

ILE DE FRANCE - Siège social
60 rue du Faubourg Poissonnière
75010 PARIS
01.43.14.29.01
info@alhyange.com

BRETAGNE
14 rue du Rouz
29900 CONCARNEAU
02.98.90.48.15
bzh@alhyange.com

GRAND OUEST
31 rue de la Tour d'Auvergne
44200 NANTES
09.72.26.07.07
grandouest@alhyange.com

SUD-EST
102 rue Masséna
69006 LYON
04.82.53.89.69
pacara@alhyange.com

CENTRE
12 rue du Docteur Fournier
37000 TOURS
02.45.47.10.40
info@alhyange.com

RUSSIE
FroAlhyangeKonsalting ooo
21 Lokomotivny pr. Of. 118
MOSCOU
+7.495.48.23.712
info@alhyange.ru

www.alhyange.fr

PPBE
PLAN DE PROTECTION DU BRUIT DANS
L'ENVIRONNEMENT
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
TERRESTRE
DE LA VILLE DE LECOUSSE (35)
PROJET

CONTRACTANT

Ville de LECOUSSE
1 parvis des Droits de
l'Homme
35133 LECOUSSE
Contact : Cécile JOLIVEL

REDACTION : Caroline DERNY

REFERENCE : AL 15/18779

INDICE : Ind2

DATE : 29/09/2015

Sommaire

1. RESUME NON TECHNIQUE	3
2. CONTEXTE ET REGLEMENTATION	4
2.1. La directive européenne 2002/49/CE.....	4
2.2. Les PPBE (Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement).....	4
2.3. Ville de Lécousse	7
3. NOTION ELEMENTAIRE D'ACOUSTIQUE ET NOTION DE BRUIT	8
3.1. Qu'est-ce que le son ?	8
3.2. Du son au bruit.....	8
3.3. Comment se propage le bruit ?.....	9
3.4. Le décibel (dB).....	10
3.5. Indicateurs acoustiques Lden et Ln	11
3.6. Les effets du bruit sur la santé	12
4. DIAGNOSTIC TERRITORIAL.....	13
4.1. Identification des acteurs et de leurs champs de compétences	13
4.2. Recensement des sources de bruit (zones bruyantes).....	13
4.3. Recensement des zones sensibles	19
5. ZONES DE CALME.....	20
6. DETERMINATION DES ZONES A ENJEUX	22
7. OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT.....	23
8. ACTIONS REALISEES DEPUIS 10 ANS	23
9. ACTIONS ENVISAGEES POUR LES 5 PROCHAINES ANNEES	24
10. FINANCEMENTS	25
11. JUSTIFICATIONS DES ACTIONS	25
12. IMPACT DES ACTIONS	25
13. CONSULTATION DU PUBLIC.....	26
14. GLOSSAIRE.....	27
15. ANNEXES.....	28
- Annexe A : voies concernées par le classement sonores des voies bruyantes par arrêté en 2000	29
- Annexe B : Plan de situation de la Ville de Lécousse.....	35

1. RESUME NON TECHNIQUE

La ville de Lécousse est concernée par la 2^{ème} échéance des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) car impactée par les Cartes de Bruits Stratégiques réalisées en 2^{ème} échéance dans le département d'Ille-et-Vilaine, à savoir pour les axes de transport dont le trafic dépasse 8200 véhicules/jour.

Les CBS de 2^{ème} échéance ayant été approuvées par Arrêté Préfectoral en 2014, la Ville de Lécousse se doit d'établir son PPBE en 2015.

La réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement ou PPBE a pour objectif de :

- prévenir les effets du bruit,
- réduire si nécessaire les niveaux de bruit,
- protéger les zones calmes.

Le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé tout les cinq ans.

La construction du PPBE est menée à travers une série d'ateliers. Elle se déroule en 2 étapes :

- diagnostic du territoire communal et évaluation des enjeux en matière de réduction du bruit et de préservation des zones de calme,
- recensement des actions mises en œuvre sur les 10 dernières années et des actions prévues sur la durée du PPBE.

Le présent PPBE a pour vocation d'optimiser les actions à engager pour améliorer les situations dégradées et préserver la qualité sonore de secteurs qui le justifient.

Les voies retenues comme zones à enjeux dans ce présent PPBE sont les suivantes :

- Boulevard de Bliche,
- RD 155 (Bd de la Motelle),
- RD 806 (Bd Jean Monnet),
- RD 706 (rocade).

Ce plan a été soumis à consultation publique du 20 juillet au 20 septembre 2015.

2. CONTEXTE ET REGLEMENTATION

2.1. La directive européenne 2002/49/CE

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. En conséquence, cette directive impose l'élaboration de Cartes Stratégiques du Bruit (CBS) et, à partir de ce diagnostic, un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé, des nuisances sonores excessives, et de prévenir de nouvelles situations de gênes sonores.

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.

2.2. Les PPBE (Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement)

- **Cadre réglementaire**

Les PPBE sont des plans d'action qui s'inscrivent dans la continuité des cartes de bruit stratégiques. Ils sont régis par les articles [L572-1 à L572-11](#) et [R572-1 à R572-11](#) du code de l'environnement dont s'en suit quelques points notables :

- Les PPBE tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à préserver d'éventuelles zones de calme (article L572-6).
- Article R572-3 : « Une carte de bruit et un plan de prévention du bruit dans l'environnement sont établis dans les conditions prévues au présent chapitre :
 1. Pour chacune des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules [soit un trafic moyen journalier de 8200 véhicules/jour] ;
 2. Pour chacune des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train ;
 3. Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants [...] »
- Les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement sont définies à l'article L572-7 et sont détaillées par la suite.
- Le contenu des PPBE est spécifié dans l'article R572-8 et est détaillé par la suite.
- Les PPBE comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits (article L572-6).
- Les PPBE, comme les cartes du bruit stratégiques, doivent être réactualisés à minima tous les cinq ans (articles L572-5 et L572-8).
- Les projets de PPBE sont mis à disposition du public pour une durée de deux mois afin d'en faire l'objet d'une consultation (article L572-8 et R572-9) avant publication.

Sont également prises en considération :

- la circulaire du 7 juillet 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement,
- l'instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'Etat et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières,
- l'instruction du 28 novembre 2011 relative à l'application de la directive européenne 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement.

Le PPBE est une obligation qui complète d'autres instruments règlementaires de lutte contre le bruit.

Antérieurement à l'adoption de la directive n° 2002 /49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et à sa transposition, le droit français avait déjà prévu certains dispositifs « de diagnostic / préventifs » et certains dispositifs « curatifs » pour lutter contre le bruit.

- **Contenu**

Le PPBE s'inscrit dans la continuité des cartes de bruit. Il comporte deux grandes phases : un diagnostic de la situation actuelle et un programme d'actions, qui sont détaillées dans le tableau ci-dessous.

Phases	Contenus
Diagnostic	<ul style="list-style-type: none"> - Recueil/analyse des données issues des CBS 2ème échéance - Recensement des sources de bruit et des zones sensibles au bruit - Analyse / justification des sources de bruit recensées et retenues - Identification des zones à enjeux - Objectifs de réduction du bruit - Identification des zones calmes à préserver
Programme d'actions	<ul style="list-style-type: none"> - diagnostic listant les actions menées ces 10 dernières années et d'en analyser leurs impacts - identifier les actions prévues ou envisagées pour les 5 années à venir

Tableau 1 : contenu des deux grandes phases du PPBE

Pour une collectivité, l'objectif du PPBE est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques (situations où la population est exposée potentiellement à des dépassements des valeurs limites), préserver la qualité des endroits remarquables et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement, et ce à l'échelle globale de son territoire.

Sources de bruit

Les sources de bruit concernées par cette Directive sont les infrastructures de transports et les ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement).

L'arrêté du 4 avril 2006 (article 7) définit les seuils d'exposition réglementaires pour les différents types de sources de bruit (en dB(A)) : celles prises en compte pour les cartes de bruit

Indicateurs	Aérodromes	Route et/ou LGV (>250 km/h)	Voie ferrée conventionnelle	Activités industrielles
Lden (dB(A))	55	68	73	71
Ln (dB(A))	-	62	65	60

**Tableau 2 : valeurs limites indiquées selon l'arrêté du 4 avril 2006
(en rouge, cas concernant ce présent PPBE)**

Ces valeurs limites en façade concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

Il est important de noter que le Maire dispose de la compétence « lutte contre les bruits de voisinage », mais ce domaine n'étant pas couvert par la directive européenne, le présent PPBE ne contient pas d'action concrète pour lutter contre ces désordres.

En effet, de telles actions sont délicates à mener, car elles nécessitent un travail d'écoute des protagonistes, d'objectivation de la gêne et la recherche d'un équilibre entre l'acceptation des bruits incontournables de la vie sociale et économique et le désir légitime de vivre au calme pour la population.

Les sources de bruit liées aux activités humaines, à caractère localisé, fluctuant ou aléatoire, ne sont donc pas visées par la Directive.

Zones d'étude

La méthode pour prendre en compte le bruit dans l'aménagement et l'urbanisme est fondée sur une caractérisation des différents types d'espaces urbains en fonction de leur niveau de production de bruit d'une part et de leur sensibilité au bruit d'autre part.

Pour se faire, différentes zones sont définies (selon le guide pour l'élaboration des PPBE de l'ADEME) :

- Zones de calme et zones sensibles (Grande sensibilité au bruit)
Espaces verts (s'ils sont fréquentés ou non), quartiers résidentiels, établissements scolaires, de santé, culturels, espaces de loisirs, etc.
- Zones bruyantes (Forte production de bruit)
Routes à trafic dense, activités bruyantes et régulières, ICPE, ZIAC, etc.
- Zones critiques (ou « zones de conflit »)
Correspondent à la contiguïté des deux précédentes zones antagonistes.

Des zones à enjeux sont ensuite déterminées en fonction des zones critiques à traiter et en fonction des zones critiques potentielles (suite aux aménagements futures). Une fois identifiées, ces zones à enjeux peuvent faire l'objet d'investigations plus élaborées afin de construire des plans d'action qui soient les plus pertinents possible par rapport à la situation réelle. Une hiérarchisation des zones à enjeux fort, moyen ou faible s'en suit.

2.3. Ville de Lécousse

La ville de Lécousse est concernée par la 2ème échéance des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement car impactée par les cartes de bruit stratégiques réalisées en 2ème échéance dans le département d'Ille-et-Vilaine, à savoir pour les axes de transport dont le trafic dépasse 8200 véhicules/jour (voir tableau 3).

Les CBS de 2ème échéance ayant été approuvées par Arrêté Préfectoral en 2014, la Ville de Lécousse se doit d'établir son PPBE en 2015.

	1er échéance (2007/2008)	2nd échéance (2012/2013)
Agglomération de plus de	250 000 habitants	100 000 habitants
Trafic routier et autoroutier	6 millions de véh. / an (16 400 véh. / jour)	3 millions de véh. / an (8 200 véh. / jour)
Trafic ferroviaire	60 000 trains / an (164 trains / jour)	30 000 trains / an (82 trains / jour)

Tableau 3 : tableau récapitulatif des conditions d'établissement de PPBE (en rouge, cas concernant le présent PPBE)

L'article L. 572-7 du code de l'environnement attribue les compétences pour l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Collectivités public et territoriales	Etat	Département	Commune
Types d'infrastructure	Routes nationales et autoroutes	Routes départementales	Voies communales
Gestionnaires	Directions Interdépartementales des Routes (DIR)	Conseil départemental	Municipalité

Tableau 4 : tableau récapitulatif des autorités compétentes suivant le type d'infrastructure routière (en rouge, cas concernant ce présent PPBE)

Pour les infrastructures routières nationales traversant la Ville de Lécousse, le PPBE de l'État est réalisé par la DDTM(35).

Concernant les infrastructures routières départementales, le PPBE est réalisé par le conseil départemental d'Ille-et-Vilaine.

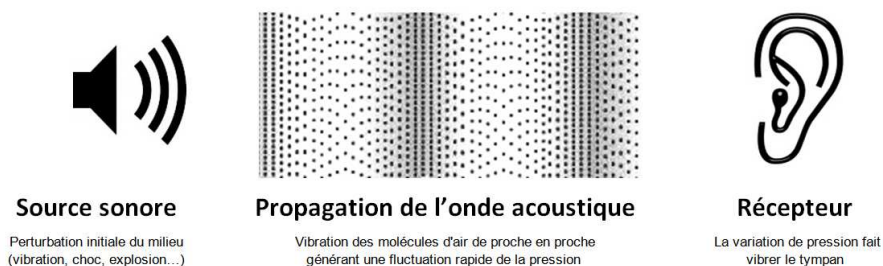
En conséquence, les sources de bruit concernées par ce présent PPBE sont les infrastructures routières incluant le réseau communal de la Ville de Lécousse.

En assistance à la Ville de Lécousse, la réalisation de ce présent PPBE a été confiée au bureau d'étude ALHYANGE Acoustique.

3. NOTION ELEMENTAIRE D'ACOUSTIQUE ET NOTION DE BRUIT

3.1. Qu'est-ce que le son ?

Le son est dû à une fluctuation rapide de pression dans l'air, qui, en parvenant à nos oreilles, fait vibrer nos tympans. Le phénomène physique de propagation de cette fluctuation est appelé onde acoustique. Cette onde acoustique est caractérisée par son intensité (en dB), par la pression acoustique (en Pa), et par sa fréquence (en Hz).



Source : Certio Medio Ambiente

**Figure 1 : schéma de propagation du son dans l'air.
Plus la fluctuation de pression sera ample et rapide, plus le son perçu sera fort et aigu**

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 (20 μ Pascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

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.

3.2. Du son au bruit

Les bruits sont indissociables de la vie et leurs appréciations se modulent en fonction du lieu, de la perception, et de la période.

Passer du son au bruit c'est prendre en compte la représentation d'un son pour une personne donnée à un instant donné. Il ne s'agit plus seulement de la description d'un phénomène avec les outils de la physique mais de l'interprétation qu'un individu fait d'un événement ou d'une ambiance sonore.



Figure 2 : notion subjective du bruit (source www.bruit.seine-et-marne.fr)

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 considéré comme désagréable ou gênante (notions que l'on aborde au moyen des sciences humaines - psychologie, sociologie) »

Il s'agit donc d'une notion subjective, même si certaines sources sonores sont communément associées à des sources de bruit : trafic routier, ferroviaire ou aérien, engins de chantier, tondeuses à gazon, etc. Aussi, ces sources de bruit font souvent l'objet d'une réglementation spécifique, comme dans le cas présent les cartes de bruit stratégiques destinées à évaluer l'impact sonore des infrastructures routières sur le territoire.

3.3. Comment se propage le bruit ?

Les phénomènes sonores en un lieu dépendent des caractéristiques des sources de bruit présentes et du contexte de propagation. La propagation d'un bruit dans un site donné dépend des conditions du milieu ambiant et notamment de multiples paramètres comme :

- **L'effet de sol :**

La nature du sol intervient dans la propagation du son en l'absorbant ou en le renvoyant : un sol dur et lisse réfléchit beaucoup plus d'énergie acoustique qu'un terrain meuble, de culture ou recouvert d'une végétation buissonnante.

- **L'effet d'obstacle :**

Lorsqu'un obstacle matériel opaque se trouve entre la source et le récepteur, celui-ci va bénéficier d'une « zone d'ombre » dans laquelle l'énergie acoustique est atténuée par rapport à celle qui serait perçue à la même distance de la source, en l'absence de l'obstacle.

- **L'effet de la distance :**

L'absorption du son par l'air se traduit par une perte d'énergie acoustique en fonction de la distance à la source : un doublement de la distance par rapport à la source linéaire correspond à une diminution de 3 dB au niveau du récepteur.

- **Les effets météorologiques :**

La vitesse de propagation augmente avec la température. Les effets du vent jouent surtout sur la distance. Les effets du vent et de la température sont simultanés et entraînent une stratification de l'atmosphère se traduisant par une modification de la propagation sonore due à un phénomène de réfraction.

- **L'effet des végétaux :**

Les végétaux sont trop perméables à l'air pour constituer un obstacle ayant un grand effet atténuateur. En général, ils agissent sur le son comme éléments diffusants.



Figure 3 : effet d'obstacle des bâtiments (source : Guide PLU et bruit)

3.4. Le décibel (dB)

La sensation auditive est liée physiologiquement au logarithme de la pression acoustique. Pour cette raison, lorsqu'on cherche à quantifier le niveau sonore on utilise une unité basée sur le logarithme : le décibel (dB).

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB. Ceci revient à dire que lorsque le trafic routier diminue de moitié, le gain acoustique est de - 3 dB.



Figure 4 : addition de 2 sources sonores de même intensité (source : www.bruitparif.com)

Lorsqu'une source sonore est multipliée par 10, le niveau augmente de 10 dB, ce qui correspond à un doublement de la sensation auditive. En conséquence, il faudrait diviser par 10 le trafic automobile d'une rue pour réduire de 10 dB son niveau d'émission sonore.



Figure 5 : addition de 10 sources sonores de même intensité (source : www.bruitparif.com)

Il faudra donc dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit soit deux fois plus fort. Par ailleurs, lorsqu'il y a 10 dB d'écart entre 2 sources sonores, on ne perçoit que la source de plus fort niveau. C'est « l'effet de masque ».



Figure 6 : illustration de l'effet de masque acoustique (source : www.bruitparif.com)

Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 3 dB (une variation de 1dB n'est pas perceptible).

Pour se faire une idée de la gêne, le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) propose une analyse subjective d'une variation des niveaux de bruit, par laquelle est inspiré le tableau ci-après.

Augmenter le niveau sonore de...	...équivaut, en termes de perception sonore :
+3 dB	Variation très légère, à peine perceptible
+5 dB	Variation légère mais clairement perceptible
+10 dB	Comme si le bruit était deux fois plus fort
+20 dB	Comme si le bruit était 4 fois plus fort. Une variation de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention.
+50 dB	Comme si le bruit était 30 fois plus fort. Une variation brutale de 50 dB fait sursauter.

Tableau 5 : analyse subjective de la variation des niveaux de bruit inspirée de celle proposée par le CSTB (source : www.bruitparif.fr)

3.5. Indicateurs acoustiques Lden et Ln

Le bruit de la circulation automobile fluctue au cours du temps. La mesure instantanée (au passage d'un véhicule), ne suffit pas pour caractériser le niveau d'exposition des personnes. L'indicateur le plus représentatif des effets du bruit sur l'Homme correspond au cumul de l'énergie sonore reçue sur une période donnée.

Ce cumul est traduit par le niveau énergétique équivalent noté Leq (ou LAeq, s'il y a une pondération A). Par ailleurs, la perception de l'intensité sonore par l'être humain est différente en journée, le soir et pendant la nuit. Ainsi, pour les cartes de bruit stratégiques en agglomération, une journée de 24 heures est décomposée en trois périodes : jour (6h-18h), soir (18h-22h) et nuit (22h-6h).

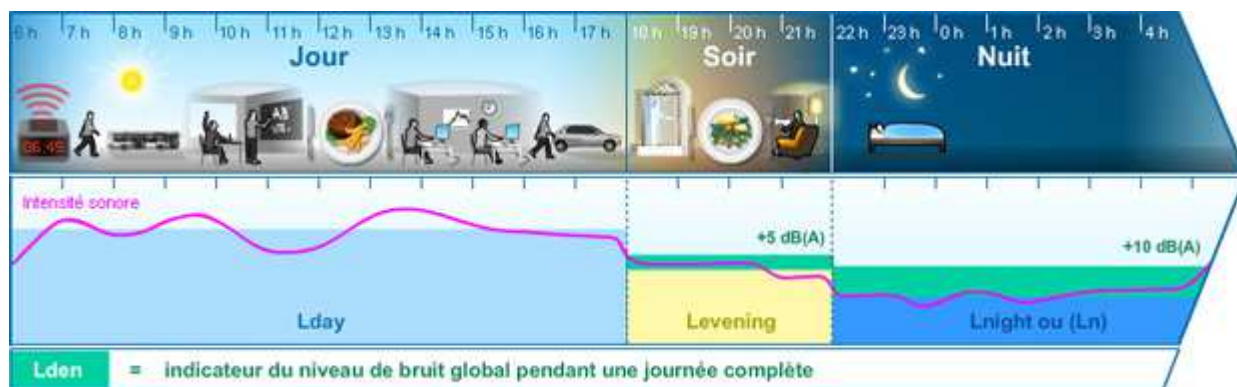


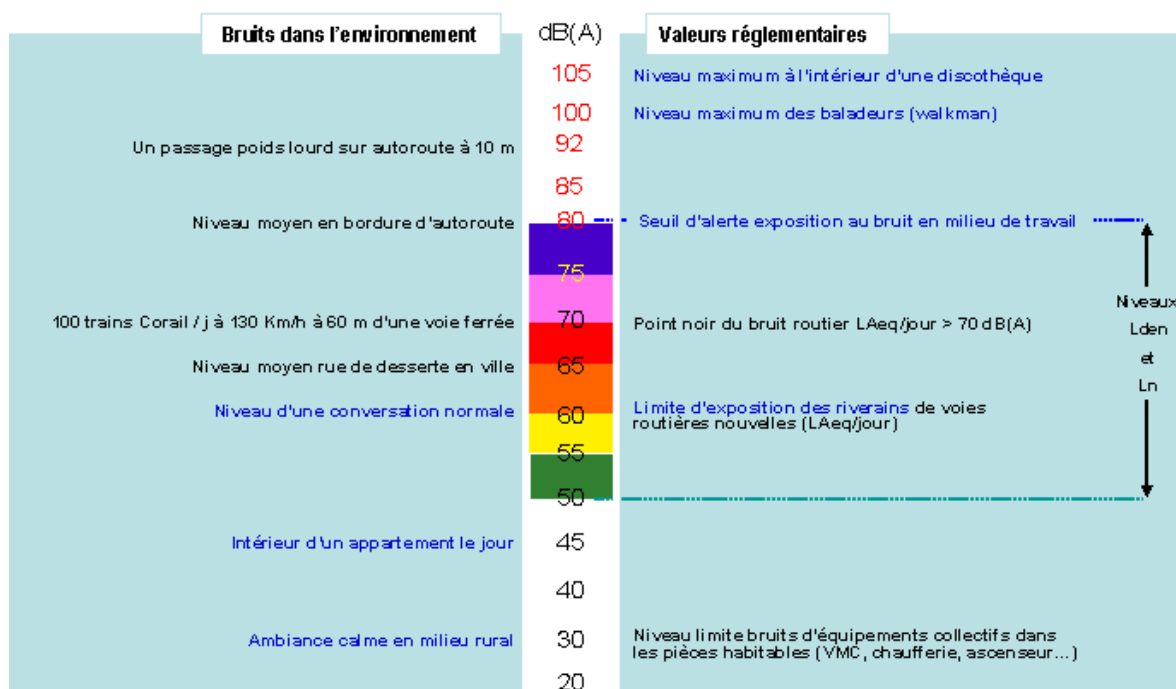
Figure 7 : Indicateurs Lden et Ln (source www.bruit.seine-et-marne.fr)

Ces trois périodes se voient attribuer un indicateur de niveau sonore spécifique pour chacune : « Lday », « Levening » et « Lnight ». Ils sont exprimés en dB(A) et correspondent à des moyennes sur les périodes de temps concernées. De plus, une pondération de +5 dB est appliquée à la période du soir et de +10 dB à celle de la nuit, pour tenir compte du fait que nous sommes plus sensibles au bruit au cours de ces périodes.

Ce sont les indicateurs de bruit Lden et Ln (« Lnight ») qui sont utilisés pour l'élaboration des cartes stratégiques du bruit (il s'agit d'une exigence réglementaire). Ils correspondent ainsi à des moyennes temporelles et traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé.

Echelle comparative intégrant les niveaux d'expositions des cartes de bruit stratégique

(Code couleur des légendes utilisé pour les représentations des niveaux d'exposition définis par la norme NFS 31.130)



3.6. Les effets du bruit sur la santé

Il existe trois types d'effet du bruit sur la santé humaine :

- Les effets spécifiques (surdité),
- Les effets non spécifiques (modification de la pression artérielle ou de la fréquence cardiaque),
- Les effets d'interférences (perturbations du sommeil, g ne à la concentration...).

- **Les effets spécifiques**

La surdité peut apparaître chez l'homme si l'exposition à un bruit intense a lieu de manière prolongée. S'agissant de riverains d'une route, cela ne semble pas être le cas, étant donne les niveaux sonores mesurés, généralement bien en de   des niveaux reconnus comme étant dangereux pour l'appareil auditif.

- **Les effets non spécifiques**

Ce sont ceux qui accompagnent généralement l'état de stress. Le phénomène sonore entraine alors des réactions inopinées et involontaires de la part des différents systèmes physiologiques et leur répétition peut constituer une agression de l'organisme, susceptible de représenter un danger pour l'individu. Il est également probable que les personnes agressées par le bruit, deviennent plus vulnérables à l'action d'autres facteurs de l'environnement, que ces derniers soient physiques, chimiques ou bactériologiques.

- **Les effets d'interférence**

La réalisation de certaines tâches exigeant une grande concentration peut être perturbée par un environnement sonore trop important. Cette g ne peut se traduire par un allongement de l'exécution de la tâche, une moindre qualité de celle-ci ou une impossibilité de la réaliser.

S'agissant du repos, les principales études ont montré que le bruit perturbe le sommeil nocturne et provoque des éveils involontaires fragmentant celui-ci et réduisant son effet réparateur. Toutefois, ces manifestations dépendent du niveau sonore atteint, de leur fréquence, et dans une certaine mesure, de l'écart entre le niveau sonore maximum et le niveau de bruit de fond. Le seuil de bruit à partir duquel des éveils sont observés varie en fonction du stade du sommeil dans lequel se trouve le dormeur. Ce seuil est plus élevé lorsque le sommeil est profond que lorsqu'il est léger. De façon complémentaire, le bruit nocturne peut induire une modification de la qualité de la journée suivante comme, par exemple, une diminution des capacités de travail.

4. DIAGNOSTIC TERRITORIAL

4.1. Identification des acteurs et de leurs champs de compétences

L'élaboration et l'approbation du PPBE relèvent de l'autorité du maire.
Les principaux interlocuteurs pour la Ville de Lécousse sont :

- Céline JOLIVEL (Secrétaire générale),
- Daniel TANCEREL (Adjoint).

Les autres acteurs sont les suivants :

- Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine

Pour les routes départementales, le Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine est impliqué dans cette démarche en tant que gestionnaire des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an, et réalise son propre PPBE.

- DIR Ouest

Pour les infrastructures routières nationales, le PPBE est réalisé par la DDTM35. Il est consultable sur le site internet de l'état en Ille-et-Vilaine : <http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-Risques-naturels-et-technologiques/Le-bruit/La-cartographie-du-bruit-des-infrastructures/Cartographies-en-Ille-et-Vilaine/Les-cartographies-du-bruit-des-infrastructures-routieres-et-ferroviaires>.

4.2. Recensement des sources de bruit (zones bruyantes)

La ville de Lécousse est concernée par la 2ème échéance des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement pour les axes de transport dont le trafic dépasse 8200 véhicules/jour. En conséquence, les sources de bruit concernées par ce présent PPBE sont les infrastructures routières incluant le réseau communal.

Il faut souligner que les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique. Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit.

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union Européenne : Lden (pour les 24 heures) et Ln (pour la nuit). Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

Toutes les Cartes de Bruit Stratégiques sont consultables sur le site internet de l'état en Ille-et-Vilaine : (voir le lien ci-avant dans la partie 4.1).

Différents type de sources de bruit sont recensés :

- transports,
- industrie, ICPE,
- autres lieux d'animations potentiellement bruyantes.

4.2.1. Transports

Les voies de circulation concernées par la 2^{ème} échéance des CBS sont situées sur la carte ci-dessous et sont reportées dans les tableaux ci-après pour les périodes de 24h (Lden) et de nuit (Ln).

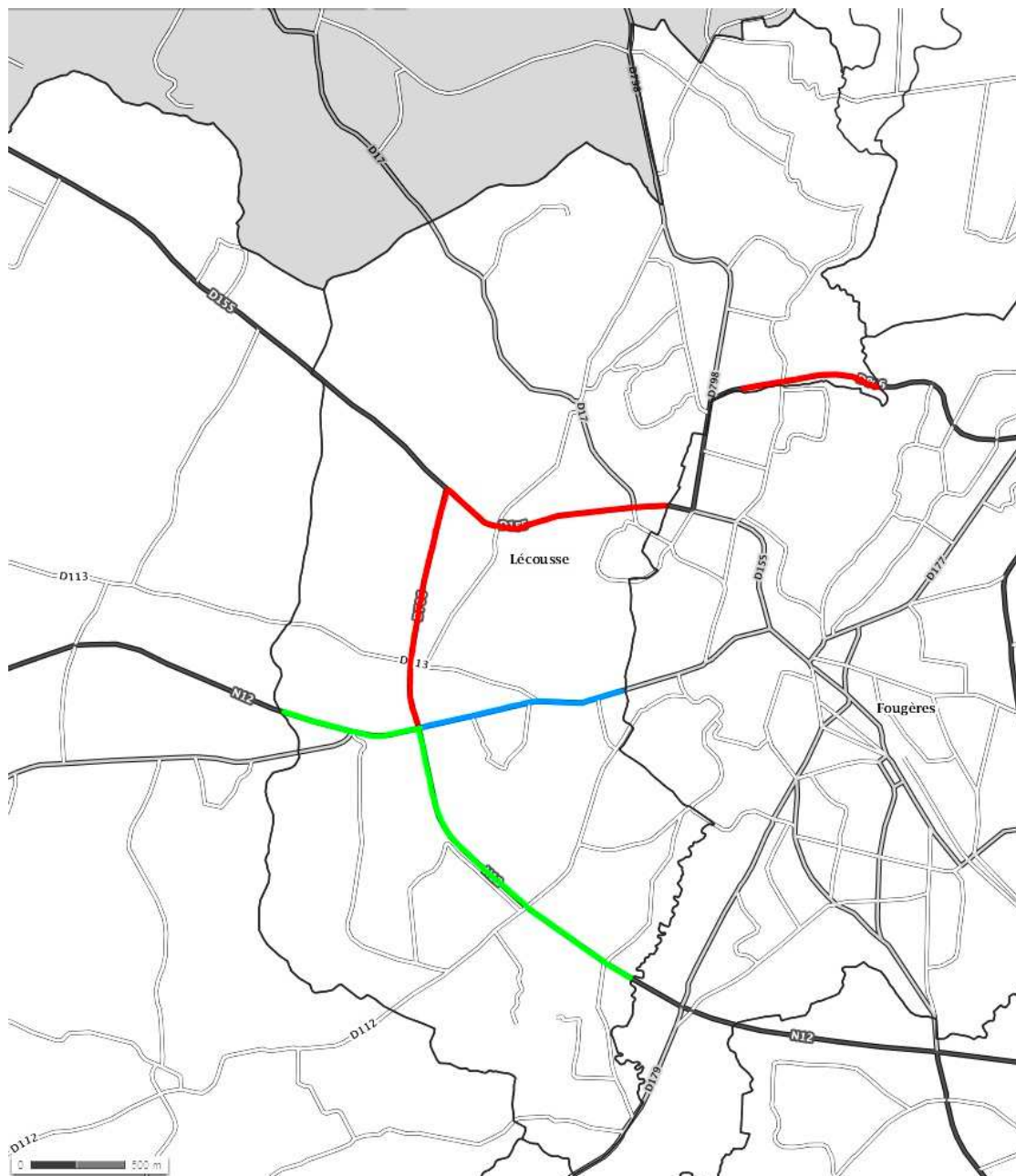


Figure 8 : Réseaux communal (bleu), départemental (rouge) et réseau national (vert) faisant objet de la CBS

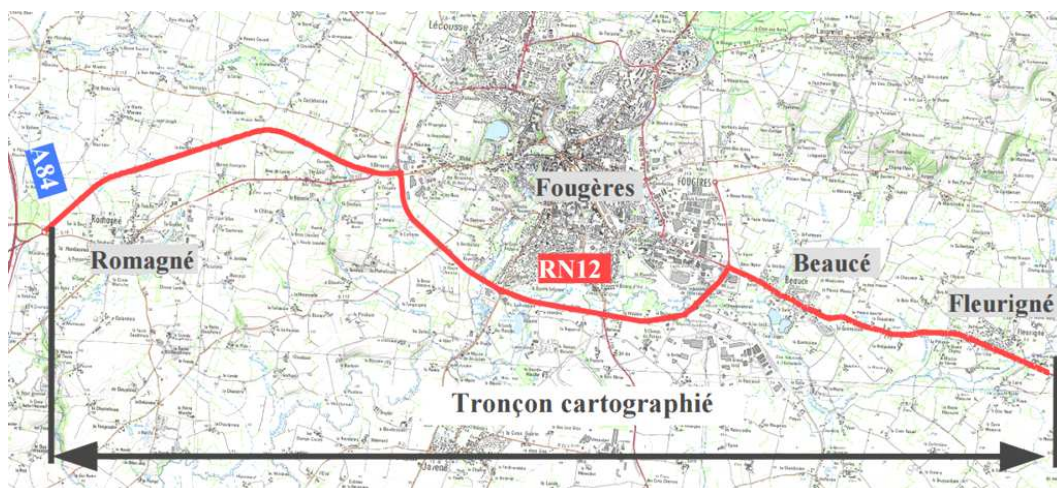


Figure 9 : Réseau national faisant objet de la CBS

La ville est traversée par de nombreuses infrastructures routières, notamment par :

- Routes nationales : RN12
- Routes départementales : RD 155, RD 706, RD 806
- Routes communales : Bd de Bliche (ex RN12-14)

Voies dépassant les 8200 véhicules par jour et leur Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) :

Les voies concernées par ce présent PPBE sont les voies du réseau communal. Les réseaux départemental et national sont pris en compte à titre informatif afin d'établir un diagnostic complet du territoire.

o Voie communale

Axe	TMJA 2013	% PL	Longueur (km)
Bd de Bliche (ex RN12-14)	8762	3,3	1,122

o Routes départementales

Axe	TMJA 2013	% PL	Longueur (km)
D155	8587 à 12251	2 à 6	7,819
D706	9609	11,7	1,294
D806	8851	2	1,985

Remarques : Concernant la RD 155, le TMJA est portée sur la totalité de l'axe, or seulement un tronçon est concerné par la CBS sur la commune de Lécousse (d'une longueur de 1,5 km).

o Route nationale

Axe		TMJA 2013	
		Véhicules Légers	Poids Lourds
RN12	Echangeur A84/RN12 Giratoire entre Fougères et Beaucé	12 223	1 455

Estimation des populations exposées

○ Réseau communal

Axe	Nombre de personnes exposées - Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...]	> valeurs limites
Bd de Bliche (ex RN12-14)	27	77	11	0	0	-
Axe	Nombre de personnes exposées - Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...]	> valeurs limites
Bd de Bliche (ex RN12-14)	74	3	0	0	0	-

○ Réseau départemental

Axes	Nombre de personnes exposées - Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...]	> valeurs limites
D0155	650	500	992	76	0	(365)
D0706	1	4	0	0	0	-
D0806	154	3	0	0	0	-
Axes	Nombre de personnes exposées - Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...]	> valeurs limites
D0155	654	877	18	0	0	-
D0706	4	0	0	0	0	-
D0806	3	0	0	0	0	-

Remarque :

- Concernant la RD 155, le nombre de personnes exposées dans le tableau ci-dessus est valable pour toute la RD, et n'est pas représentatif sur le linéique ici concerné. En effet, sur Lécousse le nombre de bâtiments sensibles impactés est inférieur à 5.
- Les routes départementales sont sous la gestion du Département. Se référer au PPBE du gestionnaire.

○ Réseau national

Axe	Nombre de personnes exposées - Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...]	> valeurs limites
RN12	200	100	100	100	0	100
Axe	Nombre de personnes exposées - Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...]	> valeurs limites
RN12	100	100	100	0	0	-

Remarque : Les routes nationales sont sous la gestion de l'état. Se référer au PPBE de la DDTM35 (voir le lien dans la partie 4.1).

Les Cartes de Bruit Stratégiques

Les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) 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 de bruit,
- de préserver les zones de calme.



Il s'agit de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures routières.

Il existe différents types de carte de bruit :

Type « a »	Courbes isophones (de 5 en 5 dB(A))¹ 2 cartes : Lden et Ln - les zones exposées à plus de 55 dB(A) en Lden - les zones exposées à plus de 50 dB(A) en Ln
Type « b »	Secteurs affectés par le bruit Issus du classement sonore des voies arrêté par le préfet
Type « c »	Dépassement des valeurs limites¹ Représentant pour l'année d'établissement des cartes les zones où les valeurs limites en Lden et Ln sont dépassées

Toutes les Cartes sont consultables sur le site internet de l'état en Ile-et-Vilaine : (voir le lien dans la partie 4.1).

- o Voie communale issue des Cartes de Bruit Stratégiques (Bd de Bliche)

<p><i>Carte de type A (Lden) période Jour</i></p> 	<p><i>Carte de type C</i> Zone de dépassement des valeurs limites de 68 dB(A) pour l'indicateur Lden</p> <p>Pas de zones susceptibles de contenir des bâtiments dépassant la valeur limite de 68 dB(A) pour l'indicateur Ln</p>
<p><i>Carte de type A (Ln) période Nuit</i></p> 	<p><i>Carte de type C</i> Zone de dépassement des valeurs limites de 62 dB(A) pour l'indicateur Ln</p> <p>Pas de zones susceptibles de contenir des bâtiments dépassant la valeur limite de 62 dB(A) pour l'indicateur Ln</p>

¹ Pour chaque infrastructure de transport

L'analyse des cartes de bruit et la perception générale du territoire communal permettent d'identifier les sources de bruit marquantes d'origine routière (véhicules légers, poids lourds et deux roues).

- **Cartes de bruit pour les routes départementales et nationales**

Toutes les Cartes sont consultables sur le site internet de l'état en Ile-et-Vilaine : (voir le lien dans la partie 4.1).

- **Carte de type B : classement sonore des voies (Arrêté préfectoral du 30 août 2001)**

Les cartes de type b représentent les secteurs affectés par le bruit issu du classement sonore des voies arrêté par le préfet.

Ce classement sonore des voies bruyantes est issu de l'arrêté préfectoral du 30 août 2001 et est représenté sur la carte de type b ci-dessous (voir aussi tableaux en Annexe A).

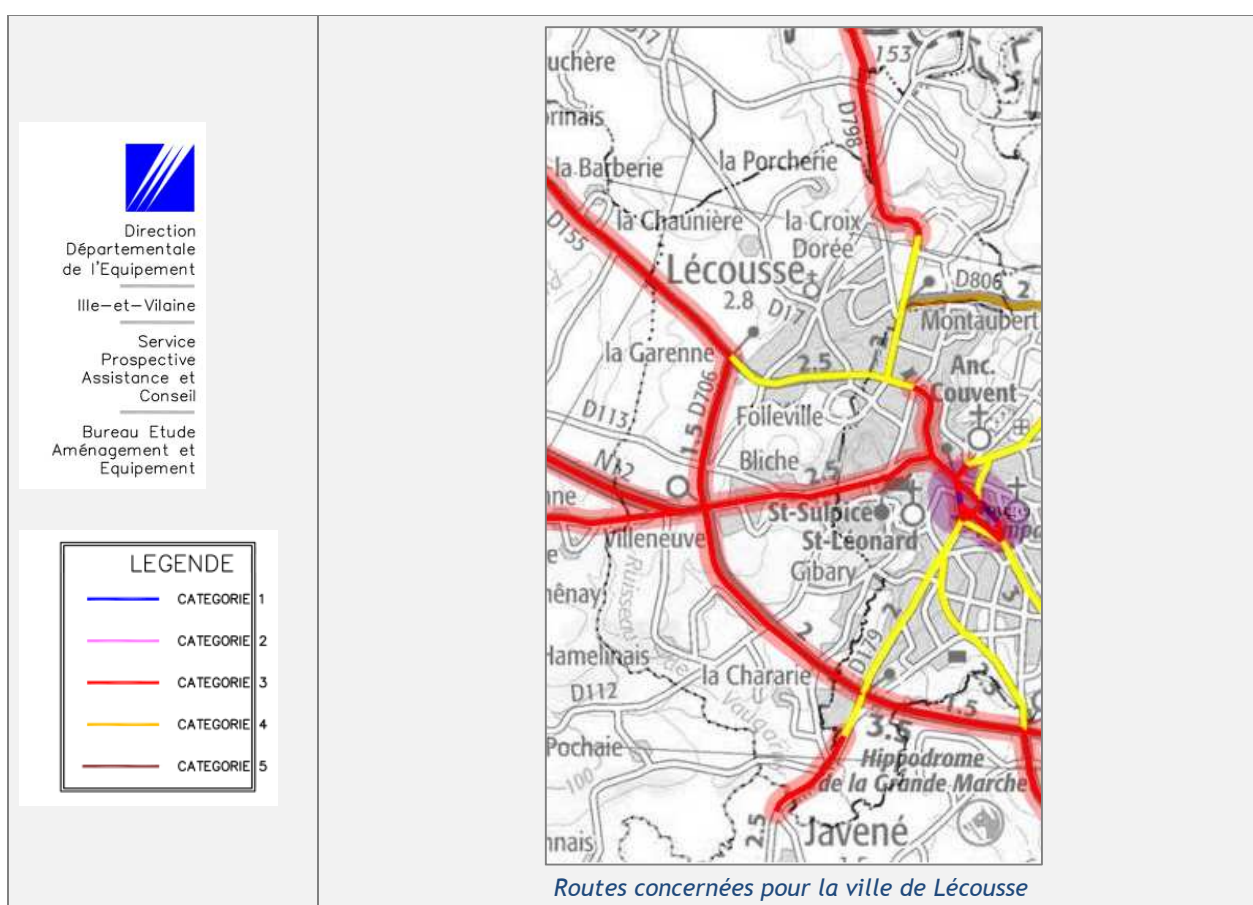


Figure 10 : Classement sonore des voies bruyantes sur la commune de Lécousse (AP du 30 août 2000)

Toutes les cartes sont consultables sur le site internet :

http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=Map_Classement_Sonore_TER_FER_2015_02_26&service=DDTM_35

A noter que :

- la catégorie 1 caractérise les infrastructures les plus bruyantes,
- ces niveaux sont évalués par calcul et non par mesure.

Résultat général des cartographies du bruit pour les voies communales

○ Période de jour :

<i>Lden en dB(A)</i>	<i>Nombre de personnes exposées</i>	<i>Nombre d'établissements de santé</i>	<i>Nombre d'établissement d'enseignement</i>
55 < Lden < 60	27	0	0
60 < Lden < 65	77	0	0
65 < Lden < 70	11	0	0
70 < Lden < 75	0	0	0
Lden > 75	0	0	0
Dépassement de la valeur limite : 68 dB(A)	0	0	0

○ Période de nuit :

<i>Ln en dB(A)</i>	<i>Nombre de personnes exposées</i>	<i>Nombre d'établissements de santé</i>	<i>Nombre d'établissement d'enseignement</i>
50 < Ln < 55	74	0	0
55 < Ln < 60	3	0	0
60 < Ln < 65	0	0	0
65 < Ln < 70	0	0	0
Ln > 70	0	0	0
Dépassement de la valeur limite : 62 dB(A)	0	0	0

4.2.2. Industries, ICPE

Pas de nuisance sonore particulière relevée.

4.2.3. Autres lieux d'animations potentiellement bruyantes

Pas de nuisance sonore particulière relevée.

4.3. Recensement des zones sensibles

Les bâtiments sensibles au bruit sont listés ci-après :

Etablissements d'enseignement	- L'école Notre Dame - Le groupe Scolaire Montaubert - Le futur pôle enfance
Etablissement de santé	- L'IME
Espace de recueillement	- Cimetière
Secteurs d'habitations / zones résidentielles	- L'ensemble de la commune

La ville de Lécousse a déterminé les zones de calme suivantes et sont numérotées sur la carte en figure 11 :

- La promenade verte (1)
- Complexe culturel et sportif Pierre de Coubertin (2)
(terrain multisports, le square Lamennais avec jeux pour enfants)

Ces deux zones de calme sont situées en secteur résidentiel à proximité de la RD 155 et de la RD 798.

L'instauration d'une zone de calme résulte d'une volonté de la commune de sauvegarder un patrimoine communal de qualité et de sensibiliser le citoyen au maintien de cette qualité.

6. DETERMINATION DES ZONES A ENJEUX

Pour déterminer les zones à enjeux, la collectivité s'est basée sur:

- l'analyse des cartes de dépassement des valeurs limites,
- Les éventuelles remarques émises lors de la consultation du public.

Les zones à enjeux retenues par la ville de Lécousse sont les zones de calme déterminées au chapitre précédent ainsi que les secteurs d'habitation proches des voies bruyantes suivantes :

- **boulevard de Bliche,**
- **RD 155 (Bd de la Motelle),**
- **RD 806 (Bd Jean Monnet),**
- **RD 706 (rocade).**

7. OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

La directive européenne ne définit aucun objectif quantifié. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente.

Les objectifs définis par la Ville de Lécousse sont :

- atténuer les ambiances sonores des zones à enjeux autant que faire se peut,
- préserver les zones de calme.

8. ACTIONS REALISEES DEPUIS 10 ANS

La ville de Lécousse mène depuis quelques années des actions pour lutter contre le bruit, ou qui ont des effets sur le bruit. 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.

Ces actions réalisées durant ces dix dernières années sont :

- Classement sonore de voies routières : AP de 2001 reporté au PLU de la commune
- Arrêté Municipal du 7 avril 2011 relatif aux bonnes relations de voisinages et à la lutte contre le bruit
- Aménagement de voirie :

A titre indicatif, la réduction du niveau sonore à la source est de l'ordre de 2 à 3 dB(A) en réduisant la vitesse de 20km/h.

- o Un certain nombre d'aménagement de voirie (chicanes, ralentisseurs, zones 30) a été réalisé dans différents quartiers de la commune afin de limiter la vitesse et ainsi lutter contre le bruit :
 - Rue du Clair Logis
 - Rue du Pont Sec
 - Rue des Rochelettes
 - Rue de la Guillardière et abords du cimetière
 - Rue Frédéric Chopin
 - Rue de la Mésangère
- o Mise en place de radar pédagogique (cf Annexe B) :
 - Bd de la Motelle (RD 155)
 - Bd de la côte du nord

9. ACTIONS ENVISAGEES POUR LES 5 PROCHAINES ANNEES

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit également que le PPBE répertorie toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement prévues pour les cinq années à venir.

Les champs de compétence de la ville de Lécousse en matière de lutte contre le bruit portent principalement sur :

- La planification, l'urbanisme et l'aménagement (PLU).
- La création et l'aménagement des voies communales.
- La sensibilisation, l'éducation et la communication.

Les actions envisagées sur les 5 prochaines années dans la ville de Lécousse sont :

- Révision du classement sonore des voies routières en 2016.
- Aménagement de voirie sur la rue de Saint Malo.

A titre indicatif, la réduction du niveau sonore à la source est de l'ordre de 2 à 3 dB(A) en réduisant la vitesse de 20km/h.

Le maire dispose également de la compétence « lutte contre les bruits de voisinage », mais ce domaine n'étant pas couvert par la directive européenne, le présent PPBE ne contient pas d'action concrète pour lutter contre ces désordres.

10. FINANCEMENTS

Les actions sont financées par leurs commanditaires.

Les actions concernant le réseau routier départemental sont financées par le Conseil départemental avec les éventuelles règles de cofinancement en usage.

Les actions relevant de la commune sont financées directement par la ville de Lécousse.

Les coûts sont très variables selon les actions envisagées et pour certaines d'entre elles (relevant notamment des champs de compétence de la commune comme la planification, l'urbanisme, la sensibilisation ou encore la communication), ils sont difficiles à chiffrer.

Pour les actions relevant du champ des aménagements, mis à part certains projets suffisamment aboutis déjà chiffrés (fournir la liste), il n'est pas possible de les estimer à ce stade de mise en œuvre du plan.

11. JUSTIFICATIONS DES ACTIONS

Les mesures proposées par la commune tiennent compte des leviers dont elle dispose et des moyens humains et financiers qu'elle possède. Leur justification se base notamment sur les éléments fournis par le guide PPBE produit par l'ADEME et téléchargeable à l'adresse :

http://www.bruit.fr/imaqes/stories/pdf/guide_ademe_ppbe.pdf

L'instauration d'une zone de calme résulte d'une volonté de la commune de sauvegarder un patrimoine communal de qualité et de sensibiliser le citoyen au maintien de cette qualité.

12. IMPACT DES ACTIONS

Les mesures proposées par la commune relevant des champs de compétence planification et urbanisme ou sensibilisation et communication, il n'est pas possible d'en chiffrer précisément leur impact en termes de personnes protégées.

Il en va de même de certains projets d'aménagement dont la justification n'est pas purement acoustique et pour lesquels il est difficile de quantifier a priori leur effet en termes d'amélioration de l'ambiance sonore.

13. CONSULTATION DU PUBLIC

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE a été mis à la consultation du public. Cette consultation a lieu du 20 juillet au 20 septembre 2015. Les citoyens avaient la possibilité de consulter le projet de PPBE sur le site Internet de la commune (www.lecouisse.fr) ou directement en mairie (*les lundi, mardi, mercredi et vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h30, et le jeudi de 14h à 17h30*) et de consigner leurs remarques sur un registre papier prévu à cet effet.

Un avis faisant connaître les dates et les conditions de mise à disposition du public a été publié dans la presse locale (*Ouest France 35 du 2 juillet 2015*), sur le site internet (www.lecouisse.fr) à partir du 5 juillet 2015.

La consultation n'a fait l'objet d'aucune remarque. Le PPBE soumis à la consultation a donc été conservé pour établir la version finale.

14. GLOSSAIRE

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

CBS : Cartes de bruit stratégiques. Ensemble constitué de documents graphiques, de tableaux et d'un résumé non technique, destiné « à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution » (art L.572-3 code de l'environnement). Elles servent d'outil d'aide à la décision pour l'établissement des PPBE. Les cartes de bruit stratégiques des grands axes de transports terrestres sont arrêtées et publiées par le préfet de département.

Classement sonore : Démarche réglementaire prise en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement, détaillée par le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 30 mai 1996. Elle conduit au classement par le préfet de département des infrastructures de transport terrestre en 5 catégories selon leur niveau d'émission et à la définition de secteurs affectés par le bruit. Des règles portant sur l'isolement acoustique des bâtiments nouveaux sont fixées dans ces secteurs en fonction de ce classement.

ICPE : Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

Isolation de façade : Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement ou phoniquement une façade de bâtiment

Isophone (courbe) : Courbe reliant des points d'égal niveau sonore.

LAeq : Valeur du niveau de pression pondéré A d'un son continu qui maintenu constant sur un intervalle T, correspondrait sur cet intervalle à la même énergie acoustique que celle développée par la source sur ce même intervalle. La pondération A rend compte de la sensibilité de l'oreille en fonction de la fréquence à partir d'une courbe de pondération normalisée.

Lden : Indicateur de niveau sonore signifiant Level Day-Evening-Night. Il correspond à un niveau sonore équivalent sur 24h dans lequel les niveaux sonores de soirée et de nuit sont augmentés respectivement de 5 et 10 dB(A) afin de traduire une gêne plus importante durant ces périodes (plus de détail au chapitre 3)

Ln : Indicateur de niveau sonore pour la période nocturne (22h-6h).

PPBE : Plan de prévention du bruit dans l'environnement. Ils « tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes » (art. L.572-6 du code de l'environnement). Ces plans ne sont pas détaillés dans le présent guide.

TMJA : Trafic moyen journalier annuel. Il correspond à la moyenne journalière de trafic pour une année civile (trafic total annuel / nombre jours).

Valeur limite : Valeur de niveau sonore dont le dépassement "peut justifier l'adoption de mesures de réduction du bruit" dans les PPBE (art. 3-I du décret, art. L. 572-6). Les valeurs limites dépendent du type de source et de l'indicateur.

Zones calme : « Les zones calmes sont des 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 » (art L.572-6 du code de l'environnement). Les zones calmes ne sont pas concernées par la phase d'élaboration des cartes de bruit stratégiques des grands axes de transports terrestres et ne sont par conséquent pas traitées dans cette étude.

15. ANNEXES

- **Annexe A : voies concernées par le classement sonores des voies bruyantes par arrêté en 2000**
- **Annexe B : Plan de situation de la Ville de Lécousse**

Annexe A : voies concernées par le classement sonore des voies bruyantes par arrêté en 2000

CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES

Annexe 2 à l'arrêté préfectoral du.....

Tableaux récapitulatifs des tronçons classés

2.3. – SECTEUR NORD EST

ANDOUILLE NEUVILLE.....		D 175 - déviation D 175
ANTRAIN.....		D 175/D 296
BEUCE.....	N 12	D 706
CHAUVIGNE.....		D 175
COGLES.....	A 84	
DOMPIERRE DU CHEMIN.....		D 798
FLEURIGNE.....	N 12	
GAHARD.....		D 175
GOSNE.....	A 84 N 12	
JAVENE.....		D 798/D 179/D 706
LA CHAPELLE-JANSON.....	N 12	
LA CHAPELLE St AUBERT	A 84 N 12	
LAIGNELET		D 806/D 177
LANDEAN.....		D 177
LA SELLE en COGLES.....	A 84	
LA SELLE en LUITRE.....		D 706/D 798
LE CHATELLIER.....		D 798
LECOUSSE	N12	D798/D155/D706/D806/D179 - bretelle A84
LE FERRE.....	A84	
LIFFRE.....	A 84 N12	D 92
LUITRE.....		D 798
MEZIERES sur COUESNON	A 84	
MONTOURS.....	A 84	
MOJAZE.....		D 175/déviati on de BETTON
PARIGNE.....		D 798
POILLEY		D 798
ROMAGNE.....	N12	D 155 - bretelle A 84
ROMAZY.....		D 175
SAINT AUBIN d'AUBIGNE.....		D 175 - déviation D 175
SAINT AUBIN du CORMIER.....	A 84 N12	
SAINT BRICE en COGLES.....		D 155
SAINT ETIENNE en COGLES.....	A 84	D 155
SAINT GERMAIN en COGLES.....	A 84	D 155/D 798
SAINT JEAN SUR COUESNON.....	A 84 N12	
SAINT MARC sur COUESNON.....	A 84 N12	
SAINT OUEN LA ROUERIE.....		D 295
SAINT SAUVEUR des LANDES.....	A 84 N 12 -	bretelle A 84
SENS de BRETAGNE.....		D 175
TREMBLAY.....		D 175/D 155 - déviation D 795
VIEUX VY sur COUESNON		D 175
VILLAMEE.....		D 798

Nom du tronçon	Débutant	Finissant	Communes	Catégorie	Largeur du secteur affecté par le bruit
Routes nationales					
A 84	Limite du département de la Manche	Echangeur du barreau de Fougères	Coglès, Le Ferré, La Selle en Coglès, Montours, St Etienne en Coglès, St Sauveur des Landes, St Germain en Coglès	3	100m
A 84	Echangeur du barreau de Fougères	Rocade de Rennes	St Sauveur des Landes, La Chapelle St Aubert, St Marc sur Couesnon, St Jean sur Couesnon, St Aubin du Cormier, Gosné, Liffré, Mézières sur Couesnon	2	250m
Barreau de Fougères (bretelle A 84)	INTER RN 12 - RD 706	A 84	Lécousse, St Sauveur des Landes, Romagné,	3	100 m
RN 12	Limite du Département de la Mayenne	Limite communale de Fougères	La Chapelle Janson, Beaucé, Fleurigné	3	100m
RN 12	Barreau A 84 (Fougères)	Début de limitation à 50 km/h (Sainte-Anne)	Romagné, Lécousse	3	100m
RN 12	Début de limitation à 50 km/h (Sainte-Anne)	Fin de limitation à 50 km/h (Sainte-Anne)	Romagné	3	100m
RN 12	Fin de limitation à 50 km/h (Sainte-Anne)	Entrée d'agglomération de Romagné	Romagné	3	100m
RN 12	Entrée d'agglomération de Romagné	RD 18 PR 19+041	Romagné	3	100m
RN 12	RD 18 PR 19+041	Sortie d'agglomération de Romagné	Romagné	4	30m

20/10/2000

Tableau récapitulatif des tronçons classés

Secteur Nord-Est

Nom du tronçon	Débutant	Finissant	Communes	Catégorie	Largeur du secteur affecté par le bruit
RD92	PR 22+700 Début de limitation à 50	PR 22+985 Fin de limitation à 50	Liffré	4	30m
RD92	PR 22+985 Fin de limitation à 50	PR 30+258 Début de limitation à 50 (Noyal sur Vilaine)	Liffré, Acigné, Noyal/Vilaine	3	100m
RD155	Limite de Fougères PR 1+000	RD 706 PR 2+209	Lécousse	4	30m
RD155	RD 706 PR 2+209	PR 6+725 INT D105	Lécousse, Romagné, St Germain en Coglès	3	100m
RD155	PR 6+725 INT D105	A 84	St Germain en Coglès, St Etienne en Coglès	3	100m
DEVIATION RD155	A 84	INTER RD103	St Etienne en Coglès	3	100m
DEVIATION RD155	INTER RD103	INTER RD 102	St Etienne en Coglès, St Brice en Coglès	3	100m
DEVIATION RD155	INTER RD 102	Fin de la déviation de St Etienne en Coglès et St Brice en Coglès	St Brice en Coglès	3	100m
RD155	Fin de la déviation de St Etienne en Coglès et St Brice en Coglès	INT RD 796 PR 22+113	St Brice en Coglès, Tremblay	3	100m
RD175	PR 4+876 INT D155	PR 7+302 ENTREE DE TREMBLAY	Antrain, Tremblay	3	100m
RD175	PR 7+302 ENTREE DE TREMBLAY	PR 8+189 SORTIE DE TREMBLAY	Tremblay	4	30m

Nom du tronçon	Débutant	Finissant	Communes	Catégorie	Largeur du secteur affecté par le bruit
RD175	PR 30 SORTIE DE ST AUBIN D'AUBIGNE	Giratoire Fin de Deviation de St Aubin d'Aubigné	St Aubin d'Aubigné	3	100m
DEVIATION RD 175	Début déviation de St Aubin d'Aubigné (Andouillé-Neuville)	Giratoire Fin de Deviation de St Aubin d'Aubigné	Andouillé-Neuville, St Aubin d'Aubigné	3	100m
RD175	Giratoire Fin de Deviation de St Aubin d'Aubigné	PR 32+858 Début de limitation à 70	St Aubin d'Aubigné, Chevaigné	3	100m
RD175	PR 32+858 Début de limitation à 70	PR 33+333 Fin de limitation à 70	Chevaigné Mouazé	3	100m
RD175	PR 33+333	PR35+731	Chevaigné, Mouazé	3	100m
RD175	PR35+731 Début de limitation à 70	PR 35+978 Fin de limitation à 70	Chevaigné, Mouazé	3	100m
RD175	PR 35+978	PR 36+770	Chevaigné, Mouazé	3	100m
Déviation de BETTON	RD175	RD 97	Mouazé, Chevaigné	3	100m
RD177	INTER RD 19 PR 11+889	PR 12+625 SORTIE DE LANDEAN	Landéan	3	100m
RD177	PR 12+625 SORTIE DE LANDEAN	PR 17+368 ENTREE DE FOUGÈRES	Landéan, Laignelet, Fougères	3	100m
RD179	PR 2+18 SORTIE DE FOUGÈRES	INTER RD 108 PR 2+919	Fougères, Lécousse, Javené	3	100m

20/10/2000

Tableau récapitulatif des tronçons classés

Secteur Nord-Est

Nom du tronçon	Débutant	Finissant	Communes	Catégorie	Largeur du secteur affecté par le bruit
RD296	LIMITE DU DEPARTEMENT DE LA MANCHE	PR 1+539 ENTREE DE ST OUEN-LA-ROUERIE	St Ouen- la- Rouerie	4	30m
RD296	PR 1+539 ENTREE DE ST OUEN-LA-ROUERIE	PR 2 SORTIE DE ST OUEN-LA-ROUERIE	St Ouen-la-Rouerie	4	30m
RD296	PR 2 SORTIE DE ST OUEN-LA-ROUERIE	PR 2+700 LIMITATION 70	St Ouen-la-Rouerie	4	30m
RD296	PR 2-700 LIMITATION 70	PR 2+950 FIN DE LIMITATION 70	St Ouen-la-Rouerie	4	30m
RD296	PR 2+950 FIN DE LIMITATION 70	PR 4+686 INT D175	St Ouen-la-Rouerie, Antrain	4	30m
RD528	INTER N 12 PR 13+632	INTER N 12 PR 13+2576	Liffré	4	30m
RD706	INT D155 PR 0	INT N12 PR 1+282	Lécousse	3	100m
RD706	INT N12 PR 1+282	INT N12 PR 6+627	Beaucé, La Selle en Luitré, Lécousse, Javené	3	100m
RD798	PR 9+85 Carrefour RD 178	INTER RD 22 OUEST PR 14+715	Dompierre du Chemin, La Selle en Luitré, Javené, Luitré	3	100m
RD798	INTER RD 22 OUEST PR 14+715	INTER RD 706 PR 16+782	Javené, Fougères	3	100m
RD798	INTER RD 806 PR 19+289	SORTIE DE LECOUSSE PR 19+930	Fougères, Lécousse	4	30m

20/10/2000

Tableau récapitulatif des tronçons classés

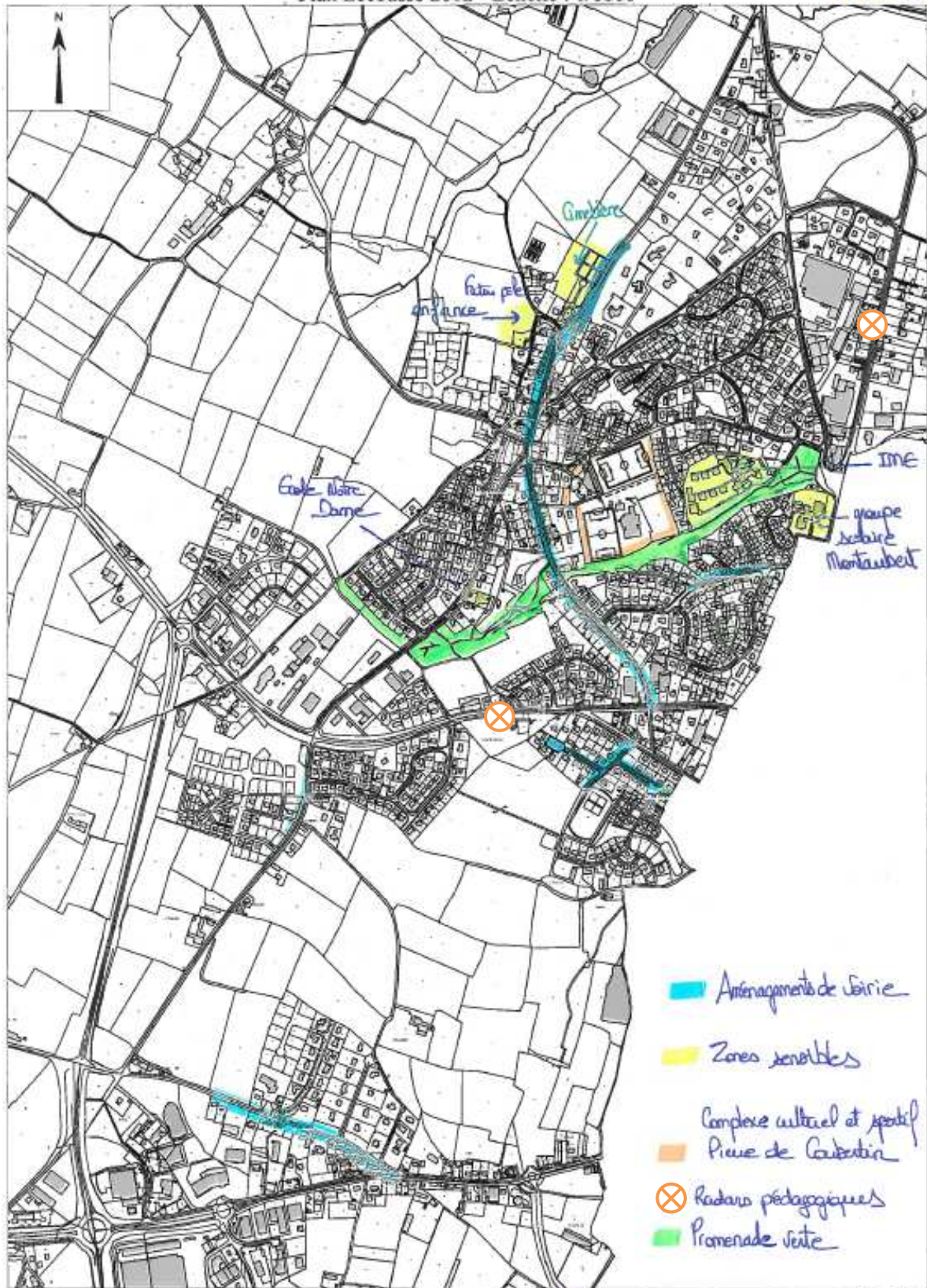
Secteur Nord-Est

Nom du tronçon	Débutant	Finissant	Communes	Catégorie	Largeur du secteur affecté par le bruit
RD798	SORTIE DE LECOUSSE PR 19+930	INT D19 PR 25+841	Lécousse, St Germain en Coglès, le Chatellier, Parigné	3	100m
RD798	INT D19 PR 25+841	PR 26+687 Début de limitation à 70	Le Chatellier, Parigné	3	100m
RD798	PR 26+687 Debut de limitation à 70	PR 27+193 Fin de limitation à 70	Le Chatellier, Parigné	4	30m
RD798	PR 27+193 Fin de limitation à 70	PR 28+870 Début de limitation à 70	Le Chatellier, Villamée	3	100m
RD798	PR 28+870 Début de limitation à 70	PR 29+591 Fin de limitation à 70	Le Chatellier, Villamée, Poilley	4	30m
RD798	PR 29+591 Fin de limitation à 70	PR 31+347 Intersection RD 15	Poilley	3	100m
RD806	PR 7+28 Entrée Laignelet	Intersection Rue de Saint Lo (Fougères)	Laignelet, Fougères	4	30m
RD806	Intersection Rue Beauverger (Fougères)	INT D798 PR 12+382	Lécousse, Fougères	5	10 m

Annexe B : Plan de situation de la Ville de Lécousse

Plan Lécousse 2012 - Echelle : 1/6000

11 JUIN 2015



- Aménagement de voirie
- Zones sensibles
- Complexe culturel et sportif
- Piscine de Goubertin
- ⊗ Radars pédagogiques
- Promenade verte

Parcelle : 000AL0038 Surface : 1960 m²
 Zone : UE
 Adr : 24 Rue du Pont Sec
 35133 LÉCOUSSE



Eché le 11/06/2015