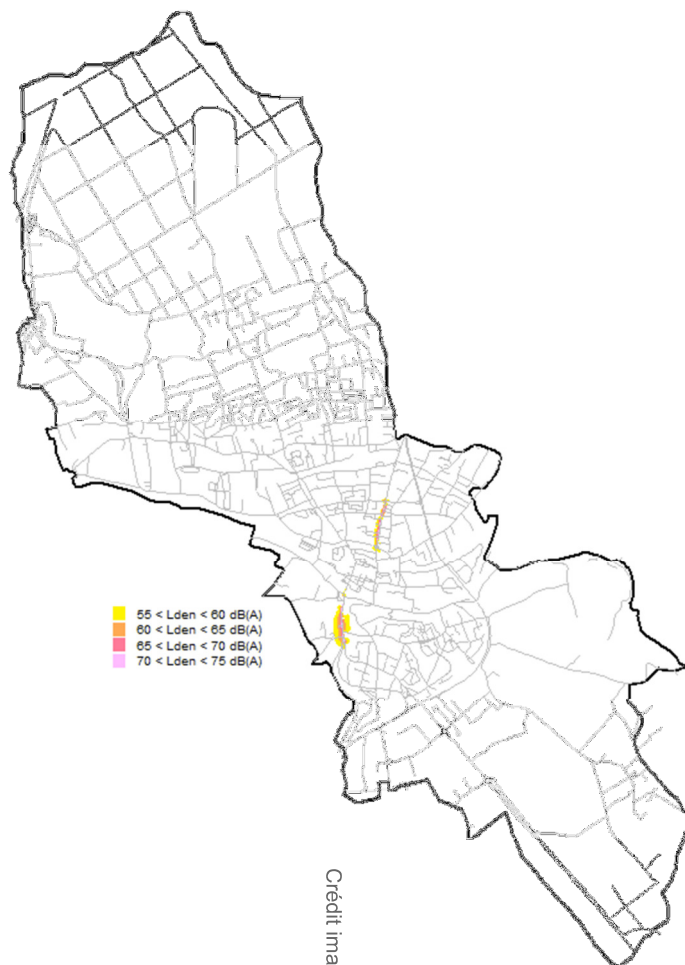




# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de la ville de Vendôme (41)

Juin 2020

## 3<sup>ème</sup> échéance



Crédit image : © Cerema - IGN

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures de la ville de Vendôme

3<sup>ème</sup> échéance

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	01/04/2020	Version initiale
2	01/06/2020	Version modifiée suite observations CEREMA et Direction de la Voirie et de l'Eclairage public de la ville de Vendôme

## Affaire suivie par

<b>Olivier SIMONNET : - Ville de Vendôme – Direction du Développement urbain et de l'Aménagement de l'espace</b>
<i>Tél. : 02.54.89.43.26</i>
<i>Courriel : urbanisme-cartographie@territoiresvendomois.fr</i>

Rapport	Nom	Date	Visa
Mis à jour par	Olivier SIMONNET Technicien territorial	Juin 2020	
Contrôlé par	Christophe QUESNE Directeur général adjoint		
Validé par	Laurent BRILLARD Maire		

## Destinataires

### CEREMA :

Monsieur Régis BOITTIN ..... (1 ex)

### DDT41 :

Monsieur Lionel BRIAND ..... (1 ex)

# Table des matières

<b>1. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE.....</b>	<b>4</b>
1.1 Les infrastructures concernées par le PPBE de la ville de Vendôme .....	5
1.2 La démarche mise en œuvre pour le PPBE de la ville de Vendôme .....	5
1.3. Rappel de quelques définitions .....	6
1.4. Les principaux résultats du diagnostic.....	7
<b>2. Les objectifs en matière de réduction du bruit .....</b>	<b>10</b>
<b>3. La prise en compte des « zones calmes ».....</b>	<b>12</b>
<b>4. La description des mesures réalisées, engagées ou programmées.....</b>	<b>12</b>
4.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 10 ans .....	12
4.2. Les mesures de prévention ou de réduction pour les 5 ans à venir .....	14
<b>5. Le financement des mesures réalisées et envisagées.....</b>	<b>15</b>
<b>6. La justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....</b>	<b>15</b>
<b>7. L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations .....</b>	<b>16</b>
<b>8. Le résumé non technique .....</b>	<b>16</b>
<b>9. La note concernant la consultation du public.....</b>	<b>17</b>

Annexe 1 : fiches récapitulatives de mesure de bruit

Annexe 2 : plan de localisation des 37 bâtiments PNB sur le faubourg Saint-Lubin

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

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, impose à tous les États membres la réalisation de documents d'identification et d'action contre les nuisances sonores : élaboration de cartes de bruit stratégiques et plans de prévention de bruit dans l'environnement.

Cette directive a été transposée en droit français par la loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005, traduite dans le code de l'environnement par les articles L. 572-1 à L. 572-11 et R. 572-1 à R. 572-11, ainsi que par le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006 relatifs à l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

L'objectif est de protéger la population et les établissements d'enseignement ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévoir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calmes.

Pour toutes les infrastructures concernées par la démarche doivent être publiés :

- des **cartes de bruit stratégiques** : documents de diagnostic et de suivi des niveaux de bruit émis ainsi que des populations exposées ;
- un **Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)** : document de synthèse et d'actions élaboré sur la base des observations des cartes de bruit stratégiques.

Les cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers gérés par des collectivités territoriales sont réalisées par les services de l'État, en association avec les gestionnaires des voiries concernées. En revanche, le PPBE doit être réalisé par le gestionnaire de la voirie concernée.

La réalisation des différentes cartes de bruit est prévue en deux temps, pour une mise en œuvre progressive. Les échéances fixées par l'article L. 572-9 du code de l'environnement sont les suivantes :

- le 30 juin 2007 pour les infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules (~16400 véh/j), pour les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de trains, pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, pour les aéroports listés par l'arrêté du 3 avril 2006 ;
- le 30 juin 2012 pour les infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est compris entre 3 millions de véhicules (~8200 véh/j) et 6 millions de véhicules, pour les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est compris entre 30 000 et 60 000 passages de trains, pour les agglomérations comprenant entre 100 000 et 250 000 habitants.

Dans le département du Loir-et-Cher, seules les infrastructures de transport terrestres dépendant de l'État, du Conseil départemental et de la communauté d'agglomération Agglopolys ont fait l'objet d'une cartographie et d'un PPBE lors de la 1<sup>ère</sup> échéance et de la 2<sup>ème</sup> échéance. A la 2<sup>ème</sup> échéance, les communes de Blois, Vendôme et Saint-Ouen ont notamment été ajoutées.

Pour la 3<sup>ème</sup> échéance, les cartes de bruit stratégiques concernant les grandes infrastructures du réseau routier dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an ont été approuvées par le préfet de Loir-et-Cher par arrêté le 26 juillet 2018 (arrêté préfectoral n° 41-2018-07-026-001). Ce rapport présente le PPBE pour la ville de Vendôme pour la 3<sup>ème</sup> échéance.

## 1.1 Les infrastructures concernées par le PPBE de la ville de Vendôme

Les infrastructures routières concernées par le PPBE de la ville de Vendôme et mentionnées dans l'arrêté préfectoral du 26 juillet 2018 sont les suivantes :

Route	Début	Fin	Longueur
Faubourg Chartrain	Rue du Docteur Faton	Avenue Gérard Yvon	440 m
Faubourg Saint-Lubin	Route de Blois	Rue de la Grève	480 m

Tableau 1 : voies concernées par le PPBE de la ville de Vendôme

Le PPBE de la ville de Vendôme concerne les infrastructures dont la ville de Vendôme est gestionnaire. La ville de Saint-Ouen doit également réaliser son PPBE sur la rue Jacques Cartier.

## 1.2 La démarche mise en œuvre pour le PPBE de la ville de Vendôme

Le PPBE 2<sup>ème</sup> échéance relevant de la ville de Vendôme avait été établi en collaboration avec le Centre d'études techniques de l'équipement Normandie Centre, Laboratoire Régional de Blois.

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

- 1) Après la fourniture des cartes de bruit stratégiques élaborées par le bureau d'études SOLDATA, une première phase de diagnostic avait été réalisée par le Laboratoire régional de Blois : elle avait permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L. 572-6 et R. 572-5 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006.

Ce diagnostic s'était basé essentiellement sur les résultats des cartes de bruit arrêtées par le préfet le 31 octobre 2013.

- 2) A l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme bruyantes, une seconde phase de définition des mesures de protection avait été réalisée. La ville de Vendôme avait conduit les investigations acoustiques complémentaires nécessaires par des mesures de bruit sur les deux rues impactées afin de déterminer la présence de Point Noir Bruit (annexe 1). Seul le faubourg Saint-Lubin avait mis en évidence des Points Noirs Bruits (uniquement de jour).
- 3) A partir de ces résultats, la ville de Vendôme avait rédigé un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées.

Le projet de PPBE avait ensuite été mis à la consultation du public entre le 11 juin et le 11 août 2014. Le public pouvait inscrire ses observations sur le registre papier, ouvert à cet effet à l'hôtel de Ville de Vendôme, direction de l'Urbanisme et de l'Aménagement, du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h 00 et de 13 h 30 à 17 h 30 (excepté le mardi matin).

- 4) A l'issue de cette consultation, la ville de Vendôme avait établi une synthèse des observations du public et l'avait présenté au conseil municipal de Vendôme du 25 septembre 2014.

Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur avait été donnée constitua le PPBE 2<sup>ème</sup> échéance. Selon le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 (article 7) relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du

bruit dans l'environnement, c'est le maire de la ville de Vendôme, qui arrêta le présent PPBE. Ce PPBE a ensuite été publié par voie électronique et tenu à disposition du public au siège de la mairie de Vendôme.

Pour ce PPBE 3<sup>ème</sup> échéance, le PPBE 2<sup>ème</sup> échéance a fait l'objet d'une simple mise à jour. En effet, les infrastructures routières concernées par les cartes de bruit stratégiques sont identiques et ont fait l'objet d'une simple reconduction car aucune modification substantielle de ces infrastructures n'est intervenue. Ces cartes de bruit stratégiques 3<sup>ème</sup> échéance ont été produites par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). Elles ont été arrêtées par le préfet le 26 juillet 2018.

La procédure d'élaboration de ce PPBE 3<sup>ème</sup> échéance est identique au précédent au détail près qu'aucune investigation acoustique supplémentaire n'a été menée cette fois ci.

### 1.3. Rappel de quelques définitions

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

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

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

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

- **LAeq en dB(A)** : Niveau énergétique équivalent. Il représente l'énergie acoustique moyenne perçue pendant la durée d'observation. En France, ce sont les périodes (6h – 22h) et (22h – 6h) qui ont été adoptées comme référence pour le calcul du LAeq : on parle de niveaux sonores diurne et nocturne.
- **Lden et Ln en dB(A)** : nouveaux indices de bruit européen. Lden est un indicateur du niveau de bruit global pendant une journée (jour, soir et nuit) utilisé pour qualifier la gêne liée à l'exposition au bruit. Les périodes de soirée et de nuit sont pondérées respectivement de +5 dB(A) et de +10 dB(A) afin de mieux prendre en compte la gêne durant ces périodes. Le Ln est l'indicateur du niveau de bruit global pendant la nuit.

Les indicateurs de bruit Lden et Ln sont utilisés pour l'élaboration des cartes stratégiques du bruit (il s'agit d'une exigence réglementaire).

- **DnT,A et DnT, A, tr** : isolement acoustique standardisé pondéré. S'exprime en dB, il permet de caractériser par une seule valeur l'isolement acoustique en réponse à un bruit de spectre donné. Il est mesuré in situ entre deux locaux (DnT,A) ou entre l'extérieur du bâtiment et un local (DnT,A,tr). Il dépend de l'indice d'affaiblissement acoustique  $R_w + C$  de la paroi séparative, des transmissions latérales, de la surface de la paroi séparative, du volume du local réception et de la durée de réverbération du local.
- **Point Noir Bruit (PNB)** : un PNB est un bâtiment sensible, localisé dans une ZBC, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser au moins une des valeurs limites fixées par la circulaire du 25 mai 2004. Ce bâtiment doit aussi répondre aux critères d'antériorité par rapport à la construction de l'infrastructure.

Les valeurs limites sont :

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

## 1.4. Les principaux résultats du diagnostic

Pour le faubourg Chartrain, la zone impactée susceptible de contenir des Points Noirs Bruit, telle qu'elle est décrite dans les cartes de bruit stratégique, est la suivante :

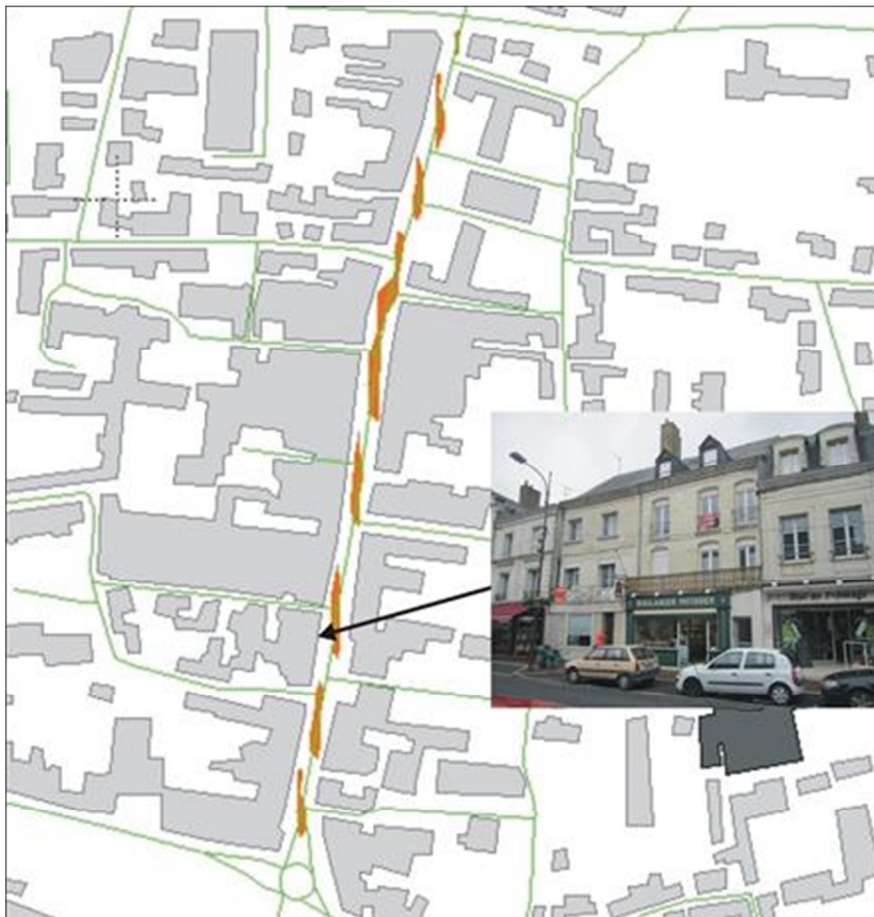


figure 1 : fuseau limite de la cartographie européenne – Faubourg Chartrain

Une mesure de bruit sur 24 heures a été réalisée dans cette rue les 18 et 19 juin 2013, à l'emplacement indiqué par une flèche sur la figure ci-dessus.

Aucune mesure de bruit supplémentaire n'a été réalisée dans le cadre de l'élaboration de ce PPBE 3<sup>ème</sup> échéance.

Les résultats des mesures étaient les suivants :

	LAeq Jour (6h-22h)	LAeq Nuit (22h-6h)	LDen	Ln
N° 24 faubourg Chartrain	66,1	55,9	63,9	52,9

Tableau 2 : résultats de mesures de bruit faubourg Chartrain

Les résultats détaillés de la mesure de bruit sont indiqués en annexe 1 (site n° 2).

Les niveaux de bruit auxquels sont exposées les maisons voisines ont été déterminés à partir du logiciel de prévision acoustique Mithra SIG.

Suite à cette étude, **il s'avère qu'aucun bâtiment situé le long du faubourg Chartrain n'est classé PNB** (les valeurs mesurées sont inférieures aux valeurs limites).

Pour le faubourg Saint-Lubin, la zone impactée susceptible de contenir des Points Noirs Bruit, telle qu'elle est décrite dans les cartes de bruit stratégique, est la suivante :



figure 2 : fuseau limite de la cartographie européenne – Faubourg Saint-Lubin



Une mesure de bruit sur 24 heures avait été réalisée dans cette rue les 18 et 19 juin 2013, à l'emplacement indiqué par une flèche sur la figure ci-dessus.

Aucune mesure de bruit supplémentaire n'a été réalisée dans le cadre de l'élaboration de ce PPBE 3<sup>ème</sup> échéance.

Les résultats des mesures étaient les suivants :

	LAeq Jour (6h-22h)	LAeq Nuit (22h-6h)	LDen	Ln
N° 53 bis faubourg Saint-Lubin	70,6	61,9	69,1	58,9

Tableau 3 : résultats des mesures de bruit faubourg Saint-Lubin

Les résultats détaillés de la mesure de bruit sont indiqués en annexe 1 (site n° 1).

Les niveaux de bruit auxquels sont exposés les maisons voisines ont été déterminés à partir du logiciel de prévision acoustique Mithra SIG.

Les résultats de la mesure de bruit effectuée au 53 bis rue du faubourg Chartrain montrent que le **bâtiment est PNB de jour uniquement** (la valeur de nuit est inférieure à la valeur limite).

Suite à cette étude, il s'avère que les bâtiments les plus proches de la route sont classés PNB de jour. Ils sont au nombre de 59 logements dont un établissement de santé.

Parmi ces 59 logements recensés, une inspection visuelle des fenêtres a permis de déterminer que 22 logements au moins, bénéficiaient d'une isolation de façade renforcée (présence de doubles vitrages dont l'isolement est  $\geq 30$  dB(A)).

Sur les 37 logements restants, certains ont une isolation de façade renforcée partielle (pas présente sur toutes les ouvertures) et les isolements des logements restants n'ont pas pu être déterminés précisément (volets fermés pour la plupart).

Adresse	Nombre fenêtres non isolées (chiffre max)	Adresse	Nombre fenêtres non isolées (chiffre max)
n° 58	3	n° 19	5
n° 52	12	n° 21	6
n° 50	2	n° 23	13
n° 46	3	n° 27	3
n° 44	1	n° 29	4
n° 40	11	n° 31	6
n° 38	4	n° 39	2
n° 24	4	n° 45	8
n° 20	4	n° 47	4
n° 18	5	n° 51	4
n° 16	5	n° 53	4
n° 14	8	n° 55/57	3
n° 1	4	n° 59	2
n° 3/5	2	n° 61	1
n° 9	5	n° 62	5
n° 11	17	n° 67	5
n° 13	6	n° 70	4
n° 15	6	n° 72	8

Tableau 4 : recensement des bâtiments non protégés du faubourg Saint-Lubin

Sur le tableau récapitulatif ci-dessus, sont répertoriés les bâtiments non isolés. Cela représente un total maximaliste de 191 fenêtres insuffisamment isolées sur le faubourg Saint-Lubin.

(Voir en annexe 2, le plan de localisation des 37 logements PNB du faubourg Saint-Lubin).

Suite à cette étude globale sur la ville de Vendôme, il s'avère que 59 logements sont classés PNB. Sur le tableau ci-dessous sont répertoriées les PNB par infrastructure.

Voie concernée	Logements affectés en simple exposition	Logements affectés en simple exposition ET non protégés	Nombre fenêtres non isolées
Faubourg Chartrain	< valeur limite	< valeur limite	Sans objet
Faubourg Saint-Lubin	59	37	191
<b>Total</b>	<b>59 logements PNB</b>	<b>37 PNB non protégés</b>	<b>191 fenêtres non isolées</b>

Tableau 2 : logements PNB concernés par infrastructure

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

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

Valeurs limites en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Voies routières
Lden	68
Ln	62

Tableau 3 : valeurs limites des PNB

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

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

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

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

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

Tableau 5 : Objectifs Isolement acoustique

Dans le cas des bâtiments concernés par le présent PPBE, et au vu de leur niveau de bruit en façade, les objectifs d'isolement acoustique sont les suivants :

<b>Objectifs isolement acoustique <math>D_{nT,A,tr}</math> en dB(A)</b>	
<b>Indicateurs de bruit</b>	<b>Fbg St Lubin</b>
$D_{nT,A,tr} \geq$	71 – 40 = 31
et $D_{nT,A,tr} \geq$	-
et $D_{nT,A,tr} \geq$	-
et $D_{nT,A,tr} \geq$	62 – 35 = 27
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30

Ainsi, un isolement acoustique de 31 dB(A) permet de satisfaire aux exigences réglementaires à l'intérieur des logements. On rappelle que les locaux traités doivent respecter le critère d'antériorité.

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

Un cas de changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne. Pour les 37 bâtiments répertoriés dans le présent PPBE, le critère d'antériorité est vérifié.

### 3. La prise en compte des « zones calmes »

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

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

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

### 4. La description des mesures réalisées, engagées ou programmées

Les efforts entrepris par la ville de Vendôme pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE.

L'article R. 572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir.

#### 4.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 10 ans

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi bruit du 31 décembre 1992. Deux articles du code de l'environnement proposent des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

#### **La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles**

L'article L. 571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'Etat (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées, DREAL pour les routes non concédées et RFF pour les voies ferrées) sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé.

Les articles R. 571-44 à R. 571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

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

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

Selon l'article L. 571-10 du code de l'environnement, dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé.

Les articles R. 571-32 à R. 571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore. Ce classement sonore concerne toutes les routes écoulant plus de 5 000 véh/j et toutes les voies ferrées écoulant plus de 50 trains/j, y compris toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne.

Le classement sonore des infrastructures de transports et les cartes de bruit stratégiques sont deux documents distincts, aux objectifs et incidences différents et sans lien réglementaire entre eux. Du point de vue des objectifs recherchés, le classement sonore est un document à caractère préventif : il détermine, pour les grandes infrastructures et sur la base d'un trafic estimé à 20 ans, une catégorie et un « secteur affecté par le bruit » (dont la largeur dépend de la catégorie) au sein duquel l'isolation des futurs bâtiments doit être renforcée.

De plus, le classement sonore est juridiquement opposable et doit être reporté en annexe des Plans locaux d'urbanisme (PLU). Au contraire, les cartes de bruit stratégiques, document d'information, ne sont pas juridiquement opposables et n'entraînent aucune servitude d'urbanisme. Ainsi, la production puis la révision de ces deux types de document sont maintenues en parallèle, sans lien direct.

Dans le département du Loir et Cher, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en 2000, révisé en 2009 et 2016. Ce classement correspond aux arrêtés suivants :

- arrêté n° 2009-174-6 du 23 juin 2009 modifié par l'arrêté n° 2009-288-9 du 15 octobre 2009 ;
- arrêté n° 2010-105-4 du 15 avril 2010 ;
- arrêté n° 2016-11-30-004 du 30 novembre 2016.

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

<http://www.loir-et-cher.gouv.fr/Politiques-publiques/Prevention-des-risques/Pollution-qualite-de-l-environnement-et-sante/Bruit/Bruit-des-transport/Classement-sonore>

Conformément aux articles L. 121-2 et R. 121-1 du code de l'urbanisme, le Préfet porte à la connaissance des communes ou groupements de communes engagés dans l'élaboration ou la révision de leur Plan local d'urbanisme, les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs

affectés par le bruit associés. Chaque commune doit ensuite reporter ses informations dans les annexes de son Plan local d'urbanisme (articles R. 123-13 et R. 123-14 du code de l'urbanisme).

Ce classement et les secteurs de nuisances associées ont été intégrés au document d'urbanisme en vigueur de la ville de Vendôme.

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

La ville de Vendôme a engagé en juin 2013 des études acoustiques sur le faubourg Chartrain et sur le faubourg Saint-Lubin qui ont permis de déterminer les niveaux sonores en façade des habitations et notamment les Points Noirs Bruit. Les résultats détaillés des mesures sont fournis en annexe 1

Depuis 2018, tout le centre historique (du nord au sud : de la voie SNCF à la route de Tours et d'est en ouest : de la RN10 au boulevard Kennedy) est en zone 30. Par conséquent, les faubourgs Chartrain et Saint-Lubin sont concernés par cette mesure qui a un impact favorable sur la diminution du bruit.

#### Faubourg Chartrain :

Il n'y a pas eu de travaux d'aménagement majeur depuis 10 ans. Auparavant, un ralentisseur trapézoïdal avait été aménagé en face du magasin Monoprix.

#### Faubourg Saint-Lubin :

Plusieurs aménagements ont été réalisés depuis 10 ans : deux mini ralentisseurs plateaux situés pour l'un en bas de la rue et pour le second dans la moitié supérieure ont été réalisés en 2006. Celui en bas du faubourg a été transformé en plateau et positionné plus bas en 2015 de manière à couper la vitesse au niveau du carrefour avec la rue de la Grève et la rue Ferme. Le revêtement de chaussée a également été refait jusqu'au carrefour.

En 2011, le carrefour Saint Lubin vers Blois / Tours a été modifié en giratoire, ce qui contribue à faire baisser la vitesse en ce lieu. Deux plateaux ont également accompagné en amont cet aménagement sur la route de Blois et de Tours avant le carrefour.

En 2014/2015, le carrefour en bas du faubourg Saint-Lubin à l'angle des rues Ferme et de la Grève, a été totalement réaménagé par la création de deux mini ronds-points. Cet aménagement a apporté fluidité du trafic, diminution du temps d'attente et par conséquent réduction des accélérations et freinages.

La réalisation de l'intégralité de la déviation de Vendôme (RD 957 jusqu'à la route de Blois) a permis de réduire la circulation sur le faubourg Saint-Lubin, et donc de diminuer les niveaux de bruit sur cette infrastructure. Les derniers comptages réalisés en 2019 font état d'un TMJA légèrement supérieur à 8 000 véhicules. En 2013, le TMJA était proche des 11 000 véhicules. La mise en service de cette déviation a été réalisée en 2016.

## **4.2. Les mesures de prévention ou de réduction prévues pour les 5 ans à venir**

Tous les projets d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui feront l'objet d'une enquête publique au cours des cinq prochaines années respecteront les engagements introduits par l'article L. 571-9 du code de l'environnement.

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, la Direction départementale des territoires du Loir-et-Cher s'engage à réexaminer au minimum tous les cinq ans les cartes de bruit stratégiques, le présent PPBE qui en découle, et le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et de proposer le cas échéant au Préfet une révision des arrêtés de classement.

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

#### Faubourg Chartrain :

Cette rue fera l'objet dans les prochaines années d'un réaménagement et d'une requalification. Ces travaux auront aussi un impact positif sur la diminution du bruit (changement de revêtement, diminution du trafic).

#### Faubourg Saint-Lubin :

Concernant cette voie, il n'est pas prévu de nouveaux aménagements à court terme.

## **5. Le financement des mesures réalisées et envisagées**

Le financement des mesures de bruit le long des faubourg Chartrain et Saint-Lubin en 2013 a été pris en charge par la ville de Vendôme.

Le coût global pour le traitement des 191 fenêtres déterminées, lors de la réalisation du PPBE 2<sup>ème</sup> échéance, était estimé à 191 000 €. Cette estimation maximaliste est basée sur un coût moyen de changement de fenêtres à 1 000 € HT. Le coût réel va dépendre du nombre de fenêtres exact à renforcer et des spécificités et contraintes liées à chaque site.

Aucune inspection sur site n'a été réalisée depuis 2013. Le chiffre de 191 fenêtres à traiter ne peut donc avoir augmenté. Le coût des mesures d'isolation de ces ouvertures doit en théorie être à la baisse si des propriétaires ont effectués des travaux depuis cette date.

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

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

Pour la ville de Vendôme, dans le faubourg Saint-Lubin, la seule solution envisageable est de type isolation de façades.

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

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

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

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

Mesure programmée ou envisagée	Nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln	Nombre de bâtiments sensibles redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln
37 bâtiments à isoler total de 191 fenêtres	111 *	37

\* En prenant une moyenne nationale de 2,3 habitants / logement.

## 8. Le résumé non technique

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

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

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

Pour cette troisième échéance, des cartes de bruit stratégiques des grandes infrastructures de transports (TMJA > 8 200 véh/jour) ont été établies et ont servi de base à l'élaboration du présent PPBE. Elles ont été approuvées par le Préfet du Loir-et-Cher le 26 juillet 2018.

Ce rapport présente le PPBE 3ème échéance des voies routières dont la ville de Vendôme est gestionnaire. Les voies impactées par ce PPBE étant identiques à celui de la 2ème échéance, il a été procédé à une simple mise à jour du précédent document.

**L'étude acoustique réalisée en juin 2013 a montré que 59 bâtiments d'habitation sont supérieurs aux seuils réglementaires de la directive, mais que seuls 37 bâtiments ne bénéficient pas d'une isolation acoustique suffisante. Ils sont tous situés dans le faubourg Saint-Lubin.**

En annexe du document figure les fiches de mesure de bruit.



## 9. La note concernant la consultation du public

L'élaboration du PPBE s'est faite en plusieurs étapes (voir chapitre 1.2). Le public a été consulté et a eu l'occasion de faire connaître son avis sur les propositions d'actions proposées. Vous trouverez ci-après in extenso, la note rédigée par la ville de Vendôme exposant les résultats de la consultation du public et les suites qui leur ont été données.

La consultation publique relative au PPBE de la commune de Vendôme s'est déroulée du 31 août au 2 novembre 2020.

Le document était consultable à l'hôtel de Ville de Vendôme, à l'accueil de la direction du guichet unique, le lundi, mercredi et jeudi de 8 h 30 à 12 h 00 et de 13 h 30 à 17 h 30, le mardi de 13 h 30 à 17 h 30 et le vendredi de 8 h 30 à 17 h 30 ainsi que sur le site internet de la ville de Vendôme (<https://www.vendome.eu> (rubrique « Vie municipale » / onglet « Enquêtes publiques »).

Le public pouvait formuler ses observations sur le registre papier à disposition à l'hôtel de ville ou les adresser par courriel à l'adresse suivante : [courrier@territoiresvendomois.fr](mailto:courrier@territoiresvendomois.fr).

La publicité a été faite par publication légale dans la Nouvelle République.

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

Aucune observation n'a été émise sur le registre ouvert à l'hôtel de Ville de Vendôme.

En conséquence le projet de PPBE n'a reçu aucune modification suite à la mise en consultation du public.

## Annexe 1 : Fiches récapitulatives de mesures de bruit

### PPBE Vendôme – Mesure de Bruit (41)

Site n° 1

**Département :** Loir et Cher (41)  
**Commune :** Vendôme  
**Adresse :** N° 53 bis rue du Faubourg Saint Lubin  
**Nom :** Mr et Mme PEDRONO

**Date de la mesure :** Du 18 au 19 juin 2013  
**Type de mesure :** Mesure sur 24 heures  
**Hauteur du micro :** 5 m

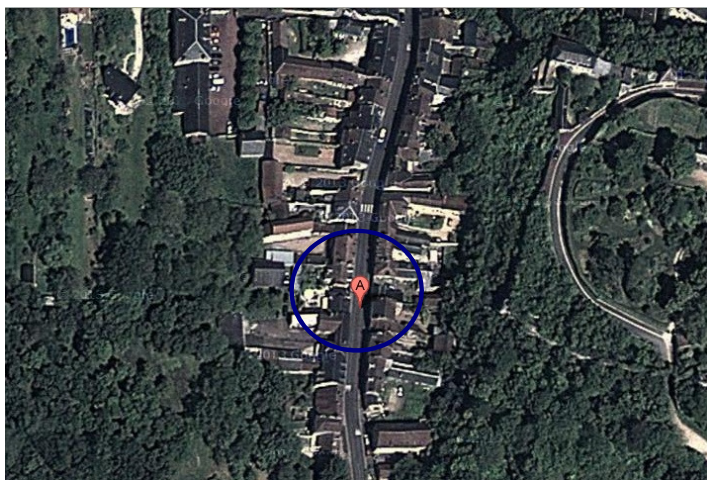
**Caractéristique de la voie :**  
 Rue en U en centre ville à 2 voies, vitesse réglementaire limite de 30 km/h (zone 30)

	TMJA	Pendant les mesures
<b>Traffics</b>	11478, 2 % PL	11880, 5,6 % PL

#### Météorologie pendant la mesure :

Dates	Couverture nuageuse	Température		Vent		Grille UiTi	Observations
		mini	maxi	Direction	Vitesse		
18/06/13	-	18°C	24°C	O	<5m/s	U3 - T2	-
19/06/13	-	17°C	19°C	O	<5m/s	U3 - T2	-

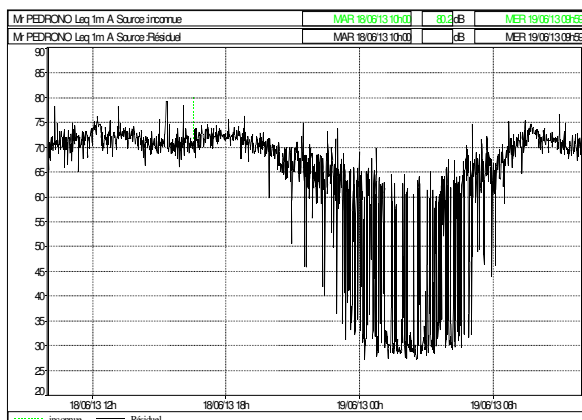
#### Situation du point de mesure :



#### Photo du point de mesure :



#### Courbe d'évolution temporelle :



#### Niveaux sonores mesurés et recalés (en Laeq):

Jour de mesure	6h00 - 22h00	22h00 - 6h00
	<b>Niveaux sonores mesurés</b>	
18 au 19/06	71,3	62,6
<b>Niveaux sonores recalés</b>		
18 au 19/06	<b>70,6</b>	<b>61,9</b>

# PPBE Vendôme – Mesure de Bruit (41)

Site n°2

**Département :** Loir et Cher (41)  
**Commune :** Vendôme  
**Adresse :** N° 24 rue du Faubourg Chartrain  
**Nom :** Boulangerie – Mr LOZZI

**Date de la mesure :** Du 18 au 19 juin 2013  
**Type de mesure :** Mesure sur 24 heures  
**Hauteur du micro :** 5 m

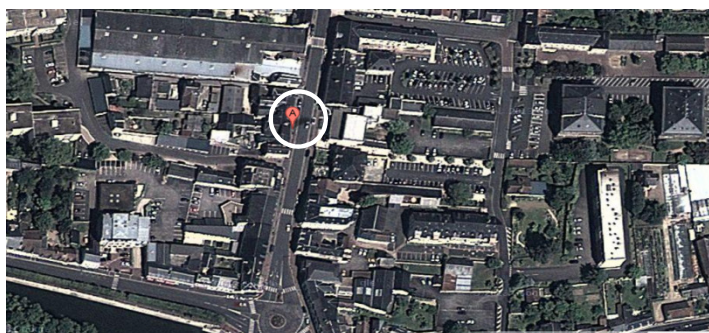
**Caractéristique de la voie :**  
 Rue en centre ville à 2 voies, vitesse réglementaire limite de 50 km/h

	TMJA	Pendant les mesures
<b>Traffic</b>	9512	10220
	2 % PL	2 % PL

## Météorologie pendant la mesure :

Dates	Couverture nuageuse	Température		Vent		Grille UiTi	Observations
		mini	maxi	Direction	Vitesse		
18/06/13	-	18°C	24°C	O	<5m/s	U3 - T2	-
19/06/13	-	17°C	19°C	O	<5m/s	U3 - T2	-

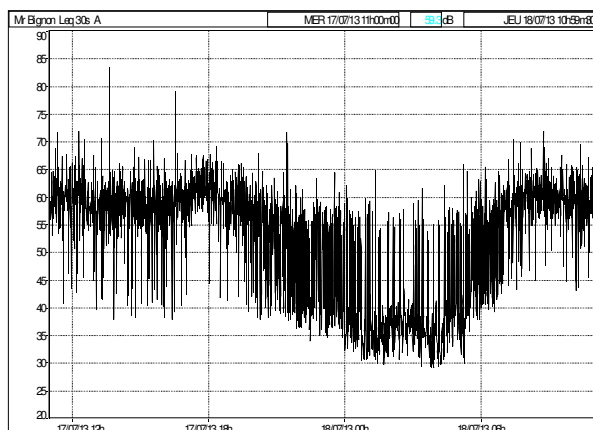
## Situation du point de mesure :



## Photo du point de mesure :



## Courbe d'évolution temporelle :



## Niveaux sonores mesurés et recalés (en LAeq):

Jour de mesure	6h00 - 22h00	22h00 - 6h00
	<b>Niveaux sonores mesurés</b>	
18 au 19/06	66,4	56,2
<b>Niveaux sonores recalés</b>		
18 au 19/06	<b>66,1</b>	<b>55,9</b>

## Annexe 2 : Localisation des PNB sur le faubourg Saint-Lubin

Accusé de réception en préfecture  
 041-214102691-20201210-VVD20201210-24A-CC  
 Date de télétransmission : 22/12/2020  
 Date de réception préfecture : 22/12/2020

