

**PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS
L'ENVIRONNEMENT (PPBE)
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
DU BOULONNAIS**
Au titre de l'échéance 3

*Directive Européenne n°2002/49/CE relative à l'évaluation et
la gestion du bruit dans l'environnement*

Adopté en Conseil Communautaire du 21_12_2023
Publié le 18_1_2024

SOMMAIRE

1. LE RESUME NON TECHNIQUE.....	3
2. LE CONTEXTE A LA BASE DE L'ETABLISSEMENT DU PPBE.....	4
3. PRESENTATION DU TERRITOIRE	7
4. GENERALITES SUR LE BRUIT	8
5. OBJECTIFS EN MATIERE DE REDUCTION DU BRUIT.....	11
6. LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL	12
7. PRINCIPES D' ACTIONS, OBJECTIFS ET ACTIONS REALISEES POUR AMELIORER L'ENVIRONNEMENT SONORE	19
8. NOTE EXPOSANT LES RESULTATS DE LA CONSULTATION DU PUBLIC	27

TABLE DES ANNEXES

1. LE RESUME NON TECHNIQUE

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, impose aux autorités compétentes l'adoption de **Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)**. Ces plans font suite à la réalisation de **Cartes de Bruits Stratégiques (CBS)** qui permettent d'évaluer l'exposition au bruit des populations et des établissements sensibles d'enseignement et de santé.

La Communauté d'agglomération du Boulonnais étant compétente en matière de « lutte contre les nuisances sonores », est chargée d'élaborer et d'adopter son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. Sur son territoire, deux communes, Boulogne-sur-Mer et Saint-Martin Boulogne, sont concernées au titre de l'échéance 3, en tant que gestionnaire des voiries car elles sont traversées par des infrastructures de transports terrestres qui supportent un trafic supérieur à trois millions de véhicules par an (soit > 8 200 véh/jour).

Le présent PPBE a pour objectif d'optimiser sur le plan stratégique, technique et économique les actions à engager pour améliorer les situations sonores critiques et préserver la qualité sonore de secteurs qui le justifient.

La construction de ce PPBE a été menée au travers de 4 étapes :

- Diagnostic du territoire communal concerné et évaluation des enjeux en matière de réduction du bruit et de préservation des zones de calme. Pour y parvenir, la Cab dispose des cartes de bruit établies par le Préfet du département du Pas-de-Calais approuvées le 8 décembre 2018 et disponibles sur le site Internet de la préfecture : <https://www.pas-de-calais.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-developpement-durable/Bruit-des-infrastructures-de-transports-terrestres-et-aerien/Les-cartes-de-bruit-strategiques-CBS/Troisieme-echeance>
- Elaboration du plan d'actions avec le recensement des actions mises en œuvre avant 2022 et des actions prévues sur la durée du PPBE avec les gestionnaires de voirie ;
- Consultation des citoyens sur le projet de PPBE « 3^{ème} échéance » ;
- Adoption de la version finale du PPBE par la Cab, à adresser au Préfet.

Afin de réduire les niveaux sonores des axes routiers concernés, la Cab et les 2 communes de Boulogne sur mer et Saint Martin Boulogne, s'engagent, en fonction de leur compétence, dans les 5 ans à venir, à :

- Entretien et moderniser le réseau routier,
- Développer des modes de déplacement alternatifs à l'usage de la voiture individuelle,
- Poursuivre les aménagements inscrits dans le Schéma Directeur Cyclable,
- Prendre en compte le bruit dans les activités qui leur incombent (documents d'urbanisme...),
- Développer les zones de calme,
- Communiquer, sensibiliser et suivre l'environnement sonore,
- Accompagner les riverains pour renforcer leur isolation phonique.

2. LE CONTEXTE A LA BASE DE L'ETABLISSEMENT DU PPBE

a. La réglementation

La Directive Européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement instaure l'obligation aux États membres d'élaborer un dispositif visant à évaluer et prévenir, réduire ou éviter les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Pour ce faire, elle impose d'élaborer une cartographie du bruit (art. L. 572-2 et R.572-3 du code de l'environnement) pour :

- les routes de plus de 3 millions de véhicules par an et voies ferrées de plus de 30 000 passages de trains par an.
- les agglomérations de plus de 100 000 habitants et aéroports de plus de 50 000 mouvements par an.

4

Cette directive européenne a fait l'objet d'une transposition dans le droit français selon l'ordonnance du 12 novembre 2004 :

- articles L572-1 à L572-11 du code de l'environnement
- articles et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement
- arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- circulaire du 7 juin 2007 : instructions à suivre, sur le plan organisationnel et méthodologique, pour la réalisation des CBS et des PPBE des grandes infrastructures et des aéroports
- note technique du 21 septembre 2018 relative à l'arrêt et publication des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement pour l'échéance du Ministère de la transition écologique et solidaire.

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

Ainsi, sur le département du Pas-de-Calais, différents PPBE sont élaborés en fonction du gestionnaire

- pour les routes nationales, les autoroutes concédées et non concédées et les voies ferroviaires par l'État,
- pour les routes départementales par le Conseil Départemental du Pas-de-Calais,
- pour les voiries « d'intérêt communautaire » et les voies communales par la communauté d'agglomération du Boulonnais.

Pour ce PPBE, le dispositif mis en place par la Directive Européenne en est à sa **troisième échéance**.

➤ La première échéance en 2007 a concerné :

- les grands axes routiers supportant un trafic supérieur à 6 millions de véhicules par an (soit supérieur à 16 400 véhicules par jour) ;
- les grands axes ferroviaires supportant un trafic supérieur à 60 000 trains par an (soit supérieur à 164 trains par jour) ;
- les grands aéroports enregistrant plus de 50 000 mouvements par an (soit plus de 137 mouvements par jour) à l'exception des mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînements sur des avions légers ;
- les grandes agglomérations de plus de 250 000 habitants au sens INSEE du terme.

Le PPBE des grandes infrastructures de l'État au titre de la première échéance a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 15 octobre 2012.

➤ **La seconde échéance en 2012 a concerné :**

- les grands axes routiers supportant un trafic compris entre 3 et 6 millions de véhicules par an (soit entre 8 200 et 16 400 véhicules par jour) ;
- les grands axes ferroviaires supportant un trafic compris entre 30 000 et 60 000 trains par an (soit entre 82 et 164 trains par jour) ;
- les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants au sens INSEE du terme.

Le PPBE des grandes infrastructures de l'État au titre de la deuxième échéance a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 5 octobre 2015.

Les cartes de bruit stratégiques et les PPBE doivent être réexaminés et, le cas échéant, révisés au moins tous les 5 ans. Ainsi, **la troisième échéance** est une révision des PPBE publiés au titre des deux échéances précédentes et concerne :

- les infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules (soit plus de 8 200 véhicules par jour) ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains (soit plus de 82 trains par jour) ;
- les agglomérations concernées de plus de 100 000 habitants.

➤ **Concernant la troisième échéance :**

- le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Réseau Autoroutier Concédé (S.A.N.E.F), Réseau Routier National Non-Concédé et du Réseau Ferroviaire dans le département du **Pas-de-Calais** a été approuvé par arrêté préfectoral du 27/01/2020 : https://www.pas-de-calais.gouv.fr/content/download/46477/280735/file/PPBE%203%2062%202020%2001%2027_compressed.pdf
- L'arrêté préfectoral du 8 décembre 2018 a approuvé, dans le cadre de la 3^{ème} échéance de la directive européenne, les cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transports terrestres des réseaux routiers du Pas-de-Calais supportant un trafic supérieur à 8 200 véhicules par jour, abrogeant tous les arrêtés précédents.

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

b. La démarche

L'élaboration d'un PPBE est réalisée en 4 étapes :

- Diagnostic du territoire communal concerné et évaluation des enjeux en matière de réduction du bruit et de préservation des zones de calme.
- Elaboration du plan d'actions avec les gestionnaires de voirie : recensement des actions mises en œuvre avant 2022 sur les 10 dernières années et des actions prévues sur la durée du PPBE ;
- Consultation des citoyens sur le projet de PPBE ;
- Adoption de la version finale du PPBE par la Cab, à adresser au préfet.

c. Les réseaux concernés

L'arrêté préfectoral du 8/12/2018, approuvant les CBS de 3^{ème} échéance des infrastructures de transports terrestres des réseaux routiers dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules (soit 8 200 véhicules/jour), situées dans le département du Pas-de-Calais, a cartographié sur le territoire de la CAB :

- 4 773 m du réseau routier communal de Boulogne sur mer, à savoir avenue Charles de Gaulle, avenue Delattre de Tassigny, boulevard Auguste Mariette, boulevard Eurvin, Grand Rue, rue de la Lampe, rue de la Porte Gayolle, rue de la Porte Neuve, rue de la Tour Notre Dame, rue Dutertre et rue Faidherbe (en orange sur la carte),
- 1 043 m du réseau routier communal de Saint Martin Boulogne, à savoir route de Calais et route de Saint-Omer (en vert sur la carte).



d. Les autorités compétentes

Sur le territoire de la Communauté d’agglomération du Boulonnais, deux communes, Boulogne-sur-Mer et Saint-Martin Boulogne, sont donc concernées par cette obligation au titre de l’échéance 3, qui découle de la directive européenne, en tant que gestionnaire des voiries car elles sont traversées par des infrastructures de transports terrestres qui supportent un trafic supérieur à trois millions de véhicules par an (soit > 8 200 véh/jour).

La Cab, étant compétente en matière de « lutte contre les nuisances sonores », élabore et approuve le PPBE.

La Cab n’est pas une agglomération au sens de la directive, elle n’a donc pas à réaliser de cartes de bruit stratégiques pour son agglomération. En effet, l’ensemble des agglomérations de plus de 100 000 habitants devant répondre à cette obligation est fixé par l’arrêté du 14 avril 2017, établissant les listes d’agglomération de plus de 100 000 habitants.

Pour les deux communes que sont Boulogne sur mer et Saint Martin Boulogne, les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) ont été réalisées par l’Etat (CEREMA) et approuvés par arrêté préfectoral du 8/12/2018 pour le Pas-de-Calais. C’est à partir de ces CBS, qui identifient quelques rues de Boulogne sur mer et Saint Martin Boulogne, que la Cab doit réaliser le PPBE au titre des Grandes Infrastructures de Transport (GITT).

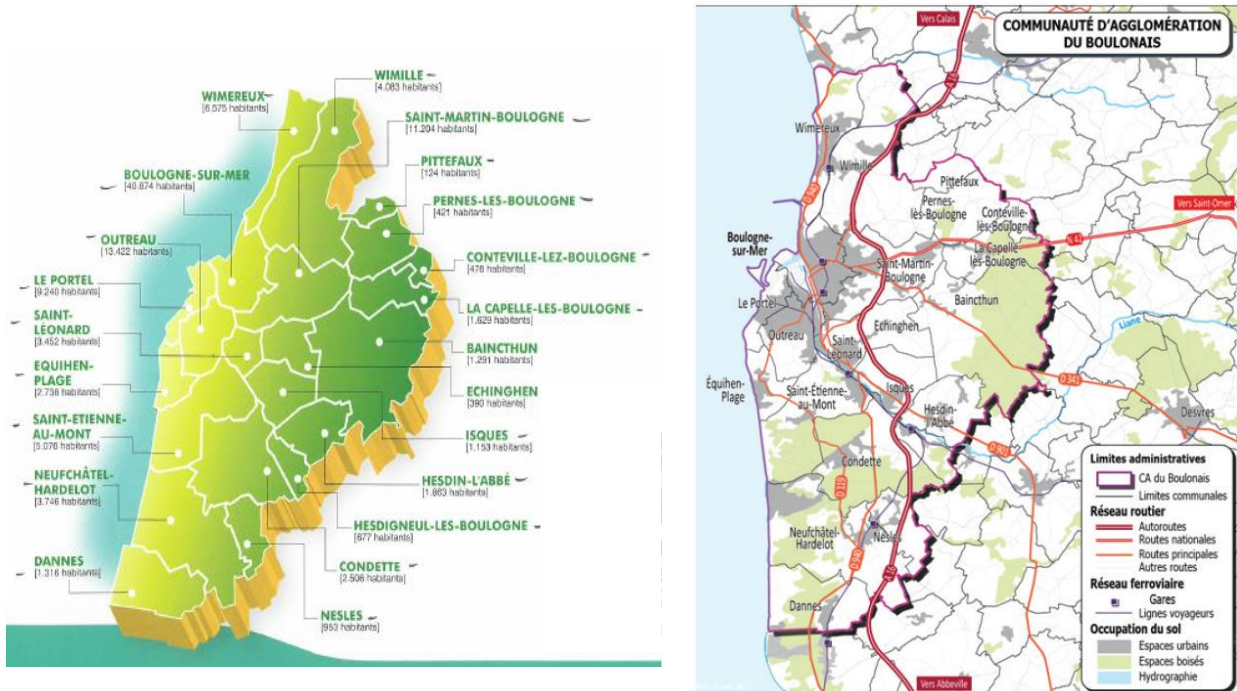
Le lien suivant recense pour le Pas-de-Calais, l'arrêté préfectoral et la cartographie annexée réalisés dans le cadre de la troisième échéance de la Directive Européenne 2002/49/CE : <https://www.pas-de-calais.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-developpement-durable/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestres-et-aerien/Les-cartes-de-bruit-strategiques-CBS/Troisieme-echeance>

Les cartes de bruit sont des documents de diagnostic, elles visent à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits des infrastructures de transports terrestres.

Le PPBE s'inscrit dans la continuité des cartes de bruit. Il consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit jugés excessifs et à préserver d'éventuelles zones de calme. Il est établi pour une durée maximale de 5 ans. Ce plan couvre la période allant de sa date d'approbation et pour une durée de 5 ans, il devra ensuite être réexaminé et le cas échéant révisé.

3. PRESENTATION DU TERRITOIRE

La communauté d'agglomération du Boulonnais, également connue sous le sigle CAB, est située dans le département du Pas-de-Calais, en région Hauts-de-France. Elle est constituée de 22 communes, formant un bassin de vie de près de 112 836 habitants au 1^{er} janvier 2018, et d'une superficie de 205,1 km², soit une densité de 550,2 habitants / km².



Les trois communes les plus peuplées du territoire sont Boulogne-sur-Mer avec 40 874 habitants, Outreau (13 422 habitants) et Saint-Martin-Boulogne (11 204 habitants).

Le territoire de la Communauté d'agglomération du Boulonnais possède une identité maritime forte à la fois économique, 1^{er} port de pêche de France et 1^{ère} plateforme européenne de transformation des produits de la mer, et touristique avec le Centre National de la Mer, Nausicaa, plus grand aquarium d'Europe.

L'autoroute A16 traverse la CAB, la desservant par le biais des sorties 26 à 33 et permettant de rejoindre Calais et Dunkerque au nord, et Abbeville, Amiens et Paris au sud. Le territoire est également traversé par plusieurs routes départementales et nationales, dont la route nationale 42 qui permet de rejoindre rapidement Saint-Omer et l'autoroute A26 (qui relie Calais à la Champagne).

Par ailleurs, la ligne ferroviaire Calais - Boulogne - Abbeville - Amiens passe par la CAB et dessert plusieurs gares.

4. GENERALITES SUR LE BRUIT

La notion de bruit, au-delà des facteurs acoustiques, dépend de notre culture, de notre éducation et de notre environnement.

a. L'unité de mesure : le décibel

L'incidence des bruits sur les personnes et les activités humaines est en première approche abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en **décibel (dB)**.

L'oreille humaine ne perçoit pas toutes les fréquences de la même manière. Pour prendre en compte ce qui est réellement perçu par l'oreille, il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : **le décibel pondéré A ou Db(A)** qui intègre des niveaux de bruit par bande de fréquence.

















b. Le son

Le son est une sensation auditive produite par les vibrations des molécules propagées dans l'air.

Ce phénomène vibratoire est caractérisé par :

- o sa force : fort/faible, mesurée en décibel (dB)
- o sa hauteur (fréquence) : aigu/grave, mesurée en Hertz (Hz)
- o sa durée : longue/brève.

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter et 120 dB correspondant au seuil de la douleur.

BRUIT « INSTANTANÉ »		dB(A)	BRUIT SUR UN TEMPS LONG	
	Coup de feu	140	Pont d'envol d'un porte-avion	
	Vuvuzela	130	Course de Formule 1	
	Ambulance, marteau piqueur	120	Atelier de chaudronnerie	
	Tronçonneuse	110	Concert proche des enceintes	
	Décollage d'avion à 150 m	100	Discothèque	
	Mixeur	90	Orchestre symphonique	
	Aboiement	80	Cour d'école	
	Sonnerie téléphone, aspirateur	70	Brasserie	
	Imprimante	60	Conversation	
	Machine à laver	50	Intérieur d'un salon	
	Moustique vers l'oreille	40	Place tranquille	
	Tic-Tac d'une montre	30	Chambre à coucher	
	Murmures	20	Studio d'enregistrement	
	Chutes de feuilles	10	Laboratoire acoustique	

L'échelle de bruit : Quelques exemples de niveaux de bruit

Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 kHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

c. Le bruit

Le bruit est souvent perçu comme désagréable et gênant.

Le son devient un bruit lorsqu'il produit une sensation auditive considérée comme désagréable, gênante ou dangereuse pour la santé. Ainsi, chaque personne possède sa propre perception du bruit qui dépend de composants multiples liés au contexte, à l'histoire personnelle et culturelle.

L'ISO (organisation internationale de normalisation) définit le bruit comme « *un phénomène acoustique (qui relève donc de la physique) produisant une sensation (dont l'étude concerne la physiologie) généralement considérée comme désagréable ou gênante (notions que l'on aborde au moyen des sciences humaines – psychologie, sociologie) ».*



L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est, dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB).

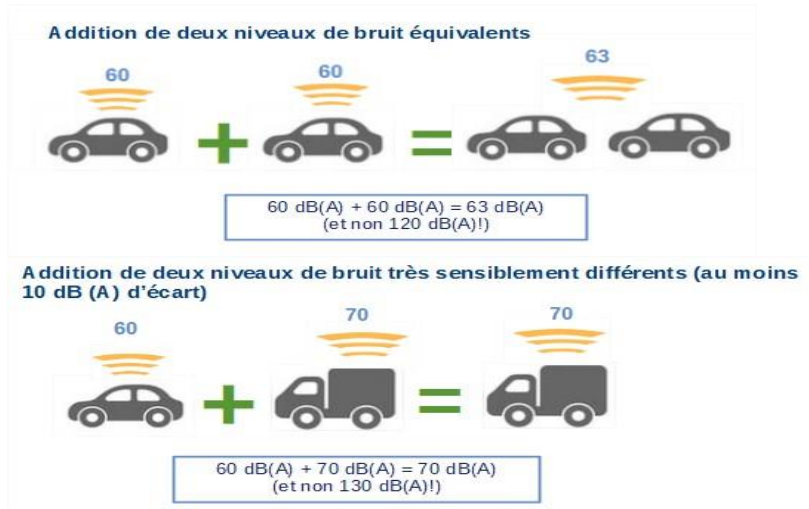
Il faut savoir que les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB.

Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort ; l'augmentation est alors de 10 dB environ.

Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

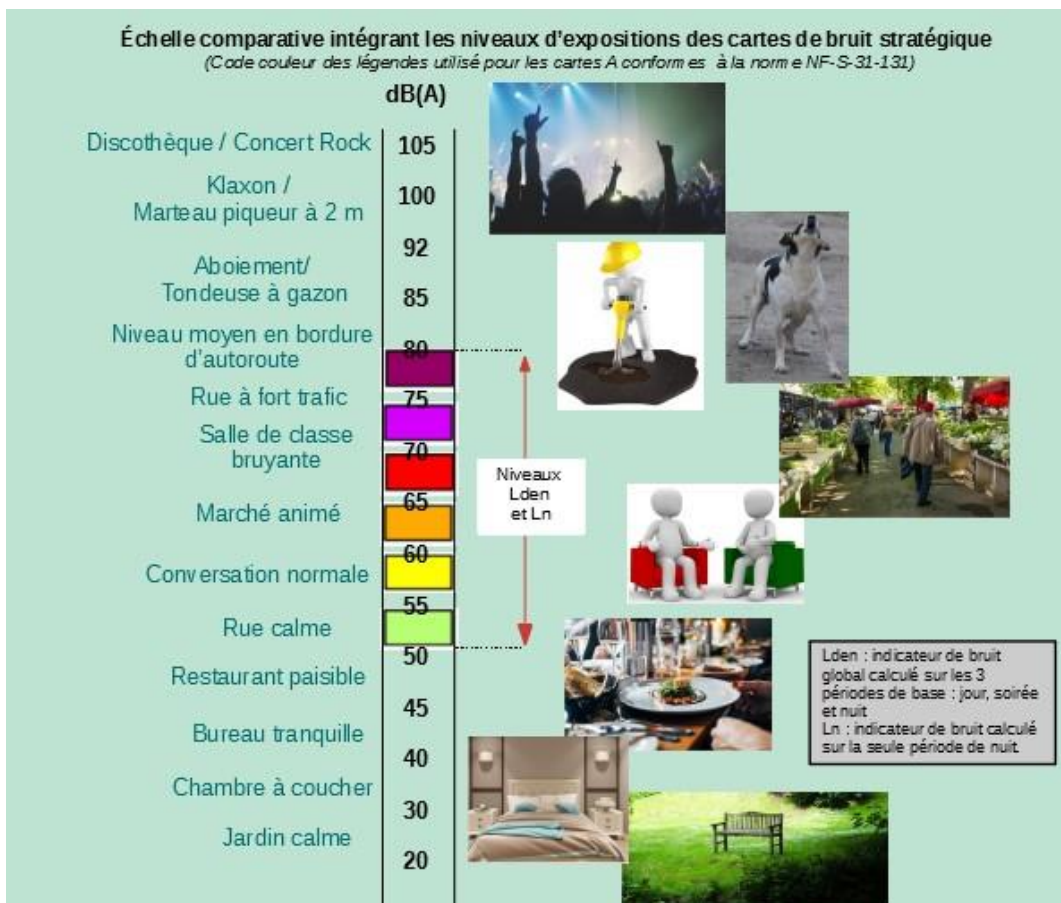
Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	c'est augmenter le niveau sonore de	<i>c'est faire varier l'impression sonore</i>
2	3 dB	Légèrement : on distingue la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB.
4	6 dB	Nettement : on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB.
10	10 dB	De manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort.
100	20 dB	Comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention.
100000	50 dB	Comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter.

Quelques exemples en images :



Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés (cartographies des agglomérations) et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans la plage des ambiances sonores couramment observées dans ces situations, entre 50 dB(A) et 80 dB(A).

Le schéma suivant permet quant à lui, de se situer par rapport aux valeurs réglementaires sur les nuisances sonores :



d. Le Laeq ; un indicateur du bruit

Les textes réglementaires prescrivent d'utiliser cet indicateur pour les trois périodes suivantes :

- 6h-18h : **LAeq jour** (aussi appelé Lday)
- 18h-22 h : **LAeq soirée** (aussi appelé Levening)
- 22h-6h : **LAeq nuit** (aussi appelé Lnight)

Elles sont réalisées grâce à deux indicateurs harmonisés :

- **Lden** (Level Day Evening Night), qui représente le bruit moyen sur l'ensemble de la journée
- **Ln** (Level Night), qui représente le bruit moyen sur la période nocturne 22 H-6 H



Source : <http://bruit.seine-et-marne.fr/indicateurs-lden-et-ln>

5. OBJECTIFS EN MATIERE DE REDUCTION DU BRUIT

a. Les valeurs limites

L'analyse des cartes de bruit permet d'estimer le nombre de bâtiments sensibles (bâtiments d'habitation et établissements d'enseignements, de soins, de santé ou d'action sociale) et la population exposée à des bruits excessifs émanant du trafic routier.

Les valeurs limites (par type de source) au-delà desquelles les niveaux d'exposition au bruit sont jugés excessifs et susceptibles d'être dangereux pour la santé humaine sont :

Valeurs limites en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route
Lden (Level Day Evening Night)	68
Ln (Level Night)	62

Détail des valeurs limites selon le type de source

Le Code de l'environnement cible le traitement des locaux situés en bordure des infrastructures, considérés comme « points noirs » du bruit, par le dépassement des valeurs limites.

Comme il est défini dans les circulaires du 25 mai 2004, un bâtiment est considéré comme **point noir du bruit** du réseau des transports terrestres (route) s'il appartient à une zone de bruit critique (critère acoustique) et s'il satisfait **aux conditions d'antériorité** suivantes : ➤ locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978.

b. Les objectifs fixés

Ni la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, ni les textes de transposition français ne fixent d'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, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit.

Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modèle acoustique), les objectifs acoustiques sont :

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route
LAeq(6h-22h)	65
LAeq(22h-6h)	60
LAeq(6h-18h)	65
LAeq(18h-22h)	65

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

Objectifs isolement acoustique DnT,A, tr en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route
DnT,A, tr ≥	LAeq(6h-22h) – 40
et DnT,A, tr ≥	LAeq(6h-18h) – 40
et DnT,A, tr ≥	LAeq(18h-22h) – 40
et DnT,A, tr ≥	LAeq(22h-6h) – 35
et DnT,A, tr ≥	30

DnT,A, tr est l'isolement acoustique standardisé pondéré selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée « Évaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction ».

6. LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Les cartes de bruit résultent d'une approche macroscopique qui suppose une précision variable selon les territoires, les méthodes et les données utilisées (caractère limité des données topographiques, sensibilité du bâti et répartition des populations, précisions des données trafic...).

Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures. Les cartes de bruit stratégiques ont pour objectif, d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, d'inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit et de préserver des zones de calme.

Les cartes de bruit sont établies avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union Européenne. (L_{den}^1 et L_n^2) ; (isophones calculés à une hauteur de 4 mètres et tracés à partir de 55 dB(A) pour l'indicateur L_{den} (jour-soirée-nuit) et à partir de 50 dB(A) pour l'indicateur L_n (nuit)).

Comme il s'agit d'une estimation quantitative et non pas qualitative de l'environnement sonore, elles peuvent se trouver localement en décalage avec le bruit réellement ressenti et vécu par les populations. De plus, pour les bâtiments, le bruit est évalué conventionnellement à une hauteur de 4 m du sol et l'ensemble des habitants est comptabilisé comme population exposée, quand bien même une seule façade est exposée au bruit de l'infrastructure, ce qui peut conduire à des résultats surestimés.




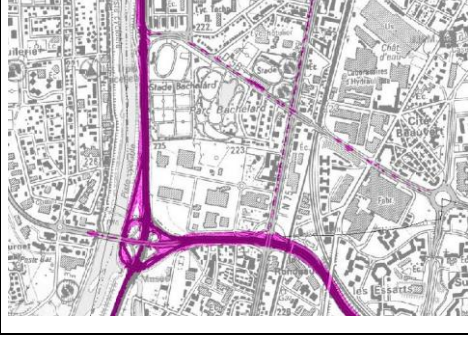
Le contenu et le format de ces cartes de bruit répondent aux exigences réglementaires, mais ce **ne sont pas des documents opposables**.

1 Indicateur du niveau sonore moyen pour la journée entière. Il est calculé en réalisant la moyenne sur l'année des bruits

2 Indicateur du niveau sonore moyen pour la nuit. Il est calculé en réalisant la moyenne sur l'année des bruits

Elles visent à donner une représentation de la propagation et de l'exposition au bruit en fonction des paramètres de bruyance des voies (trafic, vitesse) et des conditions d'insertion dans le terrain naturel (remblai, déblai, écrans...).

Il existe quatre types de cartes stratégiques du bruit :

	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Lden- dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >75 70-75 65-70 60-65 55-60 	<p>Carte de type « A » indicateur Lden</p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Lden (période de 24 h), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A).</p>
	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Ln - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >70 65-70 60-65 55-60 50-55 	<p>Carte de type « A » indicateur Ln</p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Ln (période nocturne) par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> Lden>68 	<p>Carte de type « C » indicateur Lden</p> <p>Carte représentant les parties de territoires susceptibles de contenir des bâtiments dépassant les valeurs limites pour les routes correspondant à un Lden>68dB(A). Ces valeurs concernant les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements de soins et de santé ou d'enseignement</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> Ln>62 	<p>Carte de type « C » indicateur Ln</p> <p>Carte représentant les parties de territoires susceptibles de contenir des bâtiments dépassant les valeurs limites pour les routes correspondant à un Ln>62dB(A). Ces valeurs concernant les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements de soins et de santé ou d'enseignement</p>

Les cartes de dépassement de seuil (**type C**) permettent de déterminer **les zones critiques** susceptibles de contenir des bâtiments en dépassement des valeurs limites

1. Identification des zones à enjeux

Le lien suivant recense pour le Pas-de-Calais, l'arrêté préfectoral du 8/12/2018 des Cartes de Bruits Stratégiques (3^{ème} échéance), les résumés non-techniques et l'accès direct à la cartographie de la troisième échéance : <https://www.pas-de-calais.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-developpement-durable/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestres-et-aerien/Les-cartes-de-bruit-strategiques-CBS/Troisieme-echance>; les sources de bruit d'origine routière y sont identifiées sur les tronçons communaux suivants :

COMMUNE	Voie	Débutant	Finissant	Linéaire de route exposé au bruit (m)
BOULOGNE SUR MER	Avenue Charles de Gaulle	Avenue Delattre de Tassigny	Limite commune St Martin-Boulogne	684
	Avenue Delattre de Tassigny	Limite commune St Martin-Boulogne	Rue de la Porte Neuve	509
	Boulevard Eurvin	Rue de la Porte Neuve	Rue de la Porte Gayolle	569
	Boulevard Auguste Mariette	Rue de la Porte Neuve	Grand rue	532
	Grand rue	Boulevard A. Mariette	Rue de la Lampe	525
	Rue de la Lampe	Grand rue	Boulevard Diderot	233
	Rue Dutertre	Rue de la Tour Notre Dame	Rue Faidherbe	169
	Rue Faidherbe	Rue Dutertre	Boulevard F. Mitterrand	651
	Rue de la Porte Gayolle	Boulevard Eurvin	Rue nationale	478
	Rue de la Porte Neuve	Avenue Delattre de Tassigny	Boulevard A. Mariette	197
	Rue de la Tour Notre Dame	Boulevard A. Mariette	Rue Dutertre	226
SAINT-MARTIN-BOULOGNE	Route de Calais	Limite commune Boulogne-sur-Mer	Intersection D96 et D96E1	514
	Route de St-Omer	Limite commune Boulogne-sur-Mer	Intersection rue de la colonne et route de Desvres	529

Au total, 5,780 km de voie ont un impact sur l'environnement sonore.

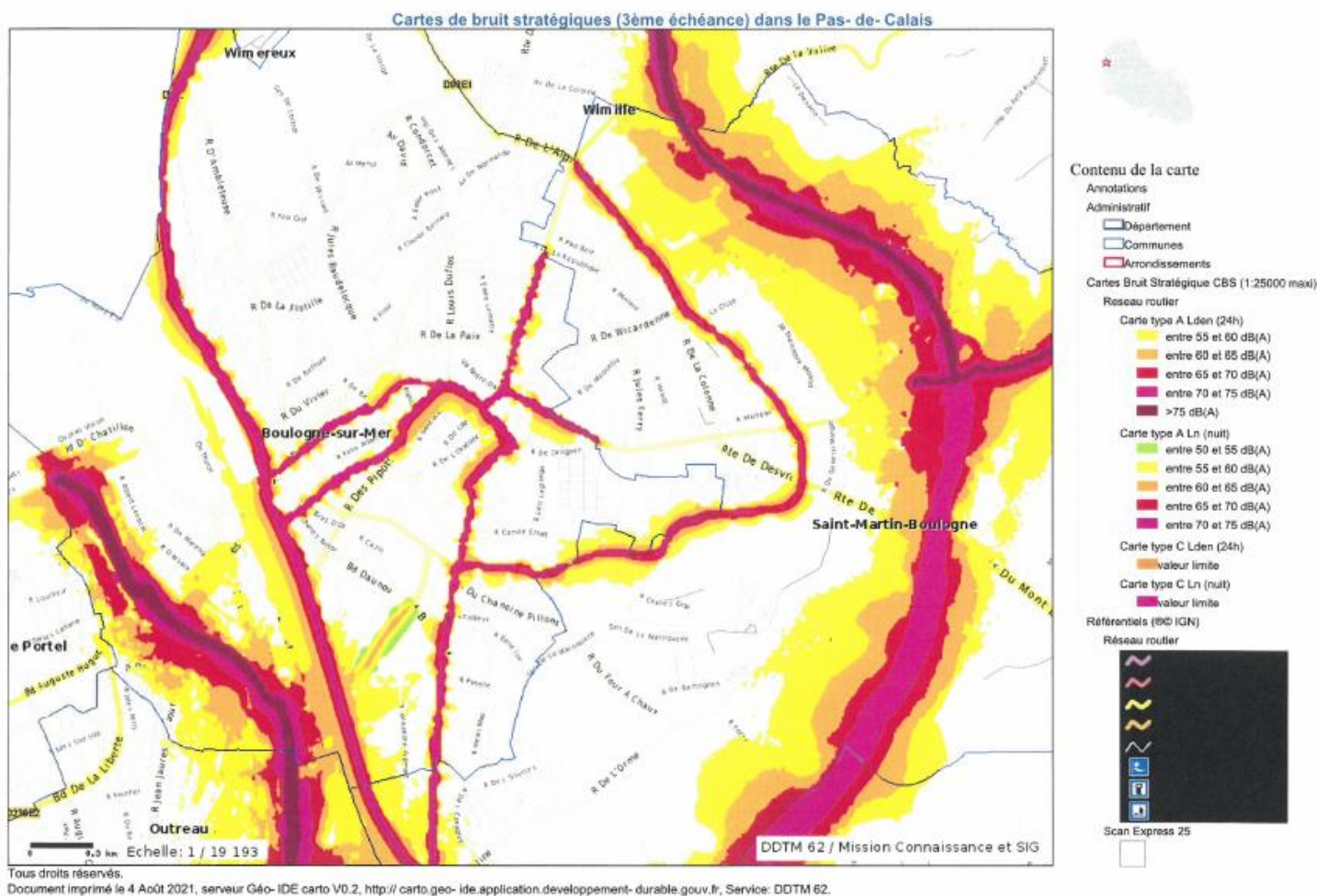
Les territoires sensibles au bruit ont été identifiés par l'analyse des cartes de dépassement des valeurs limites, en croisement avec les zones bâties, il s'agit en priorité des secteurs d'habitat.

Cartes du bruit stratégiques (CBS) Boulogne sur mer et Saint Martin Boulogne (Annexe 1)

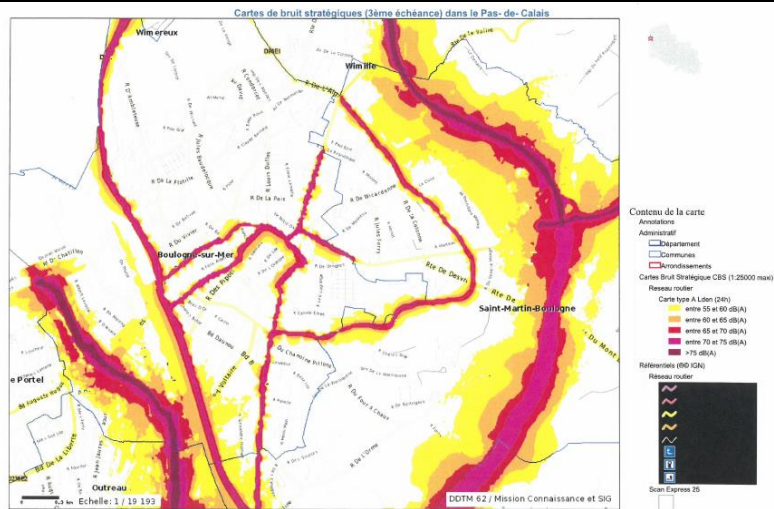
La cartographie de la troisième échéance est accessible directement grâce à ce lien :

<https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=b4c824e9-cb90-45cd-801c-1ca037473fc6>

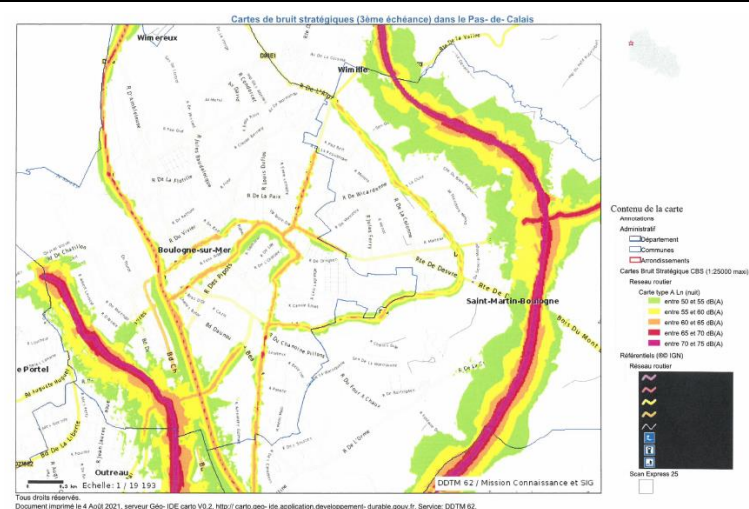
- CBS générale Type A Lden et Ln et Type C Lden et Ln



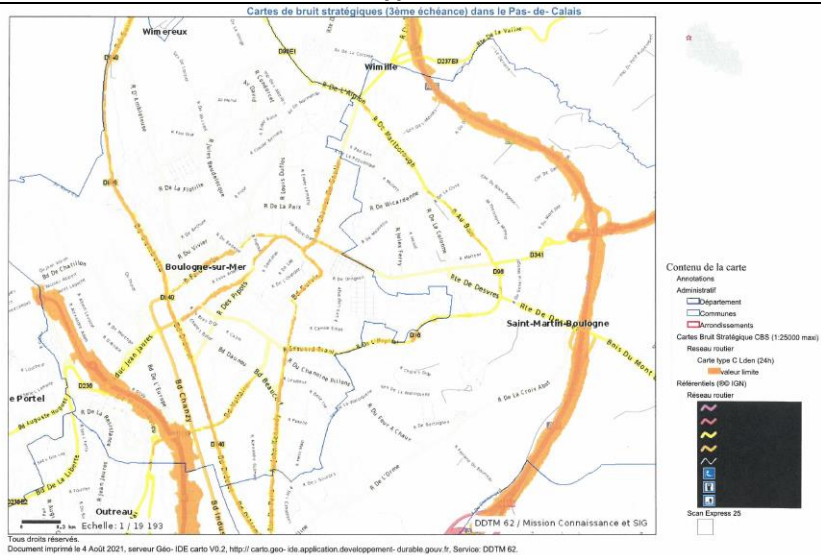
CBS Type A Lden



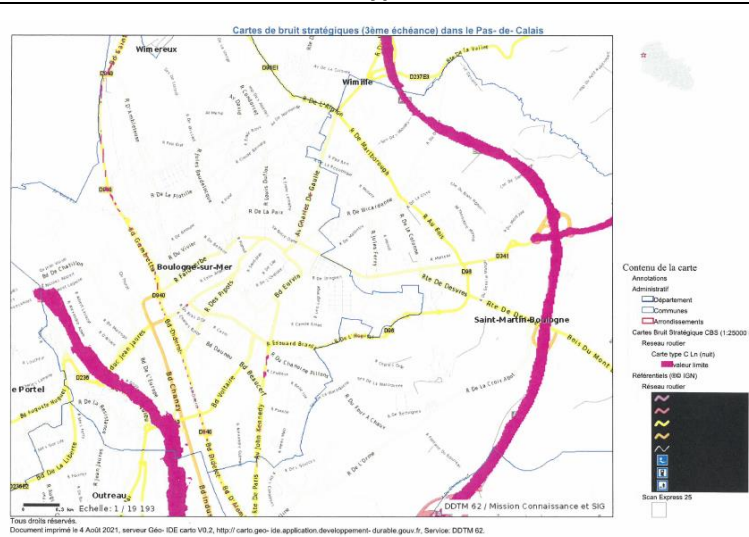
CBS Type A Ln



CBS Type C Lden



CBS Type C Ln



2. Estimation de l'exposition des populations, des établissements et des surfaces exposées

Dans l'annexe 2 de l'arrêté du 8/12/2018 (AP 081218 – résumé non-technique – réseau routier non-concédé), sont listés les décomptes pour chacun des indicateurs règlementaires Lden et Ln :

- des populations exposées par communes,
- des établissements sensibles exposés,
- des surfaces exposées. Ce décompte est effectué uniquement pour l'indicateur Lden.

Tableaux d'estimation du nombre de personnes exposées par communes :

Tableau 1 : Lden Exposition des populations

Commune	Nom de la rue	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
Boulogne sur mer	Avenue Charles de Gaulle	151	119	85	9	0	34
	Avenue Delattre de Tassigny	89	62	48	2	0	16
	Boulevard Eurvin	88	42	29	0	0	7
	Boulevard Auguste Mariette	184	153	128	9	0	67
	Grand rue	2 024	1 477	2 074	313	0	1 752
	Rue de la Lampe	753	461	421	330	0	510
	Rue Dutertre	46	27	19	0	0	4
	Rue Faidherbe	1 244	1 111	1 077	68	0	204
	Rue de la Porte Gayolle	129	90	74	11	0	41
	Rue de la Porte Neuve	38	30	39	3	0	23
	Rue de la Tour Notre Dame	128	118	116	41	0	81
	Total	4 875	3 690	4 110	789	0	2 739
Saint Martin Boulogne	Route de Calais	117	77	19	5	0	11
	Route de St-Omer	67	63	46	14	0	24
	Total	184	140	65	19	0	35

Tableau 2 : Ln Exposition des populations

Commune	Nom de la rue	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
Boulogne sur mer	Avenue Charles de Gaulle	119	85	14	0	0	0
	Avenue Delattre de Tassigny	62	48	5	0	0	0
	Boulevard Eurvin	42	30	0	0	0	0
	Boulevard Auguste Mariette	158	130	15	0	0	0
	Grand rue	1 510	1 853	585	0	0	0
	Rue de la Lampe	494	414	377	0	0	150
	Rue Dutertre	27	19	0	0	0	0
	Rue Faidherbe	1 113	1 052	65	0	0	0
	Rue de la Porte Gayolle	89	78	11	0	0	0
	Rue de la Porte Neuve	30	37	5	0	0	0
	Rue de la Tour Notre Dame	117	116	41	0	0	0
	Total	3 761	3 862	1 118	0	0	150
Saint Martin Boulogne	Route de Calais	79	21	5	0	0	0
	Route de St-Omer	64	49	15	0	0	0
	Total	143	70	20	0	0	0

Sur Boulogne sur mer, en journée, 2 738 personnes sont exposées à des émissions sonores supérieures à 68 dB(A) essentiellement localisées Grand Rue et 150 la nuit ($L_n > 62$) rue de la Lampe.

Sur Saint Martin Boulogne, dans la journée, ce sont 35 habitants dont 1/3 route de Calais et 2/3 route de Saint-Omer qui sont exposés à la valeur limite du bruit d'origine routière en journée et aucun n'est impacté par cette problématique la nuit.

Tableaux d'estimation de l'exposition des établissements exposés

Les décomptes des établissements de soins/santé et d'enseignement particulièrement sensibles au bruit exposés sont synthétisés dans les tableaux ci-dessous pour chaque indicateur réglementaire L_{den} et L_n .

Boulogne-sur-Mer	Nombre d'établissement de soins/santé et d'enseignement - L_{den} en dB(A)					
	[55 ; 60[	[60 ; 65[	[65 ; 70[	[70 ; 75[	[75 ; ...[	>68
	0	0	0	0	0	0
	Nombre d'établissement de soins/santé et d'enseignement - L_n en dB(A)					
	[50 ; 55[	[55 ; 60[	[60 ; 65[	[65 ; 70[	[70 ; ...[	>62
	0	0	0	0	0	0
Saint Martin Boulogne	Nombre d'établissement de soins/santé et d'enseignement - L_{den} en dB(A)					
	[55 ; 60[	[60 ; 65[	[65 ; 70[	[70 ; 75[	[75 ; ...[	>68
	0	0	0	0	0	0
	Nombre d'établissement de soins/santé et d'enseignement - L_n en dB(A)					
	[50 ; 55[	[55 ; 60[	[60 ; 65[	[65 ; 70[	[70 ; ...[	>62
	0	0	0	0	0	0

Aucun établissement de soins/santé ou d'enseignement est recensé sur les tronçons communaux impactés par le bruit du réseau routier de Boulogne sur mer et Saint Martin Boulogne.

Estimation des superficies exposées- réseau communal - L_{den}

Les surfaces calculées englobent les surfaces occupées par les bâtiments mais excluent les surfaces des plates-formes des infrastructures routières (chaussées + accotement).

Communes	Surfaces exposées – en km ²		
	> 55 dB(A)	> 65 dB(A)	> 75 dB(A)
Boulogne sur mer	< 1	< 1	< 1
Saint Martin Boulogne	< 1	< 1	< 1

3. Identification des points noirs du bruit (PNB)

Un point noir du bruit (PNB) est un bâtiment (habitation, établissement de santé ou d'enseignement) exposé ou potentiellement exposé à des niveaux sonores en façade égaux ou supérieurs aux valeurs limites suivantes définies par la réglementation :

Valeurs limites en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route
L_{den}	68
L_n	62

Un critère d'antériorité s'applique également ; sont ainsi éligibles à la qualification de PNB :

- les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6/10/1978,
- tous les établissements d'enseignements et de santé dont la date d'autorisation de construire est antérieure à l'arrêté de classement sonore de la voie.

Donc, on peut estimer que les habitations situées sur les rues impactées de Boulogne sur mer et Saint Martin Boulogne peuvent être qualifiées de « Points Noirs du Bruit », par leur exposition à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites. Il restera à vérifier leur date de construction pour respecter le principe d'antériorité.

7. PRINCIPES D' ACTIONS, OBJECTIFS ET ACTIONS REALISEES POUR AMELIORER L'ENVIRONNEMENT SONORE

a. La réglementation française applicable

La loi bruit du 31 décembre 1992 a fixé les bases de la politique pour se protéger contre le bruit des transports :

- Les maîtres d'ouvrage d'infrastructures routières doivent prendre en compte les nuisances sonores dans la construction de voies nouvelles et la modification de voies existantes, et s'engager à ne pas dépasser des valeurs seuils de niveau sonore.
- Les constructeurs de bâtiments, quant à eux, ont l'obligation de prendre en compte le bruit engendré par les voies bruyantes existantes ou en projet, en dotant leur construction d'un isolement acoustique adapté par rapport aux bruits de l'espace extérieur.
- Parallèlement à ce dispositif qui s'adresse aux nouvelles constructions, des plans de résorption des situations de gêne sonore existantes ("points noirs bruit") sont mis en place par les pouvoirs publics.

La réglementation relative aux nuisances sonores routières s'articule autour du principe d'antériorité. Lors de la construction d'une infrastructure routière, il appartient au maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement.

Par contre, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure. Le changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

Il s'agit de privilégier le traitement du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (tracé, profils en travers), de prévoir des protections (de type butte, écrans) lorsque les objectifs risquent d'être dépassés, et en dernier recours, de protéger les locaux sensibles par le traitement acoustique des façades (avec obligation de résultat en isolement acoustique).

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 classé 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.

Le Préfet de département définit donc la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs.

- La DDTM conduit les études nécessaires pour le compte du Préfet.
- Les autorités compétentes en matière de PLU doivent reporter ces informations dans le PLU.

- Les autorités compétentes en matière de délivrance de Certificats d'Urbanisme doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

b. Les principes généraux d'amélioration de l'environnement sonore

Les actions pour améliorer l'environnement sonore sont de trois types :

- *Actions de prévention*

Différentes actions de prévention par rapport aux déplacements peuvent être menées comme :

- des réorientations des flux de trafic, visant à éviter les trafics de transit (en particulier PL) en agglomération, au moyen de périphériques, de rocade,
- des restrictions de circulation, pour réduire la congestion, limiter les nuisances et libérer de l'espace aux autres modes de transport,
- la promotion des transports collectifs, de l'auto-partage (parc de covoiturage,...),
- le développement des modes doux de transports (cheminements piétons et cyclables),
- l'encouragement à l'achat de véhicules peu bruyants,
- la communication sur la thématique « bruit »
- la prise en compte du bruit dans les documents d'orientation
- la mise en place de plans de déplacements entreprises (PDE) et administrations (PDA)
- la création de « zones calmes ».

- *Actions de réduction*

Action à la source : il s'agit de réduire les vitesses, de maîtriser les allures, de limiter la circulation des véhicules les plus bruyants, de mettre en œuvre des enrobés phoniques, de créer des zones 30 et zones de rencontre... Ces actions passent par un aménagement judicieux des voies cohérent avec les limitations de vitesse mises en place.

Action sur le chemin de propagation : il s'agit de mettre en œuvre des écrans antibruit, des merlons, des traitements acoustiques de tunnel et trémie...

Action au récepteur : il s'agit de mettre en œuvre des isolations de façades en intégrant la dimension thermique (ventilation, climatisation) en particulier dans le cadre des réhabilitations de quartiers.

- *Actions de suivi de l'environnement sonore*

Ce volet peut regrouper plusieurs types d'actions :

- Actions à mener en vue d'affiner le diagnostic, notamment la réalisation de mesures acoustiques.
- Contrôle régulier des expositions sonores par mesurage dans les zones à enjeux (mise en place d'un programme de suivi acoustique)
- Contrôle régulier du trafic dans les zones les plus sensibles (mise en place d'un programme de comptages routiers)
- Optimisation du traitement des plaintes
- Veille relative aux actions réalisées par les autres gestionnaires dans les secteurs de multi-exposition

c. La préservation de 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, bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver, appelées « zones calmes ».

La notion de « zone calme » est intégrée dans le Code de l'Environnement à l'article L. 572-6 qui précise qu'il s'agit d'espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte-tenu des activités humaines pratiquées ou prévues.

De fait, les abords des grandes infrastructures ne peuvent être considérés comme calmes compte tenu des niveaux sonores enregistrés.

Pour qualifier une zone de calme, des critères comme l'usage des lieux (repos, détente, activités sportives, équipement, ...), leur perception (ce que l'on voit, ce que l'on ressent, ...), leur valeur paysagère et naturelle (végétalisation, ...), la qualité des sons présents (rythme, distinction, ...) et des critères plus divers comme leur domanialité (public ou privé), leur proximité, leur accessibilité, leur propreté ou encore leur sécurité peuvent être pris en considération par l'autorité compétente.

Sur les communes de Boulogne sur mer et Saint Martin Boulogne, il est proposé plusieurs secteurs comme étant des « zones calmes ». Il s'agit :

- Des espaces verts (les jardins de la villa Huguet, de la sous-préfecture, des Tintelleries, le jardin Bucciali et le square Auguste Mariette),
- Des terrains de sports et de loisirs (terrains de tennis bvd Eurvin),
- Des aires de jeux,
- Des cimetières (cimetière de l'Est)
- Des espaces boisés classés ou non
- Des promenades (promenade des remparts)
- Des cheminements mode doux.

Annexe 2 : Extrait du Guide 2019 - PARCS & JARDINS - BOULOGNE-SUR-MER

Pour préserver ces zones de calme, la Communauté d'agglomération du Boulonnais et les 2 communes de Boulogne sur mer et Saint Martin Boulogne préconisent les mesures suivantes :

- Leur prise en compte dans les documents d'urbanisme,
- La mise en place sur le site de panneaux d'information, mentionnant l'existence de ces zones rappelant aux usagers quelques principes de comportement à respecter,
- Une veille au regard des éventuels projets susceptibles de modifier la qualité sonore de ces lieux,
- La mise en place d'un suivi dans le temps de l'évolution de la qualité de l'environnement sonores de ces zones.

d. Les objectifs du PPBE de la CAB

Aucun objectif quantifié de réduction du bruit dans les zones dépassant les valeurs limites n'est fixé ni dans la directive européenne, ni dans sa transposition en droit français. Le choix des objectifs est ainsi laissé à chaque gestionnaire. Les axes de développement sur lequel agit principalement la Communauté d'agglomération du Boulonnais pour contribuer à l'amélioration de l'environnement sonore sont les suivants :

- Développer des modes de déplacement alternatifs à l'usage de la voiture individuelle,
- Poursuivre les aménagements inscrits dans le Schéma Directeur Cyclable,
- Prendre en compte le bruit dans les activités qui lui incombent,
- Sensibiliser les gestionnaires des infrastructures bruyantes et les aménageurs à la prise en compte du bruit dans les projets,

- Communiquer et suivre l'environnement sonore,
- Accompagner les riverains pour renforcer leur isolation phonique.

e. Les mesures réalisées par les collectivités au cours des 10 dernières années et pour les 5 années à venir

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement réalisées ou arrêtées au cours des dix dernières années et pour les 5 années à venir. Plusieurs actions ont engendré une amélioration de l'ambiance sonore, elles sont liées à la gestion des déplacements au travers d'une politique « mobilité » ambitieuse, à des aménagements et à l'entretien du réseau routier et à l'amélioration de l'isolation phonique des riverains. Par ailleurs, la prise en compte de la problématique bruit dans les documents d'orientation stratégique constitue des outils privilégiés de prévention des nuisances sonores.

❖ Gestion des déplacements

i. La politique cyclable de la Cab

Depuis 2017, la CAB aménage des voies pour les cyclistes à travers le **Schéma Directeur Cyclable**, l'objectif étant de mailler le territoire en visant une pratique du vélo en toute sécurité, tout en reliant des pôles générateurs entre eux (desserte des établissements scolaires, des gares, des équipements sportifs et de loisirs, ...).

Au-delà de l'aménagement des **itinéraires cyclables**, la CAB déploie un **plan de stationnements** pour vélos (y compris sécurisés), à des endroits stratégiques dans l'agglomération (gares, centres-villes et centres-bourgs, lieux touristiques, ...).

Etat d'avancement à fin 2021 des aménagements cyclables du Schéma Directeur Cyclable :

1) Co-maîtrise d'ouvrage portée par les communes ou maîtrise d'ouvrage Département

Commune	Tronçon concerné	Travaux	FIN TVX - Longueur
Boulogne sur mer	EV4.8 – Bd Ste Beuve	Terminés	2018 – 340 m
Boulogne sur mer (Région)	Liaison 13.03 – Bd Chatillon	Terminés	2018 - 550 m
Boulogne sur mer	Liaison 11.5 – Rue de la Lampe	Terminés	2020 – 220 m
Boulogne sur mer	Liaison 12.02 – Bd Voltaire	Terminés	2021 – 540 m
Saint Martin les Boulogne	L06 – Rte de St. Omer – Blanc Pignon	Terminés	2021 – 230 m

2) Co-maîtrise d'ouvrage portée par la C.A.B

Commune	Tronçon concerné	Travaux	FIN TVX - Longueur
Boulogne sur mer	EV4.8 – Bd Ste Beuve	Terminés	2018 – 280 m
	15.01 – Bd Montesquieu	Terminés	2021 – 680 m
	15.01/15.02/EV10bis – Bd Jean-Jaurès	Terminés	2021 – 660 m
	12.01 – Viaduc Jean-Jacques Rousseau	Prévision 2022	450 m
	12.04 – Rue Perrochel	Terminés	2019 – 200 m
	11.01 > 11.04 – Clocheville	Prévision	1050 m
	11.06 > 11.09 – Grand rue – Remparts	Prévision	2560 m
	10.04 – Rue d'Ambleteuse	Prévision	980 m
	09.03/09.04 – Bd Général de Gaulle	Prévision 2021/2022	480 m
St. Martin les Boulogne	EV4.9 – Bd Gambetta	Prévision 2021/2022	680 m
	07.01 > 07.03 Rte de Desvres – Rue Durieux	Prévision	1610 m
	08.06 Marlborough	Prévision 2022	850 m
	08.07 Rue au bois	Prévision 2022	810 m
	09.02/09.03 Rte de Calais	Prévision 2022	870 m
	06.06 Rte de St. Omer	Prévision	880 m
	06.05 > 06.06 Rte Pelinghen – Badhuit	Prévision	1460 m

Etat d'avancement des stationnements vélo définis dans le Schéma Directeur Cyclable :

Première vague de déploiement des stationnements en 2021 :

96 appuis-vélos, 33 arceaux, 2 abris, 13 box consignes, soit 144 équipements ont été implantés sur les communes de Le Portel, **Boulogne sur mer**, Pittefaux, Equihen Plage, Conteville, Wimereux, ainsi qu'au siège de la CAB et à la gare de **Boulogne sur mer**, pour un montant total de de 143 036,00 € HT représentant 284 places de stationnement créées.

Deuxième vague avec implantation prévue en 2022 :

Les communes de **Boulogne sur mer**, Wimereux, Wimille, Outreau, Condette, la Capelle les Boulogne et Saint Etienne au Mont seront dotées de nouveaux stationnements vélos, soit 104 appuis vélos, 34 arceaux, 19 box consignes et 2 abris. Deux parkings sécurisés situés à la gare de Boulogne sur mer et au sein du pôle multimodal de Capécure viendront enrichir la gamme. Ainsi ce sont 161 équipements soit au total 364 places de stationnements qui s'ajouteront à la première vague.

En 2022-2023, sont programmées des installations dans les communes de Hesdigneul les Boulogne, Neufchâtel Hardelot, Isques, Pernes les Boulogne, **Saint Martin Boulogne**, Saint Léonard, Dannes, Hesdin l'Abbé, Nesles, Echinghen et Baincthun. 173 équipements sont prévus pour installer 328 nouveaux stationnements vélo

Au final, se seront 478 équipements qui faciliteront l'usage du vélo avec la création de 976 places de stationnement.

Par ailleurs, dans l'hypercentre de **Boulogne sur mer**, ce sont plus de 100 « picto » matérialisant au sol, les espaces dédiés aux déplacements en vélo

De plus, pour inciter à la pratique du vélo, au-delà de ces aménagements, la CAB propose deux services :

- une aide à l'acquisition des vélos à assistance électrique pour les salariés (secteurs privé et public) et les personnes en recherche active d'emploi
- un service de location de longue durée de vélos à assistance électrique.

ii. La politique « Transports urbains » de la Cab

Déployée par la Cab, elle se veut d'accompagner la baisse des nuisances sonores en proposant une offre cohérente et attrayante pour les usagers :

Le réseau Marinéo : composé de près de 600 arrêts qui jalonnent le territoire et de 15 lignes régulières,

La navette « Néo » gratuite pour sillonner le centre-ville de Boulogne sur mer, 9 arrêts en cœur de ville : Place Dalton, Portes des Dunes, Sécurité sociale, Porte Neuve ; Libération, Résidence Eurvin, Prince Albert, Ecole de musique et St Nicolas

Un Service à la Demande, ce sont des lignes de transport à la demande qui desservent des destinations privilégiées du secteur : des centres-bourgs, des arrêts et gares, ou des pôles commerciaux

Accès libre sur le réseau les dimanches et jours fériés, une grille tarifaire attractive basée sur le coefficient familial,

35 bus GNV sur une flotte de 78. L'utilisation de cette énergie qui va s'accroître au cours des prochaines années, permet de réduire les émissions polluantes et le bruit. En effet, un bus GNV émet deux fois moins de brut qu'un équivalent thermique.

Plus de 2,5 millions de voyages ont été comptabilisés sur le réseau en 2020, représentant 2 437 455 km parcourus.

iii. L'offre de stationnement multimodale et diversifiée

Situé à l'entrée de la Sud de Capécure, un parking relais a vu le jour, il deviendra le centre névralgique de la mobilité en ville. Les habitants auront à leur disposition tous les moyens d'accès à la zone portuaire et au centre-ville grâce à des places de parking, une aire de co-voiturage, des garages à vélos mais aussi le service de location de vélo à proximité ainsi que la gare routière.

En parallèle, la réalisation des aires de covoiturage sur le territoire de la CAB s'accroît. Depuis juillet 2016, l'aire de la Trésorerie (A16 / échangeur 33, à Wimille) peut accueillir 37 véhicules et l'aire de la Poterie (A16 / échangeur 32, à Wimille), opérationnelle depuis fin 2019, a une capacité d'accueil de 22 véhicules, son extension a d'ailleurs déjà été réalisée.

iv. La politique « électromobilité de la Cab »

Pour assurer cette mission, la CAB a délibéré en 2014, pour prendre la compétence pour « la création, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de charge nécessaires à l'utilisation de véhicules électriques hybrides rechargeables », au titre des compétences facultatives. Dès lors, 28 bornes dites de recharge normale à accélérée (puissance 24 KVA), avec deux points de charge chacune, ont été déployées sur 12 communes de l'agglomération entre 2016 et 2017.

❖ Aménagements et entretien du réseau routier par les communes

Une diminution de la vitesse constitue l'action la plus efficace pour réduire l'émission sonore d'une infrastructure routière. Ainsi, des opérations ont été menées ces dernières années dans ce sens :

Localisation	Rues	Mesures
Boulogne sur mer	Avenue Charles de Gaulle	Réfection de différentes tranchées concessionnaires impactantes en chaussée (2 ^e semestre 2014)
	Avenue Delattre de Tassigny	Requalification de voirie (<i>Projection 2021-2026</i>)
	Boulevard Eurvin	RAS
	Boulevard Auguste Mariette	Rénovation du revêtement de chaussée (2 ^e semestre 2019)
	Grand rue	Requalification de la rue entre rue Nationale et place Dalton (2 ^e semestre 2017) Aménagement d'un plateau surélevé et d'une zone 30 devant le 131 Grande Rue (2 ^e semestre 2020)
	Rue de la Lampe	Requalification de rue entre rues Nationale et Amiral Bruix (2 ^e semestre 2019) Réalisation de pictogrammes vélos sur le côté droit de la chaussée et d'un SAS vélos au niveau du feu (1 ^{er} semestre 2020) Requalification de la rue entre rues Amiral Bruix et Francois Mitterrand (2 ^e semestre 2021) Aménagement d'un contre sens cyclable Aménagement d'un plateau surélevé et d'une zone 30 entre les rues Charles Butor et Amiral Bruix (2 ^e semestre 2021)
	Rue Dutertre	Rénovation du revêtement de chaussée (2 ^e semestre 2013)
	Rue Faidherbe	Rénovation du revêtement de chaussée (2 ^e semestre 2017) entre Dutertre et Lorraine Requalification de la rue dans sa partie basse (1 ^{er} semestre 2018) entre Lorraine et Francois Mitterrand Réalisation de pictogrammes vélos sur le côté droit de la chaussée (1 ^{er} semestre 2020) Réalisation de SAS vélos au niveau des feux des carrefours Faidherbe / Thiers et Faidherbe / Hugo (1 ^{er} semestre 2020)
	Rue de la Porte Gayolle	Requalification de voirie avec intégrations de bandes cyclables ou voie verte en trottoirs (<i>Projection 2021-2026</i>)
Rue de la Porte Neuve	RAS	

	Rue de la Tour Notre Dame	Rénovation du revêtement de chaussée (1 ^e semestre 2020)
	Route de St-Omer	
	Rue Jules Ferry	Mise en place d'un radar pédagogique dans le sens Saint Martin Boulogne vers Boulogne sur Mer (2 ^e semestre 2016)
Saint Martin Boulogne	Rue croix Abot	Réfection route et création de rétrécissements unilatéraux en 2020
	Rue Four à Chaux	Réfection route et création rétrécissements unilatéraux en 2021
	Rue au bois	Création passage surélevé au niveau du croisement avec l'allée des jardins de la cluse en 2021
	Rue de la colonne avec la rue Roger Salengro	Création passage surélevé en 2022
	Rue du Mont d'Ostrohove	Réfection en 2019
	Rue Apolline	Réfection en 2020

❖ **L'accompagnement des riverains des voiries concernées pour renforcer leur isolation phonique.**

Déléataire des aides à la pierre, la CAB gère une enveloppe de l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH). Dans ce cadre, la CAB a mis en œuvre le programme « Habiter Mieux » à travers son Programme d'Intérêt Général (PIG) « Précarité énergétique, insalubrité et veille sur les copropriétés ». Depuis décembre 2018, une équipe dédiée réalise les Diagnostics de Performance Energétique et accompagne les propriétaires dans le montage des dossiers de demande de subvention. Les dossiers « Habiter Mieux Sérénité » ont permis un gain énergétique d'au moins 25% pour les propriétaires occupants et 35% pour les propriétaires bailleurs.

Dans le tableau ci-dessous, sont listés sur les voies concernées, les travaux d'isolation des murs et de menuiseries PVC, financés dans le cadre de cette opération entre 2014 et 2019, qui ont contribué aussi à réduire les nuisances sonores.

Communes	Voies	Dossiers Anah*	Montant des travaux	Taux et Financeurs
BOULOGNE-SUR-MER	rue de la Tour Notre Dame	0		
	Rue de la Porte Neuve	0		
	Rue porte Gayole	1	14 807,00 €	50 % Anah et 10 % CAB
	Rue Faidherbe	0		
	Rue Dutertre	0		
	Rue de la Lampe	0		
	Grand rue	0		
	Boulevard Mariette	0		
	Boulevard Eurvin	0		
	Avenue Delattre de Tassigny	0		
	Avenue Charles de Gaulle	0		
	Boulevard Diderot	0		
	Rue Nationale	0		
SAINT-MARTIN BOULOGNE	Route de Calais	0		
	Route de saint Omer	13	9 500,00 €	35 % Anah
			5 248,00 €	35 % Anah
			11 200,00 €	50 % Anah et 500,00 € CAB
			19 798,00 €	50 % Anah et 10 % CAB
			4 000,00 €	50 % Anah et 10 % CAB
			6 000,00 €	35 % Anah
			3 000,00 €	35 % Anah
			20 000,00 €	50 % Anah et 10 % CAB
			5 782,00 €	35 % Anah
			4 832,00 €	50 % Anah et 10 % CAB
			16 815,00 €	50 % Anah et 10 % CAB
			9 309,00 €	35 % Anah
8 909,00 €	50 % Anah et 10 % CAB			
* repris travaux Isolations murs et Menuiseries PVC				

❖ Les éléments de lutte contre les nuisances sonores dans les documents d'orientations stratégiques

Le Plan Local Urbanisme intercommunal de la Communauté d'agglomération du Boulonnais, adopté le 6 avril 2017, traite du sujet des « Nuisances sonores » au chapitre suivant : (<https://owncloud.agglo-boulonnais.fr/s/uhAXhT7efXRbF1P> - icône rapport, EIE p 609 à 613). En effet, le PLUi doit assurer « la réduction des nuisances sonores et la prévention des pollutions et des nuisances de toute nature ».

A propos des documents d'urbanisme, La Cab s'engage avec les 2 communes à :

- inscrire le classement sonore des voies dans les documents d'urbanisme et y annexer le présent PPBE,
- Faire mention dans les certificats d'urbanisme et les arrêtés de permis de construire délivrés par les communes, des parcelles situées à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit, en application de l'article L571-10 du code de l'environnement,
- Respecter la réglementation pour les projets d'infrastructures nouvelles ou de modification significative d'infrastructure existante,
- Réviser le présent Plan de Prévention du Bruit tous les 5 ans et en lien avec la 4ème échéance.

8. NOTE EXPOSANT LES RESULTATS DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

a. Consultation du Public Identification des zones à enjeux

Conformément à la directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'Environnement et à sa transcription dans l'article L.572-8 du Code de l'Environnement, ce Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour les infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules (soit 8 200 véhicules/jour) a été mis à la disposition du public pendant une période de deux mois, du 1^{er} septembre 2023 au 31 octobre 2023. Le public a été informé de cette consultation par voie de presse quinze jours avant le début de celle-ci, à savoir l'édition de « La semaine dans le Boulonnais » du 16 août 2023. La consultation pouvait être réalisée, soit par voie électronique, sur le site internet www.agglo-boulonnais.fr, soit par consultation du document papier sur demande au siège de la Communauté d'agglomération du Boulonnais (CAB, 1 Bd du Bassin Napoléon, 62200 Boulogne-sur-Mer). Les observations émises par le public pouvaient être adressées par courrier, ou courriel sur la messagerie dédiée (ppbe@agglo-boulonnais.fr) ou consignées sur le registre disposé au siège de la CAB.

b. Observations du Public

A l'issue de la mise à disposition, les services de la CAB ont procédé à la clôture du registre. Aucune observation n'a été émise lors de la consultation, ni par courrier, courriel ou consignation dans le registre.

c. Conclusion

Considérant l'absence d'observation sur le fond du dossier, il n'est pas apparu nécessaire de modifier le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Le PPBE de la Communauté d'agglomération du Boulonnais pour les infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules (soit 8 200 véhicules/jour) soumis à la consultation est considéré comme le document final et proposé à l'approbation de Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais.

TABLE DES ANNEXES :

Annexe 1 : Cartes du bruit stratégiques (CBS) Boulogne sur mer et Saint Martin Boulogne

Annexe 2 : Extrait du Guide 2019 - PARCS & JARDINS - BOULOGNE-SUR-MER

Annexe 3 : Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique