



## CLUB DECIBEL VILLES

# Acoustique des écoquartiers : La Courrouze au microscope

*Jeudi 28 juin 2012, la visite de l'éco-quartier de la Courrouze à Rennes a constitué le premier des rendez-vous mis en place dans le cadre du club déciBel villes lancé en avril dernier par le Centre d'information et de documentation sur le bruit et ses partenaires. À travers cette visite commentée, une trentaine de participants ont pu apprécier de visu, et avec leurs propres oreilles, les particularités acoustiques de ce quartier durable.*

Cette demi-journée était organisée en deux temps : une conférence-débat de deux heures, suivie de la visite commentée du quartier de la Courrouze.

Roland Gicquel, du Service Environnement-Energie de Rennes Métropole a introduit le colloque en présentant la politique de l'agglomération Rennes Métropole en matière de prise en compte du bruit dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 2002/49/CE et les principaux objectifs du plan de protection bruit (PPBE) de l'agglomération rennaise à savoir :

- Prévenir les impacts sur l'environnement sonore du territoire, identifier et préserver les zones calmes, Améliorer l'environnement sonore dans les secteurs à enjeu bruit par la résorption progressive des points noirs du bruit,
- Développer la connaissance et les outils de l'environnement sonore,
- Favoriser une culture partagée de l'environnement sonore,
- Veiller à la performance acoustique du matériel roulant des services métropolitains et municipaux à la population.

Les actions engagées en 2011 et 2012 dans le cadre du PPBE ont ensuite été exposées. Karl Vaulagé, du

bureau d'études GAMBA Acoustique, a détaillé l'étude complémentaire à l'identification des Points Noirs Bruit (PNB) qui a permis le dénombrement précis des bâtiments situés en zone de bruit critique et de vérifier les critères d'antériorité pour chacun d'entre eux. Des calculs affinés des niveaux sonores en façades des bâtiments par étages et par ouvrants ont ensuite été effectués afin d'étayer le dossier de demande de d'aide qui sera déposé par l'agglomération auprès de l'ADEME

dans le cadre de la résorption des PNB. La métropole de Rennes s'est approprié les nouvelles technologies avec comme objectifs la médiation et l'implication de ses habitants. Ainsi, les résultats de l'étude des niveaux sonores en façades ont été intégrés dans la maquette 3D de la ville afin de permettre à tout à chacun de se placer dans une zone précise de la ville (si celle-ci fait partie des six zones de bruit critique) et de voir le niveau sonore auquel on est exposé bâtiment par bâtiment et étage par étage.





## Écho des villes



de terrain, dans Rennes et sa périphérie, ont permis de comprendre quels étaient les éléments propices au ressourcement des individus, et comment ces espaces étaient pratiqués et ressentis. Une première cartographie des zones ressenties comme calmes, a pu être dressée.

Puis, un inventaire qualitatif très précis a été réalisé sur la commune de Bruz et sur des sites tests de quartiers rennais (Centre, Blosne, Bréquigny), afin d'élaborer une typologie commune à l'ensemble de l'agglomération rennaise. L'approche par les usages a été enrichie par celle du paysage et de l'accessibilité. Enfin, l'étude acoustique a fait ressortir les types d'ambiances sonores propices au bien-être. L'analyse par ces quatre thématiques met en évidence les points forts et les points faibles de chaque lieu. Leur pondération forme l'équation de l'indice de qualité. L'indicateur qualifie et compare les espaces entre eux. Ceux atteignant la moyenne sont dénommés « ZEN » (zones d'épanouissement notoires), leur caractère déstressant est reconnu ainsi que leur marge d'évolution. Les élus ont ainsi des outils pour décider de leur classement, ou non, en zone calme.

La seconde partie de cette journée sur le terrain était consacrée à la visite de la ZAC de la Courrouze, commentée par Julien Bailleul, de l'agence

Enfin, Anne Milvoy de l'agence AUDIAR (Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise) et Philippe Woloszyn, chargé de recherche au laboratoire Espaces et sociétés de l'université de Rennes II, ont exposé la démarche participative de diagnostic des zones calmes à Rennes. Dans un contexte de fort développement urbain et de densification de Rennes, il est en effet primordial d'offrir aux habitants des lieux d'épanouissement

quotidien qui leur permettent de se ressourcer à l'abri des nuisances. Le travail a consisté donc à déterminer quels sont les critères essentiels pour distinguer une zone calme dans l'espace public et quels sont les aménagements nécessaires pour se détendre près de chez soi, au quotidien. La recherche mise en place par AUDIAR et le laboratoire ESO est basée sur une approche multifactorielle telle que conseillée dans le guide des zones calmes national. Les enquêtes

**Le Club Décibel Villes accompagne les villes et agglomérations qui entreprennent, ou souhaitent entreprendre, des politiques volontaires et ambitieuses en matière d'environnement sonore.**

**L'appartenance au Club est un signe de reconnaissance de la qualité de vie dans une ville. Les partenaires actuels du Club Décibel Villes : Association des maires des grandes villes de France, association des Eco-maires, Groupe Moniteur, CIM béton, Colas, Association Qualitel, APREA**



Territoires. Rennes Métropole, avec son aménageur Territoires, réalise sur cette ancienne friche industrielle une opération d'une superficie de 120 hectares qui se veut ambitieuse – 10 000 habitants sont attendus à l'horizon 2020 – et exemplaire d'un point de vue environnemental. La prise en compte de l'environnement sonore est l'un des 12 objectifs visés de développement durable du quartier. Ainsi, les nuisances sonores de la rocade et de la voie ferrée qui longent le nouveau quartier sont contenues par la construction d'espaces tampons tels des silos de parkings, par le prolongement de murs anti-bruit existants et par la construction d'une

butte de terre de 12 mètres de hauteur réalisée avec des terres polluées du site confinées et végétalisées. L'implantation du bâti (emplacement, hauteur) a également été étudiée afin de minimiser l'impact des réseaux routier et ferroviaire existants.

Cette visite en petit comité qui a rassemblé une trentaine de participants d'horizons variés (urbanistes, acousticiens, représentants des villes, universitaires...) a permis de l'avis de tous des échanges de qualité.

Pour en savoir plus :  
<http://www.bruit.fr/nos-services-aux-acteurs-du-bruit/club-decibel-villes/> ■

dans la zone agglomérée dense autour de Paris visant à promouvoir des aménagements urbains durables, une amélioration des fonctionnalités et des services rendus aux voyageurs, une qualité architecturale, de design et de paysage urbain. Dans le prolongement de cette étude, la Régie vient d'inaugurer la station de bus du futur.

L'arrêt de bus du futur est en fait l'une des concrétisations du projet EBSF (European Bus System of the Future) (voir encadré p.15) financé par l'Europe pour renforcer l'attractivité des transports publics par bus. Imaginée par Marc Aurel, architecte designer, et la RATP, avec laquelle il collabore pour la réalisation de la ligne 3 du Tramway (ligne Chatillon-Velizy-Viroflay qui sera ouverte au public en 2014), cette station expérimentale est installée boulevard Diderot dans le 12<sup>e</sup> arrondissement de Paris face à la gare de Lyon. Elle propose jusqu'à la fin du mois de décembre 2012 aux passagers, aux passants et aux riverains 85 m<sup>2</sup> de services (infos RATP & quartier, DAB, location vélo, restauration, emprunt de livres...).

## PARIS : la RATP invite le son dans la station de bus du futur

*La RATP expérimente depuis mai 2012 une station de bus du futur dans le cadre du projet européen EBSF (European Bus System of the Future), coordonné par l'UITP et dans la continuité de sa démarche de recherche Osmose.*

Les transports publics étant au cœur des projets d'aménagement de la région Ile-de-France, la RATP a souhaité

anticiper les évolutions à venir avec le projet Osmose, étude prospective sur les stations de métro du XXI<sup>e</sup> siècle



Légende : La station pilote doit permettre de tester jusqu'à quel point la combinaison de services diversifiés, orientés transport ou orientés ville, peut être envisagée dans un espace de transport de surface.

« C'est une concept-station », explique Yo Kaminagai, le Monsieur Innovation de la RATP, qui fait le parallèle avec les concept-cars de l'industrie automobile avant tout destinés à montrer les nouveautés technologiques. C'est un « démonstrateur de recherche », bâti sur l'idée qu'un arrêt de bus important peut accueillir des services destinés tout autant aux voyageurs qu'aux passants et aux riverains.

« Lorsqu'on sait qu'à Paris, le parcours moyen des usagers du bus est inférieur à dix minutes on comprend l'intérêt de travailler sur l'amélioration des espaces d'attente », ajoute le délégué bus de la RATP, Pierre Decquarte, en précisant que la Régie a investi plus de 300 000 € pour la réalisation de ce prototype de station ouverte sur la ville.