

RÉTRÉCISSEMENT DE CHAUSSÉE, PISTES CYCLABLES, RONDS POINTS...  
MALO-LES-BAINS APAISE SON TRAFIC EN CENTRE-VILLE



## Travaux d'aménagement de voiries bruyantes

*Boulevard de l'europe à Malo-Les-Bains*

# Contexte

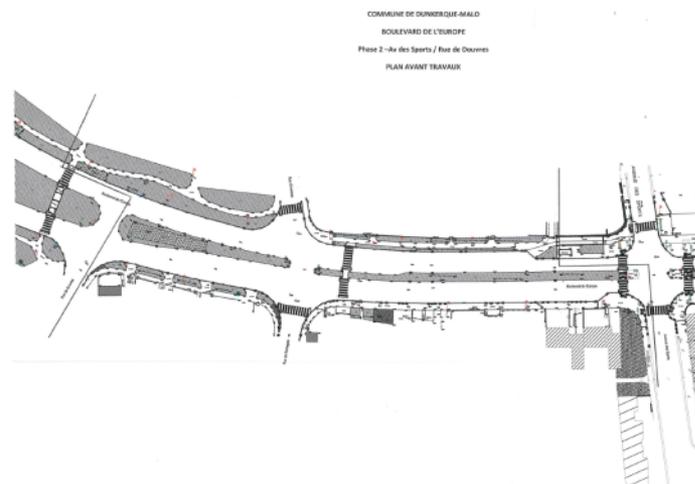
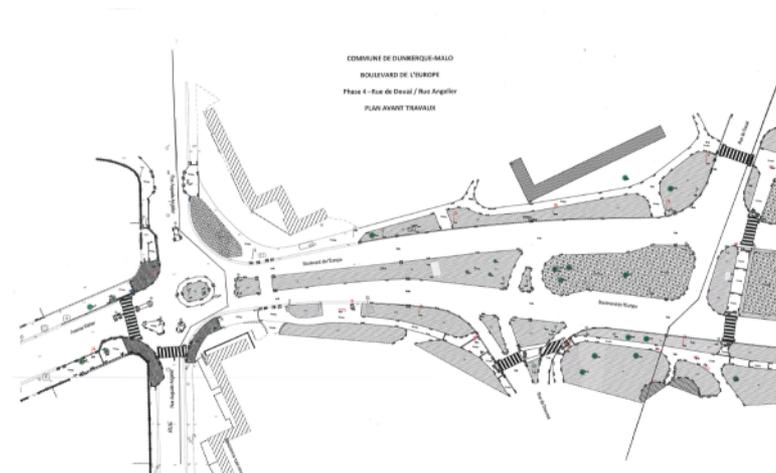
Depuis 2012, la Communauté urbaine de Dunkerque a engagé un programme de rénovation de voirie sur le boulevard de l'Europe à Malo-les-Bains.

Sur un linéaire de 1 km, les aménagements proposés visent à sécuriser les circulations automobiles, cyclistes et piétonnes sur un axe sur lequel ou à proximité duquel sont implantés divers équipements générant des flux piétons et cyclistes importants.

Les travaux se sont déroulés en quatre phases entre 2011 et 2015.

La cartographie du bruit effectuée dans le cadre de la directive européenne a montré que la circulation sur le boulevard de l'Europe engendrait une nuisance sonore  $> 65$  dB(A) et pour certains tronçons une nuisance sonore  $> 70$  dB(A), sur des bâtiments d'habitation en bordure de voie.

# Configuration de la voirie avant travaux



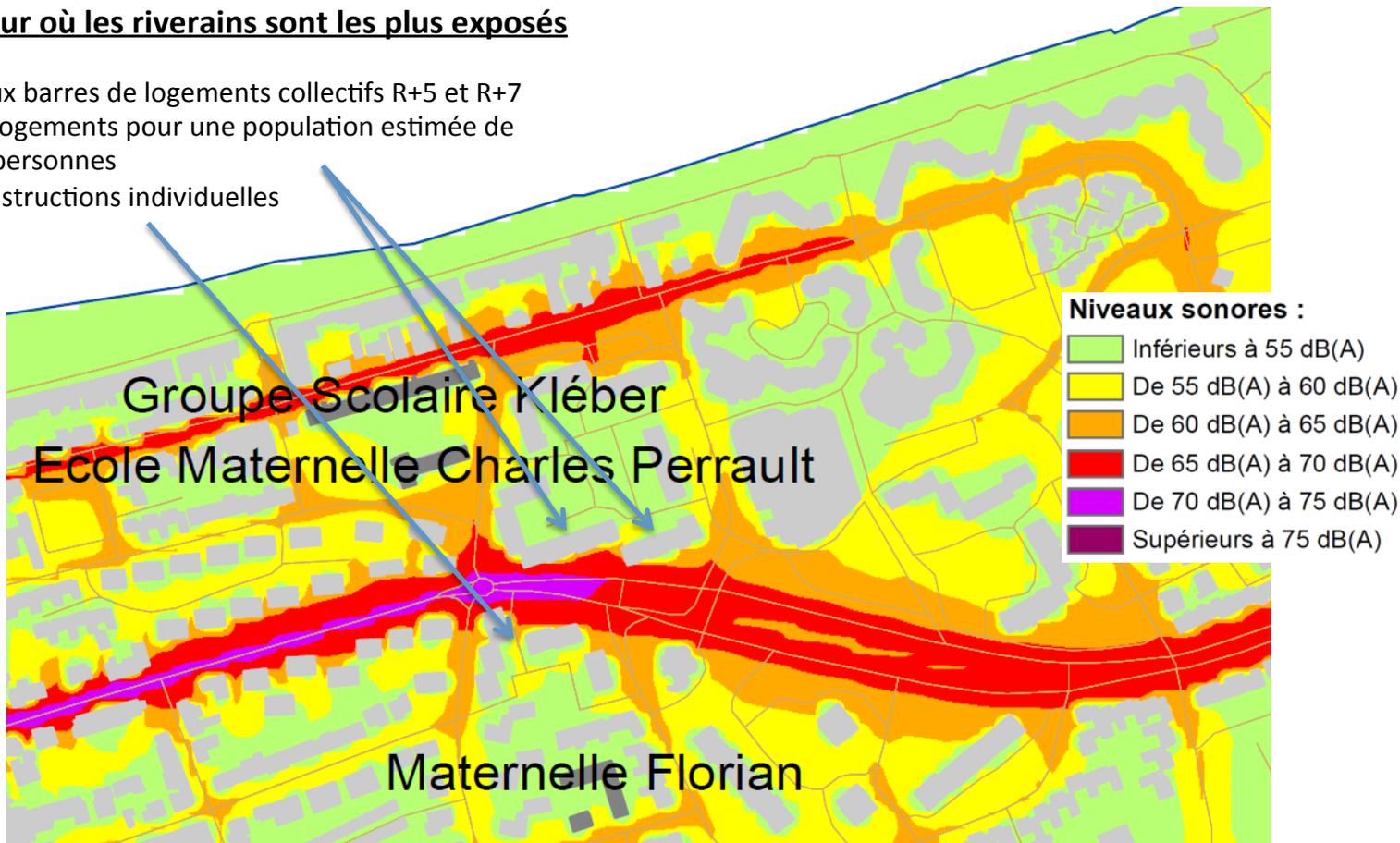
15 et 16 avril 2015

Cédric GHESQUIERES/Directeur general  
ville et environnement

# État de l'environnement sonore du boulevard de l'Europe avant travaux

## Secteur où les riverains sont les plus exposés

- Deux barres de logements collectifs R+5 et R+7
- 80 logements pour une population estimée de 240 personnes
- Constructions individuelles



# Configuration de la voirie après travaux Zoom sur la phase 4



- Chaussée
  - Piste cyclable
  - Zone piétons



# Étude acoustique après travaux

Exposition au bruit des riverains après travaux

Sources: Campagne de mesures du 26 au 29 mars 2015

Les conditions de circulation sont représentatives de la réalité en tenant compte des journées travaillées et des congés de fin de semaine : correspondant aux trajets domicile/travail/commerces/école.

## ► Méthodologie de mesure

- Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'Arrêté du 30 mai 1996

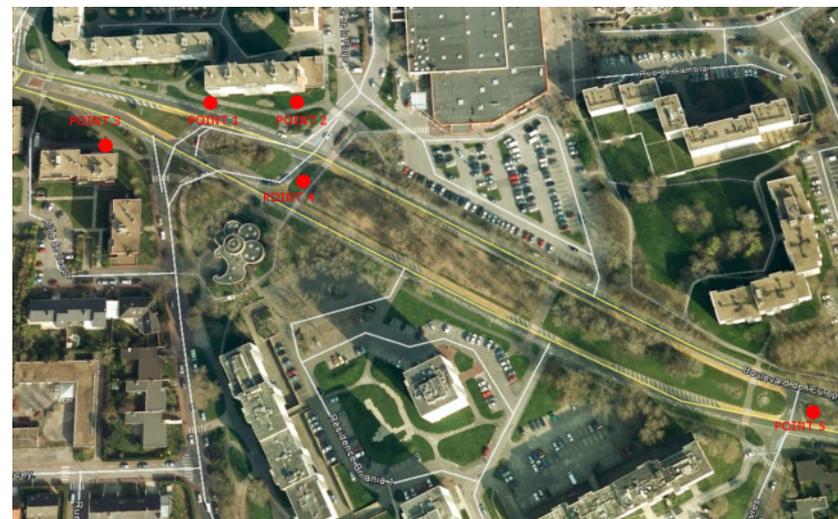
"relatif ... à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation..."

- Les mesures ont été réalisées selon la norme

AFNOR NF.S 31-010

- Acquisition des données : Sonomètres Classe 1 -

En conformité avec les normes NF-S 31.109 et CEI 804



# Résultat des mesures

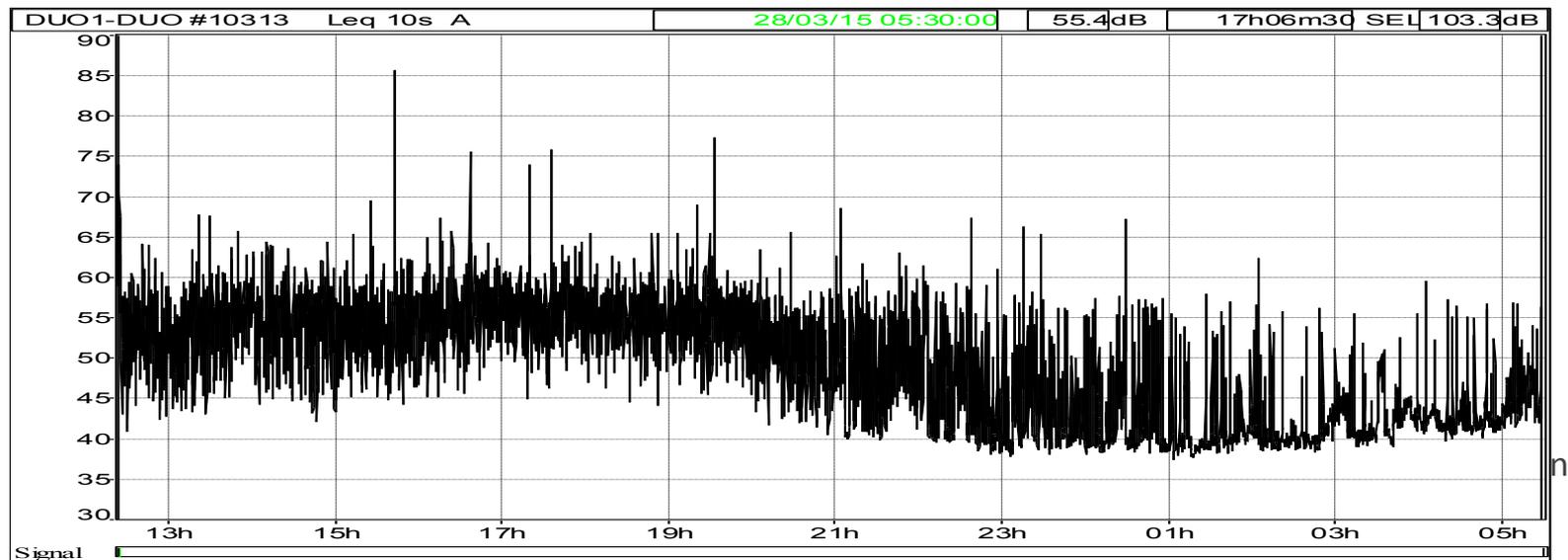
Point n°	Lden	Lday	LEvening	LNight	Laeq (heure de pointe)	Photo
1	59.9	57.2	53.5	51.5	60.1	
2	61	61.6	57.4	49.5	62.3	
3	59.9	59.1	56.9	49.7	63.1	

# Synthèse des mesures

## ► Synthèses des mesures

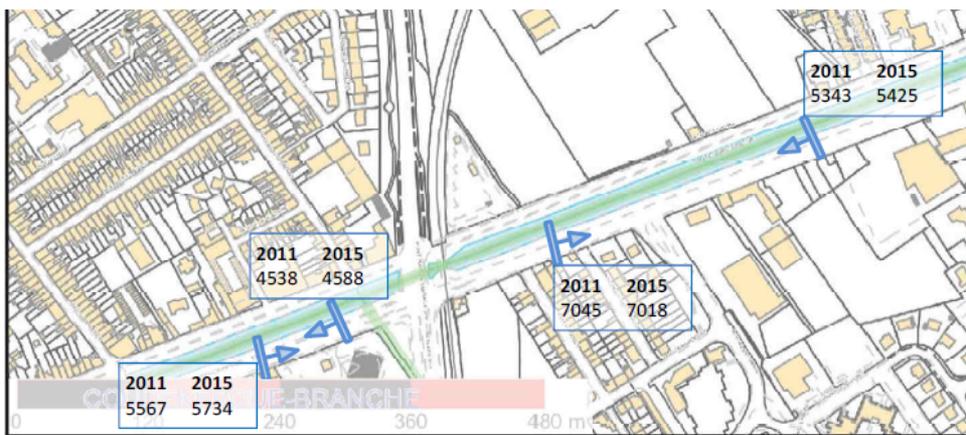
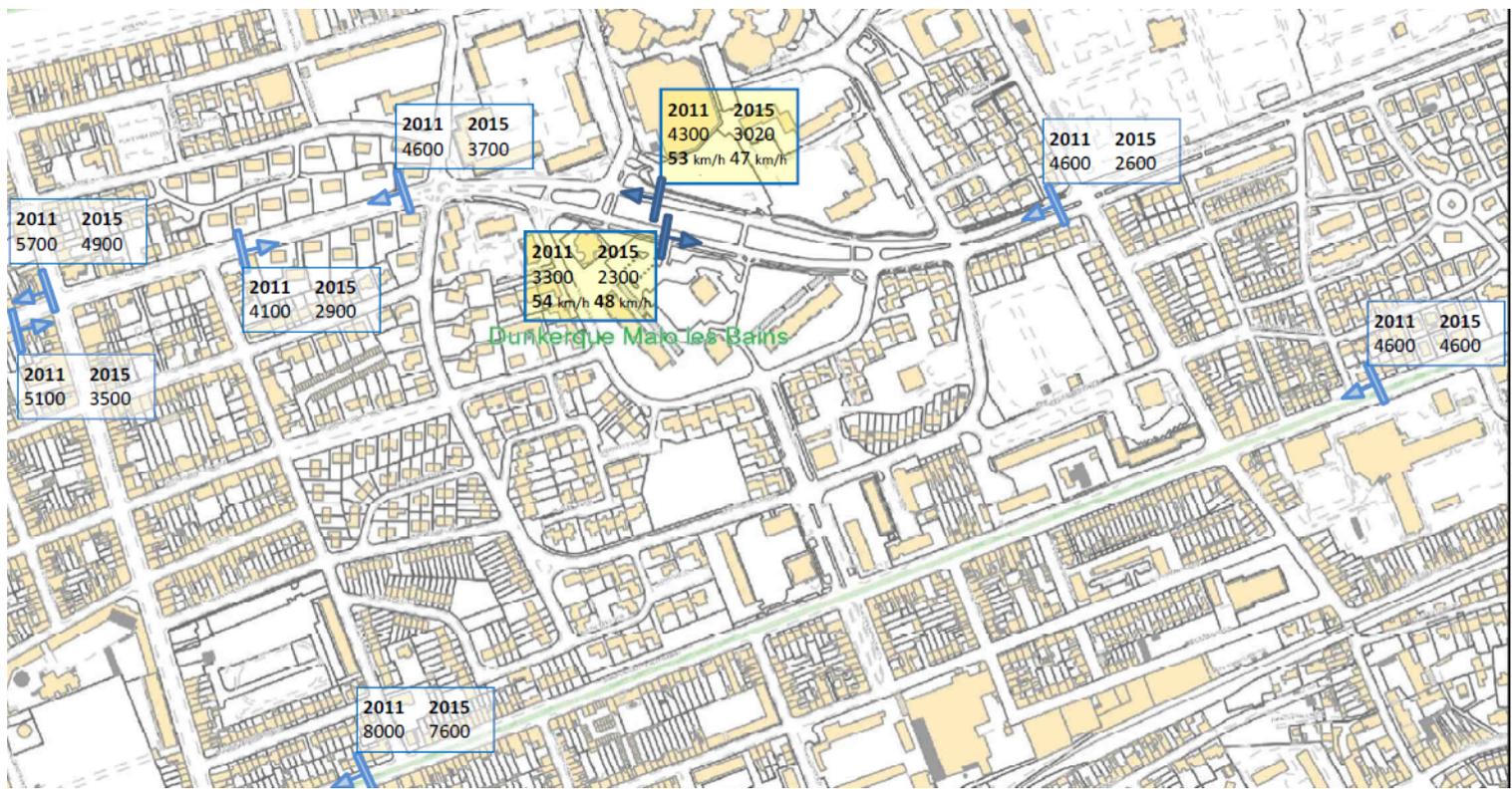
### ► *Graphe sur la journée*

- Montre bien la différence de niveau de bruit plutôt qu'une valeur moyenne de jour/nuit
- L'information principale est de voir le peu de pics de bruit élevés, de nuit mais également de jour



### ► Valeurs globales

- Différence de 5 décibels environ entre la carte résultant des mesures et celle du PPBE
- Graphique; saut d'une catégorie de rouge à orange au niveau des habitations
- Mesures: LDEN étant de 61 à 62 décibels au droit des fenêtres des immeubles proches
- Le gain réel ne peut être quantifié car il n'y a pas eu de campagnes précédentes



**Dunkerque Grand Littoral**  
COMMUNAUTÉ URBAINE

**DUNKERQUE – Malo les Bains**  
**Boulevard de l'EUROPE**  
(et ses environs)  
Evolution du trafic  
Entre 2011 (novembre) et 2015 (mars)

# Conclusion

La gestion du bruit des infrastructures routières en ville ne constitue pas encore, pour la Communauté urbaine de Dunkerque un objectif premier. Et pourtant, sur cet exemple, on constate que l'aménagement urbain a permis du fait de sa conception :

- 1°) de diminuer les vitesses moyennes pratiquées ;
- 2°) de diminuer le trafic de transit en le reportant au moins partiellement sur d'autres axes aux franges de la ville plus adaptés ;
- 3°) d'assurer une meilleure régularité des flux et d'empêcher des vitesses maximales élevées, et donc une diminution des émergences.

L'ensemble de ces évolutions a conduit à une diminution sensible du bruit perçu par les riverains, même si le protocole n'a pas permis de faire, dans des conditions scientifiques, une véritable comparaison avant/après.

Pour l'avenir, l'identification des axes considérés comme bruyants sur l'agglomération permettra d'avoir une attention particulière sur la pacification des vitesses, le partage de l'espace entre modes, avec un objectif global d'amélioration de la qualité de vie et de prise en compte des usages. La diminution des bruits de l'environnement est une des facettes de cet objectif global.



**Merci de votre attention**

