes de trafic et de vitesse. Si un écart est constaté, l'incidence en termes de niveaux de bruit est précisée.
- Repérage sur le terrain :
 - Description visuelle des bâtiments : type de bâtiment.
 - Description de la voirie : nombre de voies circulées, état de la chaussée, type d'écoulement (fluide/pulsé), vitesse réglementaire, remarques (ralentisseurs, piste cyclable)...
 - Améliorations envisageables.
 - Prises de vue de la chaussée.
- Consultation des services techniques sur les données des voiries, et sur les évolutions prévisibles (aménagement urbain, ou de voirie, projets).

4.2 Description affinée des axes concernés

Les données utilisées par la DDTM pour réaliser la cartographie sonore ont été recueillies et extraites pour chacune des voies concernées par des dépassements.

Le tableau suivant présente l'analyse comparative des données de trafic et de vitesse. Cette analyse montre que des données trop anciennes ont été utilisées pour certains axes, et qui conduisent à une forte surestimation des niveaux de bruit.

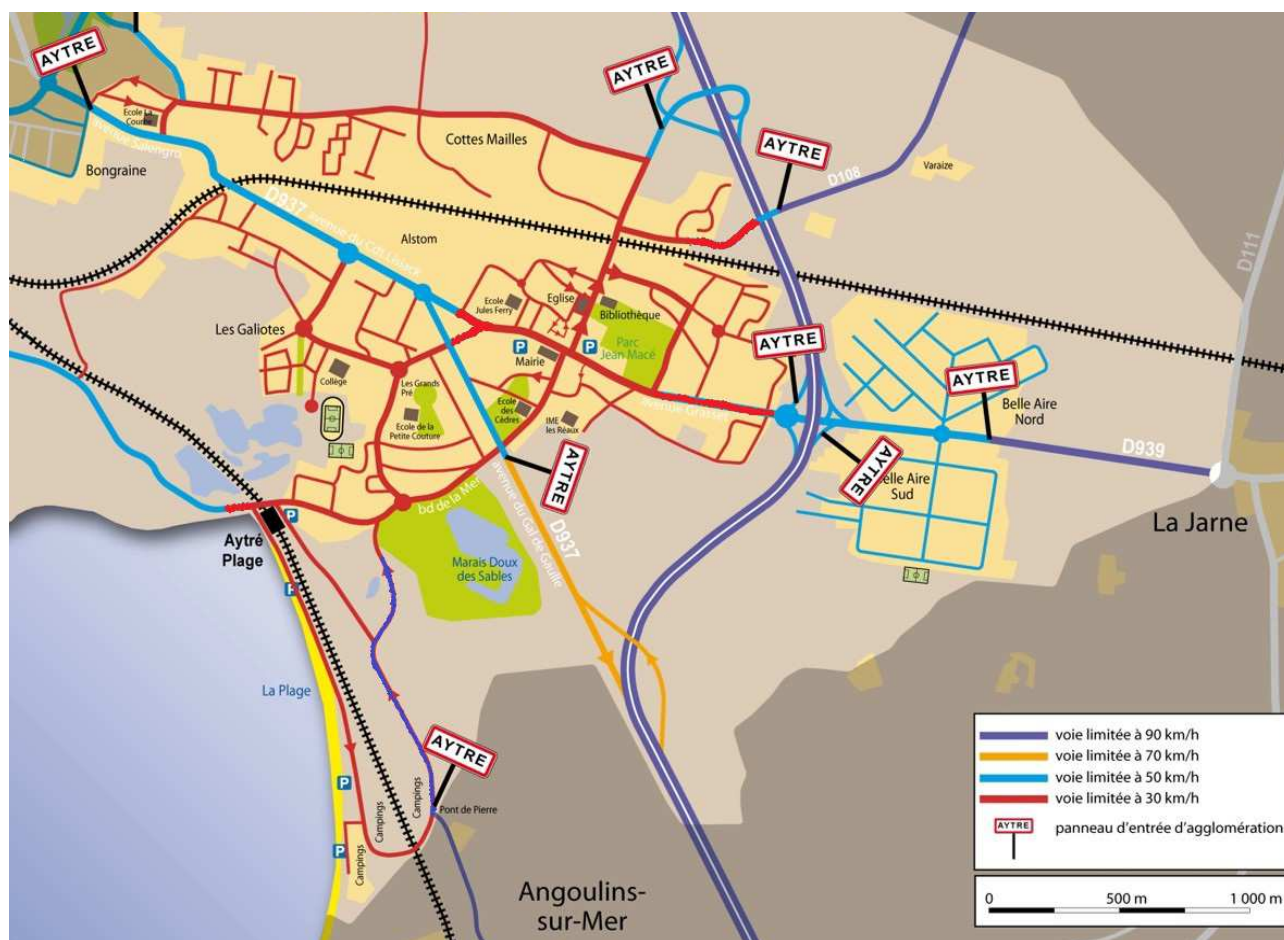
Le tableau présente donc en dernière colonne une remarque sur la cohérence de ces données, et l'éventuel impact en termes de dB(A) sur les niveaux de bruit calculés.

N°	Axe	Données CBS Etat		Données récentes		Remarques
		TMJA Véh/j	Vitesse, km/h	TMJA Véh/j	Vitesse km/h	
Commune de La Rochelle						
V003	Bvd André Sautel	23000 à 31933	50	22258	50	Cohérent – surestimation sur la partie Nord
V007	Av. Arthur Verdier	21426	50	19000	50	Trafic légèrement surestimé (<1 dB(A))
V009	Av. Carnot	12548 à 13703	50	12909	50	Cohérent
V011	Chemin du Rempart	13125	50	15060	50	Cohérent – légère sous-estimation
V028	Rue de Dompierre	24075	50	19000	50	Trafic surestimé (>1dB(A))
V031	Rue Emile Normandin	11413 à 21837	50	11413 à 21837	30/50	Cohérent
V032	Av. de Romsay	9357	50	4886	50	En dessous du seuil 3Mvéh/an
V045	Av. Jean Guiton	8490 à 11621	50	7600 à 8800	30/50	Trafic surestimé – et inférieur aux seuils pour certaines portions
V048	Av. Jean-Paul Sartre	22200	50	23500	50	Cohérent
V049	Bvd Joffre	12600 à 21426	50	11400 à 19300	50	Trafic légèrement surestimé (<1 dB(A))
V052	Rue Léonce Vieljeux	13113	30/50	12000	30	Cohérent
V058	Rue Marius Lacroix	8900 à 10827	30	8900	30	Cohérent
V063	Rue de la Monnaie	13964	30	A retirer	30	En dessous du seuil 3Mvéh/an
V076	Quai Maubec	10300	30	6600 à 12000	30	Cohérent
V078	Rue Réaumur	14170	30/50	A retirer	30	En dessous du seuil 3Mvéh/an
V082	Rue Saint-Louis	8240	30/50	9800	30	Cohérent – légère sous-estimation
V084	Rue St-Jean-du-Pérot	12323	30	Rue piétonne	0	En dessous du seuil 3Mvéh/an
Commune d'Aytré						
V033	ex-D937 Av Salengro, Av du Cdt Lisiack, Av du Gal de Gaulle	Av Salengro : 34068 véh/j à 50km/h Av Lisiack : 19346 véh/j à 50km/h Av de Gaulle : 22543 véh/j à 90 km/h		Av Salengro : 19155 véh/j à 50km/h Av Lisiack : 18595 véh/j à 50km/h Av de Gaulle : 13230 véh/j à 70 km/h		Surestimation de la vitesse (3dB(A)) sur l'Av de Gaulle et des trafics sur l'Av Salengro et l'Av de Gaulle (2 dB(A))
V035	ex-D939 Av Grasset	30066 véh/j	50	10655	30 jusqu'à la rocade	Surestimation d'env. 9dB(A)

Commentaires :

- On observe une cohérence des informations pour la majeure partie des axes cartographiés (en vert dans le tableau ci-dessus).
- Certains axes n'auraient pas dû être cartographiés car le trafic supporté est inférieur au seuil de 3 millions de véhicules par an (en rouge dans le tableau ci-dessus). Les niveaux de bruit sont alors très surestimés. Il s'agit des axes suivants : av de Romsay, rue de la Monnaie, rue Réaumur et rue St-Jean du Pérot. En effet, ce secteur a vu son trafic évoluer suite au changement de circulation en centre-ville. **Ces axes ne font donc pas l'objet de nouvelles propositions d'actions, et ne sont plus traités dans la suite du PPBE.**
- Concernant les voies communales d'Aytré, les cartes réalisées par l'Etat prennent comme hypothèses une vitesse de circulation de 50 km/h voire 90km/h pour la portion Av. de Gaulle, après le panneau de sortie d'agglomération. Or, l'avenue de Gaulle est limitée à 70 km/h sur cette portion, et l'avenue Grasset est limitée à 30 km/h sur la majorité de son linéaire. De ce fait, les niveaux de bruit calculés aux abords de ces axes sont surestimés d'environ 3 dB(A). On note également une surestimation importante des trafics pour l'avenue de Grasset. La planche ci-dessous présente la carte des vitesses réglementaires, au niveau des voies communales d'Aytré.

Planche 5 - Aytré - Réglementation des vitesses



Dans le cadre de l'élaboration du PPBE d'agglomération, l'analyse des cartes stratégiques d'agglomération a fait ressortir un certain nombre de **zones à enjeux**, dont certains se recoupent avec les axes identifiés dans le présent PPBE. Ils ont donc déjà fait l'objet d'étude dans le PPBE d'agglomération. Le tableau suivant permet de faire le lien entre les secteurs déjà identifiés.

N°	Axe	Secteur à enjeux identifié dans le PPBE agglomération
Commune de La Rochelle		
V003	Bvd André Sautel	Secteur n°29
V007	Av. Arthur Verdier	Secteur n°27
V009	Av. Carnot	Secteur n°19
V011	Chemin du Rempart	Secteur n°23
V028	Rue de Dompierre	Secteur n°27
V031	Rue Emile Normandin	Secteur n°32
V045	Av. Jean Guiton	Secteur n°21
V048	Av. Jean-Paul Sartre	Secteur n°30
V049	Bvd Joffre	Secteur n°27
V052	Rue Léonce Vieljeux	-
V058	Rue Marius Lacroix	-
V076	Quai Maubec	-
V082	Rue Saint-Louis	-
Commune d'Aytré		
V033	ex-D937	Secteur n°33
V035	ex-D939	-

Pour les voies qui n'avaient pas été identifiées dans le PPBE d'agglomération, celles-ci ont fait l'objet d'un repérage visuel, pour vérifier les caractéristiques relatives à la chaussée et aux bâtiments. Ce repérage visuel a notamment permis de voir les aménagements déjà réalisés et qui ont un impact indirect sur l'environnement sonore (aménagement de chaussée, ralentisseurs, radar, voies de bus...).

Chacun de ces axes fait l'objet d'une fiche descriptive fournie en annexe 2.

4.3 Etablissements sensibles impactés par les axes cartographiés

Les cartes de bruit stratégiques mettent en évidence des dépassements potentiels des niveaux de bruit limites, non seulement pour la population résidente, mais également pour certains établissements dits sensibles. Les établissements sensibles comprennent les établissements d'enseignement et de santé, présents dans la base de données BDTopo® de l'IGN.

Les cartes de bruit réalisées par l'Etat révèlent des dépassements potentiels au niveau de 7 établissements sensibles. Après analyse fine des isophones issus des cartes de bruit, et de la localisation précise de ces établissements (pages jaunes, repérage visuel, etc.), les établissements inclus dans les zones de dépassements sont en réalité moins nombreux car certains de ces bâtiments n'existent plus.

N°	Axe concerné	Santé	Enseignement	Observations sur les établissements concernés
La Rochelle				
V011	Chemin du Rempart	-	3 selon les cartes 2 après analyse	Lycée Dautet Ecole Réaumur
V045	Av. Jean Guiton	1 selon les cartes 0 après analyse	-	Le bâtiment impacté est en réalité un centre d'imagerie médicale, et n'est pas inclus dans les bâtiments sensibles.
V048	Av. Jean-Paul Sartre	-	1	Lycée professionnel Josué Valin. Le bâtiment ne comporte pas d'ouvertures côté rue (façade en aveugle) ; il n'est pas nécessaire de prévoir un traitement particulier pour ce bâtiment. 
V052	Rue Léonce Vieljeux	-	1 0 après analyse	Enseignement secondaire. Le bâtiment indiqué correspond à l'ancienne Ecole Privée Pigier, mais n'existe plus.
Aytré				
V033	Ex-D937 Av R. Salengro	-	1	Ecole maternelle « La Courbe ». Le bâtiment, situé à l'angle de l'av Salengro et de la rue du 14 juillet, est géré par la commune d'Aytré.  Le long de l'école, la vitesse est limitée à 50 km/h. D'ici 5 ans, l'école sera restructurée et agrandie, en lien avec l'écoquartier de Bongrain, avec des aménagements de sécurité à prévoir au niveau de la traversée de l'axe.

L'avenue Jean Guiton (V045) qui impactait uniquement 1 établissement sensible n'est finalement plus un secteur à enjeu, étant donné que la population n'est a priori pas impactée au-delà des seuils.

5. Programme d'actions

Le programme d'actions contient :

- Les objectifs.
- Les actions réalisées depuis 10 ans et prévues pour les 5 prochaines années, sur les communes de La Rochelle et Aytré.
- Leur impact sur la réduction des nuisances au niveau de secteurs à enjeux.
- Le programme d'actions nouvelles, qui sera mis en œuvre par la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, et les communes, pour les 5 prochaines années.
- Les financements et échéances, dans la mesure de leur disponibilité.

Les orientations stratégiques du territoire, ainsi que la présentation des actions à caractère préventif sont identiques à celles décidées pour le PPBE d'agglomération, et ne sont pas reprises ici.

5.1 Objectifs du plan d'actions

Dans les zones de dépassements de seuils :

Aussi bien pour les établissements sensibles que pour les populations, l'objectif principal consiste à **réduire les nuisances sonores** et à ramener les niveaux de bruit **en deçà des valeurs limites** définies par les textes pour chacune des sources de bruit.

Les objectifs de réduction du bruit sont fixés par les valeurs limites définies dans l'arrêté du 4 avril 2006 ; il s'agit d'atteindre à 2 mètres en avant des façades des niveaux inférieurs à 68 dB(A) en Lden et 62 dB(A) en Ln pour le bruit routier.

Toutefois, ces seuils sont définis en façade extérieure des bâtiments. Dans certaines situations, il n'est pas possible techniquement ou économiquement d'abaisser les niveaux sonores de la source suffisamment pour permettre le respect des seuils extérieurs. Dans ce cas, des objectifs d'isolation des façades sont fixés pour permettre des niveaux sonores acceptables dans les bâtiments à défaut de les obtenir pour l'environnement extérieur.

5.2 Recensement des actions passées et programmées sur les voies concernées

Comme spécifié dans l'arrêté du 4 avril 2006, relatif à l'élaboration des cartes stratégiques de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), le PPBE doit recenser l'ensemble des mesures réalisées depuis 10 ans, et prévues pour les 5 ans à venir.

Dans ce cadre, un questionnaire a été remis, courant Août 2012, à l'ensemble des partenaires acteurs du territoire (institutionnels, gestionnaires d'infrastructures, agglomération, communes) pour établir ce recensement, dans le cadre du PPBE d'agglomération.

Ce recensement a été repris avec les villes de La Rochelle et d'Aytré pour les voies concernées par le présent PPBE.

5.2.1 Actions relevant des communes

Le tableau suivant présente une synthèse des actions menées par les communes depuis les 10 dernières années. Certaines actions, **surlignées en bleu**, ont été citées par les communes, même si elles ne relèvent pas de leur compétence (actions CDA et Département essentiellement).

Il s'agit à la fois d'actions menées à l'échelle de la commune, et d'actions locales sur les axes cartographiés.

Actions réalisées depuis 10 ans :

Actions déjà menées depuis 10 ans – 2002-2012					
N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière	Date
Aytré					
1	Zone 30	Limitation sur 80% de la commune	30% de diminution du bruit	270 000€HT	2009
2	Interdiction passage des poids-lourds	Voies principales		signalisation	2002-2009
3	Classement des voies bruyantes annexé au PLU	Intégration du classement sonore en vigueur 1999			Novembre 2011
4	Enrobé acoustique	Rue d'Anville	Diminution du bruit lié à la voirie	NC	NC
La Rochelle					
1	Nouveau plan de circulation en centre ville	Contournement de l'hyper-centre Réduction de la circulation en CV Signalisation horizontale et verticale, jalonnement	Oui – Réduction nuisance sonore de la circulation automobile dans l'hyper-centre	30 000 €	2004
2	Mise en place d'une zone 30 en centre ville	Réduction de la vitesse périmètre Plan de circulation Signalisation horizontale et verticale Mobiliers divers	Oui Vitesse calmée Bruit des moteurs réduit	10 000 €	2005
3	Extension de la zone 30 en centre ville	La zone s'appuie sur les grands boulevards Idem précédemment	Oui Vitesse calmée Bruit des moteurs réduit	2 000 €	2012
4	Mise en place de zones 30 dans les quartiers	Cœur de quartier Minimes, Prieuré, La Trompette Signalisation horizontale et verticale et mobilier divers	Oui Vitesse calmée Bruit des moteurs réduit	8 000 € (non compris aménagements de voirie à venir)	2012
5	Mise en place de zones de rencontre en centre ville et dans les quartiers	Encouragement aux modes doux de déplacement (vélos) Signalisation horizontale et verticale et mobilier divers	Oui Plus de vélos Vitesse calmée Bruit de moteur réduit	10 000 € (non compris aménagements de voirie) à venir	2010 à 2012
6	Sensibilisation des jeunes 2 Roues motorisés	Concours Contrôle d'équipement	Bruit des pots d'échappement	7 000 €	2006
7	Interdiction des PL quartier de La Pallice	Signalisation verticale	Oui Circulation PL interdite en zones habitées	3 000 €	2006
8	Aménagements en faveur des déplacements en vélo	Réseau maillé dans toute la ville Travaux de voirie et signalisation	Oui + vélos - voitures	150 000 €/an	2002/2012

Actions déjà menées depuis 10 ans – 2002-2012					
N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière	Date
9	Service Vélos en libre service (CDA)	Service de vélo en autopartage	Difficilement quantifiable	400 000 €/an	depuis 2006
10	Vélos jaunes (CDA)	Location touristique de vélos (service utilisé essentiellement en période estivale)	Difficilement quantifiable		Depuis 1972
11	Délégation de service public pour, la livraison de marchandises en électrique (CDA)	Service ELCIDIS Mutualiser les livraisons sur le dernier kilomètre Centre historique et touristique de La Rochelle	Absence de bruit de motorisation. De l'avis des commerçants livrés, très nette diminution du bruit	800 000 € TTC	entre 2007 et 2012
12	Délégation de service public pour un service d'auto partage en électrique	Service YELOMOBILE Service de véhicule en temps partagé (intégré à l'offre Yelo)	Oui Absence de bruit de motorisation	3 220 000 € TTC	Entre 2007 et 2012

Commentaires :

- D'une manière générale, la création de zones à 30 km/h et le nouveau plan de circulation en centre-ville a permis d'obtenir une diminution des niveaux de bruit.
- Les réaménagements de voirie (modification des régimes de priorité, modification du tracé, aménagements en faveur des déplacements doux et points de rencontre, interdiction aux PL, rétrécissement de chaussée, etc.) permettent un gain acoustique de l'ordre de 1 à 2 dB(A) selon les zones concernées par ces aménagements.

Actions programmées pour les 5 ans à venir

Actions programmées dans les 5 ans à venir – 2012-2017					
N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière	Date
Aytré					
1	Réhabilitation quartier Pierre Loti	Reconstruction 168 logements	Mise aux normes	Voir Habitat 17	2014-2016
2	Classement des voies bruyantes annexé au PLU	Attend la mise à jour du Classement par l'Etat en 2014-2015			
3	Enrobé à module élevé sur avenues principales				2013-2015
4	Ecoquartier de Bongraine	Aménagement urbain Aménagements de sécurité au niveau de la traversée de l'av Salengro	Gain aux abords de l'école maternelle La Courbe, av Salengro	-	2018
La Rochelle					
1	Elaboration d'un schéma directeur des zones 30 et des modes de déplacements doux	Signalisation horizontale, verticale Mobiliers divers et autres aménagements	Oui Vitesse calmée Bruit des moteurs réduit	25 000 € (non compris aménagements de voirie)	2013/2014

Actions programmées dans les 5 ans à venir – 2012-2017					
N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière	Date
2	Poursuite, des aménagements en faveur des déplacements en vélo	Réseau maillé dans toute la ville Travaux de voirie et signalisation	Oui + vélos - voitures	100 000 €/an	2013/2017
3	Poursuite de la mise en place des zones de rencontre dans le centre ville et les quartiers	Encouragement aux modes doux de déplacement (vélo) Signalisation horizontale et verticale diverses Aménagements de voirie	Oui plus de vélos Vitesse calmée Bruit de moteurs réduit	8 000 € (non compris aménagements de voirie)	2013/2017

Commentaires :

- Les actions nouvelles envisagées portent sur des réaménagements de voirie, la création de zones 30 et de pistes cyclables, et l'amélioration de la circulation : ces actions auront un impact bénéfique sur les niveaux de bruit.

5.3 Réduction du bruit au niveau des secteurs à enjeu

5.3.1 Impact des actions réalisées et prévues

Sur la base des éléments recueillis sur le terrain et auprès des communes de La Rochelle et Aytré, un bilan des actions réalisées et prévues a été réalisé de manière exhaustive au niveau de chacun des axes concernés par le présent PPBE.

Le tableau présente les informations pour les axes concernés, et permet de statuer sur la nécessité de mettre en place de nouvelles actions de réduction du bruit.

N°	Axe	N°Secteur PPBE Agglo	Précision des CBS Etat	Population impactée Lden	Actions réalisées	Actions prévues
Commune de La Rochelle						
V003	Bvd André Sautel	29	Cohérent – surestimation sur la partie Nord	198		Réaménagement des espaces et du bâti le long du boulevard
V007	Av. Arthur Verdier	27	Trafic légèrement surestimé (<1 dB(A))	22	Mise en service de la voie Sud Gare.	
V009	Av. Carnot	19	Cohérent	39	Zone 30, Voies cyclables, plateau ralentisseur au niveau du pont de chemin de fer	-
V011	Chemin du Rempart	23	Cohérent – légère sous-estimation	2 EE	Réalisation d'un TCSP	
V028	Rue de Dompierre	27	Trafic surestimé (>1dB(A))	67	Zone 30, Voies cyclables, plateau ralentisseur au niveau du pont de chemin de fer	-

N°	Axe	N°Secteur PPBE Agglo	Précision des CBS Etat	Population impactée Lden	Actions réalisées	Actions prévues
Commune de La Rochelle						
V031	Rue Emile Normandin	32	Cohérent	166	Présence d'un plateau surélevé au niveau d'un passage piéton	Projet de ralentisseur au niveau du pont
V048	Av. Jean-Paul Sartre	30	Cohérent	11 + 1 EE	-	Projet de création d'une voie de bus et d'un P+R pour inciter l'utilisation des transports en commun
V049	Bvd Joffre	27	Trafic légèrement surestimé (<1 dB(A))	5	-	Requalification de la voie avec une voie de circulation et un cheminement cyclable sécurisé
V052	Rue Léonce Vieljeux	-	Cohérent	216	Plateau surélevé Mesures temporaires estivales : piétonisation du Vieux-Port durant les mois d'été : Juillet/Aout/Sept ; entre 20h et 24h.	
V058	Rue Marius Lacroix	-	Cohérent	216		
V076	Quai Maubec	-	Cohérent	75		
V082	Rue Saint-Louis	-	Cohérent Légère sous-estimation	156	Bande cyclable	
Commune d'Aytré						
V033	Av. Salengro, Av du Cdt Lisiack, Av du Gal de Gaulle	33	Surestimation de la vitesse (3dB(A)) sur l'Av de Gaulle et des trafics sur l'Av Salengro et l'Av de Gaulle (2 dB(A))	274 + 1 EE		Projet du Bvd des Cottes-Mailles qui devrait induire une baisse des trafics sur l'Avenue Salengro Incidence du projet d'Ecoquartier de Bongraine avec sécurisation de la traversée piétonne au niveau de l'école. Début des travaux vers 2018-2021.
V035	Av. Grasset	-	Surestimation d'env. 9dB(A)	413 (273 la nuit)	Vitesse limitée à 30 km/h	-

Plusieurs secteurs ont vu ou vont prochainement voir leur environnement sonore évoluer suite à des aménagements spécifiques pour réduire les niveaux de bruit, ou à des aménagements de quartier.

La mise à jour des cartes de bruit permettra d'actualiser le diagnostic au niveau de ces territoires.

5.3.2 Proposition d'actions nouvelles sur ces secteurs

Plusieurs types d'actions peuvent être mis en œuvre pour réduire le bruit dans des secteurs fortement exposés au bruit routier (voir annexe 1). Outre les actions correctives sur ces secteurs, des actions préventives doivent être mises en œuvre pour éviter de créer de nouvelles nuisances, et pour les projets d'aménagements s'intègrent bien dans leur environnement sonore.

Ainsi, dans le cadre de la densification urbaine le long des grands axes urbains, une prise en compte de la problématique bruit le plus en amont possible des projets est nécessaire. Elle peut se faire

- D'une part par le biais de l'analyse du PLU et du classement sonore des voies figurant en annexe : à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit, les nouvelles constructions doivent respecter les prescriptions en termes d'isolement acoustique des façades.
- D'autre part, dans le cadre de son PPBE d'agglomération, la CDA va élaborer un guide de préconisations à l'attention des aménageurs pour les guider dans la prise en compte du bruit : implantation des bâtiments le long de la voirie, destinations des bâtis les plus exposés, préservation des cœurs d'îlots disposant de façades calmes, disposition des pièces au sein des logements traversants, etc.

Une fiche descriptive a été réalisée pour chacun des axes restant à traiter, avec des propositions sur les nouvelles actions envisageables. Le tableau suivant en présente la synthèse :

N°	Axe	Bilan	Propositions d'actions nouvelles
La Rochelle			
V003	Bvd André Sautel	Aménagements prévus	Prise en compte du bruit en amont des projets d'aménagement (immobilier) et d'infrastructures
V007	Av. Arthur Verdier	Aménagements prévus	Prise en compte du bruit dans les projets
V009	Av. Carnot	Actions à poursuivre	Aménagements de réduction de vitesse. Réflexion sur le renouvellement de revêtement. Mesures de bruit pour affiner le diagnostic.
V011	Chemin du Rempart	Actions à poursuivre	Etat d'isolation des établissements sensibles Lycée Dautet, Ecole Réaumur. Mesures de bruit pour confirmer le diagnostic
V028	Rue de Dompierre	Surestimation des cartes de bruit : diagnostic à affiner	Mesures de bruit pour affiner le diagnostic. Prise en compte du bruit en amont des projets d'aménagement (immobilier) et d'infrastructures
V031	Rue Emile Normandin	Actions à poursuivre	Aménagements pour réduire la vitesse. Prise en compte du bruit en amont des projets, et dans les réflexions sur la mise en place d'un BHNS.
V048	Av. Jean-Paul Sartre	Aménagements prévus	Prise en compte du bruit dans les projets
V049	Bvd Joffre	Aménagements prévus	Prise en compte du bruit dans les projets
V052	Rue Léonce Vieljeux	Actions à engager	Réflexion en cours sur l'extension de la piétonisation du Vieux-Port Incitation à l'utilisation des modes doux
V058	Rue Marius Lacroix	Actions à engager	Incitation à l'utilisation des modes doux
V076	Quai Maubec	Actions à engager	Réflexion en cours sur l'extension de la piétonisation du Vieux-Port Incitation à l'utilisation des modes doux

N°	Axe	Bilan	Propositions d'actions nouvelles
La Rochelle			
V082	Rue Saint-Louis	Actions à engager	Réflexion en cours sur l'extension de la piétonisation du Vieux-Port Incitation à l'utilisation des modes doux
Aytré			
V033	Av Salengro, Av du Cdt Lisiack, Av du Gal de Gaulle	Actions de suivi à poursuivre	Réflexion sur les enrobés de chaussée. Prise en compte du bruit en amont des projets immobilier d'aménagements ou d'infrastructures. Prise en compte du bruit en amont des projets, et dans les réflexions sur la mise en place d'un BHNS. Prise en compte du bruit dans le cadre du projet d'Ecoquartier de Bongraine
V035	Av Grasset	Surestimation des cartes de bruit : diagnostic à affiner	Mesures de bruit pour affiner le diagnostic.

Dans le cadre du PPBE d'agglomération, une réflexion sur les solutions possibles pour limiter les nuisances générées par ces axes sera mise en place à travers des groupes de travail regroupant les communes et plusieurs services de la CdA (voirie, environnement, déplacement, habitat) le cas échéant. Ces groupes de travail prendront appui sur les groupes de réflexions existants pour la thématique PCET / Cit'ergies.

Pour rappel, le tableau suivant présente les actions qui seront mises en place pour les 5 ans à venir, au niveau des secteurs à enjeux. Les fiches actions descriptives de ces 4 actions, valables à l'échelle de l'agglomération sont disponibles dans le PPBE d'agglomération, et en annexe 3.

N°	Description / Motif	Coût	Acteur
1	Elargir les groupes de travail PCET / Citergies, pour définir les actions de réduction du bruit dans les zones à enjeux de la CdA.	Temps humain	CdA, communes Services, déplacement, environnement
2	Elaboration d'un schéma directeur des zones 30	A étudier au cas par cas	CdA Communes
3	Envisager la pose de revêtements acoustiques nouvelle génération	A étudier au cas par cas	CdA Communes
4	Etudier au cas par cas la possibilité de fluidifier le trafic (pose de giratoire ou feux synchronisés)	A étudier au cas par cas	CdA Communes

6. Suivi et implications du plan d'actions

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

6.1 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées

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

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

- Le nombre d'habitants qui ne sont plus exposés au-delà des valeurs limites.
- Le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites.
- Le nombre d'habitants et d'établissements sensibles protégés en-deçà des seuils d'exposition réglementaires applicables pour les projets d'infrastructures.

6.2 Suivi du plan d'action

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

Le suivi des actions sera réalisé annuellement par la CdA, et les communes concernées. Un bilan sera présenté lors de la mise à jour du document.

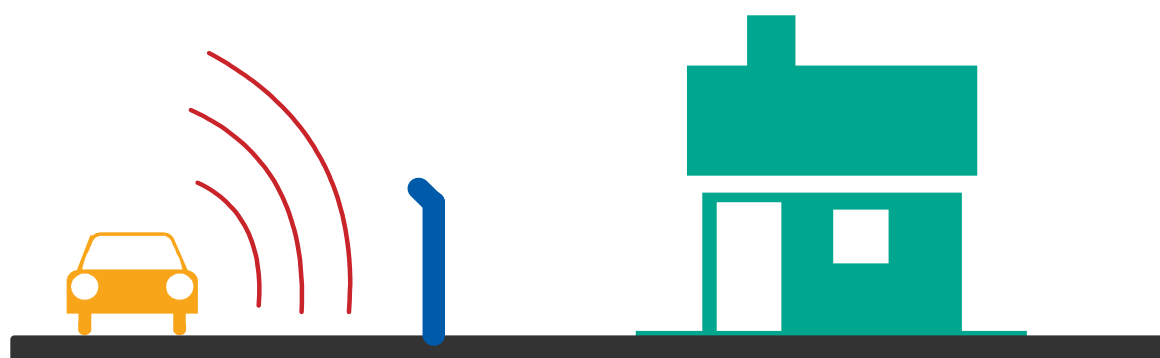
L'avancée de la mise en place des actions fera l'objet d'une présentation régulière au sein des instances concernées afin d'assurer un partage de l'information avec les partenaires.

6.3 Mise en cohérence des outils

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

Annexe 1. Principes d'actions de réduction des nuisances sonores

Présentation des différents types d'actions pouvant être mis en œuvre pour réduire l'impact acoustique d'une route :



Actions à la source

Action sur la propagation

Action sur le récepteur

Différents principes d'actions peuvent être mis en place afin de diminuer l'impact sonore d'une route :

- Les actions à la source de types renouvellement de revêtement, diminution de vitesses.
- Les actions sur le chemin de propagation, de type écran ou butte de terre.
- Les actions sur les récepteurs : les façades des bâtiments sensibles, mais ont le désavantage de ne pas protéger les parties extérieures.

Toutefois, il est nécessaire de signaler que les meilleures actions de réduction du bruit se situent sur les plans technique et économique, en amont des projets, voire en amont des décisions.

Actions à la source

Les paramètres qui ont une influence sur les émissions sonores sont :

- Débit de véhicule ; Une division du trafic par deux induit une diminution de 3 dB(A).
- Le pourcentage de poids lourds ; On estime suivant les cas qu'un poids lourd produit le bruit d'environ 10 véhicules légers pour une vitesse de 50 km/h..
- La vitesse de circulation ; Lorsque l'on réduit la vitesse de circulation de 20 km/h, on peut obtenir un gain de l'ordre de 2 à 3 dB(A), suivant les vitesses.
- Le type d'écoulement (fluide, pulsé) ; Le passage d'une circulation pulsée à une circulation fluide permet de gagner entre 1 et 3 dB(A) localement à 50km/h.
- Le revêtement de chaussée ; On estime qu'une voie pavée peut engendrer une augmentation des niveaux de bruit de l'ordre de 3 dB(A) par rapport à un enrobé classique. A l'inverse, un enrobé acoustique bien entretenu permet de réduire les bruits de roulement d'environ 3 dB(A). L'émission sonore due au contact de la chaussée est fortement liée à la vitesse.

La diminution des niveaux sonores liée à la réduction des vitesses est quant à elle variable selon la vitesse considérée. Les études menées par l'INRETS¹ au sujet des effets de la vitesse sur l'environnement sonore sont présentées de manière synthétique dans le schéma suivant (source INRETS).

A 50 km/h le bruit de roulement est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 67 dB(A).

A 30 km/h, le bruit moteur est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 64 dB(A).

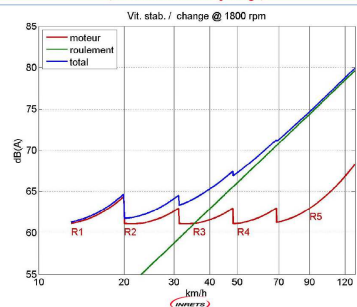
Ainsi, une réduction des vitesses de 50 km/h à 30 km/h induit une perception plus forte du bruit moteur des véhicules mais une diminution du bruit de l'ordre de 3 dB(A).

Dans certaines situations, les revêtements de chaussée peu bruyants peuvent constituer une alternative aux protections de type écran ou à l'isolation acoustique des façades.

Un revêtement acoustique sera plus performant dès lors que le bruit de roulement est prépondérant sur le bruit moteur.

On trouve toutefois aujourd'hui des revêtements acoustiques performants dès 50 km/h.

Emission acoustique d'un VL fonction de la vitesse
(valeur maximale au passage)



Le tableau suivant indique de manière synthétique le coût et le gain acoustique lié aux solutions. La fluidification du trafic est, elle, liée au plan de déplacement.

Impact lié aux actions de réduction du bruit à la source

Solution	Coût	Gain acoustique
Diminution de vitesse	Panneaux de signalisation, des éventuels aménagements de chaussée (ralentisseurs, chicanes, etc.) et du coût horaire des personnes chargées de l'aspect administratif de cette modification.	3 à 5 dB(A) Le gain est plus important si le taux de poids-lourds est faible. Le gain est d'autant plus significatif que la réglementation s'accompagne de dispositif d'incitation à réduire la vitesse.
Modification de chaussée	Le surcoût est variable de 5 à 30% par rapport à un enrobé classique. Le coût d'un enrobé acoustique est de l'ordre de 10 à 20€/m ² mais ce chiffre est variable selon l'enrobé choisi, le linéaire traité, les conditions locales de mise en place... Il faut également prévoir les coûts d'entretien pour la pérennité des performances acoustiques.	Gain local de 2 à 9 dB(A) selon les vitesses et le type d'enrobé.
Diminution du trafic	Modification du plan de circulation : sens unique, plus de partage de la voirie. Restriction de la circulation des poids-lourds	Gain inférieur à 1 dB(A) pour une baisse de 20% du trafic.
Fluidifier le trafic	Suppression des carrefours à feux. Création d'un giratoire. Mise en place d'une gestion des feux par onde verte.	Gain de 1 à 3 dB(A) localement.

¹ INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

Actions sur la propagation



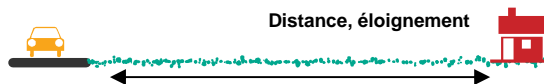
Les actions sur la propagation se traduisent par la mise en place de solutions lourdes de type écran antibruit, ou merlon paysager.



Pour cela il est nécessaire de tenir compte de la topographie du terrain. Une largeur d'emprise minimale est nécessaire en tenant compte d'une distance de sécurité entre la route et la protection.



Lors de la conception de schéma d'aménagement, les bâtiments les moins sensibles peuvent être placés de manière à créer un écran acoustique protégeant les habitations.



Enfin, la réglementation peut limiter la construction d'habitations, aux abords des grands axes routiers.

Impact acoustique de la végétation :



L'efficacité acoustique d'une simple rangée d'arbres est quasi-nulle d'un point de vue acoustique. Il faudrait une végétation très dense sur plusieurs dizaines de mètres pour pouvoir gagner 1 à 3 dB(A). Toutefois, la plantation de végétation peut avoir un effet positif sur la perception des riverains, en masquant visuellement la source de bruit à l'origine des nuisances. L'acceptation de la source de bruit peut alors être meilleure même s'il n'y a pas réduction du niveau sonore.

Impact lié aux actions de réduction du bruit sur le chemin de propagation

Solution	Coût	Gain acoustique
Butte de terre	Coût moyen de 15€ HT du mètre carré à ajouter au coût d'acquisition des terrains d'implantations et un entretien courant.	De 2 à 12 dB(A) Variable selon la position du récepteur et de la source par rapport à l'écran.
Ecran acoustique	Coût moyen de 500€ HT du mètre carré fourni posé, mais il existe des différences entre les matériaux et quantités prévues.	

Actions sur le récepteur

Dans le cas où les traitements à la source ne permettent pas d'atteindre les niveaux d'isolation suffisants, le traitement des façades constitue un complément nécessaire.

Pour les bâtiments isolés, le traitement de façade peut être privilégié.

Dans le cadre du Classement Sonore des Infrastructures de transports terrestres, annexé aux Plans Locaux d'Urbanisme des communes, les constructeurs doivent tenir compte de niveaux sonores pour la conception de l'isolement acoustique des bâtiments inclus dans les secteurs affectés. L'arrêté ministériel du 30 mai 1996, version consolidée d'avril 2009, définit dans ses articles 5 à 9, l'isolement acoustique minimum pour les bâtiments d'habitations ou sensibles.



Les travaux de type « renforcement de l'isolation acoustique des façades exposées » entrent souvent dans un cadre plus général de réhabilitation (type programme Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat), où la fonction acoustique est partiellement « masquée » dans le projet global.

Pour améliorer l'isolation d'une façade vis-à-vis des bruits extérieurs, la fenêtre est le 1^{er} élément à examiner. En effet, les performances acoustiques des fenêtres sont généralement faibles comparées à celle des murs. Cependant, elles ne sont pas toujours seules en cause. Il convient également d'évaluer les autres voies de transmission : les murs, les éléments de toiture et leur doublage, les coffres de volets roulants, les différents orifices et ouvertures en liaison directe avec l'extérieur (ventilation, conduits...).

D'un point de vue acoustique, une double fenêtre est plus performante qu'un double vitrage vis-à-vis des bruits de l'extérieur.



Attention ! Isolement interne

Le renforcement de l'isolation de l'enveloppe d'un bâtiment peut avoir un impact important sur la perception des bruits intérieurs. Ceux-ci peuvent émerger plus fortement et se révéler parfois plus gênants que les bruits extérieurs. Il est conseillé de faire un diagnostic acoustique complet avant de réaliser tout type de travaux acoustiques sur les façades.



Dans le cadre de la mise en œuvre ultérieure d'un programme de rénovation de l'habitat, il est conseillé de réaliser au préalable un diagnostic acoustique précis de l'état d'isolation des logements visés, afin d'ajuster plus finement les contraintes et éventuels besoins de financement. Ce diagnostic, réalisé par un professionnel, vérifiera notamment l'état général des huisseries, les éventuels défauts d'étanchéité ...

Impact lié aux actions de réduction du bruit au récepteur


Solution	Coût	Gain acoustique
Diagnostic préalable à la mise en place d'isolation de façade	400 à 550€ HT pour la vérification acoustique par mesure extérieure 24h par logement type* (vérification des dépassements de seuil). 350 à 500€ HT pour mesure de contrôle acoustique de l'isolement de façade (mesure simultanée extérieur/intérieur) et analyse des performances par logement. Recherche à faire en interne à la mairie sur le critère d'antériorité et premier diagnostic visuel d'isolation selon l'état du bâti.	Détermination des bâtiments à traiter
Isolation de façade	1000 à 2000€ HT par logement pour le projet de définition des solutions (calcul, dimensionnement et descriptif) – selon type et complexité. Mise en œuvre et matériaux : 7 000 à 15 000€ HT pour les habitations individuelles. 1 000€ HT par fenêtre pour les bâtiments collectifs.	De 5 à 15 dB(A) à l'intérieur des logements – Solution efficace fenêtres fermées.

* : il n'est pas nécessaire de réaliser des mesures pour tous les logements, des « logements types » qui représentent plusieurs logements ayant la même exposition au bruit peuvent être définis.

Tous les montants indiqués peuvent être optimisés en fonction de la quantité demandée aux prestataires et de l'organisation mise en place par la commune.

Annexe 2. Fiches détaillées par axe

V009 La Rochelle	Avenue Carnot
Nombre de bâtiments dépassant Lden = 68 dB(A)	1
Population dépassant Lden = 68 dB(A)	39
Nombre de bâtiments dépassant Ln = 62 dB(A)	0
Population dépassant Ln = 62 dB(A)	0
Etablissements sensibles concernés par des dépassements de seuils	0
Données utilisées pour les cartes de bruit	
TMJA en véhicules par jour	12548 à 13703
Vitesse en km/h	30 à 50
Part de poids lourds dans le trafic	4 à 5%
Vue aérienne / Carte avec bâtiments	
 	
  	
Information sur site	
Route en 2x1 voies	
Habitations individuelles et collectives d'aspects variés. Etat d'isolation du bâti correct	
Enrobé bitumé d'état correct	
Présence de bâtiments commerciaux en rez-de chaussée des bâtiments d'habitat collectif	
Actions déjà réalisées et / ou programmées	
Présence d'une zone 30, voies cyclables et ralentisseur au niveau du chemin de fer	
Propositions d'actions nouvelles envisageables	
	Sur le récepteur
Aménagements de réduction de vitesse. Réflexion sur le renouvellement de revêtement.	Mesures de bruit pour affiner le diagnostic de l'habitat à isoler.

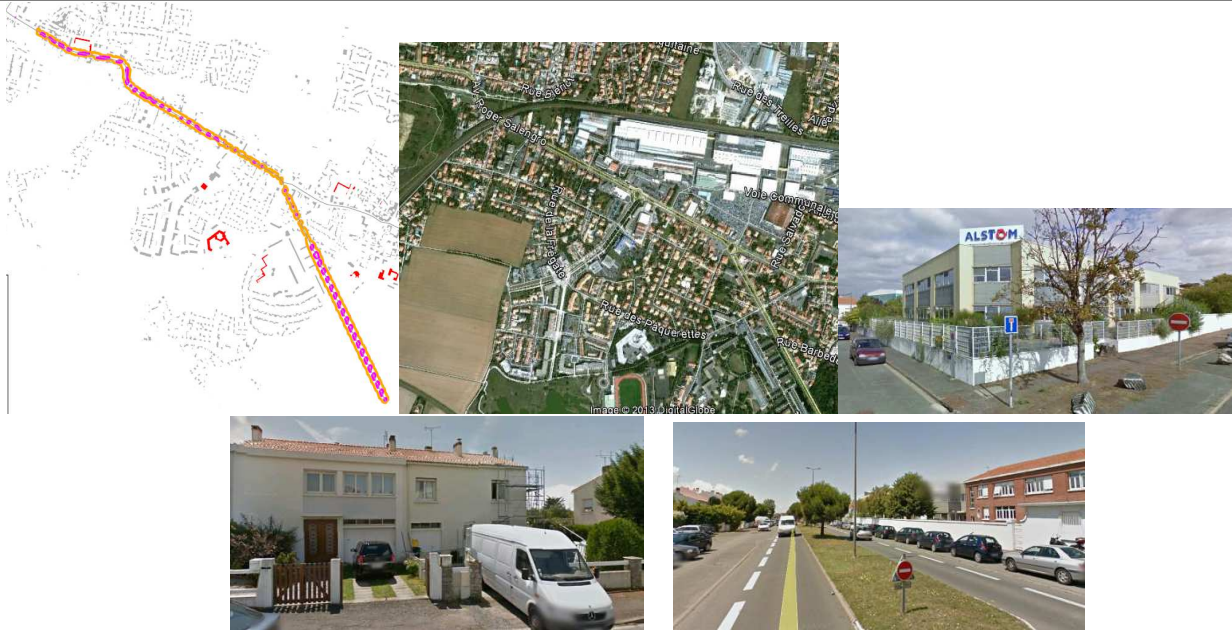
V031 La Rochelle		Rue Normandin
Nombre de bâtiments dépassant Lden = 68 dB(A)		15
Population dépassant Lden = 68 dB(A)		166
Nombre de bâtiments dépassant Ln = 62 dB(A)		0
Population dépassant Ln = 62 dB(A)		0
Etablissements sensibles concernés par des dépassements de seuils		0
Données utilisées pour les cartes de bruit (2011)		
TMJA en véhicules par jour		11413 à 21837
Vitesse en km/h		50
Part de poids lourds dans le trafic		5
Vue aérienne / Carte avec bâtiments		
		
Information sur site		
<p>Route en 2x1 voies séparées au Sud par un espace réservé au stationnement des voitures, d'une largeur de 2 m environ. Habitat ancien individuel ou petit collectif. Etat d'isolation du bâti très variable. Etat correct du revêtement de chaussée. Mesure de bruit réalisée en bordure de voirie : LAeq =66,5 dB(A), L50 = 63 dB(A), confirmant une ambiance sonore relativement bruyante.</p>		
Actions déjà réalisées et / ou programmées		
<p>A déjà été mis en place un plateau surélevé au niveau d'un passage piéton - Av de Tasdon ainsi qu'une requalification du boulevard Salengro à proximité avec un risque d'impact sur cet axe. Existence d'un projet de plateau ralentisseur au niveau du pont. Dans le cadre de la redéfinition du réseau de transports collectifs urbain, l'agglomération étudie un nouveau réseau pour la rentrée scolaire 2016/2017. A ce titre, ce réseau s'appuiera sur un groupe de lignes dites "structurantes" à haut niveau de service. L'un de ces services structurants pourra emprunter la rue Normandin.</p>		
Propositions d'actions nouvelles envisageables		
Sur la source	Sur le récepteur	
Aménagements pour réduire la vitesse.	Prise en compte du bruit en amont des projets, et dans les réflexions sur la mise en place d'un BHNS.	

V052 La Rochelle		Rue Léonce Vieljeux
Nombre de bâtiments dépassant Lden = 68 dB(A)		6
Population dépassant Lden = 68 dB(A)		216
Nombre de bâtiments dépassant Ln = 62 dB(A)		0
Population dépassant Ln = 62 dB(A)		0
Etablissements sensibles concernés par des dépassements de seuils		Non
Données utilisées pour les cartes de bruit (2011)		
TMJA en véhicules par jour		13113
Vitesse en km/h		30
Part de poids lourds dans le trafic		5%
Vue aérienne / Carte avec bâtiments		
		
		
Information sur site		
Route en 2x1 voies avec voie de circulation pour les transports en commun Tissu urbain dense. Habitat ancien collectif avec commerces au rez de chaussée. Etat de l'isolation moyen. Etat correct du revêtement de la chaussée Circulation à sens unique.		
Actions déjà réalisées et / ou programmées		
Vitesse limité à 30 Km/h		
Propositions d'actions nouvelles envisageables		
Sur la source	Sur le récepteur	
Réflexion sur l'extension de la piétonisation du Vieux-Port Incitation à l'utilisation des modes doux	-	


V058 La Rochelle		Rue Marius Lacroix	
Nombre de bâtiments dépassant Lden = 68 dB(A)		18	
Population dépassant Lden = 68 dB(A)		216	
Nombre de bâtiments dépassant Ln = 62 dB(A)		0	
Population dépassant Ln = 62 dB(A)		0	
Etablissements sensibles concernés par des dépassements de seuils		0	
Données utilisées pour les cartes de bruit			
TMJA en véhicules par jour		8900 à 10827	
Vitesse en km/h		de 30 à 50	
Part de poids lourds dans le trafic		3	
Vue aérienne / Carte avec bâtiments			
			
			
Information sur site			
Voie de circulation en 2x1 voies			
Habitat de type individuel type pavillonnaire d'état moyen à récent. L'état de l'isolation est d'aspect varié allant du vétuste à récent			
Enrobé d'état correct - Espace vert aménagé par endroit			
Actions déjà réalisées et / ou programmées			
Zone limité à 30 Km/h			
Présence d'un ralentisseur à l'ouest de la rue, en face du supermarché			
Propositions d'actions nouvelles envisageables			
Sur la source		Sur le récepteur	
Incitation à l'utilisation des modes doux		-	

V076 La Rochelle	Quai Maubec
Nombre de bâtiments dépassant Lden = 68 dB(A)	2
Population dépassant Lden = 68 dB(A)	75
Nombre de bâtiments dépassant Ln = 62 dB(A)	0
Population dépassant Ln = 62 dB(A)	0
Etablissements sensibles concernés par des dépassements de seuils	0
Données utilisées par les cartes de bruit	
TMJA en véhicules par jour	10300
Vitesse en km/h	30
Part de poids lourds dans le trafic	5%
Vue aérienne / Carte avec bâtiments	
	
Information sur site	
<p>Circulation à sens unique en 2x1 voies au Sud avec voie réservée aux transports en commun au Nord. Immeubles anciens rénovés mixtes Habitat-Bureaux-Commerces collectif d'aspect récent sur le flan Nord, Enrobé bitumé en bon état.</p>	
Actions déjà réalisées et / ou programmées	
<p>Vitesse limitée à 30 Km/h Aucune autre action n'a été mise en place</p>	
Propositions d'actions nouvelles envisageables	
Sur la source	Sur le récepteur
<p>Réflexion en cours sur l'extension de la piétonisation du Vieux-Port Incitation à l'utilisation des modes doux</p>	-

V082 La Rochelle	Rue Saint Louis
Nombre de bâtiments dépassant Lden = 68 dB(A)	3
Population dépassant Lden = 68 dB(A)	156
Nombre de bâtiments dépassant Ln = 62 dB(A)	0
Population dépassant Ln = 62 dB(A)	0
Etablissements sensibles concernés par des dépassements de seuils	0
TMJA en véhicules par jour	8240
Vitesse en km/h	30
Part de poids lourds dans le trafic	5%
Vue aérienne / Carte avec bâtiments	
	
Information sur site	
<p>Tissu urbain dense. Voie de circulation à sens unique Enrobé bitumé d'état correct. Piste cyclable. Habitations individuelle ou petit collectif. Etat de l'isolation d'aspect moyen à mauvais Quelques commerces sont présents en rez-de-chaussée.</p>	
Actions déjà réalisées et / ou programmées	
Vitesse limitée à 30km/h	
Propositions d'actions nouvelles envisageables	
Sur la source	Sur le récepteur
<p>Réflexion en cours sur l'extension de la piétonisation du Vieux-Port Incitation à l'utilisation des modes doux</p>	-


V033 Aytré		Av. Salengro, Av. du Cmd Lisiack et Av. de Gaulle	
Nombre de bâtiments dépassant Lden = 68 dB(A)		38	
Population dépassant Lden = 68 dB(A)		274	
Nombre de bâtiments dépassant Ln = 62 dB(A)		0	
Population dépassant Ln = 62 dB(A)		0	
Etablissements sensibles concernés par des dépassements de seuils		0	
Données utilisées pour les cartes de bruit			
TMJA en véhicules par jour		19346 à 34068	
Vitesse en km/h		50 km/h	
Part de poids lourds dans le trafic		4 à 6%	
Vue aérienne / Carte avec bâtiments			
			
Information sur site			
<p>Typologie de bâti très diversifiée : habitat individuel ancien, avec ou sans commerces en RDC. Etat d'isolation du bâti également très variable. Une mesure de bruit a été réalisée au niveau de l'avenue Salengro : LAeq=69dB(A), L50=67dB(A) confirmant les niveaux de bruit importants sur ce secteur.</p> <p>Av de Gaulle : partie Sud – 8980 véh/j et limitée à 70 km/h et non 50 km/h</p>			
Actions déjà réalisées et / ou programmées			
<p>Dans le cadre de la redéfinition du réseau de transports collectifs urbain, l'agglomération étudie un nouveau réseau pour la rentrée scolaire 2016/2017. A ce titre, ce réseau s'appuiera sur un groupe de lignes dites "structurantes" à haut niveau de service. L'un de ces services structurants pourra emprunter cet axe routier.</p> <p>Au niveau du CG17 : projet de liaison RN137-RD108, qui aurait une incidence importante sur les trafics en entrée d'Aytré (réduction attendue du trafic sur cet axe, et lien avec le projet de boulevard des Cottes Mailles).</p>			
Propositions d'actions nouvelles envisageables			
Sur la source		Sur le récepteur	
Réflexion sur les enrobés de chaussée.		<p>Prise en compte du bruit en amont des projets immobilier d'aménagements ou d'infrastructures. et dans les réflexions sur la mise en place d'un BHNS.</p> <p>Prise en compte du bruit dans le cadre du projet d'Ecoquartier de Bongraine</p>	

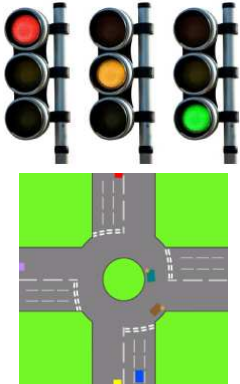
Annexe 3. Fiches-actions du PPBE agglomération

Action n°1	Elargir les groupes de travail PCET / Citergies pour réduire le bruit dans les zones à enjeux	
Principe général	Il s'agit de constituer un groupe de réflexion pour déterminer les solutions les plus adaptées sur les 14 secteurs considérés en analysant finement chacune des leviers d'actions possibles au sein des communes et de la CdA.	
Problématique	Sur les 33 secteurs à enjeux identifiés sur le territoire, 14 secteurs sont liés à des voiries communales. Des actions de réduction des nuisances sonores doivent être mises en place en vue d'une amélioration de l'environnement sonore.	
Pilotage	CdA	
Acteurs concernés	Plusieurs services de la CdA : Habitat, Environnement, Déplacements, Urbanisme et les communes concernées (Aytré, La Rochelle).	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<ul style="list-style-type: none"> • La 1^{ère} étape consistera à déterminer un contact privilégié dans chacun des services considérés et à décider les fréquences de ces rencontres. • Avant chaque rencontre, les participants se verront remettre un dossier récapitulant les informations disponibles sur chacun des secteurs. Chaque participant aura en charge d'apporter des éléments de réflexion supplémentaires ayant trait à sa thématique. • L'objectif est d'aboutir pour chacun des secteurs à un programme d'actions hiérarchisées comportant information techniques et de mises en œuvre, coût de l'opération, population traitée, et proposition d'échéancier. • A l'issue de la définition de chaque programme d'actions, ces éléments seront validés par les élus avant application du plan prévu. 	
Gain attendu	Fonction de la solution mise en œuvre. Diminution des nuisances sonores pour les habitants et les établissements sensibles.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	De l'ordre de 2800 habitants sont potentiellement exposés au-delà des seuils pour les 14 secteurs à enjeux considérés dans le PPBE agglomération.	
Coût	Temps humain	
Calendrier	D'ici 5 ans	

Action n°2	Elaboration d'un schéma directeur des zones 30	
Principe général	La limitation de la vitesse de circulation permet de diminuer significativement les niveaux de bruit liés aux axes routiers. Il s'agit de s'appuyer sur les informations issues des cartes de bruit pour prévoir des extensions des zones 30.	
Problématique	Les cartes de bruit ont mis en évidence des secteurs à enjeux, qui sont pour certains liés à de la voirie communale.	
Pilotage	CdA, communes	
Acteurs concernés	Plusieurs services de la CdA : Environnement, Déplacements - communes	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<ul style="list-style-type: none"> • Lors de la réalisation des cartes de bruit, une carte des indices agrégés par bâtiment a été créée permettant de localiser les secteurs les plus exposés concentrant une forte densité de population. • Cette carte pourrait constituer une information supplémentaire pour déterminer, conforter voire prioriser la mise en place de zone 30 sur le territoire. <p>La réduction de la vitesse pratiquée par les usagers permet une diminution des niveaux sonores générés par le roulement des véhicules. Une zone 30 doit respecter la définition de l'article R110-2 du code de la route :</p> <p><i>« Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. ».</i></p> <p>Une zone 30 est généralement aménagée de manière à limiter la vitesse des véhicules (chicanes, surélévation,...) et comporte du mobilier urbain spécifique (éclairage, revêtement différencié,...). Une partie de la signalisation peut être retirée pour apaiser la circulation (ex : systématisation des priorités à droite).</p> <p>Attention ! Le changement de revêtement par des pavés peut entraîner une dégradation du niveau sonore supérieure à 1 dB(A) à faible vitesse.</p> <ul style="list-style-type: none"> • On peut observer en entrée et sortie de zone, selon le type d'aménagement retenu, des hausses du niveau sonore, dus aux comportements des conducteurs. 	
Gain attendu	Gain local de 1 à 5 dB(A) localement. Le gain est plus important si le taux de poids-lourds (ou de bus) est faible.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Habitations situées au droit de la zone 30 aménagée	
Coût	A étudier au cas par cas. De quelques k€ à plusieurs dizaines de k€ selon les aménagements prévus.	
Calendrier	A étudier au cas par cas.	



Action n°3	Envisager la pose de revêtements acoustiques nouvelle génération
Principe général	Il s'agit d'envisager la réalisation d'enrobés phoniques, lors de renouvellements de chaussée programmés, en vue de diminuer les niveaux de bruit liés à la voirie communale.
Problématique	<p>Les cartes de bruit ont mis en évidence des secteurs à enjeux, qui sont pour certains liés à de la voirie communale.</p> <p>Les avancées technologiques montrent une bonne efficacité des enrobés acoustiques dès 50 km/h.</p>
Pilotage	CdA, communes de La Rochelle et Aytré
Acteurs concernés	Communes, et services de la CdA
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Il existe toute une gamme d'enrobés aux performances variables et à utiliser suivant le type de circulation.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La granulométrie des enrobés a une incidence sur l'efficacité des enrobés, et leur pérennité : ● Enrobés drainant traditionnels (BBDr) (0/10) : leurs performances acoustiques diminuent sous l'effet du colmatage par la pollution et le trafic dans les premières années. Vis à vis d'un objectif acoustique, les BBDr trouveraient donc plutôt leur domaine d'emploi sur les autoroutes et voies rapides urbaines, sur lesquelles les trafics les plus salissants (engins agricoles, engins de chantier) sont interdits. ● Enrobés acoustiques : 0/6 en couche mince. Ces enrobés sont malgré tout soumis à l'encrassement. Les BBTM 0/6, notamment ceux de classe 2 (cg norme XP P98-37), sont recommandés en milieu urbain lorsque les conditions de sécurité n'exigent pas plus d'adhérence. ● Enrobés de très haute performance acoustique : 0/4 mm. Ces enrobés, du fait de leur très faible granulométrie, évite le colmatage de l'enrobé et permet d'avoir une durabilité et une pérennité de l'efficacité.  <ul style="list-style-type: none"> ● Attention ! S'assurer des propriétés de résistance à l'orniérage (arrachement de l'enrobé), dans le cas d'une voirie non droite. En effet, des arrachements de l'enrobé peuvent se produire dans les virages : certains enrobés sont plus résistants que d'autres.
Gain attendu	Gain local variable de 3 à 6 dB(A) selon le type d'enrobé et la vitesse pratiquée, le gain étant plus important à partir de 50 km/h et où le taux de poids-lourds (ou de bus) est plus faible.
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	A étudier au cas par cas.
Coût	<p>Surcoût d'un enrobé acoustique 0/6 : +1€/m² par rapport à un enrobé classique.</p> <p>Surcoût d'un enrobé très haute performance acoustique 0/4 : +4 à 5€/m² par rapport à un enrobé classique.</p> <p>Prévoir les coûts d'entretien pour la pérennité des performances acoustiques (env. 0,5 à 1,5 €/m²/an).</p>
Calendrier	D'ici 5 ans

Action n°4	Etudier au cas par cas la possibilité de fluidifier le trafic (pose de giratoire, feux synchronisés, etc.)	
Principe général	Sur des carrefours importants, la fluidification du trafic permet un gain significatif en limitant les phénomènes d'accélération-décélérations à proximité de carrefours à feux, tout en améliorant les conditions de circulation.	
Problématique	Les cartes de bruit ont mis en évidence des secteurs à enjeux, qui sont pour certains liés à de la voirie communale. Sur ces axes, des habitats sont situés au niveau de carrefours importants. Les accélérations, décélérations liées aux feux tricolores sont sources de bruit.	
Pilotage	CdA, communes de La Rochelle et Aytré	
Acteurs concernés	Les communes et la CdA : Environnement, Déplacements. Eventuellement CG17, dans le cas où les voies jouxtent les voies départementales.	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Les principales techniques permettant de fluidifier le trafic sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestion des feux (ondes vertes). Notions qu'une onde verte ne peut être mise en place que dans un sens de circulation, quitte à les alterner au cours d'une journée afin de l'adapter au trafic pendulaire du territoire. • Mise en place de giratoires. Les mini-giratoires peuvent être une solution sur des axes urbains fréquentés notamment par des bus. Suppression des carrefours à feux afin de limiter les points d'arrêt et les phénomènes de décélération/accélération. Attention : le rapprochement de la circulation auprès des bâtiments situés sur le rond point peut créer des nuisances pour ces riverains, plus proches de la source de bruit qu'auparavant. 	
Gain attendu	Gain local variable de 1 à 4 dB(A).	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	A étudier au cas par cas.	
Coût	A étudier au cas par cas.	
Calendrier	Délai indicatif : plusieurs années.	

Annexe 4. Synthèse de la consultation

Le projet de PPBE a été mis à la disposition du public sur une période de 2 mois allant du 9 décembre 2013 au 10 février 2014.

A l'issue de cette période, aucune observation n'a été portée sur les registres mis à disposition.