



RAPPORT

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT ROUTES DEPARTEMENTALES CONCERNEES PAR LA DIRECTIVE 2002/ 49/ CE SELON ARTICLE L572-9 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Département de Tarn-et-Garonne

Avril 2019



CLIENT

RAISON SOCIALE	Département de TARN-ET-GARONNE
COORDONNÉES	Hôtel du Département – 100, Boulevard Hubert Gouze – BP 783 – 82013 MONTAUBAN Cedex Tél. 05.63.91.82.00 - Fax 05.63.03.28.52 – @ : courrier@ledepartement82.fr

DEPARTEMENT DE TARN-ET-GARONNE
 PPBE pour les RD concernées par la troisième échéance de la directive 2002/ 49/ CE

INTERLOCUTEUR (nom et coordonnées)	Monsieur Michel PISTOULLIER – Tél. 05.67.05.51.33 – @ : michel.pistouiller@ledepartement82.fr
---------------------------------------	--

SCE

COORDONNÉES	4 rue Viviani – CS 26220 – 44262 NANTES Cedex 2 Tél. 02.51.17.29.29 - Fax 02.51.17.29.99 – @ : sce@sce.fr
INTERLOCUTEUR (nom et coordonnées)	Monsieur Gilles SAUVAGE - Tél. 02.51.17.29.92 – @ : gilles.sauvage@sce.fr

RAPPORT

titre	Élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement – Routes départementales concernées par la Directive 2002/ 49/ CE selon l'article L572-9 du Code de l'environnement
Nombre de pages	117
Nombre d'annexes	7 (l'annexe n° 7 fait l'objet d'un document spécifique)
Offre de référence SCE	N° 67764 du 27/05/14
N° COMMANDE	Marché N° 256/ 14 – Notifié le 25/09/14

SIGNATAIRE

REFERENCE	DATE	REVISION DU DOCUMENT	OBJET DE LA REVISION	REDACTEUR	CONTROLE QUALITE
140615	19/02/16	Édition 1	-	GSE	SCE
140615	31/03/16	Édition 2	Observations du CD 82 sur V1 du rapport	GSE	SCE
140615	22/02/17	Édition 3	Version après mise à disposition du public	GSE	SCE
	18/04/19	Édition 4	Version avant mise à disposition du public (3ème échéance)	CD82	CD82

SOMMAIRE

RESUME NON TECHNIQUE	10
1. PRESENTATION	12
Généralités 1.1. sur le bruit	12
1.1.1. L'unité de mesure : le décibel	12

DEPARTEMENT DE TARN-ET-GARONNE

PPBE pour les RD concernées par la troisième échéance de la directive 2002/ 49/ CE

1.1.2. Quelques notions clés	12
1.1.3. Les indicateurs de gêne	13
1.1.4. Échelle du bruit	14
1.1.5. Le bruit et la santé – La gêne sonore	14
1.1.6. La lutte contre le bruit routier : principes	16
1.2. Contexte réglementaire et contexte local	18
1.3. Démarche mise en place	23
1.4. Principaux textes réglementaires	23
1.4.1. Textes de référence : les évolutions	23
1.4.2. Niveaux sonores maximum admissibles.....	26
1.4.2.1. Pour la création d’une voie nouvelle.....	26
1.4.2.2. Pour la transformation significative d’une voie existante.....	26
1.4.3. Principe d’antériorité	27
1.4.4. Classement sonore des infrastructures de transports terrestres ;.....	27
1.5. Les nouveaux objectifs de réduction du bruit	30
1.5.1. Articulation entre les indicateurs européens et français ;.....	30
1.5.2. Des valeurs encadrées par la réglementation mais des objectifs fixés par les maîtres d’ouvrage.....	31
1.5.3. Le rattrapage des points noirs dus au bruit routier (PNB) ;.....	32
1.5.3.1. Sur le réseau routier national	32
1.5.3.2. Sur le réseau routier départemental	33
1.6. Cartes de bruit : notions clé	33
1.7. Les zones calmes : notions-clés	35
2. ANALYSE DES CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL	36
2.1. Cartes de bruit seconde échéance : principaux résultats	36
2.1.1. Introduction	36
2.1.2. Exemples de restitution ;.....	36
2.1.3. Population exposée et établissements sensibles exposés ;.....	40
2.1.4. Tableaux de synthèse de l’exposition au bruit	40
2.2. Détermination des secteurs à enjeux	42
2.2.1. Mesures in situ.....	42
2.2.2. Approfondissement du diagnostic : principes méthodologiques.....	42
2.2.3. RD8 à Montauban.....	44
2.2.4. RD12 à Saint Aignan et Castelsarrasin	45
2.2.5. RD21 à Montauban	46

DEPARTEMENT DE TARN-ET-GARONNE
 PPBE pour les RD concernées par la troisième échéance de la directive 2002/ 49/ CE

2.2.6. RD21E à Montauban	46
2.2.7. RD117 à Réalville et Caussade.....	47
2.2.8. RD813 à Lamagistère, Golfech, Moissac et Castelsarrasin	48
2.2.9. RD820 à Montauban, Saint Etienne de Tulmont, Albias, Cayrac, Réalville, Pompignan,,Grisolles, Canals, Dieupentale, Campsas, Montbartier et Labastide Saint Pierre.....	50
2.2.10. RD926 à Caussade, Monteils et Septfonds	57
2.2.11. RD927 à Moissac et Montauban.....	59
2.2.12. RD928 à Montech, Lacourt Saint Pierre et Montauban	60
2.2.13. RD930 à Bressols	63
2.2.14. RD958 à La Ville Dieu du Temple, Montbétou et Montauban	64
2.2.15. RD959 à Montauban	66
2.2.16. RD999 à Montauban.....	68
2.3. Synthèse générale : hiérarchisation des enjeux le long des RD.....	69
2.4. Multi-exposition au bruit des infrastructures de transports terrestres : première approche	70
2.4.1. Le cas des autoroutes A20 et A62	70
2.4.2. Le cas de la voie ferrée entre Montauban et la Haute-Garonne.....	71
2.5. Impacts des actions réalisées sur les routes départementales à enjeux	72
2.5.1. Protection à la source : revêtement de chaussée « <i>phonique</i> »	73
2.5.1.1. RD813 à Castelsarrasin	73
2.5.1.2. RD820 à Canals	73
2.5.1.3. RD927 à Montauban.....	73
2.6. Actions en cours sur les secteurs à enjeux	73
2.7. Le réseau résiduel à traiter	73
2.8. Les zones calmes	75
3. OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT	76
4. LES AUTRES POLITIQUES DU DEPARTEMENT.....	77
4.1. Domaines de compétence	77
4.1.1. L'échelon départemental dans l'organisation territoriale française	77
4.1.2. Le département et les nuisances sonores : généralités	78
4.1.3. Intervention spécifique : les travaux sur routes départementales	79
4.1.4. Intervention spécifique : les transports scolaires.....	81
4.1.5. Intervention spécifique : la promotion des différents modes de déplacements	82
4.1.5.1. Le développement des aires de co-voiturage.....	82
4.1.5.2. Le développement du vélo : vélo route et voie verte.....	83
4.1.5.3. Le dispositif « Rézo <i>Pouce</i> ».....	86
4.1.6. Les autres actions environnementales du développement durable.....	86
4.1.6.1. La gestion raisonnée de la voirie départementale	86
4.1.6.2. En route vers une mobilité plus sobre en carbone.....	86
4.1.7. Les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques	86

4.2. Autres documents de cadrage des enjeux de mobilités.....	89
4.2.1. Les SCOT	89
4.2.1.1. Le SCOT de Montauban (approuvé).....	89
4.2.1.2. Le SCOT des 3 Provinces Languedoc-Quercy-Gascogne	90
4.2.1.3. Le SCOT des Deux Rives	90
4.2.2. Les PDU et autres documents d'urbanisme.....	92
4.2.3. La prise en compte de la thématique « déplacements » dans les documents d'urbanisme.....	94
5. PROGRAMME D'ACTIONS	95
5.1. Introduction.....	95
5.2. Actions réalisées par le département depuis 10 ans	95
5.2.1. Opérations d'aménagement neuf	95
5.2.1.1. La liaison Quercy-Gascogne.....	96
5.2.1.2. Les rampes de Caylus.....	96
5.2.2. L'entretien et le renouvellement des chaussées.....	97
5.2.3. Actions sur la maîtrise de la vitesse	98
5.2.4. Actions sur le bâti.....	98
5.2.4.1. Les collèges	98
5.2.4.2. L'habitat social	98
5.3. Actions curatives envisagées pour les 5 ans à venir	99
5.3.1. Rappels : le réseau résiduel à traiter	99
5.3.2. Hiérarchisation des enjeux et des types d'interventions proposées.....	102
5.3.3. Priorisation des actions possibles.....	102
5.3.4. Programmation financière	103
5.4. Actions préventives envisagées dans les 5 ans à venir.....	103
5.4.1. Classement sonore des infrastructures de transports terrestres.....	103
5.4.2. Le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse, via le Tarn-et-Garonne	103
5.5. Définir, préserver ou conquérir des zones calmes.....	104
6. IMPACTS ACOUSTIQUES ATTENDUS SUR LES POPULATIONS DANS LES	
5 ANS A VENIR	105
6.1. Les actions curatives	105
6.2. Les actions préventives.....	105
7. SUIVI DU PPBE	106
7.1. Approbation du projet de rapport PPBE	106
7.2. Mise à disposition du public	106
7.3. Conséquences de la mise à disposition du public	106
7.4. Suivi du PPBE	107
8. GLOSSAIRE	110

9. ANNEXES 111

<u>Annexe n° 1 : article R572-8 du Code de l'environnement précisant le contenu minimal du PPBE.....</u>	112
<u>Annexe n° 2 : arrêté préfectoral n°82-2018-12-21-001 du 21 décembre 2018 approuvant les cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département de Tarn-et-Garonne (3ème échéance)</u>	113
<u>Annexe n° 3 : arrêté préfectoral n° 2014-212-0005 du 31 juillet 2014 portant mise à jour du classement sonore des infrastructures routières et ferroviaires du département de TARN-ET-GARONNE</u>	114
<u>Annexe n° 4 : localisation des dernières protections acoustiques réalisées le long de l'autoroute A20</u>	115
<u>Annexe n° 5 : synthèse de la phase de mise à disposition du projet de PPBE</u>	116
<u>Annexe n° 6 : atlas cartographique des routes départementales</u>	117

DEPARTEMENT DE TARN-ET-GARONNE
 PPBE pour les RD concernées par la troisième échéance de la directive 2002/ 49/ CE

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : les échéances de réalisation selon la directive européenne 2002/ 49/ CE	19
Tableau 2 : les arrêtés préfectoraux d'approbation des cartes de bruit stratégiques en Tarn-et-Garonne ..	19
Tableau 3 : identification du linéaire de RD (TMJA 2012 > 8 200 veh/ jour) cartographié au titre de la directive européenne 2002/ 49/ CE et hypothèses de trafics retenues	22
Tableau 4 : les grandes phases de l'étude PPBE	23
Tableau 5 : article 2 de l'arrêté ministériel du 5 mai 1995	26
Tableau 6 : les 5 catégories de voies classées au titre du classement sonore pour les routes et les lignes ferroviaires à grande vitesse	28
Tableau 7 : les 49 communes concernées par le classement sonore des RD en Tarn-et-Garonne	29
Tableau 8 : les valeurs limites en Lden et Ln selon directive européenne	31
Tableau 9 : les objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source	32
Tableau 10 : les objectifs acoustiques dans le cas de travaux d'insonorisation de façades	32
Tableau 11 : population et établissements exposés au bruit routier (RD et VC) sur le département de Tarn-et-Garonne avec l'indicateur Lden	41
Tableau 12 : population et établissements exposés au bruit routier (RD et VC) sur le département de Tarn-et-Garonne avec l'indicateur Ln	41
Tableau 13 : superficies exposées au bruit routier (RD et VC) sur le département de Tarn-et-Garonne	41
Tableau 14 : diagnostic PNB – les communes et RD concernées par les cartes de bruit stratégiques approuvées	43
Tableau 15 : diagnostic PNB – RD8 à Montauban – Partie 1 : rue du Faubourg Lacapelle	44
Tableau 16 : diagnostic PNB – RD8 à Montauban – Partie 2 : avenue Marcel Unal	44
Tableau 17 : diagnostic PNB – RD12 à Saint Aignan	45
Tableau 18 : diagnostic PNB – RD12 à Castelsarrasin	45
Tableau 19 : diagnostic PNB – RD21 à Montauban	46
Tableau 20 : diagnostic PNB – RD21E à Montauban	46
Tableau 21 : diagnostic PNB – RD117 à Réalville	47
Tableau 22 : diagnostic PNB – RD117 à Caussade	47
Tableau 23 : diagnostic PNB – RD813 à Lamagistère	48
Tableau 24 : diagnostic PNB – RD813 à Golfèch	48
Tableau 25 : diagnostic PNB – RD813 à Moissac	49
Tableau 26 : diagnostic PNB – RD813 à Castelsarrasin	49
Tableau 27 : diagnostic PNB – RD820 à Montauban	50
Tableau 28 : diagnostic PNB – RD820 à Saint Etienne de Tulmont	50
Tableau 29 : diagnostic PNB – RD820 à Albias	51
Tableau 30 : diagnostic PNB – RD820 à Cayrac	51
Tableau 31 : diagnostic PNB – RD820 à Réalville	52
Tableau 32 : diagnostic PNB – RD820 à Pompignan	52
Tableau 33 : diagnostic PNB – RD820 à Grisolles	53
Tableau 34 : diagnostic PNB – RD820 à Canals	53
Tableau 35 : diagnostic PNB – RD820 à Dieupentale	54
Tableau 36 : diagnostic PNB – RD820 à Campsas.....	54

DEPARTEMENT DE TARN-ET-GARONNE

PPBE pour les RD concernées par la troisième échéance de la directive 2002/ 49/ CE

Tableau 37 : diagnostic PNB – RD820 à Montbartier - Section 1	55
Tableau 38 : diagnostic PNB – RD820 à Montbartier – Section 2	55
Tableau 39 : diagnostic PNB – RD820 à Labastide Saint Pierre	56
Tableau 40 : diagnostic PNB – RD926 à Caussade	57
Tableau 41 : diagnostic PNB – RD926 à Monteils	57
Tableau 42 : diagnostic PNB – RD926 à Septfonds	58
Tableau 43 : diagnostic PNB – RD927 à Moissac	59
Tableau 44 : diagnostic PNB – RD927 à Montauban	59
Tableau 45 : diagnostic PNB – RD928 à Montech	60
Tableau 46 : diagnostic PNB – RD928 à Lacourt Saint Pierre – Partie 1	60
Tableau 47 : diagnostic PNB – RD928 à Lacourt Saint Pierre – Partie 2	61
Tableau 48 : diagnostic PNB – RD928 à Montauban – Partie 1	61
Tableau 49 : diagnostic PNB – RD928 à Montauban – Partie 2	62
Tableau 50 : diagnostic PNB – RD930 à Bressols	63
Tableau 51 : diagnostic PNB – RD958 à La Ville Dieu du Temple	64
Tableau 52 : diagnostic PNB – RD958 à Montbeton	64
Tableau 53 : diagnostic PNB – RD958 à Montauban – Section 1	65
Tableau 54 : diagnostic PNB – RD958 à Montauban – Section 2	65
Tableau 55 : diagnostic PNB – RD959 à Montauban – Partie 1	66
Tableau 56 : diagnostic PNB – RD959 à Montauban – Partie 2	66
Tableau 57 : diagnostic PNB – RD959 à Montauban – Partie 3	67
Tableau 58 : diagnostic PNB – RD999 à Montauban	68
Tableau 59 : diagnostic PNB – les bâtiments sensibles hors habitat exposés au bruit routier	69
Tableau 60 : diagnostic PNB – Indicateur Lden – Exposition au bruit ferroviaire	71
Tableau 61 : diagnostic PNB – Indicateur Ln – Exposition au bruit ferroviaire	71
Tableau 62 : diagnostic PNB – Indicateur Lden – Surfaces exposées au bruit ferroviaire	72
Tableau 60 : Les opérations d'aménagement neuf réalisés par le Département au cours de la période 2005-2015	95
Tableau 61 : Les revêtements de chaussée sur les routes départementales concernées par les cartes de bruit approuvées	98
Tableau 65 : Le réseau résiduel RD à traiter pour les niveaux d'enjeu 1 et 2	100
Tableau 66 : Le réseau résiduel RD à traiter pour le niveau d'enjeu 3	101

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : addition logarithmique des niveaux de bruit	12
Figure 2 : le niveau sonore équivalent.....	13
Figure 3 : échelle du bruit	14
Figure 4 : CIDB – 2013 - Les sources de plainte vis-à-vis du bruit	15
Figure 5 : Rapport SOLDATA Acoustic – Cartes de bruit stratégiques des réseaux routiers (RD et VC) dans le département de TARN-ET-GARONNE	20
Figure 6 : localisation des routes départementales concernées par la cartographie stratégique du bruit	21
Figure 7 : le classement sonore « en ligne » sur le site de la préfecture 82	30
Figure 8 : exemple de carte de bruit – RD999 – carte de type « a » pour l’indicateur Lden.....	37
Figure 9 : exemple de carte de bruit – RD999 – carte de type « a » pour l’indicateur Ln	37
Figure 10 : exemple de carte de bruit – RD999 – carte de type « b »	38
Figure 11 : exemple de carte de bruit – RD999 – carte de type « c » pour l’indicateur Lden > 68 dB(A)	39
Figure 12 : exemple de carte de bruit – RD999 – carte de type « c » pour l’indicateur Ln > 62 dB(A)	39
Figure 13 : les itinéraires VELOROUTES en Tarn-et-Garonne	85
Figure 14 : le schéma de déploiement des bornes de recharge électrique pour le Tarn-et-Garonne	88
Figure 15 : Les périmètres des 3 SCOT dans le département de TARN-ET-GARONNE	90
Figure 16 : Les documents d’urbanisme par commune dans le département de TARN-ET-GARONNE	92

RESUME NON TECHNIQUE

A la suite de la transposition en France de la Directive européenne 2002/ 49/ CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, les grandes agglomérations (plus de 100 000 habitants) et les grandes infrastructures de transports terrestres doivent faire l'objet de « *Cartes stratégiques du bruit* » et de « *Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement* » (PPBE).

Sont notamment visées par ces textes (voir article R572-3 du Code de l'environnement) les routes supportant un trafic annuel de plus de **3 millions de véhicules par an (soit environ 8 200 veh/ jour)**.

Les Cartes de bruit stratégiques sont réalisées par les services de l'État. En vertu de l'article L572-5 du Code de l'environnement, les Cartes de bruit sont réexaminées, et le cas échéant, révisées, au moins tous les 5 ans. Après approbation des Cartes de bruit stratégiques, les gestionnaires des infrastructures cartographiées sont tenus ensuite d'élaborer leur PPBE. Le Département de TARN-ET-GARONNE est concerné par la réalisation d'un PPBE en qualité de gestionnaire des routes départementales. Les éléments contenus dans ce PPBE seront ensuite transmis aux services de l'État, pour « *remontée* » des informations à la Commission Européenne. En vertu de l'article L572-8 du Code de l'environnement, les PPBE sont réexaminés, et le cas échéant révisés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés, au moins tous les 5 ans.

Le présent Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement concerne **les routes départementales de TARN-ET-GARONNE supportant un trafic moyen supérieur à 3 millions de véhicules par an, ce qui représente un linéaire de 98 km de routes départementales (14 routes départementales différentes, réparties sur 26 communes)**. Elles sont également identifiées dans la révision des Cartes de bruit stratégiques approuvées par arrêté préfectoral n° 82-2018-12-21-001 du 21 décembre 2018.

La lutte contre le bruit routier doit faire l'objet d'actions spécifiques, Elle est également la résultante d'actions plus transversales. L'objectif général d'un PPBE consiste à hiérarchiser les enjeux afin d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques (dites de « *point noir de bruit* ») et préserver en tant que de besoin la qualité des sites remarquables.

Un **diagnostic** a donc été mené dans le cadre du PPBE, à l'aide de plusieurs outils : les Cartes de bruit stratégiques approuvées par arrêté préfectoral en 2013 et révisées en 2018, la réalisation de mesures de la pression acoustique et de comptages routiers en juin 2015, des repérages sur le terrain, l'interrogation des services du Département quant à la prise en compte du bruit, ...

Le diagnostic permet également de présenter le bilan des actions réalisées par le Département au cours des années antérieures.

Des **zones dites « à enjeux »** ont ensuite été identifiées et hiérarchisées, au sein desquelles des bâtiments sensibles (habitation, santé et enseignement) sont soumis à des niveaux sonores élevés, et dépassant les seuils réglementaires :

- Lden (niveau sonore équivalent moyen sur 24 heures) supérieur à 68 dB(A).
- Lnight (niveau sonore équivalent moyen entre 22 h et 6 h) supérieur à 62 dB(A).

DEPARTEMENT DE TARN-ET-GARONNE

PPBE pour les RD concernées par la troisième échéance de la directive 2002/ 49/ CE

Le PPBE propose donc des actions curatives et des actions préventives, qui feront l'objet d'une évaluation annuelle et à l'échéance du PPBE (2020 - 2025). Les actions **curatives** proposées sont adaptées aux 3 niveaux d'enjeu d'exposition au bruit dans le département :

-enjeu 1 : nécessité de surveiller l'évolution des trafics routiers par des campagnes annuelles de comptage du trafic routier.

-enjeu 2 : nécessité de consolider le diagnostic « *point noir de bruit* » en réalisant des mesures de la pression acoustique en façades d'habitations isolées et de comptages du trafic routier. Si le diagnostic est confirmé, alors un traitement par renforcement de l'isolement acoustique des façades sera encouragé.

-enjeu 3 : nécessité de consolider le diagnostic « *point noir de bruit* » en réalisant des mesures de la pression acoustique en façades de zones denses d'habitat et de comptages du trafic routier. Si le diagnostic est confirmé, alors le Département propose de remplacer par étapes le revêtement de chaussée existant par un revêtement « *peu bruyant* » de type BBTM (béton bitumineux très mince).

Les communes de Canals, Grisolles et Pompignan étant exposées simultanément au bruit routier (RD820) et au bruit ferroviaire (ligne entre Montauban et Toulouse), il est proposé de traiter en priorité les nuisances sonores sur ces 3 communes (situation dite de « *multi-exposition* »).

Le projet de PPBE échéance du Département de TARN-ET-GARONNE est mis à la disposition du public **pendant 2 mois, du jeudi 09 mai 2019 au mardi 09 juillet 2019 inclus**. Un avis dans la presse a précisé les dates de consultation du PPBE (document « *papier* ») et les modalités d'accès au registre pour consignation des observations. Le projet de PPBE a également été mis « *en ligne* » sur le site Internet du Département et sur sa page Facebook. A l'issue de cette période d'information et de consultation, le Département établira une synthèse des observations du public, adaptera le rapport PPBE en conséquence, et le proposera au vote des Élus du Département.

Le document final, qui intégrera une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui lui a été donnée, constituera le PPBE arrêté par les Élus du Département de TARN-ET-GARONNE. Il sera transmis au préfet du département.

Un suivi annuel et quinquennal du Plan sera effectué par les services du Département de TARN-ET-GARONNE.

1. PRESENTATION

1.1. Généralités sur le bruit

1.1.1. L'unité de mesure : le decibel

L'unité de mesure (et de calcul) du niveau sonore est le decibel (dB) et l'instrument permettant de mesurer la pression acoustique s'appelle un sonomètre. Le son se définit par plusieurs éléments : les fréquences (grave, medium, aigu), l'intensité ou niveau de pression (volume sonore).

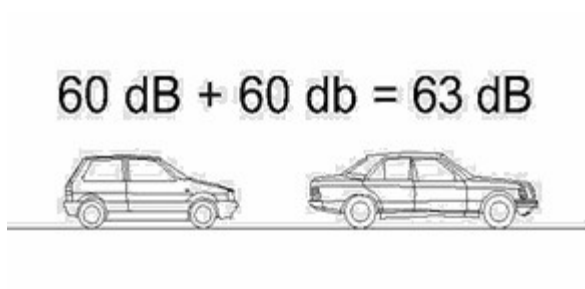
L'oreille humaine ne perçoit pas toutes les fréquences de la même manière. Pour prendre en compte (ou s'en approcher) ce qui est réellement perçu par l'oreille, on utilise une courbe de pondération fréquentielle de type « A ». On obtient alors des dB(A) ou « *decibels pondérés A* ».

1.1.2. Quelques notions clés

• La pression acoustique varie de façon logarithmique et pas arithmétique

Un doublement du trafic n'augmente le niveau de pression acoustique à l'émission que de 3 dB.

Figure 1 : addition logarithmique des niveaux de bruit



• Autres repères

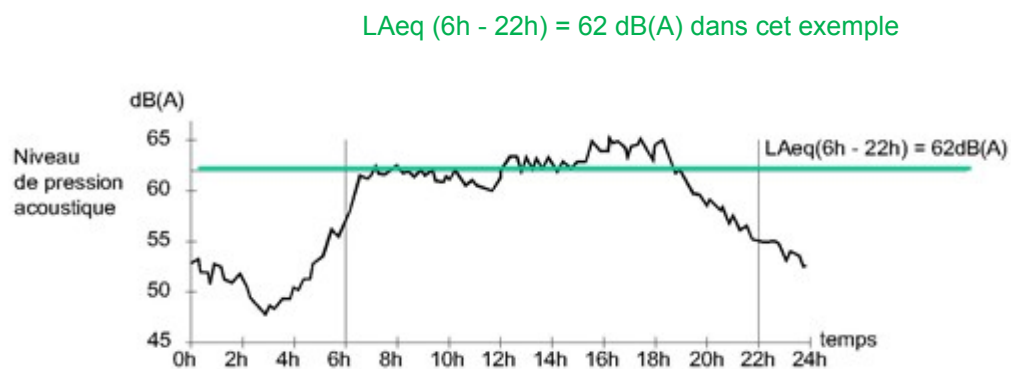
- un poids-lourd est équivalent à environ 4 à 10 voitures (selon la vitesse et le type d'écoulement du trafic) en termes de pression acoustique.
- pour une gamme de fréquences équivalentes, lorsqu'on ajoute un niveau de bruit faible à un niveau de bruit élevé (écart > 10 dB), alors le niveau sonore total est égal au niveau de bruit le plus élevé.
- une variation du niveau de bruit de 1 dB(A) est à peine perceptible par l'homme.
- une variation du niveau de bruit de 3 dB(A) est perceptible par l'homme.
- pour une gamme de fréquences équivalentes, une variation du niveau de bruit de 10 dB(A) correspond à une sensation de « *deux fois plus fort* ».

1.1.3. Les indicateurs de gêne

L'arrêté du 5 mai 1995 définit les indicateurs de gêne due au bruit des infrastructures routières :

- pour la période diurne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pendant la période de 6 heures à 22 heures, noté LAeq (6h-22h) ;
- pour la période nocturne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pendant la période de 22 heures à 6 heures, noté LAeq (22h-6h).

Figure 2 : le niveau sonore équivalent



Le niveau de pression acoustique émis par une source dans l'environnement varie constamment dans le temps dans le cas général. L'indicateur LAeq ou « *niveau sonore équivalent* » correspond au niveau de bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie totale que le bruit réellement perçu pendant la même période de temps.

Cette définition est donnée dans la norme NF S 31-110 « *Caractérisation et mesurage des bruits dans l'environnement – Grandeurs fondamentales – Méthodes générales d'évolution* ». Pour le bruit routier (NF EN S 31-085) ces niveaux sont évalués à deux mètres en avant de la façade des bâtiments, fenêtres fermées.

Les indicateurs de niveau sonore utilisés dans le cadre de la directive européenne 2002/ 49/ CE transposée en France (cartes de bruit et PPBE) sont exprimés également en dB(A). Ils sont rappelés ci-après :

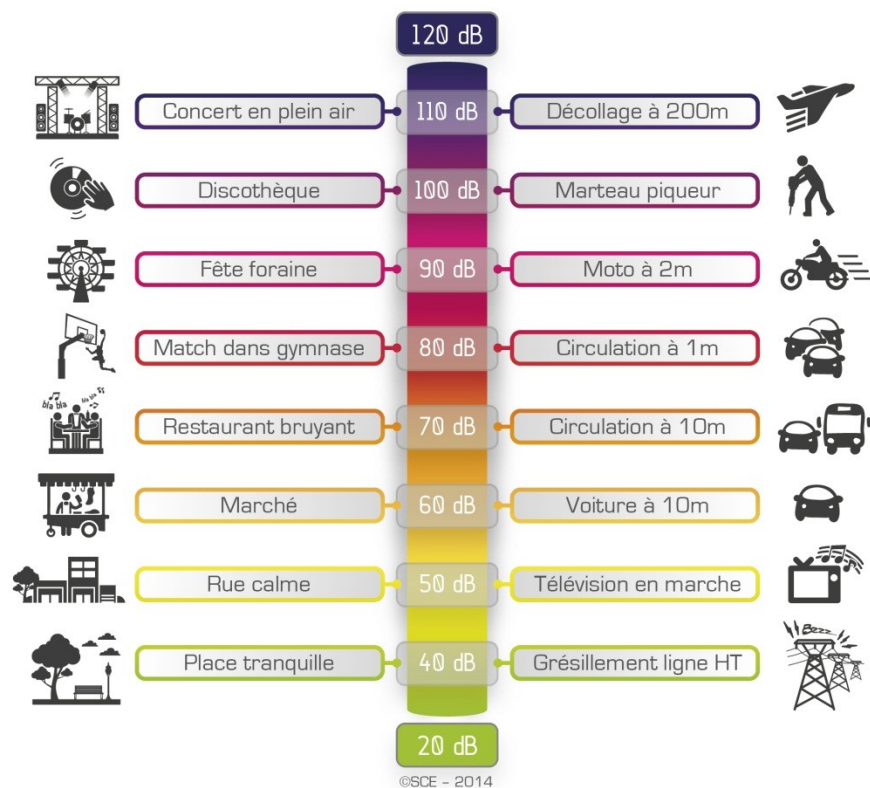
- Le **Lden** : caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures. Il est composé des niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h (jour), 18h-22h (soirée) et 22h-6h (nuit). Pour obtenir le niveau Lden on applique une « *pondération* » sur ces 2 périodes (+ 5 dB(A) le soir et + 10 dB(A) la nuit) de façon à tenir compte des différences de sensibilité au bruit au cours de ces 3 périodes.
- Le **Ln** est le niveau d'exposition au bruit nocturne. Il est associé aux risques de perturbation du sommeil.

1.1.4. Échelle du bruit

L'échelle du bruit est une représentation destinée à la communication qui permet de mettre en perspective une échelle des niveaux sonores, avec des ambiances de la vie quotidienne qui peuvent être « *agréable* » ou « *désagréable* ». Elle ne prend pas en compte la gêne sur une longue période.

Les sources de bruit retenues sont présentées à titre indicatif : la perception du bruit ayant un fort aspect subjectif et dépendant du contexte local ou temporel (le moment de la journée) :

Figure 3 : échelle du bruit



Il est admis généralement qu'en milieu urbain, un environnement sonore moyen inférieur à 65 dB(A) en Lden et inférieur à 60 dB(A) en Ln peut être considéré comme « *relativement acceptable* ». Ces valeurs sont données à titre indicatif : elles n'ont pas de valeur « *réglementaire* ».

1.1.5. Le bruit et la santé – La gêne sonore

Dans le cas général, les niveaux sonores perçus chez les riverains des infrastructures de transports terrestres sont en général trop faibles pour entraîner des pertes auditives. Toutefois, une exposition prolongée à des sources de bruit peut provoquer fatigue, stress, anxiété, troubles de l'attention, troubles du sommeil, troubles cardiovasculaires, hypertension, etc ...

Les sources de bruit peuvent également parasiter l'intelligibilité de la parole, et donc perturber la vie sociale. Le bruit peut constituer une gêne, quel que soit son niveau. Mais la notion de gêne est une notion variable selon les individus. Elle est liée à la personne (âge, moment de la journée, niveau d'étude, actif ou pas, présence permanente au domicile ou pas, propriétaire ou locataire, opinion personnelle quant au « *ressenti* » et aux « *associations* » en lien avec une source de bruit donnée, ...) et à son environnement (région, type d'habitat, mode de vie, situation et antériorité par rapport à l'existence de l'infrastructure ou de l'activité, qualité acoustique intrinsèque du bâti, dont la façade, ...).

A titre indicatif, le Centre d'Information et de Document sur le Bruit (CIDB) a traité en 2013 plus de 6 750 demandes d'information :

<http://www.bruit.fr/>

Elles concernent pour l'essentiel des bruits de voisinage générés par des comportements sociaux inadéquats (troubles anormaux de voisinage tels qu'une machine à laver qui fonctionne la nuit), des bruits d'impact ou de choc (bruits de talons, déplacement de meubles, etc ...), des bruits d'activités (livraisons nocturnes, extracteurs d'air, équipements frigorifiques, etc ...), des bruits provenant des équipements collectifs (climatisation, chauffage, ascenseur, etc ...) et les bruits routiers (trafic VL, trafic PL, deux-roues, klaxons, etc ...).

Figure 4 : CIDB – 2013 - Les sources de plainte vis-à-vis du bruit



Dans l'environnement, les principales sources de bruit proviennent des infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires. Parfois des activités économiques (notamment industrielles) et des bruits de voisinage (en ville). Dans le TARN-ET-GARONNE, compte-tenu des caractéristiques du département (proximité de la métropole toulousaine, mais économie orientée vers le tourisme et l'agro-alimentaire), la principale source de bruit demeure indiscutablement le réseau routier et autoroutier. Lorsque le trafic routier est soutenu, le bruit routier peut devenir permanent. Il est alors perçu comme plus perturbant pour les activités en extérieur, ou lors de l'ouverture des fenêtres, en particulier la nuit. Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique (groupe moto-propulseur) ont mis en évidence la contribution significative du bruit de contact pneumatiques-chaussée pour des véhicules en circulation à partir de 60 km/ h.

L'exposition combinée aux bruits provenant de plusieurs infrastructures routières et ferroviaires, voire aériennes (dans ce cas on parle de « *situation de multi-exposition* ») a conduit à s'interroger sur l'évaluation de la gêne ressentie par les populations riveraines concernées. La multi-exposition constitue clairement aujourd'hui un enjeu de santé publique, si l'on considère l'addition voire la multiplication des effets possibles des bruits cumulés sur l'homme : gêne de jour, interférences avec la communication en soirée et perturbations du sommeil la nuit par exemple. Le niveau d'exposition, mais aussi la contribution relative des 2 (ou 3 ... ou plus) sources de bruit (situation de dominance d'une source sur l'autre source, ou de non dominance, en intensité et en fréquences) ont un impact direct sur les jugements et la gêne ressentie. Ces zones de « *multi-exposition* » constituent donc des zones à fort enjeu.

Pour plus de détails, voir à titre indicatif le rapport d'expertise collective de l'ANSES (Agence Nationale de Sécurité Sanitaire, alimentation, environnement, travail) intitulé « *Evaluation des impacts sanitaires extra-auditifs du bruit environnemental* » (février 2013) :

<https://www.anses.fr/fr/search/site/bruit?iso1=fr&iso2=en>

1.1.6. La lutte contre le bruit routier : principes

Les 3 grands principes permettant de lutter contre le bruit routier sont les suivants :

- **agir sur l'émission du bruit** : la réduction de l'intensité du trafic, la diminution de la vitesse, l'émission sonore des véhicules (à vitesse de circulation identique : 1 poids lourds est 10 fois plus bruyant qu'un véhicule léger, 1 véhicule léger à motorisation électrique est 2 fois moins bruyant qu'un véhicule à motorisation thermique), la nature du revêtement de chaussée permettent de réduire le bruit à l'émission.

A titre indicatif, selon les formulations de revêtements de chaussée, il est possible de diminuer de plusieurs décibels le bruit de contact pneumatiques-chaussée au « *jeune âge* », entre un revêtement classique type « *enduit superficiel* » et un revêtement « *très performant* » (qui nécessite de choisir avec soin des granulats, des fillers, du liant, des techniques de mise en œuvre, ...).

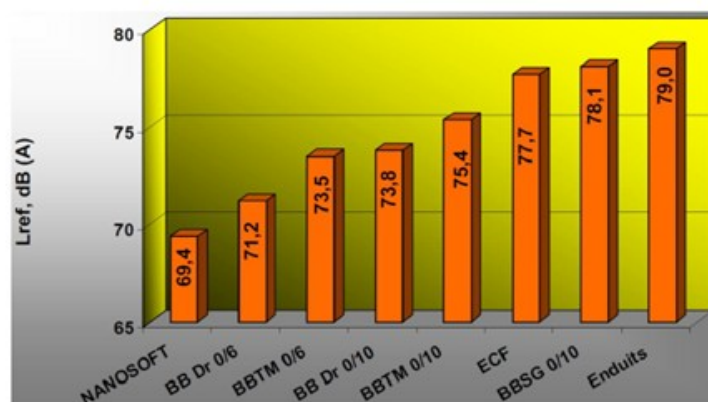
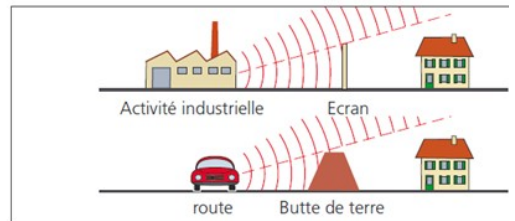
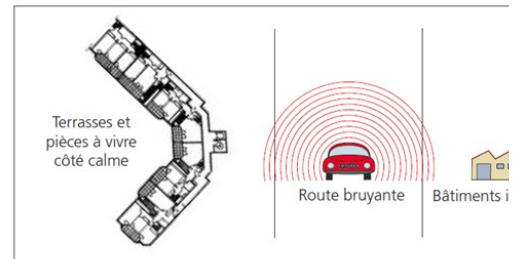
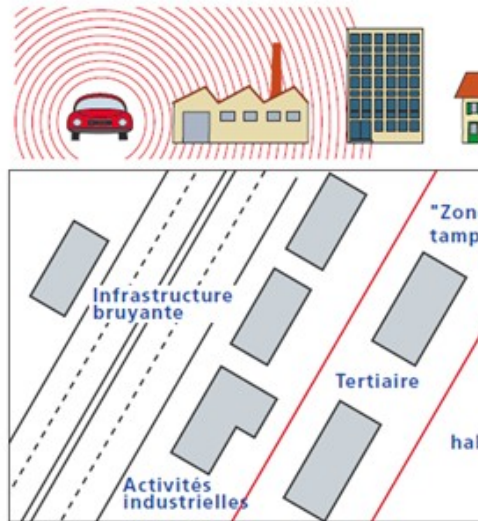


Figure 2.25 : Diagramme extrait de la base de données des LRPC (valeurs moyennes des mesures L_{max} réalisées en véhicules isolés (VI), à 90 km/h, par famille de revêtements) ; source : Notice technique NANOSOFT, COLAS (2010).

Mais pour un exploitant, le choix du revêtement de chaussée doit faire l'objet d'une analyse multi-critères, au-delà du simple mono-critère « *acoustique* ».

- **agir sur la propagation du bruit** : interposer entre la route et le bâtiment à protéger des constructions moins sensibles au bruit (bureaux, locaux techniques, ...), aménager des espaces et volumes « tampons » à l'échelle d'un bâtiment, bloquer le bruit « à la source » en mettant en œuvre quand c'est possible des dispositifs de type écran ou butte de terre ... permettent d'agir sur la propagation du bruit.



- **agir sur la réception du bruit** : orienter la façade par-rapport à la source de bruit et renforcer l'isolement acoustique de la façade (traitement sur le bâti) permettent, quand les ouvertures sont fermées, d'agir sur la réception du bruit.

Un bon moyen d'éviter les nuisances sonores du trafic routier consiste, quand c'est possible, à **s'éloigner de la source de bruit** :

Pour une source ponctuelle (usine, atelier, équipement sportif, discothèque ou salle polyvalente ...) : diminution de 6 dB(A) à chaque doublement de la distance source-récepteur.



Pour une source linéaire (route, voie ferrée) : diminution de 3 dB(A) à chaque doublement de la distance source-récepteur.



Source des illustrations : Rapport BRUITPARIF – Etat des lieux des performances acoustiques des revêtements de chaussée – Décembre 2011 et Rapport Pôle de compétences « Bruit » de l'Isère – PLU et bruit - 2007

1.2. Contexte réglementaire et contexte local

La directive 2002/ 49/ CE du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a été transposée dans le droit français par ordonnance.

L'article L572-1 du Code de l'environnement nous informe que « *Le bruit émis dans l'environnement aux abords des principales infrastructures de transport ainsi que dans les grandes agglomérations est évalué et fait l'objet d'actions tendant à le prévenir ou à le réduire, dans les conditions prévues par le présent chapitre* ».

En pratique (voir articles L572-4), dans un premier temps, des cartes de bruit stratégiques sont établies :

- par le représentant de l'État pour les infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires dont les caractéristiques sont fixées par décret en Conseil d'État ;
- par les communes situées dans le périmètre des agglomérations de plus de 100 000 habitants ou, s'il en existe, par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores.

Ces cartes de bruit sont réexaminées et, le cas échéant, révisées, au moins tous les 5 ans.

Puis, à partir des cartes de bruit stratégiques, il est demandé dans un second temps aux gestionnaires des infrastructures de transports terrestres et aux agglomérations de plus de 100 000 habitants d'établir des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

En vertu de l'article L572-6 du Code de l'environnement « *les plans de prévention du bruit dans l'environnement tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. 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.*

Ils 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.

Ils recensent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque des valeurs limites fixées dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat sont dépassées ou risquent de l'être ».

Les projets de PPBE font l'objet d'une consultation du public et sont publiés. Ils sont réexaminés et, le cas échéant, révisés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés, et en tout état de cause au moins tous les 5 ans (L572-8).

L'article R572-8 du Code de l'environnement détaille le contenu minimal du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement : voir en **annexe n° 1**.

Les échéances de réalisation des cartes de bruit des plans de prévention du bruit dans l'environnement fixées par la directive européenne 2002/ 49/ CE sont les suivantes :

Tableau 1 : les échéances de réalisation selon la directive européenne 2002/ 49/ CE

Délais de réalisation		
Échéances	Cartes de bruit	PPPE
1	avant le 30/06/07	avant le 18/07/08
2	avant le 30/06/12	avant le 18/07/13
3	avant le 30/06/17	avant le 18/07/18

Pour les voies routières, la première échéance concerne les infrastructures routières qui écoulent un trafic moyen supérieur à 6 millions de véhicules par an (environ 16 400 véh/ jour). Et la seconde échéance concerne les infrastructures qui écoulent un trafic moyen supérieur à 3 millions de véhicules par an (environ 8 200 véh/ jour).

Dans le département de TARN-ET-GARONNE, les cartes de bruit stratégiques sont approuvées et publiées par arrêté préfectoral :

Tableau 2 : les arrêtés préfectoraux d'approbation des cartes de bruit stratégiques en Tarn-et-Garonne

Département 82 : les arrêtés préfectoraux relatifs à l'approbation des cartes de bruit stratégiques		
Date	Référence	Objet
21/12/2018	82-2018-12-21-001	Approbation des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département de Tarn-et-Garonne (3ème échéance)
25/10/2013	2013-298-0023	Approbation des cartes de bruit stratégiques des tronçons ferroviaires identifiés à plus de 30 000 passages de trains/ an du réseau ferré (exploitant : SNCF Réseau)
26/09/2013	2013-269-0005	Approbation des cartes de bruit stratégiques des voies routières supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an et inférieur à 6 millions de véhicules par an (exploitants : Département 82 et Ville de Montauban)
10/08/2010	2010-222-0003	Approbation des cartes de bruit des autoroutes A20 et A62 (exploitant : ASF)

L'arrêté préfectoral n° 82-2018-12-21-001 du 21 décembre 2018 approuvant les cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département de Tarn-et-Garonne (3ème échéance) est joint en **annexe n° 2**.

DEPARTEMENT DE TARN-ET-GARONNE

PPBE pour les RD concernées par la troisième échéance de la directive 2002/ 49/ CE

Dans le département de TARN-ET-GARONNE, les cartes de bruit stratégiques des infrastructures routières (routes départementales et voies communales) écoulant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (seconde échéance) ont été calculées par le Bureau d'Etudes **SOLDATA Acoustic** pour le compte de la Direction Départementale des Territoires 82 :

- rapport d'étude RA-110216-01-C du 29 janvier 2013,
- annexé à l'arrêté préfectoral du 26 septembre 2013.

Figure 5 : Rapport SOLDATA Acoustic – Cartes de bruit stratégiques des réseaux routiers (RD et VC) dans le département de TARN-ET-GARONNE



Les cartes de bruit stratégiques et les documents associés (arrêtés préfectoraux et rapport d'étude) sont accessibles « *en ligne* » sur le site de la préfecture de TARN-ET-GARONNE :

<http://www.tarn-et-garonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit-des-infrastructures-de-transport/Cartes-de-bruit-et-PPBE/Cartes-de-bruit-strategiques-sur-les-grandes-infrastructures-de-transport-terrestre>

DEPARTEMENT DE TARN-ET-GARONNE
 PPBE pour les RD concernées par la troisième échéance de la directive 2002/ 49/ CE

Le présent rapport concerne le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des routes départementales cartographiées par SOLDATA Acoustic. Le linéaire total de voies concernées (trafic moyen journalier annuel 2012 supérieur à 3 millions de véhicules par an) s'élève à 98 km : voir carte de localisation ci-dessous et tableau de synthèse page suivante.

Figure 6 : localisation des routes départementales concernées par la cartographie stratégique du bruit

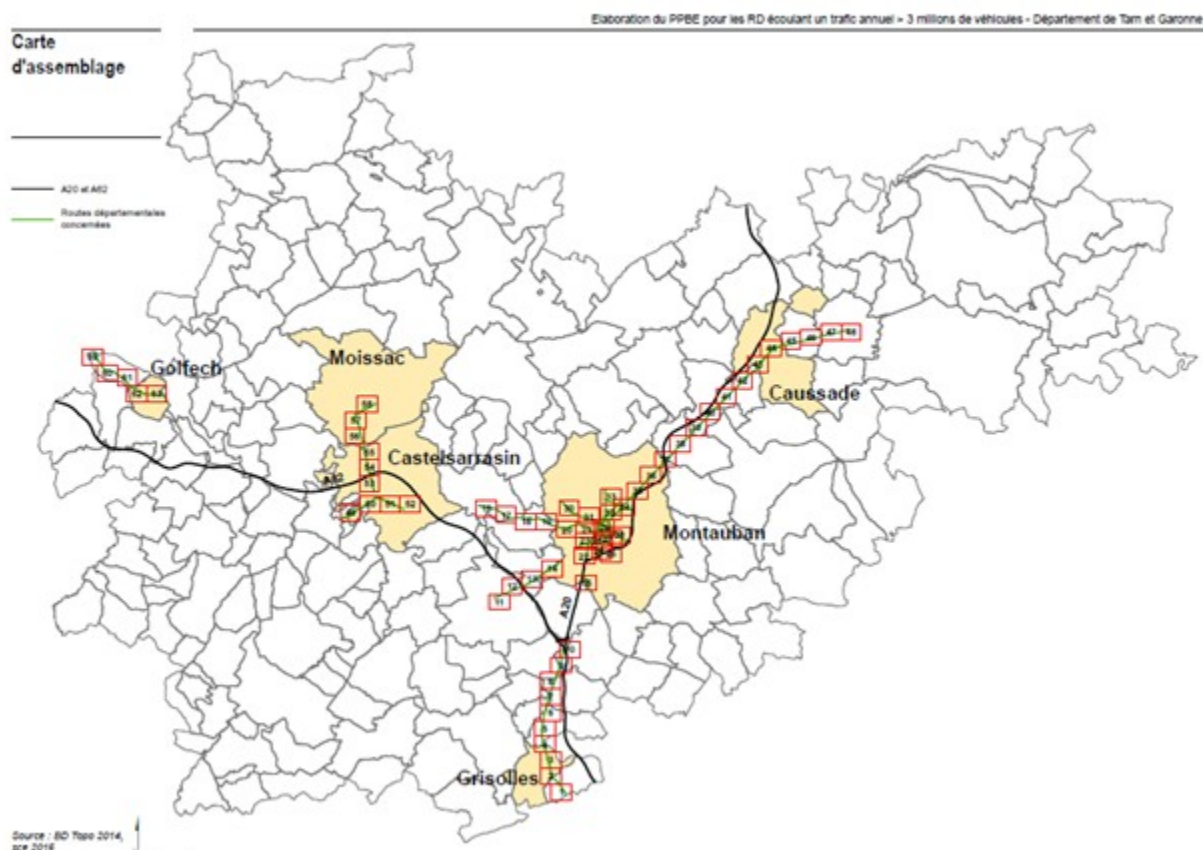


Tableau 3 : identification du linéaire de RD (TMJA 2012 > 8 200 veh/ jour) cartographié au titre de la directive européenne 2002/ 49/ CE et hypothèses de trafics retenues

RD	PR		Comptage année N	TMJA année N	TMJA 2012	
	Début section	Fin section			TV	%PL
8	0,000	0,630	-	-	15190	-
	1,760	2,380	-	-	15190	-
12	0,000	0,638	2003	8603	9291	7,2
	0,638	3,900	2003	7603	8211	7,4
21	0,000	2,567	2004	8033	8595	5
21E	0,000	2,100	2003	10961	11838	3,5
	2,100	2,750	2004	15888	17000	2,9
117	3,920	4,465	2005	8660	9186	4,6
813	25,310	27,625	2008	10080	10382	8,7
	27,625	35,400	2008	11559	11906	6,4
	51,870	61,685	2008	8461	8715	10,6
820	23,350	27,670	2008	10559	10824	13,8
	27,670	34,730	2008	13894	14310	8,1
	50,000	53,220	2008	12722	13104	13,1
	53,220	60,630	2008	9177	9452	9,8
	60,630	61,290	2008	14658	15005	8,3
	61,290	64,750	2008	14851	15296	8,5
926	1,400	6,858	2010	9043	9133	8,6
927	0,000	2,245	2010	10054	10155	5,9
	2,245	3,710	2010	8395	8479	5,8
	27,930	30,068	2010	9896	9995	4,5
928	0,000	1,268	2010	8849	8938	7,4
	3,317	5,792	2010	8500	8585	11,4
	5,792	9,906	2010	8106	8187	8,6
930	0,000	1,370	2010	9121	9212	5,4
958	65,854	67,560	2010	12402	12526	5,3
	67,560	74,647	2010	8635	8721	6,9
959	20,280	23,170	2004	9892	10584	4,4
999	16,616	17,500	2004	8293	8874	4,5

PR : point routier – TMJA : trafic moyen journalier annuel – TV : trafic tous véhicules confondus - %PL : taux de poids lourds dans le total TV

Croissance du trafic entre année N et année 2012 : +1% par an, par hypothèse

1.3. Démarche mise en place

Après consultation auprès de cabinets spécialisés, le Département de TARN-ET-GARONNE a confié au Bureau d'Etudes SCE la mission de produire le PPBE le long des Routes Départementales concernées par la directive européenne : marché n° 256/ 14 notifié au prestataire le 25 septembre 2014.

Le marché comporte 4 phases techniques :

Tableau 4 : les grandes phases de l'étude PPBE

N°	Libellé de la phase technique
1	Diagnostic et enjeux
2	Définition des objectifs et proposition de plans d'actions
3	Projet de PPBE et supports en vue de la consultation du public
4	PPBE définitif

La prestation a donné lieu à plusieurs réunions dans les locaux du Département, chaque réunion donnant lieu à la rédaction d'un compte-rendu de réunion.

A partir de septembre 2015, un **diagnostic acoustique du territoire** a été effectué, dont les résultats sont présentés au chapitre suivant.

Les zones à enjeux du territoire ont été déterminées à l'aide des cartes de bruit présentant les dépassements des valeurs limites définies par les textes. Il s'agit des zones dans lesquelles des bâtiments sensibles au bruit (habitat, santé et éducation), qui respectent le critère d'antériorité (antériorité du bâti par-rapport à l'infrastructure), sont soumis à des niveaux sonores trop élevés au regard de la réglementation française. Un diagnostic qualitatif a également pu être réalisé via un repérage numérique puis un repérage in situ.

Les seuils acoustiques à respecter pour ne pas être considéré comme « *point noir de bruit* » sont détaillés dans le paragraphe 1.5.2.

Dans un second temps, les éléments d'information relatifs aux **actions réalisées** depuis 10 ans **et programmées** pour les 5 ans à venir (tant pour les infrastructures que sur le patrimoine bâti) ont été recueillis auprès des différents services du Département.

1.4. Principaux textes réglementaires

1.4.1. Textes de référence : les évolutions

La réglementation en matière de lutte contre les nuisances sonores qui découlent de l'exploitation des infrastructures de transports terrestres s'est étoffée depuis la loi-cadre sur le bruit de 1992. Preuve de la préoccupation du législateur sur cette gêne (qui peut dans certains cas constituer une véritable détérioration du cadre de vie au voisinage des grandes infrastructures routières, voire une atteinte à la santé des populations), l'évolution de la réglementation ne la rend néanmoins pas forcément facile à appréhender. Les principales étapes de cette évolution peuvent être retracées comme suit :

- ✓ 31 décembre 1992 : loi-cadre relative à la lutte contre le bruit (92-1444), codifiée dans le code de l'environnement aux articles L 571-1 à 26 ;
- ✓ 9 janvier 1995 : décret relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le Code de l'Urbanisme et le Code de la Construction et de l'Habitation (n° **95-21**) abrogé et remplacé par les articles R 571-32 à R 571-43 du code de l'environnement ;
- ✓ 9 janvier 1995 : décret relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transport (n° **95-22**) abrogé et remplacé par les articles R 571-44 à R 571-52 du Code de l'environnement. La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure nouvelle et la modification ou la transformation significative d'une route existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives ;
- ✓ 5 mai 1995 : arrêté relatif au bruit des infrastructures routières mentionnant notamment les valeurs maximales admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle ou une modification significative d'une voie existante ;
- ✓ 30 mai 1996 (modifié par l'arrêté ministériel du 23/07/13) : arrêté interministériel relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestre et à l'isolement des nouveaux bâtiments d'habitation construits dans les secteurs affectés par le bruit ;
- ✓ 12 décembre 1997 : circulaire du Ministère de l'Équipement, relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national ;
- ✓ 12 juin 2001 : circulaire Interministérielle relative à l'Observatoire du bruit des transports terrestres et la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres. Les Conseils Généraux ont été associés au comité de pilotage de ces observatoires, la résorption des points noirs du bruit ne concernait dans un premier temps que les réseaux routiers et ferroviaires nationaux ;
- ✓ 25 juin 2002 : directive européenne relative à la gestion et à l'évaluation du bruit dans l'environnement (2002/49/CE). Cette directive a vocation à définir une approche commune visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Elle s'applique aux émissions sonores dues aux transports et aux installations classées. Elle est basée sur la cartographie, l'information de la population et la mise en œuvre de plans de prévention. Les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement sont révisables tous les 5 ans ;

Tous exploitants de réseaux confondus, environ 40 000 km du réseau routier en France sont concernés par cette directive de 2002.

- ✓ 25 mai 2004 : circulaire Interministérielle relative au bruit des infrastructures de transports terrestres – Plan d’actions contre le bruit du 6 octobre 2003 ;
- ✓ 12 novembre 2004 : ordonnance n°2004-1199. Cette ordonnance a permis la transposition dans le droit français de la directive européenne 2002/ 49/ CE ;
- ✓ 26 octobre 2005 : loi n°2005-1319 (Art. L572-1 à L572-11 du Code de l’Environnement). Cette loi précise les autorités compétentes pour l’évaluation du bruit. En particulier, les gestionnaires des infrastructures de plus de 3 millions de véhicules par an sont tenus d’élaborer les Plans de Prévention du Bruit dans l’Environnement (P.P.B.E.) correspondants à ces infrastructures ;
- ✓ 24 mars 2006 : décret relatif à l’établissement des cartes de bruit et des Plans de Prévention du Bruit dans l’Environnement et modifiant le code de l’urbanisme. (n°2006-361) ;
- ✓ 4 avril 2006 : arrêté ministériel relatif à l’établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l’environnement (correspondant au décret de mars 2006) ;
- ✓ 7 juin 2007 et 23 juillet 2008 : circulaire Interministérielle relative à l’élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l’environnement, et instruction d’application ;
- ✓ 10 mai 2011 et 28 novembre 2011 : circulaire relative à l’organisation et au financement des cartes du bruit et des plans de prévention du bruit dans l’environnement devant être réalisés respectivement pour juin 2012 et juillet 2013, et instruction d’application ;
- ✓ 11 février 2014 : instruction du Gouvernement relative aux collectivités en situation de non-conformité concernant la mise en œuvre de la directive 2002/ 49/ CE.

1.4.2. Niveaux sonores maximum admissibles

1.4.2.1. Pour la création d'une voie nouvelle

Tableau 5 : article 2 de l'arrêté ministériel du 5 mai 1995

USAGE et NATURE des LOCAUX	LAeq (6h-22h)	LAeq (22h-6h)
Établissements de santé de soins et d'action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Salles de soins et salles réservées au séjour de malades	57 dB(A)	
Établissements d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs)	60 dB(A)	
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	60 dB(A)	55 dB(A)

LAeq : niveau sonore équivalent

dB(A) : decibel pondéré A (pondération adaptée à l'oreille humaine)

1.4.2.2. Pour la transformation significative d'une voie existante

Article 3 de l'arrêté ministériel du 5 mai 1995 :

Une modification ou transformation (hors travaux d'entretien) d'une infrastructure existante est considérée comme significative si sa contribution sonore est supérieure à terme, et pour l'une au moins des deux périodes de référence (diurne ou nocturne), à 2 dB(A) par rapport à la contribution à sonore à terme avant modification.

Dans ce cas, si la contribution sonore de la voie avant travaux est inférieure aux valeurs du tableau ci-dessus, elle ne pourra excéder ces valeurs après travaux. Dans le cas contraire, les valeurs ne devront pas dépasser les valeurs avant travaux sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.

1.4.3. Principe d'antériorité

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - 1) publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure.
 - 2) mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du Code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables.
 - 3) inscription d'un projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables.
 - 4) mise en service de l'infrastructure.
 - 5) publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du Code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés.
- les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L571-10 du Code de l'environnement (classement sonore de la voie).

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

Un cas de changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

Les dates retenues pour l'application du critère d'antériorité le long des routes départementales de TARN-ET-GARONNE sont disponibles auprès des services du Département.

1.4.4. Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

L'arrêté ministériel du 6 octobre 1978 a été remplacé par celui du 30 mai 1996 modifié relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit. Pris en application des articles R571-32 à R571-43 du code de l'environnement (décret 95-21 du 2 janvier 1995), cet arrêté indique que le classement des infrastructures de transports terrestres, et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure, sont définis en fonction de niveaux sonores calculés un point de référence situé en bord de voie.

Les infrastructures concernées par ce classement sonore (article R571-33 du Code de l'environnement) sont les suivantes :

- les routes dont le trafic dépasse 5 000 véhicules / jour (seuil de recensement).
- les lignes ferroviaires interurbaines qui écoulent un trafic de plus de 50 trains par jour.
- les lignes en site propre de transports en commun, et les lignes ferroviaires urbaines dont le trafic est supérieur à 100 autobus ou trains par jour.
- en trafic moyen journalier annuel (TMJA).

Elles sont recensées par les services de l'État et leur classement a fait l'objet d'un arrêté préfectoral. Celui-ci permet de déterminer les secteurs affectés par le bruit routier, les niveaux sonores que les constructeurs de bâtiments sont tenus de prendre en compte et les isollements de façade requis.

Tableau 6 : les 5 catégories de voies classées au titre du classement sonore pour les routes et les lignes ferroviaires à grande vitesse

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore au point de référence en dB(A)		Largeur de la bande de nuisances associée
	Période 6h-22h	Période 22h-6h	
1	83	78	300 m
2	79	74	250 m
3	73	68	100 m
4	68	63	30 m
5	63	58	10 m

Largeur de la bande de nuisances : comptée de part et d'autre de l'infrastructure

Dans le département de TARN-et-GARONNE, sont concernées les infrastructures suivantes :

- les autoroutes A20 et A62.
- des voiries communales (communes de Castelsarrasin, Moissac et Montauban).
- des routes départementales.
- la ligne ferroviaire n° 640 000 entre Bordeaux et Toulouse.

Au total, 66 communes sont traversées par des infrastructures de transports terrestres classées (route ou fer). Parmi celles-ci, 49 communes sont traversées par des routes départementales, et 3 par des voies communales.

Tableau 7 : les 49 communes concernées par le classement sonore des RD en Tarn-et-Garonne

Département 82 : les 49 communes concernées par des RD classées au titre du classement sonore des infrastructures de transports terrestres		
Albias	Golfech	Montech
Beaumont de Lomagne	Goudourville	Monteils
Bessens	Grissolles	Negrepelisse
Boudou	La Ville Dieu du Temple	Orgueil
Bourret	Labastide Saint Pierre	Pommevic
Bressols	Lacourt Saint Pierre	Pompignan
Campsas	Lafrançaise	Réalville
Canals	Lamagistère	Saint Aignan
Castelmayran	Larrazet	Saint Antonin Noble Val
Castelsarrasin	Malause	Saint Etienne de Tulmont
Caussade	Moissac	Saint Nauphary
Caylus	Monbequi	Saint Porquier
Cayrac	Montbeton	Septfonds
Corbarieu	Montalzat	Serignac
Dieupentale	Montauban	Valence d'Agen
Escatalens	Montbartier	Villemade
Finhan		

Castelsarrasin, Moissac et Montauban : présence de routes départementales et de voies communales classées

Ces classements sont tenus à la disposition du public dans les mairies, les préfectures et les services de l'État concernés. Les classements sonores approuvés sont reportés dans les documents d'urbanisme opposables (Plan d'Occupation des Sols, Plans Locaux d'Urbanisme) et sont révisés normalement tous les cinq ans par les services de l'État.

Les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire dans les secteurs affectés par le bruit (de part et d'autre de l'infrastructure classée) doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs.

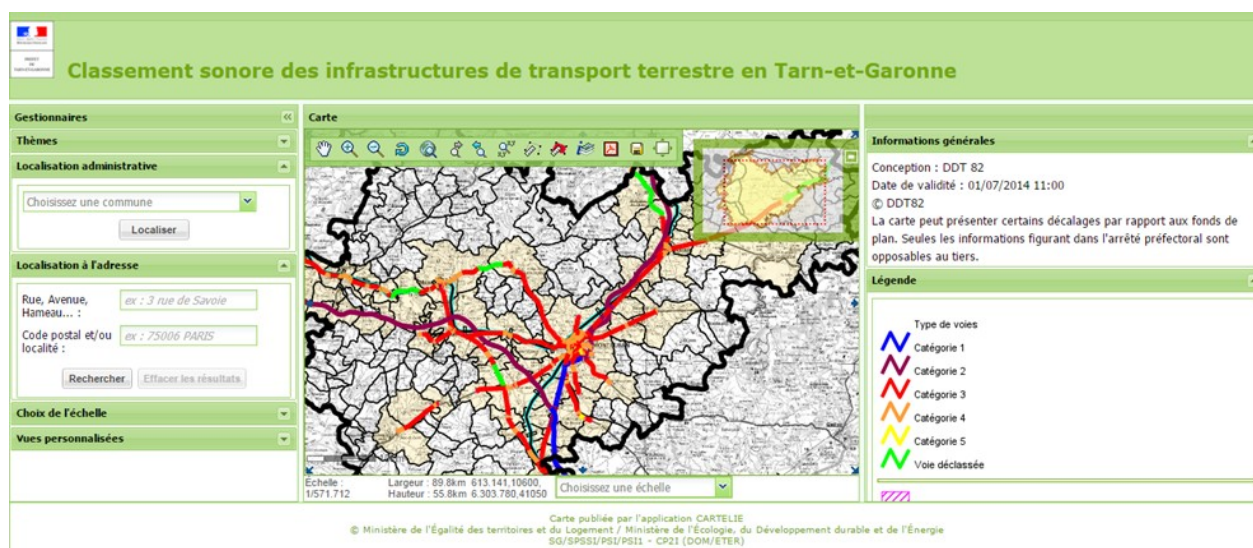
Les prescriptions du classement sonore sont des prescriptions d'ordre réglementaire.

L'arrêté préfectoral du 31 juillet 2014 portant mise à jour du classement sonore des infrastructures routières et lignes ferroviaires du département de TARN-ET-GARONNE est joint en **annexe n° 3**.

Dans le département de TARN-ET-GARONNE, le classement sonore initial de 2001 et 2003 a été révisé par arrêté préfectoral n° 2014-212-0005 du 31 juillet 2014. Il est accessible « en ligne » sur le site de la préfecture de TARN-ET-GARONNE :

<http://www.tarn-et-garonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit-des-infrastructures-de-transport/Classement-sonore-des-infrastructures-de-transport/Mise-a-jour-du-classement-sonore-des-transports-terrestres>

Figure 7 : le classement sonore « en ligne » sur le site de la préfecture 82



1.5. Les nouveaux objectifs de réduction du bruit

1.5.1. Articulation entre les indicateurs européens et français

La directive européenne impose aux Etats membres l'utilisation des indicateurs L_{den} et L_n pour évaluer l'exposition au bruit des populations, hiérarchiser les situations et identifier les zones d'exposition excessive. L'indicateur L_{den} se construit à partir de 3 périodes d'exposition (la journée, la soirée et la nuit).

$$L_{den} = 10 \cdot \lg \frac{1}{24} [12 \cdot 10^{(L_d/10)} + 4 \cdot 10^{((L_e + 5)/10)} + 8 \cdot 10^{((L_n + 10)/10)}]$$

Où L_d est le niveau sonore $L_{Aeq}(6h-18h)$ dit de journée, sans pondération dans L_{den} ,

L_e est le niveau sonore $L_{Aeq}(18h-22h)$ dit de soirée, avec une pondération de + 5 dB,

Et L_n est le niveau sonore $L_{Aeq}(22h-6h)$ dit de nuit, avec une pondération de + 10 dB.

Mais dès que l'on passe à la phase de traitement des nuisances sonores (action de rattrapage), les objectifs se basent sur les indicateurs réglementaires français « LAeqT » (avec T : période qui correspond à une partie de 24 heures ; 6h-22h pour la période diurne ; 22h-6h pour la période nocturne) et sur des seuils établis antérieurement à l'avènement de la directive européenne.

1.5.2. Des valeurs encadrées par la réglementation mais des objectifs fixés par les maîtres d'ouvrage

La directive européenne ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition française fixe les valeurs limites au-delà desquelles les niveaux d'exposition au bruit sont jugés excessifs et susceptibles de porter atteinte à la santé humaine.

Tableau 8 : les valeurs limites en Lden et Ln selon directive européenne

Valeurs limites en dB(A) selon la directive européenne			
Indicateur de bruit	Aérodrome	Route et/ ou Ligne ferroviaire à Grande Vitesse (LGV)	Voie ferrée conventionnelle
Lden	55	68	73
Ln	-	62	65

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

Les textes français qui concernent la résorption des points noirs de bruit ne fixent aucun objectif à atteindre : ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente.

Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs sont ceux de la politique nationale de résorption des points noirs du bruit. Un point noir du bruit est un bâtiment sensible au bruit (habitat, enseignement et santé) qui subit une gêne dépassant les valeurs limites et qui répond aux conditions d'antériorité (antériorité du bâti par-rapport à l'infrastructure de transport).

L'État français s'est engagé à résorber progressivement les points noirs de bruit le long du réseau routier national. Par souci de cohérence territoriale, si un Département souhaite s'engager dans une action de résorption des points noirs du bruit le long des routes départementales, il convient qu'il retienne les seuils de déclenchement pour une intervention et les objectifs de réduction identiques à ceux de l'État.

Dans les cas de réduction du bruit à la source le long des infrastructures nationales (construction d'écran ou de butte de terre acoustique ...) les objectifs recherchés (circulaire du 25 mai 2004) sont les suivants :

Tableau 9 : les objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)		
Indicateur de bruit	Route et/ ou LGV	Voie ferrée conventionnelle
LAeq(6h-22h)	65	68
LAeq(22h-6h)	60	63
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 à atteindre sont les suivants :

Tableau 10 : les objectifs acoustiques dans le cas de travaux d'insonorisation de façades

Isolement acoustique des façades en dB(A)		
Indicateur de bruit	Route et/ ou LGV	Voie ferrée conventionnelle
DnT,Atr ≥	LAeq(6h-22h) - 40	lf(6h-22h) - 40
et DnT,Atr ≥	LAeq(6h-18h) - 40	lf(22h-6h) - 35
et DnT,Atr ≥	LAeq(18h-22h) - 40	-
et DnT,Atr ≥	LAeq(22h-6h) - 35	-
et DnT,Atr ≥	30	30

1.5.3. Le rattrapage des points noirs dus au bruit routier (PNB)

1.5.3.1. Sur le réseau routier national

Par circulaire du 12 décembre 1997, adressée aux préfets, la Direction des Routes du ministère de l'Équipement a souhaité mettre en place une politique de résorption des points noirs dus au bruit, aux abords du réseau routier national.

Initiée depuis 1984, cette politique considère qu'un point noir bruit est un bâtiment d'habitation exposé à plus de 70 dB(A) en façade et en période diurne : LAeq(6h-22h) >70 dB(A). Cette circulaire recommande cependant « *pour tenir compte des évolutions réglementaires, de prendre en compte dans les priorités les points noirs où le niveau sonore nocturne LAeq(22h-6h) dépasse 65 dB(A)* ».

Pour la résorption de ces points noirs, le principe de l'antériorité n'a pas été appliqué pour les bâtiments dont l'autorisation de construire a été délivrée avant le 6 octobre 1978 (avant cette date, il n'existait pas de texte réglementaire fixant obligation pour les constructeurs de bâtiments de prendre en compte le bruit).

L'objectif que s'était fixé l'État français initialement était de ramener le niveau sonore en façade des bâtiments à 65 dB(A) en période diurne et à 60 dB(A) en période nocturne (un équivalent à l'intérieur du logement peut être trouvé avec les indications de l'arrêté du 5 mai 1995).

En 1999, l'objectif a été ajusté au traitement de 200 000 logements en 10 ans. Compte tenu du coût des dépenses correspondantes, celui-ci a été ramené en 2003 à 50 000 logements en 5 ans.

Dans le département de TARN-ET-GARONNE :

- le recensement des points noirs du bruit n'a pas été réalisé à partir du classement sonore par l'Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres (dépend de la Direction Départementale des Territoires de TARN-et-GARONNE – DDT 82).
- ni avec les indicateurs de bruit « *français* » LAeq(6h-22h) et LAeq(22h-6h).
- ni avec les indicateurs « *européens* » transposés en France Lden et Ln.
- il n'existe plus de routes nationales depuis leur transfert dans le patrimoine du département.
- en théorie, on ne peut donc diagnostiquer des points noirs du bruit routier « *réseau national* » que le long des autoroutes A20 et A62.

1.5.3.2. Sur le réseau routier départemental

Le recensement des points noirs du bruit le long des routes départementales n'a pas été effectué. Ni par l'Observatoire départemental du bruit routier (DDT 82) ni par le département de TARN-ET-GARONNE.

L'identification des points noirs de bruit est par contre établie le long des routes départementales concernées par les cartes de bruit stratégiques (trafic moyen 2012 supérieur à 8 200 veh/ jour) dans le cadre du présent Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. Voir tableau 3 page 21.

1.6. Cartes de bruit : notions clé

Les cartes de bruit européennes sont le résultat d'une approche macroscopique des nuisances sonores, et les décomptes associés (population exposée, nombre de bâtiments sensibles et surfaces) résultent d'estimations à prendre en première approche. L'avantage de cette méthode est qu'elle est harmonisée (identique) dans les différents pays de l'Union. Chaque Etat membre étant libre toutefois de fixer lui-même ses propres critères pour la résorption des situations les plus critiques, avec un bilan tous les 5 ans.

Quelles cartes ?

Le contenu et le format de ces cartes répondent aux exigences réglementaires issues de la directive européenne 2002/ 49/ CE sur la gestion du bruit dans l'environnement. Conformément à la réglementation (décret n° 2006-361 du 24 mars 2006) les cartes de bruit comprennent, pour les indicateurs **Lden** et **Ln** :

- les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions du bruit (cartes de « type a »).
- les secteurs affectés par le bruit (classement sonore) arrêtés par le préfet (cartes de « type b »).
- les zones où les valeurs limites sont dépassées (cartes de « type c »).
- les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles (dans les 5 ans) au regard de la situation de référence (cartes de « type d »).

Observation : dans le département de TARN-ET-GARONNE les cartes de bruit de « type d » n'ont pas été calculées pour les Routes Départementales (pas d'évolutions connues ou prévisibles).

Comment sont établies les cartes de bruit ?

Les cartes de bruit sont issues d'une modélisation acoustique en 3 dimensions suivant les recommandations du SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et des Autoroutes) et du CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) selon une méthode de calcul conforme à la norme NF S 31-133. Les niveaux de bruit sont évalués à 4 m au-dessus du sol, en considérant uniquement le « son incident ». Ce qui signifie qu'il n'est pas tenu compte lors du calcul des cartes de type « c » en plus du « son réfléchi » du « son incident » sur la façade du bâtiment concerné (en règle générale, cela implique une correction de + 3 dB lorsqu'on procède à une mesure).

Quelles routes ?

Dans le département de TARN-ET-GARONNE, le réseau routier étudié par SOLDATA Acoustic concerne les routes départementales (98 km) et les voies communales de l'agglomération de Montauban (20 km). Les dates de référence retenues pour chaque type de données sont les suivantes :

- 2011 (voies communales) et 2012 (routes départementales) pour le trafic routier.
- 2008 pour les statistiques de population INSEE par ilot IRIS.
- 2011 pour les données géographiques :
- BD Topo de l'IGN : bâtiments, zones d'activités, point d'activité et d'intérêt santé et enseignement, surfaces en eau, végétation, ...
- Modèle Numérique de Terrain par pas de 25 m
- Aucun écran acoustique considéré le long des voies cartographiées

Des hypothèses complémentaires ont permis de renseigner la base de données utilisée pour les calculs :

- les débits jour/ soir/ nuit,
- les pourcentages poids lourds sur les périodes jour/ soir/ nuit,
- les limitations de vitesses,
- les largeurs de voies.

Comment est calculée l'exposition au bruit de la population ?

Le nombre d'habitants par commune étant connu, chaque bâtiment considéré comme « habité » se voit affecter un nombre d'habitants en fonction de sa surface bâtie. L'ensemble des habitants d'un même bâtiment est considéré comme exposé au niveau de bruit calculé sur la façade la plus bruyante, ce qui peut conduire à une surestimation des résultats d'exposition de la population au bruit.

De ce fait, avec cette méthode, le résultat du calcul est indicatif : il faut garder à l'esprit que la localisation exacte (et donc la quantification précise) des personnes exposées aux différents seuils de bruit ne peut se faire à l'échelle d'une étude de type « itinéraire ».

Qu'est-ce qu'un point noir de bruit au sens de la directive européenne 2002/ 49/ CE ?

Un point noir de bruit (PNB) est un bâtiment répondant aux 3 critères suivants :

- 1) Critère de destination des locaux : habitat, enseignement, santé, soins, action sociale.
- 2) Critère d'exposition au bruit : les niveaux sonores en façade dépassent (ou risquent de dépasser) une des valeurs limites en Lden et Ln du tableau présenté dans le paragraphe 1.5.2.
- 3) Critère d'antériorité du bâti par-rapport à l'infrastructure (voir paragraphe 1.4.3).

Cette approche est transposée intégralement dans la doctrine technique française : voir par exemple la circulaire interministérielle du 25 mai 2004.

1.7. Les zones calmes : notions-clés

L'article L572-6 du Code de l'environnement définit les zones calmes comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le Plan de Prévention souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte-tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

La proposition de créer des zones calmes à préserver, à la discrétion des autorités locales, résulte notamment du constat de l'expansion de l'urbanisation et de celles des activités bruyantes, des surfaces qu'elles occupent, au détriment de zones initialement calmes.

Cependant, il ne s'agit pas de désigner comme zones calmes à préserver uniquement tous les endroits où le niveau de bruit est inférieur à un seuil. L'approche systématique proposée par les cartes de bruit ne convient donc pas aux zones calmes. En effet, la création d'une zone calme est une mesure en soi, plus qu'un diagnostic.

Le critère de localisation d'une éventuelle zone calme se fonde donc sur une approche à la fois quantitative et qualitative. Du point de vue quantitatif, en première approche, les cartes de bruit stratégiques permettent d'identifier les secteurs exposés au-delà de 55 dB(A) en Lden. Du point de vue qualitatif, des critères comme l'usage des lieux (repos, détente, activités sportives, équipement culturel, ...), leur perception (ce que l'on voit, ce que l'on ressent, ...), leur valeur paysagère et naturelle, 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.

Référentiel national pour
la définition et la création
des zones calmes

À DESTINATION DES COLLECTIVITÉS LOCALES



2. ANALYSE DES CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL

2.1. Cartes de bruit seconde échéance : principaux résultats

2.1.1. Introduction

Les cartes de bruit stratégiques relatives aux routes départementales et voies communales supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (8 200 veh/ jour) sont arrêtées et accessibles sur le site de la préfecture de TARN-ET-GARONNE, accompagnées d'un résumé non technique qui présente la méthodologie utilisée pour établir les cartes, et les principaux résultats qui en découlent :

<http://www.tarn-et-garonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit-des-infrastructures-de-transport/Cartes-de-bruit-et-PPBE/Reseaux-routiers-dont-le-trafic-est-compris-entre-3-et-6-millions-de-vehicules-par-an>

L'application en ligne « *Cartélie* » permet d'effectuer divers choix de sélection : par type de carte, par commune, par voie, etc ...

2.1.2. Exemples de restitution

A titre indicatif, on présente pages suivantes les différentes restitutions cartographiques pour la route départementale 999 au sud de Montauban, par famille de cartes de bruit stratégiques :

- cartes de type « *a* » (exposition au bruit).
- carte de type « *b* » (classement sonore en vigueur).
- cartes de type « *c* » (dépassement des seuils « *points noirs de bruit* »).

Pour les cartes de type « *c* », les zones de dépassement des seuils « *points noirs de bruit* » sont situées aux abords immédiats de la route (en première approche : entre le bord de voie et +10 m environ).

Pour mémoire, il n'existe pas de carte de type « *d* » (carte d'évolution prévisible du bruit le long des routes départementales) dans le département de TARN-ET-GARONNE.

Figure 8 : exemple de carte de bruit – RD999 – carte de type « a » pour l'indicateur Lden

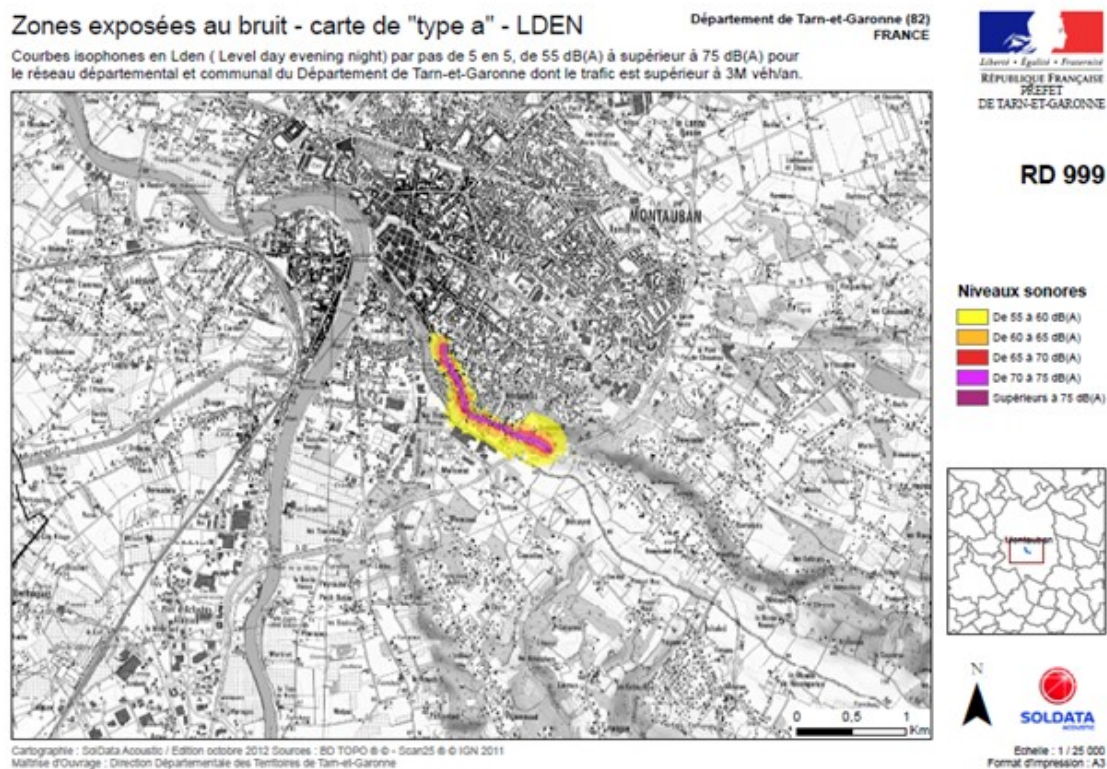


Figure 9 : exemple de carte de bruit – RD999 – carte de type « a » pour l'indicateur Ln

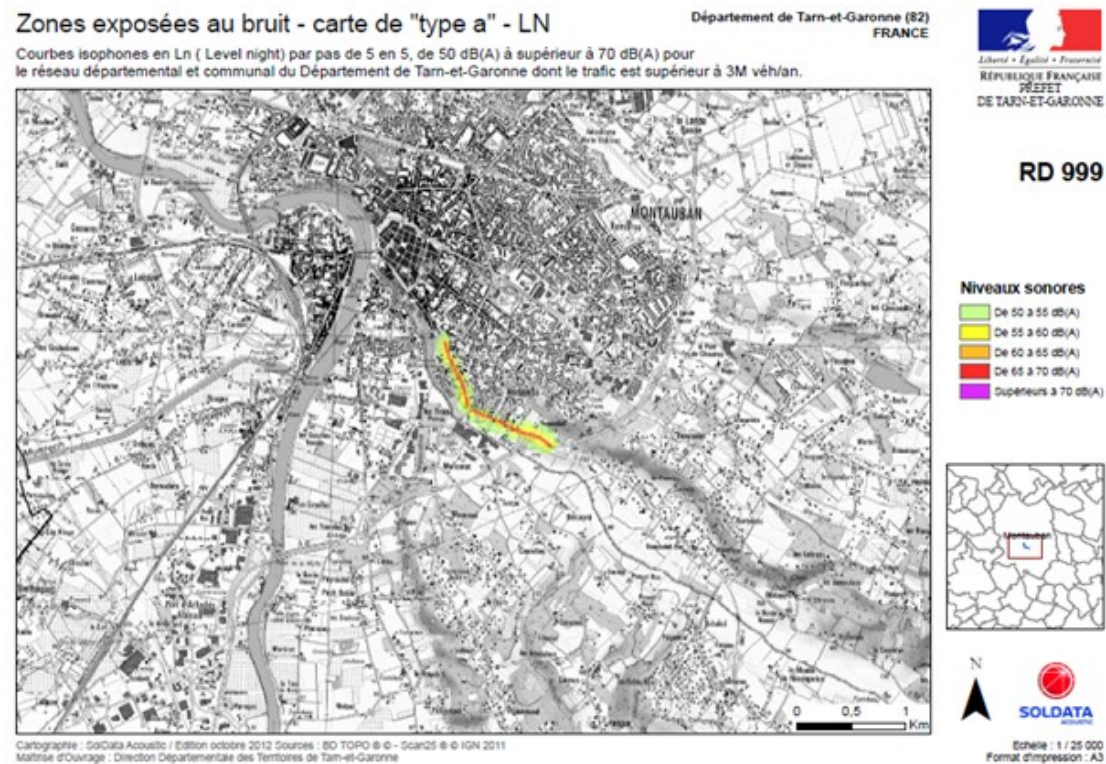


Figure 10 : exemple de carte de bruit – RD999 – carte de type « b »

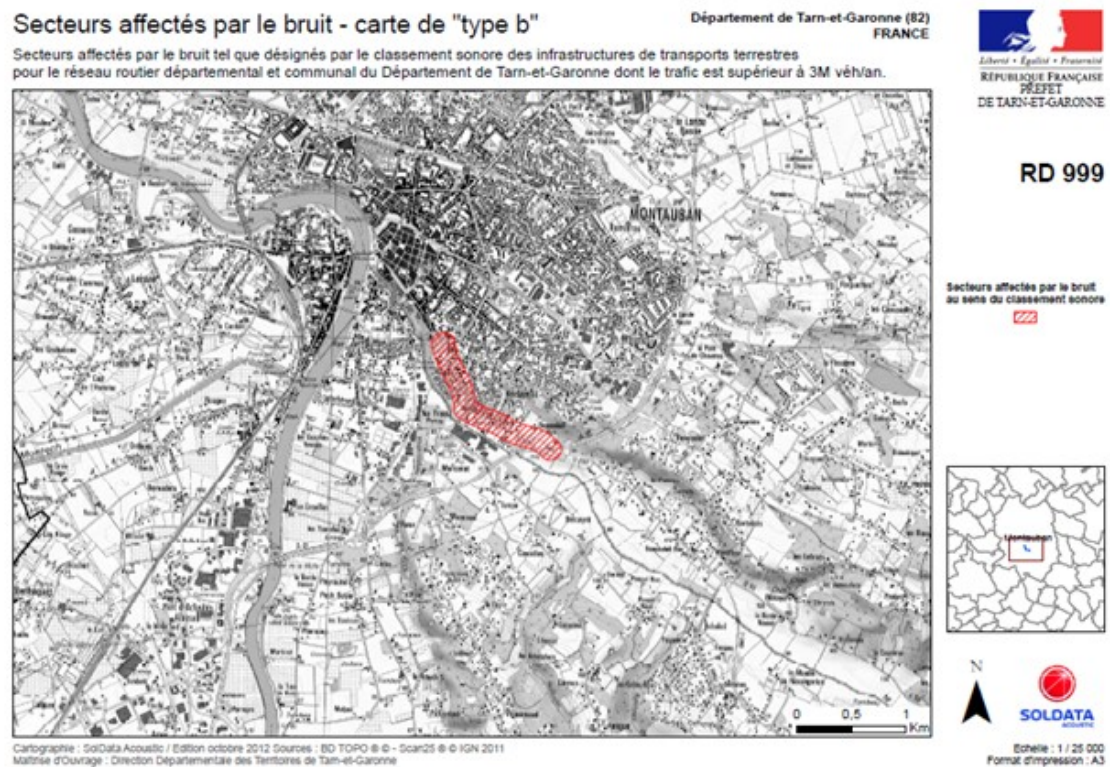


Figure 11 : exemple de carte de bruit – RD999 – carte de type « c » pour l'indicateur Lden > 68 dB(A)

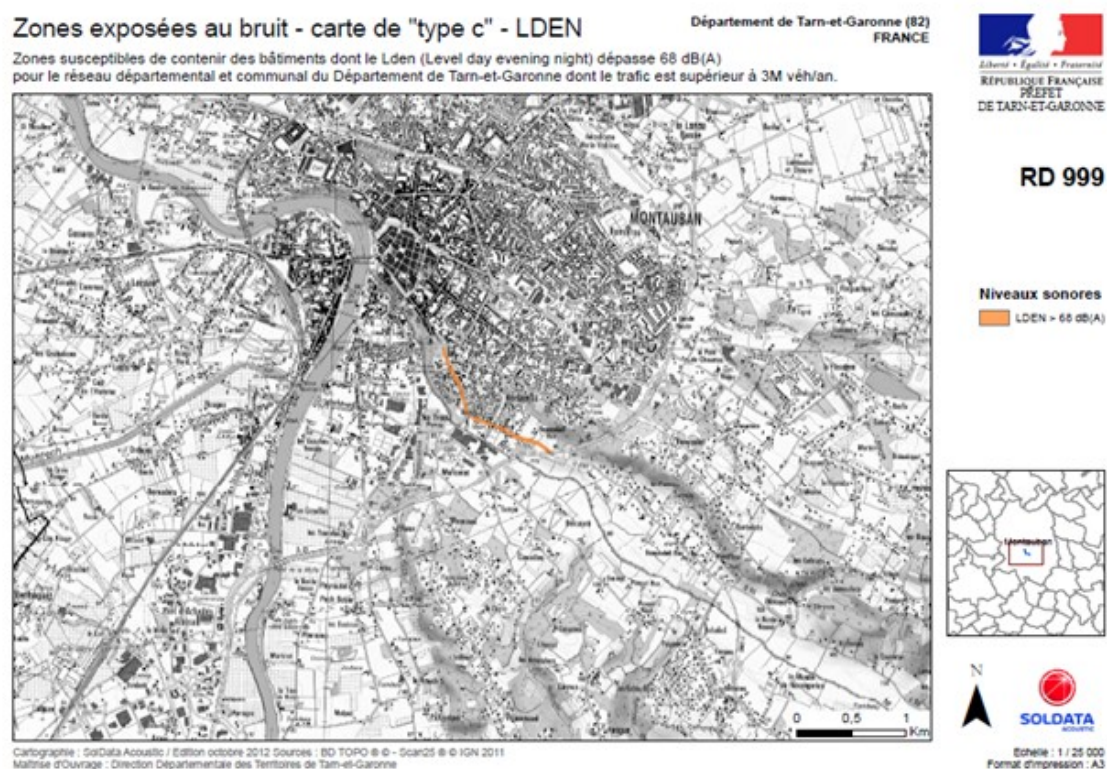
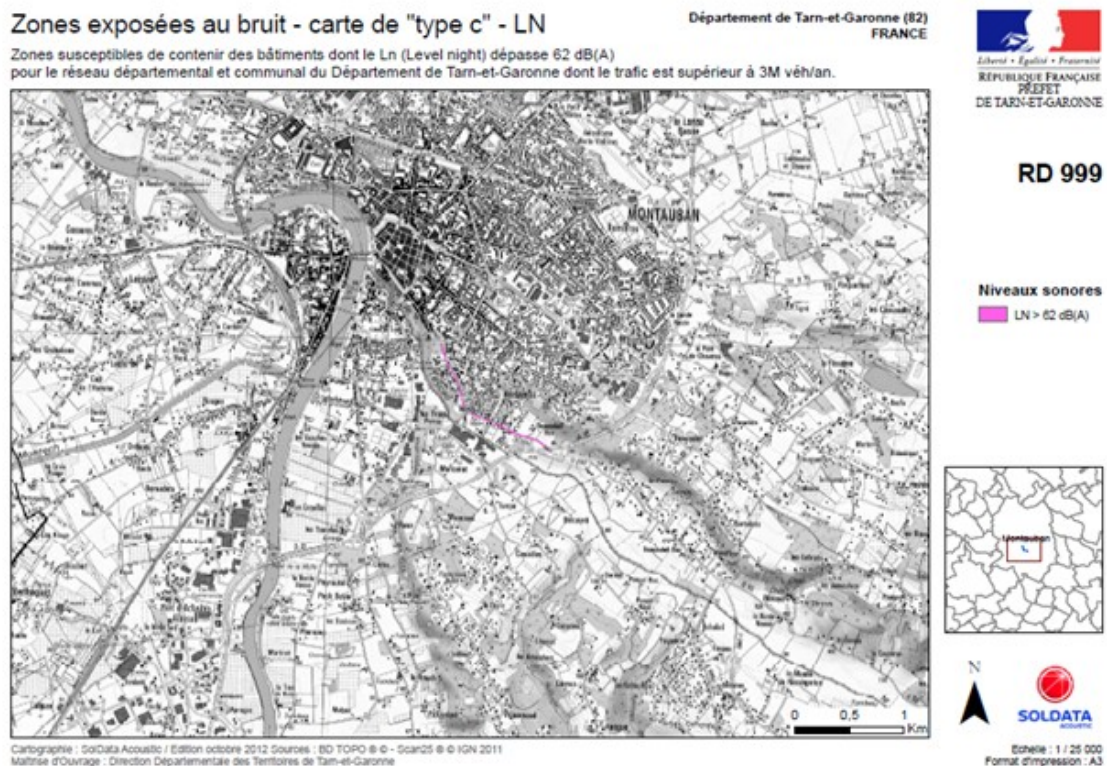


Figure 12 : exemple de carte de bruit – RD999 – carte de type « c » pour l'indicateur Ln > 62 dB(A)



2.1.3. Population exposée et établissements sensibles exposés

L'exploitation des cartes de bruit permet d'estimer l'exposition au bruit dans l'environnement de la **population**, des **établissements dits sensibles** (établissements de soins, et de santé type hôpital ou clinique), et d'établissements scolaires (groupes scolaires, écoles, collèges, lycées, ...) et des **surfaces exposées**.

Selon le rapport d'étude SOLDATA Acoustic pour l'ensemble des routes cartographiées (routes départementales et les voies communales) au titre de la seconde échéance de la directive européenne 2002/ 49/ CE :

-3 667 habitants sont soumis à un niveau sonore supérieur à 68 dB(A) en Lden, et près de 524 habitants sont soumis à un niveau sonore supérieur à 62 dB(A) en Ln.

-9 établissements sensibles sont exposés à un niveau sonore qui dépasse le seuil Lden > 68 dB(A) et 2 établissements sensibles sont exposés à un niveau sonore qui dépasse le seuil Ln > 62 dB(A).

-l'estimation des populations et des établissements sensibles soumis à des niveaux dépassant les valeurs limites réglementaires vont permettre de définir des orientations prioritaires d'actions à proposer (en termes de localisation et de nature) dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Les résultats des calculs sont établis par route (exemple : RD999), puis compilés dans un second temps à l'échelle du département.

2.1.4. Tableaux de synthèse de l'exposition au bruit

Les tableaux de synthèse de l'exposition au bruit des infrastructures routières non nationales (routes départementales et voies communales concernées) dans le département de TARN-ET-GARONNE sont présentés pages suivantes.

Tableau 11 : population et établissements exposés au bruit routier (RD et VC) sur le département de Tarn-et-Garonne avec l'indicateur Lden

Lden en dB(A)	Estimation de la population exposée (INSEE 2008)	Nombre d'établissements exposés	
		Santé (IGN 2011)	Enseignement (IGN 2011)
de 55 à 60	6151	3	10
de 60 à 65	5039	1	3
de 65 à 70	4242	1	10
de 70 à 75	2164	3	1
Supérieur à 75 dB(A)	6	0	0
Lden > 68 dB(A)	3667	4	5

Tableau 12 : population et établissements exposés au bruit routier (RD et VC) sur le département de Tarn-et-Garonne avec l'indicateur Ln

Ln en dB(A)	Estimation de la population exposée (INSEE 2008)	Nombre d'établissements exposés	
		Santé (IGN 2011)	Enseignement (IGN 2011)
de 50 à 55	5360	1	3
de 55 à 60	4249	1	10
de 60 à 65	2208	3	1
de 65 à 70	6	0	0
Supérieur à 70 dB(A)	0	0	0
Ln > 62 dB(A)	524	2	0

Tableau 13 : superficies exposées au bruit routier (RD et VC) sur le département de Tarn-et-Garonne

Lden en dB(A)	Surfaces exposées (km2)
Supérieur à 55	35,70794
Supérieur à 65	6,92404
Supérieur à 75	0,17662

Source : rapport d'étude SOLDATA Acoustic – Cartes de bruit des infrastructures routières non nationales dans le département de Tarn-et-Garonne - Résumé non technique- Janvier 2013

2.2. Détermination des secteurs à enjeux

2.2.1. Mesures in situ

Pour consolider l'analyse cartographique, des mesures de bruit sont réalisées en phase « *diagnostic* » :

- par SCE, 20 mesures de la pression acoustique en juin 2015 selon la norme NF EN 31-085 (10 mesures de 24 heures et 10 mesures de courte durée 1 heure),
- par les services du Département de TARN-ET-GARONNE, sur 11 emplacements, du 27/05/15 au 05/06/15, dans le voisinage des points de mesure de bruit de 24 heures.

La localisation des points de mesures de bruit a été arrêtée en concertation entre SCE et le Département de TARN-ET-GARONNE. Les fiches de synthèse des résultats des mesures de bruit SCE (format A3 couleur) sont disponibles auprès des services du Département de TARN-ET-GARONNE.

2.2.2. Approfondissement du diagnostic : principes méthodologiques

Le recensement puis l'analyse de l'exposition au bruit des bâtiments situés le long des routes départementales concernées par l'arrêté préfectoral « *cartes de bruit stratégiques* » (26/09/13) est établi par SCE à partir :

- des cartes de bruit type « *c* » (ou cartes de dépassement des seuils « *points noirs de bruit* » : $L_{den} > 68$ dB(A) et $L_n > 62$ dB(A)).
- d'un travail de reconnaissance sur le terrain.
- de mesures de la pression acoustique in situ.
- d'un travail de synthèse à l'aide d'un outil SIG (système d'information géographique).

Par route départementale, et pour chaque commune concernée, on fait référence (chiffre entre parenthèses) au numéro de la carte figurant sur l'atlas cartographique joint en **annexe n° 7**.

Si le diagnostic conclue sur des dépassements de seuils « *PNB* », des propositions de traitement (principes) sont formulées : elles sont développées dans le Plan d'actions (voir chapitre 5).

Les résultats par route départementale et par commune sont présentés dans les pages qui suivent.

Tableau 14 : diagnostic PNB – les communes et RD concernées par les cartes de bruit stratégiques approuvées

Département de Tarn-et-Garonne : PPBE seconde échéance - Diagnostic	
Commune	Routes Départementales (RD) concernées
Albias	RD820
Bressols	RD930
Campsas	RD820
Canals	RD820
Castelsarrasin	RD12 et 813
Caussade	RD117 et 926
Cayrac	RD820
Dieupentale	RD820
Golfech	RD813
Grisolles	RD820
Labastide Saint Pierre	RD820
La Ville Dieu du Temple	RD958
Lacourt Saint Pierre	RD928
Lamagistère	RD813
Moissac	RD813 et 927
Montauban	RD8, 21, 21E, 820, 927, 928, 958, 959 et 999
Montbartier	RD820
Montbeton	RD958
Montech	RD928
Monteils	RD926
Pompignan	RD820
Réalville	RD117 et 820
Saint Aignan	RD12
Saint Etienne de Tulmont	RD820
Septfonds	RD926

2.2.3. RD8 à Montauban

Tableau 15 : diagnostic PNB – RD8 à Montauban – Partie 1 : rue du Faubourg Lacapelle

RD8 : à MONTAUBAN (rue du Faubourg Lacapelle)			Origine du tronçon : Avenue Gambetta (D8_PR0)
			Extrémité du tronçon : Boulevard Montauriol
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montauban (n° 29)	oui (calcul théorique)	non	Rue de type "en U" entre Avenue Gambetta et Boulevard Blaise Doumerc. Sur la base d'un trafic Moyen Journalier Annuel de 15 190 veh/ jour, le calcul met en évidence un dépassement du seuil PNB (Lden > 68 dB(A)) au droit des bâtiments sensibles les plus proches de la voie. <u>Le trafic retenu pour établir les cartes de bruit stratégiques (calcul) est très supérieur au trafic mis en évidence par un comptage effectué par l'Agglomération de Montauban du 8 au 14/03/16 : 3 736 veh/ jour dont 3,1% PL.</u> Préconisation : réaliser de nouvelles campagnes de comptage du trafic routier, et une campagne de mesures de la pression acoustique afin de consolider le diagnostic PNB. Si les seuils "points noirs de bruit" sont effectivement dépassés, mettre en œuvre un revêtement de chaussée "peu bruyant".

Commentaire : le calcul théorique de la courbe Lden > 68 dB(A) indique que des bâtiments sensibles sont exposés à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils PNB. Mais le calcul repose sur une hypothèse de trafic qui ne semble pas conforme au trafic routier actuel. Il est donc préconisé de vérifier dans un premier temps le trafic moyen journalier annuel sur la rue du Faubourg Lacapelle, et de mesurer les niveaux de pression acoustique. S'il se confirme que les seuils PNB sont dépassés, il est proposé dans un second temps de remplacer le revêtement de chaussée actuel par un revêtement de chaussée type BBTM.

Tableau 16 : diagnostic PNB – RD8 à Montauban – Partie 2 : avenue Marcel Unal

RD8 : à MONTAUBAN (avenue Marcel Unal)			Origine du tronçon : carrefour avenue De Gaulle (D8)/ rue Jean Carmet
			Extrémité du tronçon : échangeur RD8/ A20
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montauban (n° 28)	non	non	Pas d'enjeu PNB. Le trafic retenu pour établir les cartes de bruit stratégiques (calcul) est de 15 190 veh/ jour. Un comptage réalisé par l'Agglomération de Montauban du 9 au 15/06/14 donne un trafic moyen de 16 201 veh/ jour (le taux de poids lourds n'a pas été identifié lors du comptage).

Commentaire : sur cette section, aucun bâtiment sensible n'est exposé à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils PNB.

2.2.4. RD12 à Saint Aignan et Castelsarrasin

Tableau 17 : diagnostic PNB – RD12 à Saint Aignan

RD12 à SAINT AIGNAN			Origine du tronçon : giratoire RD12/ RD26 au sud-ouest
			Extrémité du tronçon : limite communale (avec Castelsarrasin)
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Saint Aignan (n° 49)	non	non	Pas d'enjeu PNB.

Commentaire : pas d'enjeu en termes de dépassement des seuils PNB.

Tableau 18 : diagnostic PNB – RD12 à Castelsarrasin

RD12 à CASTELSARRASIN			Origine du tronçon : limite communale (avec ST Aignan)
			Extrémité du tronçon : giratoire RD12/ RD813 (RD12_PR0)
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Castelsarrasin (49 et 50)	oui - à vérifier	non	Dépassement théorique (selon la carte de type "c") du seuil PNB (Lden > 68 dB(A)) en partie urbaine, au droit des bâtiments sensibles les plus proches de la voie. Un revêtement de chaussée "peu bruyant" (type BBTM) est pourtant en service entre le PR0 et le PR 3,900 : donc présomption faible de dépassement effectif des seuils PNB. Préconisation : réaliser des mesures de la pression acoustique avec comptages routiers simultanés afin de consolider le diagnostic.

Commentaire : les bâtiments sensibles les plus proches de la voie sont potentiellement exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». La réalisation de mesures de la pression acoustique avec comptages routiers simultanés est préconisée afin de conforter le diagnostic.

2.2.5. RD21 à Montauban

Tableau 19 : diagnostic PNB – RD21 à Montauban

RD21 : à MONTAUBAN (rue du Pasteur Louis Lafon)			Origine du tronçon : échangeur A20 au sud (N° 64)
			Extrémité du tronçon : giratoire pont de Sapiac au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montauban (n° 24 et 25)	oui	oui	Les résultats des mesures de bruit SCE sont inférieurs aux seuils PNB pour PF3 (Lden = 62,4 et Ln = 53 dB(A)) mais supérieurs aux seuils PNB pour PCD3 (Lden = 71,7 et Ln = 62 dB(A)). Enjeu PNB avéré pour les bâtiments sensibles (habitat isolé) les plus proches de la voie. Préconisation : mettre en oeuvre un revêtement de chaussée "peu bruyant".

Commentaire : des habitations sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Pour réduire la nuisance, un revêtement de chaussée de type « *peu bruyant* » est préconisé.

2.2.6. RD21E à Montauban

Tableau 20 : diagnostic PNB – RD21E à Montauban

RD21E : à MONTAUBAN (pont neuf et rue de l'abbaye)			Origine du tronçon : avenue Jean Jaurès et rue du Général Sarraill au nord-ouest (pont neuf)
			Extrémité du tronçon : giratoire RD21E/ RD999 (avenue d'Albi) au sud-est
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montauban (n° 21, 29 et 25)	oui	oui	Enjeux PNB (Lden > 68 dB(A)) pour les bâtiments sensibles les plus proches de la voie. Préconisation : mettre en œuvre un revêtement de chaussée "peu bruyant".

Commentaire : des habitations sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Pour réduire la nuisance, un revêtement de chaussée de type « *peu bruyant* » est préconisé.

2.2.7. RD117 à Réalville et Caussade

Tableau 21 : diagnostic PNB – RD117 à Réalville

RD117 à REALVILLE			Origine du tronçon : giratoire RD117/ RD820 au sud-ouest
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Caussade au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Réalville (n° 43)	non	non	Pas d'enjeu PNB.

Commentaire : pas d'enjeu en termes de dépassement des seuils PNB sur le territoire de la commune de Réalville.

Tableau 22 : diagnostic PNB – RD117 à Caussade

RD117 à CAUSSADE			Origine du tronçon : limite communale avec Réalville au sud-ouest
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Monteils au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Caussade (n° 43 et 44)	oui	non	Résultats des mesures de bruit SCE : les seuils de bruit PNB ne sont pas atteints au droit du point PF7 (Lden = 62,1 et Ln = 52,2 dB(A)) et du point PCD7 (Lden = 55,9 et Ln = 46 dB(A)). Pas d'enjeu PNB sur l'avenue Edouard Herriot. Par contre, probabilité forte de dépassement des seuils PNB au droit des bâtiments sensibles les plus proches de la voie situés sur le Boulevard Léonce Granié. Préconisation : mettre en oeuvre un revêtement de chaussée "peu bruyant".

Commentaire : les habitations les plus proches de la RD117 sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Pour réduire la nuisance, un revêtement de chaussée de type « peu bruyant » est préconisé.

2.2.8. RD813 à Lamagistère, Golfech, Moissac et Castelsarrasin

Tableau 23 : diagnostic PNB – RD813 à Lamagistère

RD813 à LAMAGISTERE			Origine du tronçon : limite départementale 82-47 (canal latéral de La Garonne) au nord
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Golfech au sud-est
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Lamagistère (n° 59, 60, 61 et 62)	non	non	Pas d'enjeu PNB.

Commentaire : pas d'enjeu en termes de dépassement des seuils « PNB » sur le territoire de la commune de Lamagistère.

Tableau 24 : diagnostic PNB – RD813 à Golfech

RD813 à GOLFECH			Origine du tronçon : limite communale avec Lamagistère au nord
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Valence d'Agen (giratoire RD813/ RD953) à l'est
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Golfech (n° 62 et 63)	oui	non	Résultat de la mesure de bruit SCE (Avenue d'Aquitaine) au niveau du PCD 11 LAeq(1 h) = 70,7 dB(A). Par généralisation, dépassement probable des seuils PNB au droit des bâtiments sensibles (habitations) les plus proches de la voie situés sur l'Avenue d'Aquitaine et l'Avenue du midi. Préconisation : mettre en oeuvre un revêtement de chaussée "peu bruyant".

Commentaire : les habitations les plus proches de la RD813 sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Pour réduire la nuisance, un revêtement de chaussée de type « peu bruyant » est préconisé.

Tableau 25 : diagnostic PNB – RD813 à Moissac

RD813 à MOISSAC			Origine du tronçon : Carrefour rue Lakanal/ rue Gambetta/ rue Sainte Catherine sur RD813 au nord
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Castelsarrasin au sud
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Moissac (n° 57, 56 et 55)	oui	non	Les bâtiments sensibles (habitations) les plus proches de la voie sont exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils "PNB". Préconisation : mettre en œuvre un revêtement de chaussée "peu bruyant".

Commentaire : les habitations les plus proches de la RD813 sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Pour réduire la nuisance, un revêtement de chaussée de type « peu bruyant » est préconisé.

Tableau 26 : diagnostic PNB – RD813 à Castelsarrasin

RD813 à CASTELSARRASIN			Origine du tronçon : limite communale avec Moissac au nord
			Extrémité du tronçon : carrefour entre RD813/ RD958 au sud-est
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Castelsarrasin (n° 55, 54, 53, 52 et 51)	oui	non	Les mesures de bruit réalisées route de Toulouse au droit du PF9 (Lden = 65 et Ln = 55,3 dB(A)) et du PCD9 (Lden = 61,5 et Ln = 51,8 dB(A)) indiquent qu'à cet endroit les seuils de bruit PNB ne sont pas dépassés. Revêtement de chaussée BBTM mis en œuvre en 2007 du PR 25,310 au PR 27,625. Revêtement de chaussée BBTM mis en œuvre en 2010 et 2012 entre PR 27,625 et PR 32,221. Suite et fin prévue en 2016 pour revêtement BBTM à Castelsarrasin. Par conséquent, probabilité faible de dépassement du seuil PNB (Lden > 68 dB(A)) au droit des bâtiments sensibles (habitations) les plus proches de la voie. Préconisations : suivre l'évolution du trafic et réaliser des mesures de la pression acoustique (vérification) quand les travaux de revêtement de chaussée seront terminés.

Commentaire : un revêtement de chaussée de type BBTM (béton bitumineux très mince) est mis en œuvre par étapes successives sur le RD813 depuis l'année 2007. La chaussée sera intégralement revêtue avec ce revêtement « peu bruyant » en 2016. Par conséquent, les bâtiments sensibles les plus proches de la voie ne seront plus exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». En termes de préconisation, il est proposé de suivre (comptages) l'évolution du trafic routier et de réaliser des mesures de la pression acoustique après travaux.

2.2.9. RD820 à Montauban, Saint Etienne de Tulmont, Albias, Cayrac, Réalville, Pompignan, Grisolles, Canals, Dieupentale, Campsas, Montbartier et Labastide Saint Pierre

Tableau 27 : diagnostic PNB – RD820 à Montauban

RD820 à MONTAUBAN			Origine du tronçon : giratoire échangeur RD820/ A20 au sud
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Saint Etienne de Tulmont au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montauban (n° 35, 36 et 37)	oui	non	Des dépassements ponctuels du seuil PNB (Lden > 68 dB(A)) sont avérés au droit de plusieurs bâtiments sensibles (habitations isolées) les plus proches de la voie. Préconisation : réaliser dans un premier temps des mesures de la pression acoustique pour consolider le diagnostic PNB. Si confirmation : traitement ponctuel sur le bâti (renforcement de l'insonorisation de la façade exposée).

Commentaire : des habitations isolées proches de la RD820 sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Des mesures de la pression acoustique sont préconisées pour confirmer ce diagnostic. Et si tel est le cas, des traitements ponctuels sur le bâti (renforcement de l'insonorisation de la façade exposée) sont préconisés.

Tableau 28 : diagnostic PNB – RD820 à Saint Etienne de Tulmont

RD820 à SAINT ETIENNE DE TULMONT			Origine du tronçon : limite communale avec Montauban au sud
			Extrémité du tronçon : carrefour entre RD820/ RD958 au sud-est
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Saint Etienne de Tulmont (n° 37)	oui - à vérifier	non	Probabilité forte d'un dépassement ponctuel du seuil PNB (Lden > 68 dB(A)) au droit d'une habitation isolée proche de la voie. Préconisation : réaliser dans un premier temps une mesure de la pression acoustique pour consolider le diagnostic PNB. Si confirmation : traitement ponctuel sur le bâti (renforcement de l'insonorisation de la façade exposée).

Commentaire : une habitation isolée est certainement exposée à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Si ce diagnostic se confirme, un traitement sur le bâti (renforcement de l'insonorisation de la façade) est préconisé.

Tableau 29 : diagnostic PNB – RD820 à Albias

RD820 à ALBIAS			Origine du tronçon : limite communale avec Montauban au sud
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Cayrac
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Albias (n° 37, 38 et 39)	oui	non	Des dépassements ponctuels du seuil PNB (Lden > 68 dB(A)) en traversée de bourg, au droit des bâtiments sensibles (habitations isolées) les plus proches de la voie, sont avérés. Préconisation : réaliser dans un premier temps des mesures de la pression acoustique pour consolider le diagnostic PNB. Si confirmation : revêtement de chaussée "peu bruyant" préconisé (rue Yves Calvet et Avenue du Général De Gaulle).

Commentaire : des habitations isolées proches de la RD820 sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Des mesures de la pression acoustique sont préconisées pour confirmer ce diagnostic. Et si tel est le cas, la mise en œuvre d'un revêtement de chaussée de type « *peu bruyant* » est préconisée.

Tableau 30 : diagnostic PNB – RD820 à Cayrac

RD820 à CAYRAC			Origine du tronçon : limite communale avec Albias au sud
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Réalville au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Cayrac (n° 39 et 40)	oui - à vérifier	non	Dépassement possible du seuil PNB (Lden > 68 dB(A)) au droit d'une habitation isolée proche de la voie (et de la rivière Aveyron). Pourtant, un revêtement de chaussée "peu bruyant" type BBTM est en service depuis 2013 depuis le PR 23,350 jusqu'au PR 27,779. Préconisation : réaliser dans un premier temps des mesures de la pression acoustique pour consolider le diagnostic PNB. Si confirmation : traitement sur le bâti par renforcement de l'insonorisation de la façade.

Commentaire : une habitation isolée est certainement exposée à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Si ce diagnostic se confirme, un traitement sur le bâti (renforcement de l'insonorisation de la façade) est préconisé.

Tableau 31 : diagnostic PNB – RD820 à Réalville

RD820 à REALVILLE			Origine du tronçon : limite communale avec Cayrac au sud
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Caussade au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Réalville (n° 40 à 43)	oui - à vérifier	non	Possibilité de dépassements du seuil PNB (Lden > 68 dB(A)) en traversée de bourg, au droit des bâtiments sensibles (habitations isolées) les plus proches de la voie malgré la mise en service en 2013 d'un revêtement de chaussée "peu bruyant" type BBTM entre le PR23,350 et le PR 27,779. Préconisation : réaliser dans un premier temps des mesures de la pression acoustique avec comptages simultanés du trafic routier pour consolider le diagnostic PNB. Si confirmation : revêtement de chaussée "peu bruyant" préconisé (section comprise entre la limite communale Cayrac/ Réalville au sud et le giratoire RD820/ chemin de Malrieu au nord).

Commentaire : des habitations isolées proches de la RD820 sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Des mesures de la pression acoustique sont préconisées pour confirmer ce diagnostic. Et si tel est le cas, la mise en œuvre d'un revêtement de chaussée de type « *peu bruyant* » est préconisée.

Tableau 32 : diagnostic PNB – RD820 à Pompignan

RD820 à POMPIGNAN			Origine du tronçon : limite départementale 82-31 au sud
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Grisolles au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Pompignan (n° 1 et 2)	oui	non	Les mesures de bruit réalisées route de Toulouse indiquent un respect des seuils PNB au droit du PF8 (Lden = 66,8 et Ln = 58,9 dB(A)) et un dépassement des seuils au droit du PCD8 (Lden = 72,7 et Ln = 64,8 dB(A)). Par généralisation, probabilité forte de dépassements du seuil PNB (Lden > 68 dB(A)) en traversée de bourg, au droit des bâtiments sensibles (habitations isolées) les plus proches de la voie. Préconisation : revêtement de chaussée "peu bruyant" intégralement en traversée du bourg.

Commentaire : des habitations isolées proches de la RD820 sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». La mise en œuvre d'un revêtement de chaussée de type « *peu bruyant* » est préconisée en traversée du bourg.

Tableau 33 : diagnostic PNB – RD820 à Grisolles

RD820 à GRISOLLES			Origine du tronçon : limite communale avec Pompignan au sud
			Extrémité du tronçon : limite départementale 82-31 (commune de Fronton) au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Grisolles (n° 2, 3 et 4)	oui - à vérifier	non	Présomption de dépassement ponctuel des seuils PNB (Lden > 68 dB(A) et Ln > 62 dB(A)) au droit d'une habitation isolée, malgré la mise en service depuis 2008 (du PR 57,900 au PR 60,450) d'un revêtement de chaussée "peu bruyant" de type BBTM. Préconisation : faire une mesure de la pression acoustique pour vérifier le diagnostic. Et si confirmation : traitement sur le bâti par renforcement de l'insonorisation de la façade.

Commentaire : une habitation isolée est certainement exposée à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Si ce diagnostic se confirme, un traitement sur le bâti (renforcement de l'insonorisation de la façade) est préconisé.

Tableau 34 : diagnostic PNB – RD820 à Canals

RD820 à CANALS			Origine du tronçon : limite départementale 82-31 (commune de Fronton) au sud
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Dieupentale au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Canals (n° 4, 5 et 6)	oui - à vérifier	non	Revêtement de chaussée BBTM mis en oeuvre en 2008 entre PR 57+90 et PR 60+45. Donc faible risque de dépassement des seuils PNB. Préconisation : faire une mesure de la pression acoustique au droit d'une maison isolée (proche du D820_PR58) pour vérifier le diagnostic. Et si confirmation : traitement complémentaire sur le bâti par renforcement de l'insonorisation de la façade.

Commentaire : une habitation isolée est peut-être exposée à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Si ce diagnostic se confirme, un traitement sur le bâti (renforcement de l'insonorisation de la façade) est préconisé.

Tableau 35 : diagnostic PNB – RD820 à Dieupentale

RD820 à DIEUPENTALE			Origine du tronçon : limite communale avec Grisolles au sud
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Campsas au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Dieupentale (n° 6 et 7)	non	non	Pas d'enjeu PNB.

Commentaire : pas d'enjeu en termes de dépassement des seuils « PNB ».

Tableau 36 : diagnostic PNB – RD820 à Campsas

RD820 à CAMPSAS			Origine du tronçon : limite communale avec Dieupentale au sud
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Montbartier au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Campsas (n° 7 et 8)	non	non	Pas d'enjeu PNB.

Commentaire : pas d'enjeu en termes de dépassement des seuils « PNB ».

Tableau 37 : diagnostic PNB – RD820 à Montbartier - Section 1

RD820 à MONTBARTIER - Section 1			Origine du tronçon : limite communale avec Campsas au sud
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Labastide Saint Pierre au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montbartier (n° 8 et 9)	oui - à vérifier	non	Dépassement du seuil d'exposition PNB au droit d'une habitation isolée située à proximité de la limite communale Montbartier/ Labastide ST Pierre. Préconisation : faire 1 mesure de la pression acoustique pour vérification. Et si confirmation du diagnostic : traitement sur le bâti par insonorisation de façade.

Commentaire : une habitation isolée est certainement exposée à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Si ce diagnostic se confirme, un traitement sur le bâti (renforcement de l'insonorisation de la façade) est préconisé.

Tableau 38 : diagnostic PNB – RD820 à Montbartier – Section 2

RD820 à MONTBARTIER - Section 2			Origine du tronçon : limite communale avec Labastide Saint Pierre au sud
			Extrémité du tronçon : PR D820_PR40 au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montbartier (n° 10)	non	non	Pas d'enjeu PNB.

Commentaire : pas d'enjeu en termes de dépassement des seuils « PNB ».

Tableau 39 : diagnostic PNB – RD820 à Labastide Saint Pierre

RD820 à LABASTIDE SAINT PIERRE			Origine du tronçon : limite communale avec Montbartier au sud
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Montbartier au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Labastide Saint Pierre (n° 9 et 10)	oui - à vérifier	non	Présomption d'un dépassement de seuil PNB (Lden > 68 dB(A)) au droit d'une habitation isolée. Préconisation : réaliser une mesure de la pression acoustique pour consolider le diagnostic. Si confirmation : traitement sur le bâti par insonorisation de la façade exposée.

Commentaire : une habitation isolée est certainement exposée à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Si ce diagnostic se confirme, un traitement sur le bâti (renforcement de l'insonorisation de la façade) est préconisé.

2.2.10. RD926 à Caussade, Monteils et Septfonds

Tableau 40 : diagnostic PNB – RD926 à Caussade

RD926 à CAUSSADE			Origine du tronçon : carrefour entre RD117/ RD926 (D926_PR0)
			Extrémité du tronçon : limite communale Caussade/ Monteils à l'est
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Caussade (n° 44 et 45)	oui	non	Dépassement des seuils PNB (Lden > 68 dB(A)) en traversée de Caussade. Préconisation : réaliser des mesures de la pression acoustique pour conforter le diagnostic. Si confirmation du diagnostic : mise en œuvre d'un revêtement de chaussée "peu bruyant".

Commentaire : à Caussade, les bâtiments sensibles les plus proches de la RD926 sont exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Si ce diagnostic est préconisé par des mesures, la mise en œuvre d'un revêtement de chaussée de type « peu bruyant » est préconisée.

Tableau 41 : diagnostic PNB – RD926 à Monteils

RD926 à MONTEILS			Origine du tronçon : limite communale avec Caussade au sud-ouest
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Septfonds à l'est
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Monteils (n° 45 et 46)	oui - à vérifier	non	Présomption d'un dépassement des seuils PNB (Lden > 68 dB(A)) au droit d'une habitation isolée (D926_PR2). Préconisation : réaliser des mesures de la pression acoustique pour conforter le diagnostic. Si confirmation du diagnostic : traitement sur le bâti par insonorisation de la façade.

Commentaire : à Monteils, une habitation isolée est certainement exposée à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Si ce diagnostic se confirme, un traitement sur le bâti (renforcement de l'insonorisation de la façade) est préconisé.

Tableau 42 : diagnostic PNB – RD926 à Septfonds

RD926 à SEPTFONDS			Origine du tronçon : limite communale avec Monteils au sud-ouest
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Extrémité du tronçon : D926_PR7 à Septfonds à l'est
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	Diagnostic et propositions
Septfonds (n° 47 et 48)	oui	non	Les niveaux de pression acoustique mesurés au droit du PF6 (Lden = 60,9 et Ln = 52,4 dB(A)) et du PCD6 (Lden = 66,7 et Ln = 58,2 dB(A)) montrent que les seuils de bruit PNB ne sont pas dépassés au droit de ces 2 habitations (Avenue Lacassage). Par contre, des dépassements ponctuels des seuils PNB (Lden > 68 dB(A)) existent au droit des habitations les plus proches de la voie. Préconisation : réaliser des mesures de la pression acoustique pour conforter le diagnostic. Si confirmation du diagnostic : mise en oeuvre d'un revêtement de chaussée " <i>peu bruyant</i> " en traversée de Septfonds

Commentaire : à Septfonds, les habitations les plus proches de la voie sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Si ce diagnostic est confirmé par des mesures, la mise en œuvre d'un revêtement de chaussée « *peu bruyant* » est préconisée.

2.2.11. RD927 à Moissac et Montauban

Tableau 43 : diagnostic PNB – RD927 à Moissac

RD927 à MOISSAC			Origine du tronçon : carrefour entre RD813/ RD927 à l'ouest
			Extrémité du tronçon : giratoire RD927/ RD957 (route de Laujol) au nord-est
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Moissac (n° 57 et 58)	oui	non	Les niveaux de pression acoustique mesurés (Avenue du Chasselas) au droit du PF10 (Lden = 68,5 et Ln = 59,5 dB(A)) sont supérieurs au seuil PNB pour l'indicateur (Lden > 68 dB(A)), et proche du seuil PNB pour le PCD10 avec l'indicateur Lden (Lden = 67,6 et Ln = 58,6 dB(A)). Mais les seuils PNB sont dépassés à plusieurs autres endroits. Préconisation : mise en œuvre d'un revêtement de chaussée "peu bruyant".

Commentaire : à Moissac, les habitations les plus proches de la RD927 sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs au seuil « PNB ». La mise en œuvre d'un revêtement de chaussée de type « peu bruyant » est préconisée.

Tableau 44 : diagnostic PNB – RD927 à Montauban

RD927 à MONTAUBAN			Origine du tronçon : carrefour entre RD927/ chemin des rives au nord-ouest
			Extrémité du tronçon : rue Léon Cladel (CHU) au nord-est
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montauban (n° 30, 31 et 29)	oui	non	Un revêtement de chaussée type BBTM a été mis en oeuvre en 2011 du PR 0+86 au PR 4. Le niveau de pression acoustique mesuré (Avenue du 10ème Dragon) au droit du PF10 (Lden = 68,5 et Ln = 59,5 dB(A)) est supérieur au seuil PNB pour l'indicateur Lden (Lden > 68 dB(A)), et celui mesuré au droit du PCD10 (Lden = 67,6 et Ln = 58,6 dB(A)) est proche du seuil PNB pour l'indicateur Lden. Préconisations : suivre l'évolution du trafic routier et réaliser d'autres mesures de contrôle de la pression acoustique.

Commentaire : à Montauban, un revêtement de chaussée de type « peu bruyant » a été mis en oeuvre en 2011 sur environ 4 km. Sur cet axe, les habitations les plus proches de la voie peuvent ponctuellement encore être exposées à des niveaux de pression acoustique proches des seuils « PNB ». Il est préconisé de suivre l'évolution de la densité du trafic sur la RD927, et de réaliser à intervalles réguliers des mesures de la pression acoustique pour vérifier l'efficacité acoustique du revêtement.

2.2.12. RD928 à Montech, Lacourt Saint Pierre et Montauban

Tableau 45 : diagnostic PNB – RD928 à Montech

RD928 à MONTECH			Origine du tronçon : carrefour à feux (franchissement du canal latéral de La Garonne)
			Extrémité du tronçon : Limite communale avec Lacourt Saint Pierre
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montech (n° 11, 12 et 13)	oui	non	A proximité du canal, 2 habitations isolées sont exposées à des niveaux de bruit supérieurs au seuil PNB. Préconisation : réaliser des mesures de la pression acoustique pour consolider le diagnostic. Et si confirmation du diagnostic : traitement sur le bâti par insonorisation de la façade.

Commentaire : à Montech, deux habitations isolées sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « *PNB* ». Si ce diagnostic se confirme, un traitement sur le bâti (renforcement de l'insonorisation de la façade) est préconisé.

Tableau 46 : diagnostic PNB – RD928 à Lacourt Saint Pierre – Partie 1

RD928 à LACOURT SAINT PIERRE - partie 1			Origine du tronçon : limite communale avec Montech au sud-ouest
			Extrémité du tronçon : Limite communale avec Montauban au nord-est
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Lacourt Saint Pierre (n° 13)	non	non	Pas d'enjeu PNB.

Commentaire : pas d'enjeu en termes de dépassement des seuils « *PNB* » sur cette section

Tableau 47 : diagnostic PNB – RD928 à Lacourt Saint Pierre – Partie 2

RD928 à LACOURT SAINT PIERRE - partie 2 (RD928 constitue la limite communale avec Montauban)			Origine du tronçon : limite communale avec Montech au sud-ouest
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Extrémité du tronçon : Limite communale avec Montauban au nord-est (carrefour RD928/ chemin du quart/ chemin de la terrasse)
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	Diagnostic et propositions
Lacourt Saint Pierre (n° 14)	non	non	Pas d'enjeu PNB sur cette commune.

Commentaire : pas d'enjeu en termes de dépassement des seuils « PNB » sur cette section

Tableau 48 : diagnostic PNB – RD928 à Montauban – Partie 1

RD928 à MONTAUBAN - partie 1 (la RD928 constitue la limite communale avec Lacourt Saint Pierre)			Origine du tronçon : limite communale avec Lacourt Saint Pierre au sud-ouest
			Extrémité du tronçon : Limite communale avec Montauban au nord-est (carrefour RD928/ chemin du quart/ chemin de la terrasse)
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montauban (n° 14)	oui - à vérifier	non	Deux habitations semblent exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils PNB, alors qu'au droit de cette section (zone agglomérée de Verlhaguet) la vitesse de circulation est limitée à 70 km/ h par arrêté municipal. Observation : dans ce secteur le carrefour (RD928/ chemin de la terrasse/ chemin du quart) est dangereux. Préconisations : étudier un dispositif permettant de faire respecter la vitesse réglementaire sur RD928, et réaliser des mesures de la pression acoustique avec comptage simultané du trafic.

Commentaire : deux habitations semblent être exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». A cet endroit, la vitesse sur RD928 est limitée à 70 km/ h par arrêté municipal. Il est donc préconisé d'étudier un dispositif permettant de faire respecter la vitesse réglementaire, et de réaliser des mesures de la pression acoustique afin de consolider le diagnostic.

Tableau 49 : diagnostic PNB – RD928 à Montauban – Partie 2

RD928 à MONTAUBAN - partie 2			Origine du tronçon : carrefour RD928/ chemin des Bernardets au sud-ouest
			Extrémité du tronçon : carrefour RD928/ Avenue de Toulouse au nord-est
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montauban (n° 23)	non	non	Les niveaux de pression acoustique mesurés Avenue de Montech au droit du PF2 (Lden = 65,1 et Ln = 55,8 dB(A)) et du PCD2 (Lden = 63,5 et Ln = 54,2 dB(A)) sont inférieurs aux seuils PNB en termes de Lden et de Ln. Pas d'enjeu PNB.

Commentaire : sur cette section, il n'y a pas d'enjeu « PNB ». Un revêtement de chaussée « *peu bruyant* » type BBTM est en service depuis 2010 du PR 0,000 au PR 1,268.

2.2.13. RD930 à Bressols

Tableau 50 : diagnostic PNB – RD930 à Bressols

RD930 à BRESSOLS			Origine du tronçon : carrefour RD930/ RD39 (rue des écoles) au sud
			Extrémité du tronçon : giratoire de l'échangeur n° 66 de l'A20 au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Bressols (n° 15)	oui	non	Les habitations les plus proches de la voie sont ponctuellement exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils PNB. La vitesse est déjà limitée ("zone 30") en traversée de BRESSOLS. Préconisation pour le court terme : faire un suivi de l'évolution du trafic routier (des comptages routiers 1 fois/ an mini).

Commentaire : à Bressols, les habitations les plus proches de la voie sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Sur cet axe, la vitesse est déjà limitée à 30 km/ h et par conséquent dans cette gamme de vitesse la mise en œuvre d'un revêtement de chaussée « *peu bruyant* » n'apporterait pas de diminution du bruit émis par la circulation des véhicules. Sur le court terme, il est préconisé de suivre l'évolution du trafic routier (campagnes de comptage du trafic routier).



2.2.14. RD958 à La Ville Dieu du Temple, Montbeton et Montauban

Tableau 51 : diagnostic PNB – RD958 à La Ville Dieu du Temple

RD958 à LA VILLE DIEU DU TEMPLE			Origine du tronçon : giratoire RD42/ RD958 à l'ouest
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Montbeton à l'est
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
La Ville Dieu du Temple (n° 16 et 17)	oui - à vérifier	non	Une habitation isolée située à proximité du D958_PR 72 est exposée à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils PNB. Préconisation : faire une mesure de la pression acoustique. Et si confirmation du diagnostic PNB : traitement sur le bâti par insonorisation de façade.

Commentaire : à La Ville Dieu du Temple, une habitation isolée est exposée à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Si ce diagnostic est confirmé par une mesure en façade, un traitement sur le bâti est préconisé afin de renforcer l'insonorisation de la façade.

Tableau 52 : diagnostic PNB – RD958 à Montbeton

RD958 à MONTBETON			Origine du tronçon : giratoire RD42/ RD958 à l'ouest
			Extrémité du tronçon : limite communale avec Montbeton à l'est
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montbeton (n° 17, 18 et 19)	oui	non	Les habitations les plus proches de la voie sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils PNB. Préconisation : mettre en œuvre un revêtement de chaussée "peu bruyant".

Commentaire : à Montbeton, les habitations les plus proches de la voie sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». La mise en œuvre d'un revêtement de chaussée « peu bruyant » est préconisée pour réduire la nuisance.

Tableau 53 : diagnostic PNB – RD958 à Montauban – Section 1

RD958 à MONTAUBAN - Section 1			Origine du tronçon : limite communale avec Montbeton à l'ouest
			Extrémité du tronçon : giratoire RD958/ Avenue Roger Salengro/ Avenue Aristide Briand
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montauban (n° 20 et 21)	oui	non	Sur cette section, des bâtiments sensibles (habitations) sont exposés à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils PNB. Préconisation : mettre en œuvre un revêtement de chaussée "peu bruyant".

Commentaire : sur cette section, les habitations les plus proches de la voie sont exposées à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». La mise en œuvre d'un revêtement de chaussée « peu bruyant » est préconisée pour réduire la nuisance.

Tableau 54 : diagnostic PNB – RD958 à Montauban – Section 2

RD958 à MONTAUBAN - Section 2			Origine du tronçon : carrefour entre RD958 et rue Voltaire à l'ouest
			Extrémité du tronçon : giratoire de l'échangeur A20/ RD958
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montauban (n° 34)	oui - à vérifier	non	Sur cette section, des bâtiments sensibles (habitations) sont susceptibles d'être exposés à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils PNB. Préconisation : réaliser des mesures de la pression acoustique. Et si confirmation : traitement sur le bâti par insonorisation de la façade.

Commentaire : sur cette section, les habitations situées en bord de voie peuvent être exposés à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils « PNB ». Pour confirmer ce diagnostic il est préconisé de réaliser des mesures de la pression acoustique en façade. En cas de dépassement des seuils, un traitement sur le bâti est préconisé afin de renforcer l'insonorisation des façades.

2.2.15. RD959 à Montauban

Tableau 55 : diagnostic PNB – RD959 à Montauban – Partie 1

RD959 à MONTAUBAN - Partie 1			Origine du tronçon : carrefour entre RD959/ rue Léon Cladel/ Grande rue Villenouvelle
			Extrémité du tronçon : giratoire RD959/ Avenue de Falguières/ Avenue de Fonneuve
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montauban (n° 29 et 32)	oui	non	Les bâtiments sensibles situés immédiatement en bord de voie peuvent être exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils PNB. Préconisation : mettre en œuvre un revêtement de chaussée "peu bruyant".

Commentaire : sur cette section (partie n° 1), les bâtiments sensibles les plus proches de la RD959 sont exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Pour réduire la nuisance, il est préconisé la mise en œuvre d'un revêtement de chaussée « peu bruyant ».

Tableau 56 : diagnostic PNB – RD959 à Montauban – Partie 2

RD959 à MONTAUBAN - Partie 2			Origine du tronçon : giratoire RD959/ Avenue de Falguières/ Avenue de Fonneuve
			Extrémité du tronçon : carrefour RD959/ rue Voltaire au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montauban (n° 32 et 33)	oui	non	Les niveaux de bruit mesurés Avenue d'Ardus au droit du PF5 (Lden = 66,3 et Ln = 56,9 dB(A)) et du PCD5 (Lden = 61 et Ln = 51,6 dB(A)) sont inférieurs aux seuils PNB. Au demeurant, les bâtiments sensibles situés immédiatement en bord de voie sont exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils PNB. Préconisation : mettre en œuvre un revêtement de chaussée "peu bruyant".

Commentaire : sur cette section (partie n° 2), les bâtiments sensibles les plus proches de la RD959 sont exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « PNB ». Pour réduire la nuisance, il est préconisé la mise en œuvre d'un revêtement de chaussée « peu bruyant ».

Tableau 57 : diagnostic PNB – RD959 à Montauban – Partie 3

RD959 à MONTAUBAN - Partie 3			Origine du tronçon : carrefour RD959/ rue Voltaire au sud
			Extrémité du tronçon : carrefour RD959/ chemin Ernest Laplace au nord
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montauban (n° 33)	non	non	Les bâtiments d'habitation construits à proximité de la RD959 sont récents dans le cas général. Ils sont implantés avec une marge de recul d'au-moins 10m par rapport à la RD959. Il n'y a pas d'enjeu PNB sur cette section.

Commentaire : sur cette section (partie n° 3), il n'y a pas d'enjeu « PNB ».

2.2.16. RD999 à Montauban

Tableau 58 : diagnostic PNB – RD999 à Montauban

RD999 à MONTAUBAN			Origine du tronçon : giratoire RD999/ Boulevard Montauriol au nord
			Extrémité du tronçon : giratoire échangeur RD999/ A20 au sud-est
Commune (et n° de carte sur l'atlas)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montauban (n° 27 et 26)	oui	non	Les niveaux de pression acoustique mesurés impasse François Coli à Montauban au droit du PF 1 (Lden = 60,9 et Ln = 51,4 dB(A)) sont inférieurs aux seuils PNB. Au demeurant, les bâtiments sensibles (habitations) les plus proches de la voie sont ponctuellement exposés à des niveaux supérieurs au seuil PNB (Lden > 68 dB(A)). Préconisation : mettre en oeuvre un revêtement de chaussée de type " <i>peu bruyant</i> ".

Commentaire : les bâtiments sensibles (habitations) les plus proches de la voie sont exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils « *PNB* ». Pour réduire la nuisance il est préconisé de mettre en œuvre un revêtement de chaussée de type « *peu bruyant* ».

2.3. Synthèse générale : hiérarchisation des enjeux le long des RD

L'analyse des cartes de bruit stratégiques permet de conclure qu'il n'y a pas d'enjeu en termes d'exposition « *PNB* » (ie : pas de bâtiment sensible exposé et/ ou pas de dépassement des seuils) le long des sections suivantes :

- RD8 à Montauban (avenue Marcel Unal).
- RD12 à Saint Aignan.
- RD117 à Réalville.
- RD813 à Lamagistère.
- RD820 à Dieupentale et Campsas.
- et RD928 à Lacourt Saint Pierre.

Quand les seuils d'exposition « *PNB* » sont dépassés ($L_{den} > 68$ dB(A) et/ ou $L_n > 62$ dB(A)) le long des routes départementales de TARN-ET-GARONNE, les bâtiments concernés sont des bâtiments à usage d'habitation dans le cas général. A noter toutefois la présence de quelques bâtiments sensibles à usage « *santé* » ou « *enseignement* » dans les zones qui connaissent ces dépassements de seuils :

Tableau 59 : diagnostic *PNB* – les bâtiments sensibles hors habitat exposés au bruit routier

Commune	RD	Etablissement	N° carte
Montauban	8	Lycée Saint Ursule	29
		Maison de retraite Ange Gardien	29
	21	Ecole de musique et de dessin	29
	21E	Ecole Publique Elémentaire Hugues PANASSIE	25
	927	Centre Hospitalier Universitaire	29
		Lycée Saint Théodard	29, 31
		Archives Départementales	31
Caussade	926	Ecole élémentaire publique Marie Curie	44
Castelsarrasin	813	Ecole maternelle marceau Faure	50
		Centre Hospitalier Intercommunal	50, 51
Moissac	813	Ecole primaire Saint Benoît	57
	927	Ecole maternelle Camille Delthil	57

L'analyse des cartes de bruit stratégiques montre que l'on trouve des habitations isolées potentiellement exposées à des niveaux L_{den} supérieurs à 68 dB(A) le long des routes départementales suivantes :

- RD820 à Montauban, Saint Etienne de Tulmont, Cayrac, Grisolles, Canals, Montbartier et Labastide Saint Pierre.
- RD926 à Monteils.
- RD928 à Montech et Montauban.
- RD958 à La Ville Dieu du Temple et Montauban (entre le carrefour RD958/ rue Voltaire à l'ouest et le giratoire de l'échangeur A20/ RD958).

En termes de population exposée au bruit routier, les enjeux pour ces routes départementales sont donc faibles (peu d'habitations exposées, donc peu de population exposée).

L'analyse des cartes stratégiques de bruit indique que la concentration de bâtiments sensibles potentiellement exposés à des niveaux de bruit Lden supérieurs à 68 dB(A) est plus importante le long des routes suivantes :

- RD8 à Montauban (rue du Faubourg Lacapelle).
- RD12 à Castelsarrasin.
- RD21 à Montauban (rue du Pasteur Louis Lafon).
- RD21E à Montauban (pont neuf et rue de l'abbaye).
- RD117 à Caussade.
- RD813 à Golfech et Moissac.
- RD820 à Albias, Réalville et Pompignan.
- RD926 à Caussade et Septfonds.
- RD927 à Moissac.
- RD958 à Montbeton et Montauban (entre la limite communale avec Montbeton à l'ouest et le giratoire RD958/ avenue Roger Salengro/ avenue Aristide Briand).
- RD959 à Montauban (entre le carrefour entre RD959/ rue Léon Cladel/ Grande rue Villenouvelle au sud et le carrefour RD959/ rue Voltaire au nord).
- RD999 à Montauban.

Au niveau de ces bâtiments, les enjeux en termes de population exposée au bruit routier sont plus importants.

2.4. Multi-exposition au bruit des infrastructures de transports terrestres : première approche

2.4.1. Le cas des autoroutes A20 et A62

Dans le département de TARN-ET-GARONNE :

- les cartes de bruit stratégiques « *première échéance* » des autoroutes A20 et A62 ont été approuvées par arrêté préfectoral n° 2010-222-0003 en date du 10 août 2010.
- le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement correspondant a été approuvé par arrêté préfectoral n° 2013-119-0004 du 29 avril 2013.

Selon le rapport PPBE approuvé, toutes les situations d'exposition « *points noirs de bruit* » le long des 2 autoroutes ont été résorbées par étapes successives entre 2005 et 2013 :

- les protections sonores prévues par la Déclaration d'Utilité Publique du 20 octobre 2005.
- contrat de plan 2007-2011.
- programme d'actions additionnel dans le cadre du « Paquet vert autoroutier » approuvé le 25 janvier 2010 par la signature d'un avenant au contrat de concession ASF

Les dernières protections acoustiques mises en œuvre concernent l'A20 :

- au sud de Montauban (communes de Montauban et Bressols).
- la rocade de Montauban.

Voir en **annexe n° 4** la localisation des dernières protections acoustiques réalisées par Autoroutes du Sud de la France le long de l'autoroute A20.

2.4.2. Le cas de la voie ferrée entre Montauban et la Haute-Garonne

Dans le département de TARN-ET-GARONNE :

-les cartes de bruit stratégiques du réseau ferré « *seconde échéance* » (plus de 30 000 passages de trains par an) ont été approuvées par arrêté préfectoral n° 2013-298-0023 du 25 octobre 2013.

-le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement correspondant n'est pas encore réalisé.

Le réseau concerné concerne une seule ligne ferroviaire :

-ligne n° 640 000 Bordeaux-Sète, dans sa section comprise entre la bifurcation entre la ligne n° 590 000 (Montauban – Orléans) située immédiatement au nord de la gare de Montauban et la limite avec le département de Haute-Garonne.

-d'une longueur d'environ 26,4 km.

-qui écoule un trafic moyen annuel (2010) de 37 595 circulations.

Pour cette ligne ferroviaire, les tableaux d'exposition (population et bâtiments sensibles) pour l'indicateur Lden sont les suivants :

Tableau 60 : diagnostic PNB – Indicateur Lden – Exposition au bruit ferroviaire

Ligne ferroviaire n° 640 000 : indicateur Lden			
Lden en dB(A)	Estimation de la population exposée (INSEE 2008)	Nombre d'établissements exposés	
		Santé (IGN 2011)	Enseignement (IGN 2011)
de 55 à 60	2956	0	3
de 60 à 65	1752	0	3
de 65 à 70	677	1	0
de 70 à 75	181	0	0
Supérieur à 75 dB(A)	40	0	0
Lden > 73 dB(A)	111	0	0

Selon les résultats obtenus, 111 habitants sont exposés à des niveaux sonores Lden en façade supérieurs au seuil de recensement des points noirs de bruit ferroviaire.

Pour cette ligne ferroviaire, les tableaux d'exposition (population et bâtiments sensibles) pour l'indicateur Ln sont les suivants :

Tableau 61 : diagnostic PNB – Indicateur Ln – Exposition au bruit ferroviaire

Ligne ferroviaire n° 640 000 : indicateur Ln			
Ln en dB(A)	Estimation de la population exposée (INSEE 2008)	Nombre d'établissements exposés	
		Santé (IGN 2011)	Enseignement (IGN 2011)
de 50 à 55	2908	0	4
de 55 à 60	1548	0	2
de 60 à 65	549	1	0
de 65 à 70	120	0	0
Supérieur à 70 dB(A)	31	0	0
Ln > 65 dB(A)	150	0	0

Selon les résultats obtenus, 150 habitants sont exposés à des niveaux sonores Ln en façade supérieurs au seuil de recensement des points noirs de bruit ferroviaire.

Les surfaces exposées au bruit ferroviaire sont les suivantes :

Tableau 62 : diagnostic PNB – Indicateur Lden – Surfaces exposées au bruit ferroviaire

Ligne ferroviaire n° 640 000	
Lden en dB(A)	Surfaces exposées (km2)
Supérieur à 55	24,08
Supérieur à 65	5,73
Supérieur à 75	1,14

Selon les informations disponibles sur le site de la préfecture du département de TARN-ET-GARONNE, sur le territoire de communes de Canals, Grisolles et Pompignan, on rencontre donc une situation de multi-exposition au bruit des infrastructures de transports terrestres entre :

- la voie ferrée n° 640 000 d'une part,
- et la RD820 d'autre part.

2.5. Impacts des actions réalisées sur les routes départementales à enjeux

Les actions de réduction des nuisances sonores réalisées par le département de TARN-ET-GARONNE sur les secteurs à enjeux se traduisent par :

- la mise en œuvre de revêtements de chaussée « *phonique* » type BBTM,
- des campagnes de suivi de l'évolution des trafics routiers.

Les enrobés « *phoniques* » sont des bétons bitumineux très minces (BBTM), de 2 à 3 cm d'épaisseur moyenne, de granularité discontinue 2/4 mm. Le liant est un bitume modifié par des polymères.

L'utilisation de cette technique permet une diminution du bruit de contact pneumatiques-chaussée (exprimée en niveau sonore équivalent ou « *Leq* ») de 3 à 5 dB(A) de jour et de 6 à 7 dB(A) de nuit (source USIRF). Le Département de TARN-ET-GARONNE a intégré la problématique « *bruit* » dans sa politique de renouvellement des couches de roulement.

Dès lors que les bâtiments sensibles classés « *points noirs de bruit* » bénéficient d'une mesure de protection (dispositif de protection « *à la source du bruit* » ou « *insonorisation de façade* »), ils ne font plus partie (au sens administratif du terme) de la catégorie « *point noir de bruit* ».

2.5.1. Protection à la source : revêtement de chaussée « *phonique* »

2.5.1.1. RD813 à Castelsarrasin

Le remplacement du revêtement de chaussée ancien par un revêtement neuf de type BBTM s'effectue de façon progressive :

- 2007 : du PR 25,310 au PR 27,625.
- 2010 et 2012 : du PR 27,625 au PR 32,221.
- 2016 : suite et fin du renouvellement à Castelsarrasin.

2.5.1.2. RD820 à Canals

Le revêtement de chaussée ancien a été remplacé en 2008 par un revêtement neuf de type BBTM entre le PR 57+90 et le PR 60+45.

2.5.1.3. RD927 à Montauban

Le revêtement de chaussée ancien a été remplacé en 2011 par un revêtement neuf de type BBTM entre le PR 0+86 et le PR 4.

2.6. Actions en cours sur les secteurs à enjeux

Un seul secteur est concerné : la RD813 à Castelsarrasin. Sur cette commune, le programme de remplacement de l'ancien revêtement de chaussée par un revêtement type BBTM sera terminé en 2016.

2.7. Le réseau résiduel à traiter

L'analyse des cartes de bruit approuvées par arrêté préfectoral en 2013, et l'identification des zones bruyantes dans le cadre de l'élaboration du PPBE ont permis de définir 3 niveaux d'enjeux (du moins au plus contraignant en termes d'exposition au bruit). Cette hiérarchisation des enjeux va permettre d'orienter la politique départementale en matière de lutte contre le bruit routier dans les années à venir :

1) Le cas des secteurs qui ont déjà bénéficié d'une mesure de protection (mise en œuvre d'un revêtement de chaussée BBTM) et le cas où le choix d'une mesure de protection ne va pas de soi

Dans cette catégorie nous classons :

-la RD927 à Montauban : un revêtement de chaussée a été mis en œuvre en 2001 sur environ 4 km, mis des dépassements ponctuels des seuils d'exposition « *PNB* » sont encore observés.
-la RD930 à Bressols : la traversée du bourg est classée « zone 30 » mais des dépassements des seuils d'exposition « *PNB* » sont possibles.

Action 1 : pour ces 2 secteurs, il est prévu de procéder à des campagnes annuelles de comptage du trafic routier afin d'observer les tendances.

2) Le cas des habitations isolées (faible densité de population) exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils

Pour ces habitations, il convient de conforter le diagnostic PNB par la réalisation de mesures de la pression acoustique selon la norme NF S 31 085 (caractérisation et mesurage du bruit dû au trafic routier) de novembre 2002 et de comptages du trafic routier dans les années à venir.

Action 2 : s'il se confirme que les seuils d'exposition « *PNB* » sont dépassés, alors des travaux ponctuels de traitement sur le bâti seront encouragés par le Département de TARN-ET-GARONNE (renforcement de l'isolement acoustique de la façade).

Les habitations concernées sont situées le long des routes départementales suivantes :

-RD820 à Montauban, Saint Etienne de Tulmont, Cayrac, Grisolles, Canals, Montbartier et Labastide Saint Pierre.
-RD926 à Monteils.
-RD928 à Montech.
-RD958 à La Ville Dieu du Temple et Montauban (entre le carrefour RD958/ rue Voltaire à l'ouest et le giratoire de l'échangeur A20/ RD958).

Pour ce qui concerne la RD928 à Montauban (2 habitations isolées sont potentiellement exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils « *PNB* »), il est proposé d'étudier un dispositif permettant de faire respecter la vitesse réglementée par arrêté préfectoral (70 km/ h) sur la RD928.

3) Le cas où l'on observe une concentration significative de bâtiments sensibles exposés (forte concentration de population) à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils PNB

Pour ces habitations, il convient de conforter le diagnostic PNB par la réalisation de mesures de la pression acoustique selon la norme NF S 31 085 (caractérisation et mesurage du bruit dû au trafic routier) de novembre 2002 et de comptages du trafic routier dans les années à venir.

Action 3 : s'il se confirme que les seuils d'exposition « *PNB* » sont dépassés, alors le Département de TARN-ET-GARONNE propose de remplacer par étapes le revêtement de chaussée actuel par un revêtement type BBTM. Ces bâtiments sensibles sont situés le long des voies suivantes :

-RD8 à Montauban (rue du Faubourg Lacapelle : pour mémoire, les cartes de bruit stratégiques ont été calculées à partir d'un trafic moyen journalier annuel de 15 190 veh/ jour alors qu'un comptage effectué par l'Agglomération de Montauban en mars 2016 donne un trafic moyen très inférieur à cette valeur).
-RD12 à Castelsarrasin.
-RD21 à Montauban (rue du Pasteur Louis Lafon).
-RD21E à Montauban (pont neuf et rue de l'abbaye).
-RD117 à Caussade.
-RD813 à Golfech et Moissac.
-RD820 à Albias, Réalville et Pompignan.

- RD926 à Caussade et Septfonds.
- RD927 à Moissac.
- RD958 à Montbeton et Montauban (entre la limite communale avec Montbeton à l'ouest et le giratoire RD958/ avenue Roger Salengro/ avenue Aristide Briand).
- RD959 à Montauban (entre le carrefour entre RD959/ rue Léon Cladel/ Grande rue Villenouvelle au sud et le carrefour RD959/ rue Voltaire au nord).
- RD999 à Montauban.

2.8. Les 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 les zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver, appelées « *zones de calme* ».

La notion de « *zone calme* » est intégrée dans le Code de l'environnement (article L572-6), 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* ».

Les critères de détermination de ces « *zones calmes* » ne sont pas précisés dans les textes réglementaires, et sont laissés à l'appréciation (à partir des guides disponibles) de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

Par nature, les abords immédiats des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés, pour lesquels le gestionnaire se contente dans le cas général d'appliquer (et faire appliquer) les réglementations.

Par ailleurs, les politiques françaises et européennes peuvent conduire à des inventaires écologiques de ces zones (ZNIEFF, ZICO, ZPS, ZPPAUP, ...) sur lesquelles le préfet du département exerce sa responsabilité. Il peut ainsi, par la combinaison de leur caractère « *naturel* » remarquable et de leur faible exposition au bruit, identifier ces zones comme étant des « *zones calmes* ». Il sera alors particulièrement attentif aux niveaux de bruit, à la qualité environnementale, aux activités humaines actuelles et prévues, aux enjeux de préservation sur ces zones pour les usages considérés, et à la cohérence de ces usages avec les divers documents de planification opposables (Schéma régional, SCOT, DV, PDU, ...).

Le département de TARN-ET-GARONNE n'est pas compétent pour intervenir en matière d'urbanisme, et ses marges de manœuvre sont très réduites en matière de préservation ou de « *reconquête* » des zones calmes. Il veille avant tout à maîtriser les impacts environnementaux de son propre réseau.

Par ailleurs, compte-tenu des nombreux espaces naturels remarquables situés à l'écart des routes départementales existantes, le département de TARN-ET-GARONNE considère que l'instauration de « *zones calmes* » au sens de la directive européenne 2002/ 49/ CE dans le voisinage des routes départementales ne constitue pas une priorité d'intervention dans les 5 ans à venir.

3. OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

Comme précisé au paragraphe 1.5.2, la directive européenne 2002/ 49/ CE ne définit aucun objectif quantifié pour la résorption des points noirs de bruit. Lorsque des actions de remédiation sont mises en œuvre, les valeurs limites retenues sont donc celles définies dans le Plan national d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003, en cohérence avec la définition des points noirs du bruit du réseau national (circulaire interministérielle du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres).

Les objectifs relatifs aux contributions sonores dans l'environnement, après réduction du bruit à la source, sont donc les suivants pour les routes :

- LAeq(6h-22h) < 65 dB(A)
- LAeq(22h-6h) < 60 dB(A)
- LAeq(6h-18h) < 65 dB(A)
- LAeq(18h-22h) < 65 dB(A)

Les niveaux de bruit doivent être respectés 2 m en avant des façades, fenêtres fermées. Ils sont mesurables selon la norme NF-S 31-085 de novembre 2002 pour le bruit routier.

S'il n'est pas possible de limiter la contribution sonore de la route (en façade) à des valeurs inférieures aux valeurs indiquées ci-dessus, alors il convient de renforcer l'isolation acoustique des façades exposées. Dans ce cas, l'isolement acoustique visé après travaux devra répondre à l'ensemble des conditions suivantes :

- DnT,A,Tr >= LAeq(6h-22h) – 40
- DnT,A,Tr >= LAeq(6h-18h) – 40
- DnT,A,Tr >= LAeq(18h-22h) – 40
- DnT,A,Tr >= LAeq(22h-6h) – 35
- DnT,A,Tr >= 30 dB(A)

L'isolement acoustique standardisé pondéré pour un bruit de trafic (DnT,A,Tr en dB) étant défini par la norme NF EN ISO 717-1 « *Evaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction, partie 1 : isolement aux bruit aériens* ».

Les contrôles acoustiques après travaux étant réalisés par des mesures d'isolement acoustique de façade, conformément à :

- la norme NF S 31-057 « *Vérification de la qualité acoustique des bâtiments* ».
- la norme NF EN ISO 10052/ A1 « *Mesurages in situ de l'isolement aux bruits aériens et de la transmission des bruits de choc ainsi que du bruit des équipements* ».

4. LES AUTRES POLITIQUES DU DEPARTEMENT

4.1. Domaines de compétence

4.1.1. L'échelon départemental dans l'organisation territoriale française

La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 désigne le **département** comme "**chef de file**" en matière d'**aide sociale, d'autonomie des personnes et de solidarité des territoires**. Le coût financier de ses interventions représente plus de la moitié de son budget de fonctionnement.

Son action concerne notamment :

- l'**enfance** : aide sociale à l'enfance (ASE), protection maternelle et infantile (PMI), adoption, soutien aux familles en difficulté financière ;
- les **personnes handicapées** : politiques d'hébergement et d'insertion sociale, prestation de compensation du handicap (loi du 11 février 2005) ;
- les **personnes âgées** : création et gestion de maisons de retraite, politique de maintien des personnes âgées à domicile (allocation personnalisée d'autonomie) ;
- les prestations légales d'**aide sociale** : gestion du revenu de solidarité active ;
- la contribution à la résorption de la **précarité énergétique**.

Cette même loi de 2014 prévoit que, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État, pour la période 2014-2020, est confiée aux départements qui en font la demande tout ou partie des **actions relevant du Fonds social européen**.

En matière d'éducation, le département assure :

- la construction, l'entretien et l'équipement des collèges.
- la gestion de 100 000 agents techniciens, ouvriers et de service (TOS) (loi du 13 août 2004).

Quant à l'aménagement, son action concerne :

- l'équipement rural, le remembrement, l'aménagement foncier, la gestion de l'eau et de la voirie rurale, en tenant compte des priorités définies par les communes (lois de 1983) ;
- les ports maritimes de pêche, les transports routiers non urbains des personnes ;
- une voirie en extension, soit toutes les routes n'entrant pas dans le domaine public national (loi du 13 août 2004), ce qui a entraîné un transfert d'une partie des services de l'Équipement.

Le SDIS (**service départemental d'incendie et de secours**) est chargé de la protection contre les incendies et gère les sapeurs-pompiers du département. Il participe également aux opérations de secours en cas d'accidents, de catastrophes naturelles ...

Le département a également une **compétence culturelle** : création et gestion des bibliothèques départementales de prêt, des services d'archives départementales, de musées ; protection du patrimoine.

Dans les domaines partagés jusqu'à maintenant, le département peut intervenir pour accorder des **aides directes ou indirectes au développement économique**.

Cette liste de compétences a peu évolué à la suite de l'adoption de la loi portant « *nouvelle organisation territoriale de la République* » - NOTRe) : loi promulguée le 07/08/15 et publiée au Journal Officiel le 08/08/15 :

- le texte de loi supprime la clause générale de compétence pour les départements et les régions.
- la loi renforce le rôle de la région en matière de développement économique. Elle est en charge également de l'aménagement durable du territoire.
- la loi vise à renforcer les intercommunalités.
- la gestion des collèges reste de compétence du département.
- Idem pour la voirie départementale et la solidarité.
- par contre, les services de transport routier départementaux et les transports scolaires seront dorénavant confiés à la région. Il sera néanmoins possible aux régions de déléguer leur compétence en matière de transport scolaire aux départements.

Source : le site d'information « *Vie publique* »

<http://www.vie-publique.fr/decouverte-institutions/institutions/collectivites-territoriales/competences-collectivites-territoriales/quelles-sont-competences-exercees-par-departements.html>

4.1.2. Le département et les nuisances sonores : généralités

Parmi les différents domaines d'intervention du département de TARN-ET-GARONNE, plusieurs domaines ont un lien direct et/ ou indirect avec la problématique de la maîtrise des nuisances sonores :

- le réseau des infrastructures routières, qu'il faut entretenir, et qui nécessite une action spécifique en période hivernale.
- la promotion des différentes formes de mobilités.
- les transports (scolaires, non urbains), en tant que source de bruit potentielle et outil de réduction des déplacements routiers individuels.
- la promotion des modes de déplacements « *doux* » et en particulier du vélo.

Les informations qui suivent sont extraites de la consultation du site Internet du département de TARN-ET-GARONNE :

<http://www.ledepartement.fr/>

4.1.3. Intervention spécifique : les travaux sur routes départementales

Pour faciliter les échanges, ce sont plus de 2 500 km et 1 161 ouvrages d'art que le Département entretient. Cette mission se traduit par des travaux annuels, des améliorations de confort, de la capacité et de la sécurité des itinéraires.

Pourquoi ?

Le Département investit dans les routes. Pour la sécurité et pour faciliter la circulation et les échanges.

Pour ce faire, les équipes :



Entretien des dépendances vertes

- Réparent les dégradations que subissent ponctuellement et régulièrement les chaussées.
- Fauchent et désherbent les accotements.
- Curent les fossés pour rétablir les écoulements.
- Élaguent les arbres d'alignement.
- Nettoient et changent les panneaux de signalisation.
- Repeignent les marquages au sol.
- Répandent du sel pour lutter contre le verglas.
- Dénèigent les itinéraires principaux.
- Assurent les interventions nécessaires en cas d'orages, d'inondations, ou d'accidents afin de rétablir des conditions normales de circulation, 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, toute l'année.

Le Département élabore également chaque année un important programme d'investissements et de travaux. Il sollicite des entreprises qui, pour son compte :



Viabilité hivernale

- Rénovent les chaussées en agglomération et en dehors.
- Réalisent des aménagements de sécurité, notamment des carrefours.
- Créent ou rectifient des itinéraires.
- Réalisent des travaux spécifiques de génie civil sur les ouvrages d'art, les soutènements de routes, les talus ou les falaises.
- Équipent les routes en signalisation, protection des obstacles, dispositifs de sécurité et de sensibilisation au danger.

Enfin, il dispose de moyens humains et matériels qui lui permettent de réaliser des revêtements de chaussées, des équipements de la route avec ses propres équipes.

Qui en bénéficie ?

Les 251 000 tarn-et-garonnais mais aussi les nombreux usagers de la route et des transports qui fréquentent ou traversent notre département sont les premiers bénéficiaires de conditions de circulation et de mobilité de grande qualité. Au carrefour de nombreuses voies de communications régionales, inter-régionales et nationales reliant les métropoles du sud de la France, le Tarn-et-Garonne voit un trafic important de véhicules légers et de Poids-Lourds, en augmentation depuis dix ans.

Afin de réaliser ses missions, le Département se préoccupe également d'un point de vue réglementaire de la qualité du domaine public dont il est gestionnaire. Ainsi, les interventions sur le Domaine Public Routier Départemental sont encadrées par des procédures et une réglementation. Toute intervention y est soumise à autorisation qu'il convient de solliciter auprès de la subdivision départementale territorialement compétente. Les obligations respectives du Conseil Général et des tiers (particuliers, concessionnaires de réseaux, entreprises, ...) sont consignées dans un règlement de voirie, débattu et voté par l'Assemblée délibérante. Les liens de la rubrique "*téléchargement*" du site Web du Département de TARN-ET-GARONNE permettent de consulter cette réglementation et de télécharger les formules de demande d'autorisation d'intervenir sur le voirie départementale et ses dépendances.

4.1.4. Intervention spécifique : les transports scolaires

Chaque jour, le département de TARN-ET-GARONNE met tout en œuvre pour que petits et grands puissent se rendre en toute sécurité à l'école maternelle, primaire, au collège, au lycée et même à l'université et ce, aussi bien avec le car qu'en train ou en transport adapté ou grâce à l'allocation particulière de transport. Ce sont ainsi plus de 14 000 enfants qui sont transportés quotidiennement vers leur lieu d'étude.

En route avec le Conseil départemental

Depuis les lois de décentralisation de 1982 et 1983, et plus particulièrement depuis la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI), la compétence obligatoire des Transports Scolaires incombe aux départements, Autorités Organisatrices en matière de transport public interurbain de personnes.

Le Conseil départemental n'a eu de cesse, au cours de ces années, d'améliorer la qualité, la sécurité et le confort des transports dédiés aux élèves vers leurs établissements scolaires.

Le budget prévisionnel consacré à cette compétence s'élève, pour 2015, à plus de 13,8 millions d'euros soit 5,38 % du budget total de fonctionnement du Conseil départemental de Tarn-et-Garonne.

Ainsi, plus de 14 000 élèves sont pris en charge quotidiennement dans 260 cars sur près de 300 lignes desservant l'ensemble du territoire tarn-et-garonnais et ce, de la maternelle à la terminale, sans oublier les étudiants domiciliés et scolarisés en Tarn-et-Garonne. Vingt-six (26) entreprises ou régies communales sont mandatées pour l'exécution de ces services.

Le Conseil départemental œuvre pour assurer une desserte de qualité à la fois proche et courte en temps. En outre, plus de 85 % des cars mis en œuvre sont neufs ou très récents, ce qui garantit un confort indéniable pour les élèves.

Le coût moyen annuel du transport d'un élève est d'environ 800 €. La participation forfaitaire restant à la charge des familles n'est que de 92 € par an pour un élève demi-pensionnaire et 46 € pour un élève interne. Ce coût est inchangé depuis 2005 malgré les différentes hausses de TVA.

La sécurité, toujours une priorité

Le Conseil départemental veille avant tout à garantir la sécurité des élèves transportés. Ainsi, depuis 2001, plus de 2 millions d'euros ont été consacrés à l'aménagement, la sécurisation et la signalisation des points d'arrêts.

Tous les cars sont équipés de ceintures de sécurité depuis septembre 2015.

Vingt (20) « *radars pédagogiques* » ont été implantés en divers endroits du territoire, sur des routes à grande fréquentation et à proximité d'abribus afin d'inciter les automobilistes à « *lever le pied* » à l'approche des points de prise en charge et de desserte des élèves.

En cas d'intempéries (neige, verglas...), le Conseil départemental informe les usagers, dans les meilleurs délais, des conditions de fonctionnement du réseau par l'envoi d'un SMS, par des « *flash infos* » sur son site Internet mais aussi par le biais d'un numéro vert gratuit depuis un téléphone fixe.

Le car reste le moyen de transport le plus sûr mais les enfants sont aussi des piétons vulnérables. Aussi, pour renforcer leur sécurité au bord de la route, le Conseil départemental dote gratuitement, depuis 2010, chaque élève usager du réseau d'un gilet rétro-réfléchissant adapté à sa taille. Se sont ainsi pas moins de 20 000 gilets qui ont été distribués depuis le début de l'opération. Mais la sécurité étant l'affaire de tous, il

est important que les parents encouragent leur enfant à revêtir son gilet rétro-réfléchissant afin d'être mieux vu des automobilistes, a fortiori en période hivernale.

Des transports scolaires accessibles à tous

Le Conseil départemental prend en charge les frais de transport de tous les élèves et étudiants Tarn-et-Garonnais médicalement reconnus inaptes à emprunter les transports en commun. Cette intervention s'entend aux conditions suivantes :

- Lorsqu'un taux de handicap d'au moins 80% a été reconnu par la Commission des Droits et de l'Autonomie des Personnes Handicapées (CDAPH) dès lors que ceux-ci fréquentent un établissement d'enseignement général, agricole ou professionnel, public ou privé sous contrat ou reconnu .
- Et lorsqu'un taux de handicap égal ou supérieur à 50 % a été reconnu et posé par la CDAPH sous réserve que l'élève fréquente un établissement scolaire ordinaire en bénéficiant d'une rééducation ou de soins au titre de l'éducation spéciale.

Le Conseil départemental organise alors le transport de ces enfants ou verse une indemnité compensatoire aux familles qui souhaitent assurer elles-mêmes l'acheminement.

Ainsi, plus de 130 enfants en situation de handicap sont pris en charge par le département et transportés sur 43 services à bord de véhicules adaptés qui composent un réseau de transport scolaire de substitution. Le budget consacré à ce volet s'élève à plus de 600 000 Euros.

4.1.5. Intervention spécifique : la promotion des différents modes de déplacements

En 2013, le Département de Tarn-et-Garonne s'est engagé dans une réflexion globale et partenariale pour définir un "*Schéma des Mobilités*" sur l'ensemble de son territoire. Avec l'accueil de nouveaux habitants, le Département doit en effet adapter les capacités des voies de circulation, mais aussi créer des infrastructures et des moyens de transports collectifs qui soient adaptés à tous ces besoins, dans leur diversité. Il doit également encourager la promotion des différents modes de déplacements. Et monter l'exemple. Ainsi, pour limiter l'impact de son fonctionnement, le Conseil Départemental a notamment mis à disposition de ses agents des véhicules électriques.

4.1.5.1. Le développement des aires de co-voiturage

Le développement d'aires de co-voiturage a pour ambition de permettre un transport individuel plus efficace (plus grand nombre de personnes transportées par véhicule et par voyage), et s'inscrit donc dans une ambition de maîtrise des déplacements automobiles.

Pour répondre à l'enjeu « *déplacements* », le Conseil Départemental accompagné de l'Agence de Développement Économique (ADE) du Tarn-et-Garonne (<http://www.ade82.fr/>) a mis en place une plateforme internet de covoiturage départementale et finance la réalisation d'aires de covoiturage.

Les opérations éligibles au titre des aménagements d'aires de covoiturage sont les suivantes :

- l'acquisition foncière (et ensemble des frais afférents) relative à l'accueil de l'aire de covoiturage.
- l'ensemble des travaux, études et équipements d'aménagement, d'éclairage et de sécurisation de l'aire de covoiturage.
- l'ensemble des travaux d'aménagement et d'équipements mobiliers relatifs aux pratiques multimodales depuis et vers l'aire de covoiturage, notamment les cheminements doux et les arrêts de transport collectif le cas échéant.
- les traitements paysagers.

-l'acquisition et l'installation de mobilier et de signalisation sur l'emprise de l'aire aménagée et à ses abords.

Le financement départemental s'élève à 30% maximum du coût HT de l'opération globale de création et d'aménagement de l'aire de covoiturage, plafonné à 30 000 € d'aide par opération.

4.1.5.2. Le développement du vélo : vélo route et voie verte

La vélo voie verte du Canal des 2 mers (entre Atlantique et Méditerranée)



Cette voie verte, entièrement sécurisée, longe le Canal des 2 Mers à l'ombre des arbres et permet de traverser notre département sur 72 km. Cette voie verte, très prisée des touristes, est un parcours alliant pratique douce du vélo et découverte des sites de Grisolles, Montech, Castelsarrasin, St Nicolas, Moissac, Valence d'Agen. Elle permet de sillonner en toute quiétude de très beaux paysages, tout en profitant de haltes agréables dans les ports et les bourgs situés aux alentours. Elle est adaptée aux cyclotouristes, marcheurs, rollers et idéale pour des sorties en famille grâce à son usage non motorisé. Des boucles cyclables au départ de la voie verte permettent de découvrir les sites touristiques d'Auvillar.

La vélo route de la Vallée de l'Aveyron

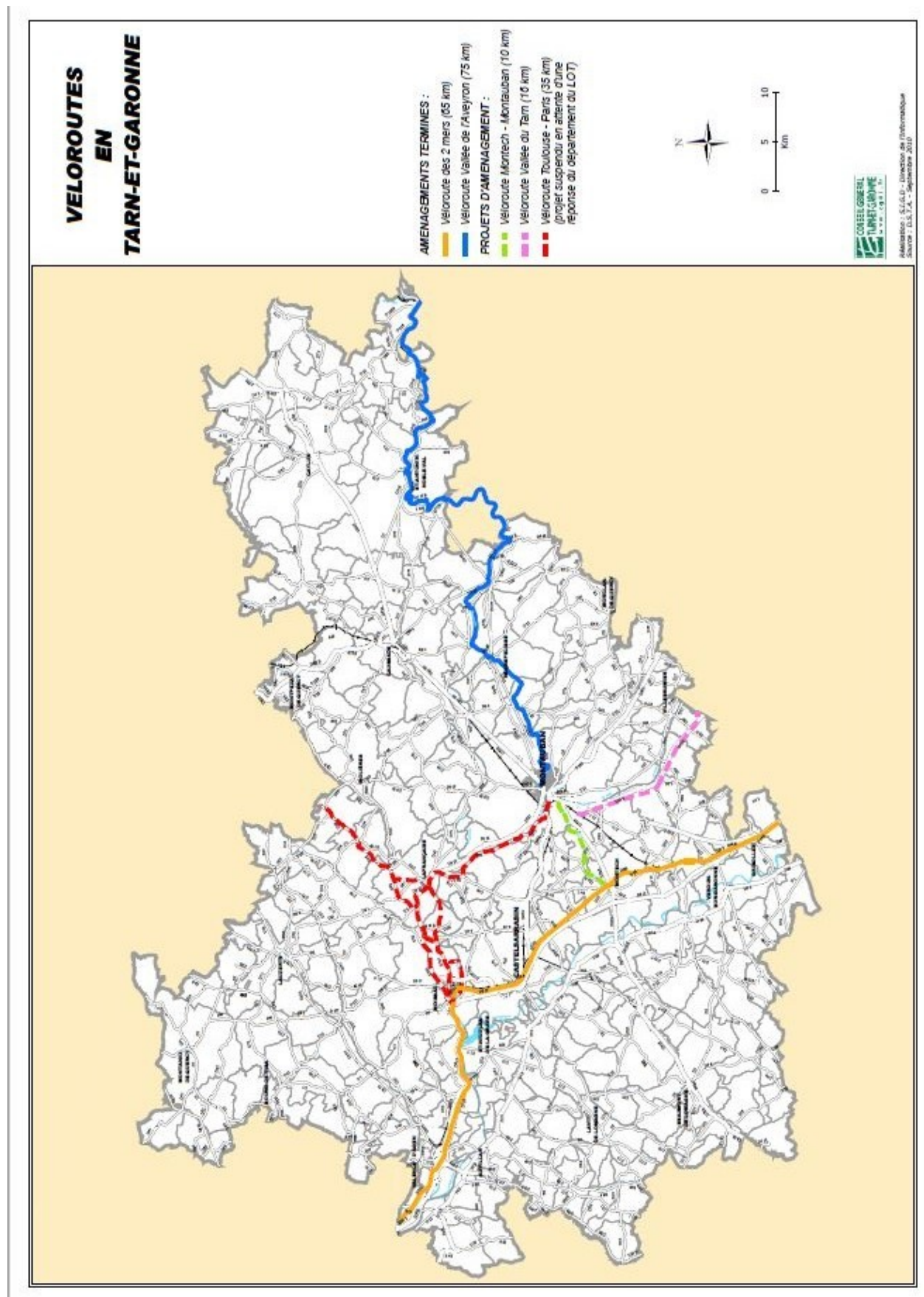


La Vélo route des Gorges de l'Aveyron est adaptée à une pratique plus sportive du vélo, de Montauban à Laguëpie, sur 82 km. Elle emprunte la voirie communale locale ; il existe un balisage spécifique.

Une très belle balade au cœur des plus beaux villages et paysages caractéristiques de ce territoire des Gorges de l'Aveyron. Elle permet de visiter Montricoux, Bruniquel, Saint Antonin, Varen et Laguëpie, en profitant d'un environnement naturel exceptionnel.

Voir page suivante la localisation des itinéraires VELOROUTES en Tarn-et-Garonne.

Figure 13 : les itinéraires VELOROUTES en Tarn-et-Garonne



4.1.5.3. Le dispositif « Rézo Pouce »

Il convient de noter que le « rézo pouce » est très actif dans le département de Tarn-et-Garonne :

<http://www.rezopouce.fr/cms/joomlaorg-3.html>

Lancé en 2010 par huit collectivités territoriales de Tarn-et-Garonne et une de Haute-Garonne, l'association a pour objet de « *promouvoir un dispositif d'auto-stop organisé, qui favorise une mobilité durable entre les zones non desservies par les transports en commun et les zones desservies, tout en proposant un nouveau mode de transport pour l'ensemble de la population, et particulièrement la population socialement défavorisée* ». Ce type d'action contribue à diminuer le nombre de véhicules en circulation sur les routes départementales.

4.1.6. Les autres actions environnementales du développement durable

Les lignes qui suivent sont extraites du « *Rapport 2013 sur la situation en matière de Développement Durable* » du Département de Tarn-et-Garonne.

4.1.6.1. La gestion raisonnée de la voirie départementale

L'entretien des routes présente un enjeu fort de réduction des consommations d'énergie pour le Département. Des techniques dites « *TRACC* » (Techniques Routières Adaptées au Changement Climatique), par exemple l'utilisation de l'enrobé à froid ou semi-tiède pour le renouvellement des couches de roulement, ont ainsi été expérimentées sur des chantiers tests.

Les techniques de fauchage des bords des routes évoluent également, et ont pour conséquence une optimisation des passages induisant des économies de carburants, une meilleure prise en compte de la biodiversité, et une limitation des pollutions diffuses. Ces nouvelles techniques concourent également à la protection de la biodiversité.

4.1.6.2. En route vers une mobilité plus sobre en carbone

Le Département a mis à la disposition de ses agents deux véhicules électriques : l'un pour le service de l'Économat et le second pour le service du Courrier. En raison de la faible autonomie des batteries, ces véhicules sont bien adaptés à ces services effectuant de petits déplacements.

Par ailleurs, des critères « *développement durable* » sont intégrés dans les marchés de location des véhicules :

- les véhicules sont loués par segments de puissance (cylindrée) pour lesquelles une émission de CO₂ est associée et ne doit pas être dépassée.

- la manière dont le prestataire gère les aspects « *développement durable* » dans son fonctionnement est prise en compte (exemple : utilisation de produits respectueux de l'environnement pour le nettoyage des véhicules, bon usage de l'eau).

4.1.7. Les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques

Le Syndicat Départemental de l'Énergie (SDE) s'est engagé courant 2014 dans une démarche de déploiement d'IRVE (Infrastructures de Recharge pour les Véhicules Électriques).

Le 16 juillet 2015, il a déposé un dossier de demande de subventions auprès de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), et le 14 septembre 2015, il a reçu un avis favorable pour une aide de 540 000€.

Pour ce qui concerne le Conseil Départemental 82, lorsque les IRVE seront implantées sur une aire de covoiturage entrant dans la politique du Département, leur coût entrera dans l'assiette des dépenses « *subventionnables* » (à hauteur de 30%).

Les communes d'accueil des futures IRVE ont été visitées par le SDE, les emplacements potentiels définis et le schéma directeur précisé.

Le nombre total de bornes accélérées est de 90 (soit une tous les 15 km environ, avec pour objectif d'éviter la « panne sèche ») pour un montant de projet estimé à 1 404 000 € TTC.

Les bornes ont une puissance de 22 KVA à 2 points de charge.

Soixante-dix-sept (77) communes seront concernées, représentant 160 000 habitants. Les grands axes seront traités par le projet privé « Corri-Door » de Sogetrel.

Le financement de la fourniture et de la pose des bornes se fera comme suit :

-ADEME : 50%.

-SDE 82 : 40%.

-Commune : 10%.

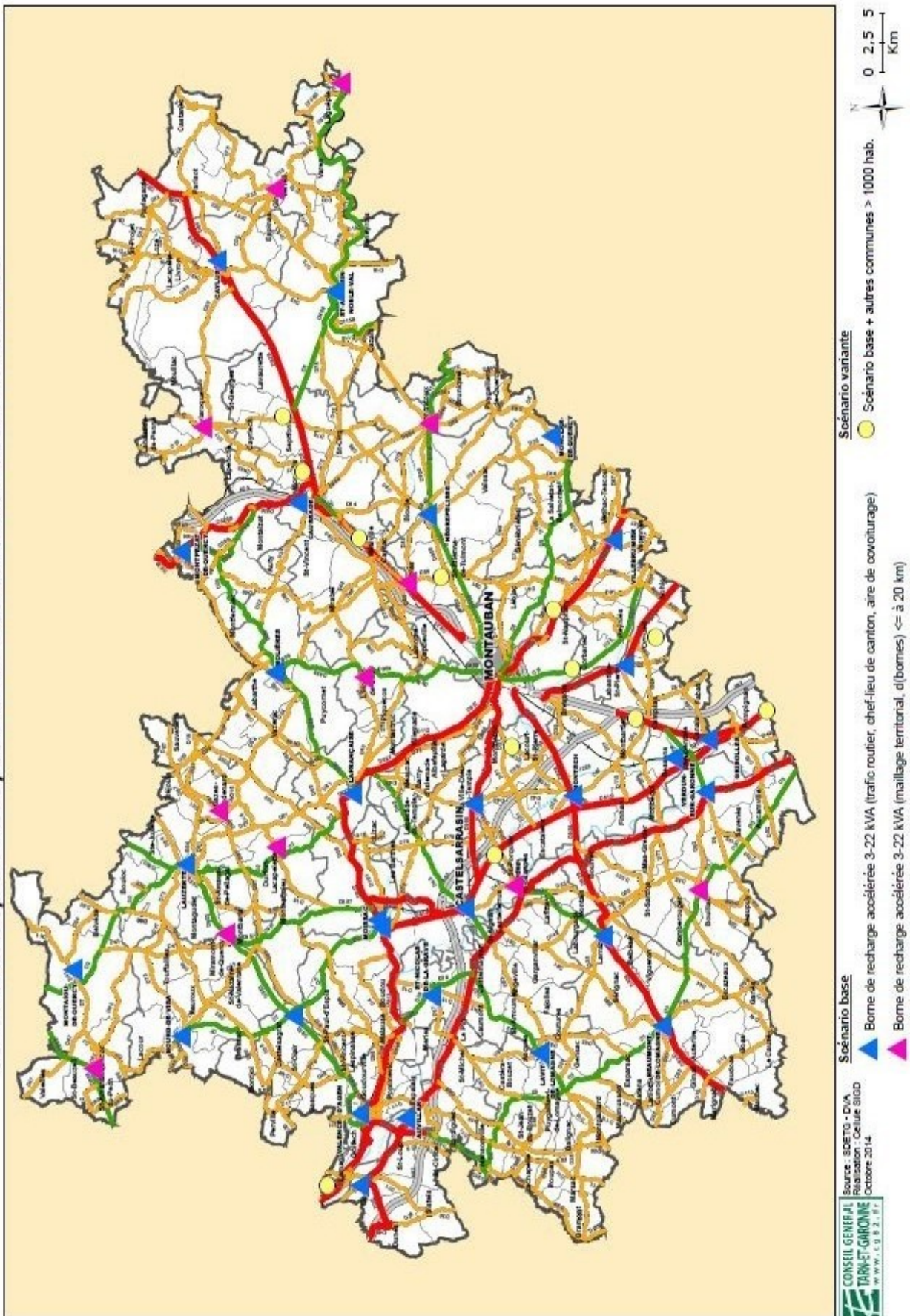
Pour ce qui concerne le fonctionnement, le SDE 82 assurera le paiement des abonnements et de l'énergie, de la maintenance et de la supervision/gestion. Une participation forfaitaire sera demandée à l'utilisateur et à la commune, sauf pour les communes rurales qui reversent la taxe sur la consommation finale d'électricité au SDE82.

Le complément des frais sera pris en charge par le SDE82. Les marchés de fourniture et pose sont lancés. Les marchés complémentaires de maintenance et supervision-gestion seront lancés au premier trimestre 2016.

Voir page suivante le plan d'implantation des IRVE sur le territoire départemental. Il est intitulé « scénario variante » car il reprend le scénario de base et un complément de déploiement. C'est cette carte qui a été présentée dans le dossier de demande de subventions déposé par le Syndicat Départemental de l'Energie 82 auprès de l'ADEME.

Figure 14 : le schéma de déploiement des bornes de recharge électrique pour le Tarn-et-Garonne

Schéma de déploiement pour le Tarn-et-Garonne - Scénario variante



4.2 Autres documents de cadrage des enjeux de mobilités

4.2.1. Les SCOT

Le SCoT (schéma de cohérence territoriale) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) ont remplacé les schémas directeurs, en application de la loi « *Solidarité et Renouvellement Urbains* » (SRU) du 13 décembre 2000.

Le SCoT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement.... Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux : plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), programmes locaux de l'habitat (PLH), plans de déplacements urbains (PDU), et des PLU ou des cartes communales établis au niveau communal.

Le SCoT doit respecter les principes du développement durable : principe d'équilibre entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural et la préservation des espaces naturels et des paysages ; principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale ; principe de respect de l'environnement.

Le SCoT contient 3 documents :

- un **rapport de présentation**, qui contient notamment un diagnostic et une évaluation environnementale.
- le **projet d'aménagement et de développement durables (PADD)**.
- le **document d'orientation et d'objectifs (DOO)**, qui est opposable aux PLUi et PLU, PLH, PDU et cartes communales, ainsi qu'aux principales opérations d'aménagement (ZAD, ZAC, lotissements de plus de 5000 m², réserves foncières de plus de 5 ha...).

Source : <http://www.territoires.gouv.fr/schema-de-coherence-territoriale-scot>

Dans le département de TARN-ET-GARONNE, trois SCOT existent aujourd'hui, avec des degrés de « *maturité* » variables :

- le SCOT de Montauban.
- le SCOT des 3 provinces Languedoc-Quercy-Gascogne.
- le SCOT des Deux-Rives, qui intègre 3 communes situées en dehors du département 82.

A ce jour, seul le SCOT de Montauban est approuvé.

4.2.1.1. Le SCOT de Montauban (approuvé)

Le SCOT de Montauban est approuvé depuis le 14 mai 2013. Il répond à 2 grands objectifs :

- anticiper l'accélération du phénomène de métropolisation.
- inscrire l'avenir du territoire dans une logique de développement durable.

Le SCOT est mis en révision depuis la délibération du 28 juillet 2014 du Syndicat Mixte d'élaboration, de gestion et de révision du SCOT de l'agglomération de Montauban. Les objectifs poursuivis dans le cadre de la révision sont les suivants :

- doter le SCOT de l'Agglomération de Montauban d'un document de planification conforme aux prescriptions des lois « *Grenelle 2* » (loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010) et « *Accès au Logement et un Urbanisme Renouvé* » (loi « *ALUR* » n° 2014-366 du 24 mars 2014), et prendre en compte les évolutions réglementaires.

- adapter le SCOT aux enjeux et orientations actualisés qui fondent son projet de territoire, et en particulier :

- ajuster les objectifs et les missions impartis dans le SCOT actuel au regard de l'évolution des enjeux sur son territoire.

- identifier les conséquences sur les déplacements de l'implantation future de la Ligne à Grande Vitesse à l'horizon 2024.
- anticiper et prendre en compte le phénomène de métropolisation et ses impacts sur le territoire du SCOT.

4.2.1.2. Le SCOT des 3 Provinces Languedoc-Quercy-Gascogne

Le Syndicat Mixte des 3 Provinces a été créé par arrêté préfectoral en date du 4 mars 2002 modifié.

Il est administré par un Comité Syndical composé de 24 délégués :

- 8 pour la Communauté de communes Castelsarrasin-Moissac.
- 8 pour la Communauté de communes Sère-Garonne-Gimone.
- 8 pour la Communauté de communes des Terrasses et Plaines des 2 cantons.

L'arrêté préfectoral du 12 avril 2015 a modifié les statuts du Syndicat Mixte pour ne conserver que la compétence SCOT.

4.2.1.3. Le SCOT des Deux Rives

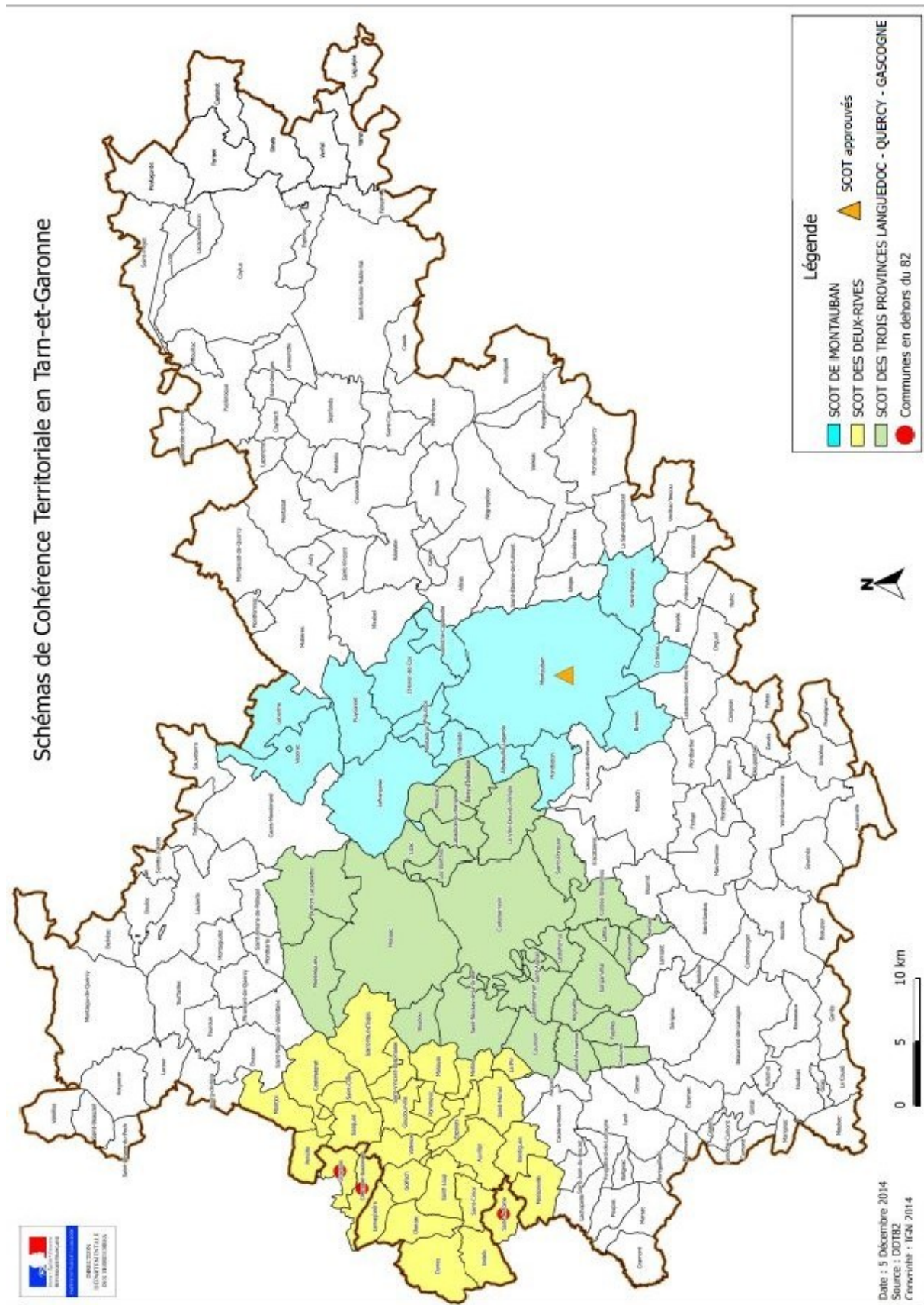
La Communauté de communes des Deux Rives a son siège à Valence d'Agen. Les statuts de la Communauté de communes ont été modifiés la dernière fois par l'arrêté interpréfectoral (Tarn-et-Garonne, Lot-et-Garonne et Gers) en date des 26 juin et 2 juillet 2015.

Parmi les compétences obligatoires de la Communauté de communes figure l'étude et l'élaboration :

- d'un SCOT,
- de toute charte intercommunale de développement et d'aménagement.

Le SCOT des Deux Rives est en cours d'élaboration depuis la date de publication du premier périmètre du SCOT le 7 octobre 2002.

Figure 15 : Les périmètres des 3 SCOT dans le département de TARN-ET-GARONNE



4.2.2. Les PDU et autres documents d'urbanisme

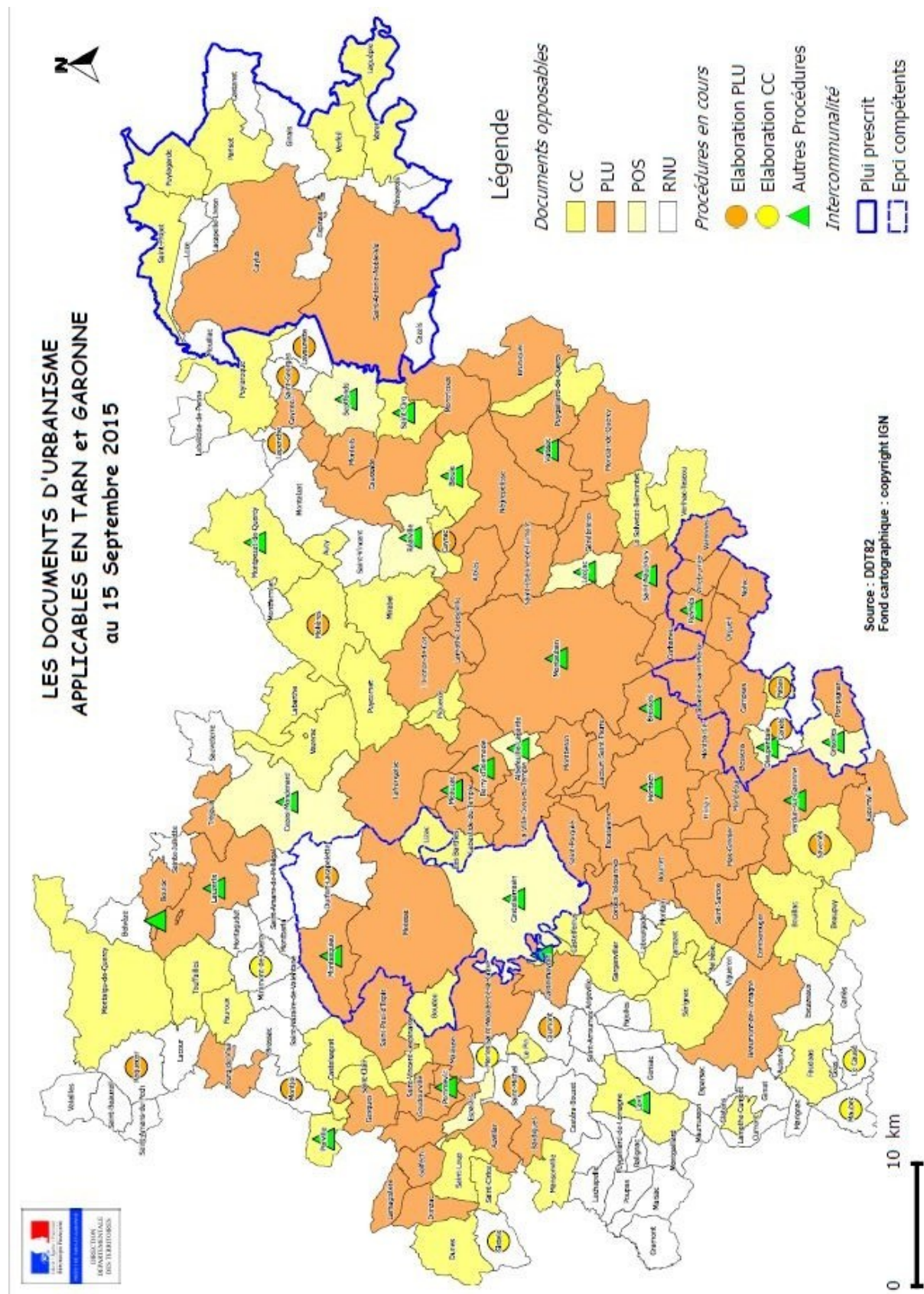
Dans le département de TARN-ET-GARONNE, les communes qui disposent d'un document d'urbanisme (état au 15/09/15) sont repérées sur la carte page suivante :

Légende pour les documents d'urbanisme opposables :

- CC : carte communale.
- PLU : plan local d'urbanisme (PLUi : plan local d'urbanisme intercommunal).
- POS : plan d'occupation des sols.
- RNU : règlement national d'urbanisme.

Figure 16 : Les documents d'urbanisme par commune dans le département de TARN-ET-GARONNE

Source : Direction Départementale des Territoires de Tarn et Garonne



4.2.3. La prise en compte de la thématique « *déplacements* » dans les documents d'urbanisme

La thématique "*déplacements*" dans les documents d'urbanisme est abordée par le biais de :

1/ L'article **L 121-1 du code de l'urbanisme**, qui fixe et précise les grands principes que doivent respecter les documents d'urbanisme (SCOT, PLU, Cartes communales).

Ces documents d'urbanisme doivent notamment déterminer " *les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durablela diversité des fonctions urbaines et rurales ... en tenant en compte en particulier ...d'objectifs de diminution de déplacements et développement des transports collectifs*".

Concrètement, les services du Département de TARN-ET-GARONNE veillent à ce que les documents d'urbanisme des communes intègrent bien la thématique « *déplacements* » :

- en limitant les besoins en déplacement en assurant la proximité de l'habitat, des commerces et des services dans des villes et des villages plus compacts (ex : lutte contre l'étalement urbain et le mitage ...).
- en favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et en priorité les modes doux (ex : cheminements piétons, pistes cyclables, aire de covoiturage ...).
- en prévoyant des espaces publics agréables, conviviaux et accessibles à tous (ex : revitalisation centre bourgs, aménagements de « zones 30 », ..).

2/ L'article **L 111-1-4 du code de l'urbanisme**, qui interdit la construction de nouveaux bâtiments dans une bande de 75 m de part et d'autre d'une route à grande circulation (et 100 m pour les autoroutes) dans les secteurs non urbanisés, sauf dérogation.

Ce cas est très fréquent dans le département de TARN-ET-GARONNE, pour des communes qui souhaitent urbaniser leurs **entrées de ville** (ex : zones commerciales dans des secteurs vierges de constructions).

Dans ce cas, elles doivent produire un dossier de demande de dérogation préfectorale à l'article L111-1-4. Du Code de l'urbanisme dit « *loi Barnier* » en présentant un véritable « *projet urbain* ». Force est de constater que dans le département de TARN-ET-GARONNE les dossiers de demande de dérogation sont en nombre limité, et se contentent d'une succincte description de l'environnement, du paysage et des conditions de sécurité routière.

Or, l'intérêt d'un tel dossier est de "*donner à voir*" aux Élus, à la population et aux aménageurs l'impact qu'auront les futures constructions y compris sur le plan des déplacements (ex : trafic, sécurité ...).

5. PROGRAMME D'ACTIONS

5.1. Introduction

Conformément au 4° du point I de l'article R572-8 du Code de l'environnement, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement prévoit « *les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours de dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures, y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes* ».

Les nouvelles actions retenues découlent de deux priorités :

- améliorer la situation pour les zones avec une forte densité de population le long des routes départementales qui écoulent des trafics importants ;
- ne pas créer de nouvelles situations critiques lors des aménagements routiers à venir.

Ces actions sont établies en cohérence avec les documents d'orientations stratégiques et les documents de planification en vigueur ou en projet.

Elles comportent des actions préventives et des actions curatives.

5.2. Actions réalisées par le département depuis 10 ans

5.2.1. Opérations d'aménagement neuf

Au cours de la période 2005-2015, les principales opérations d'aménagement neuf (création d'une voie nouvelle ou transformation significative d'une voie existante) sous maîtrise d'ouvrage du département de TARN-ET-GARONNE sont les suivantes :

Tableau 63 : Les opérations d'aménagement neuf réalisés par le Département au cours de la période 2005-2015

RD	Désignation de l'opération	L (km)	Date des travaux
118	Liaison Quercy-Gascogne	8	2006-2008
926	Les rampes de Caylus	7	2005-2009

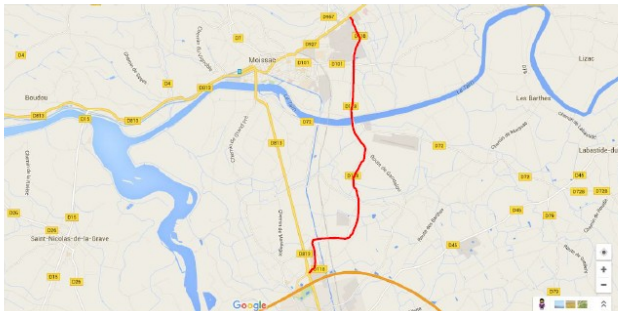
RD : route départementale

Source : Département 82 – Direction des Routes et des Transports

5.2.1.1. La liaison Quercy-Gascogne

La liaison Quercy-Gascogne, avec 8 km de chaussée (voie nouvelle : 5,3 km ; aménagement des voies existantes aux 2 extrémités du projet : 2,7 km) et un nouveau pont sur le Tarn constitue l'investissement le plus important jamais réalisé par le Département de Tarn-et-Garonne. Le coût total de l'opération (études techniques, acquisitions foncières, pont sur le Tarn, travaux routiers ainsi que les divers aménagements d'intégration) s'élève en effet à plus de 23 millions d'Euros.

Cet aménagement permet de relier directement les zones industrielles de Castelsarrasin au sud (RD813) à Moissac (RD927) au nord.



5.2.1.2. Les rampes de Caylus

Plus de 4 600 véhicules (dont 18% de poids lourds) empruntent chaque jour la RD926 pour rejoindre l'Aveyron au départ de Caussade ou de Montauban. Le Département de Tarn-et-Garonne a mobilisé un budget total de 6,365 millions d'Euros pour aménager cette portion de 7 km autour de Caylus, afin de fluidifier et sécuriser la circulation dans les 2 sens, en permettant aux véhicules légers de dépasser les camions. Les rampes sur 6 km bénéficient aujourd'hui d'une troisième voie, et sont équipées de protections latérales telles que parapets et glissières de sécurité.



La rampe côté est (côté Aveyron) a été aménagée (création d'une troisième voie sur 3 km) entre avril 2006 et février 2007. Dans le prolongement des rampes, la chaussée sur 2 voies a fait peau neuve sur 1 km

La rampe côté ouest (côté Montauban) a été réalisée en 3 phases : de janvier à juillet 2005 pour le prolongement de la réfection du premier créneau de dépassement sur 2 km ; d'août 2007 à septembre 2008 pour l'aménagement de la rampe et la création de la troisième voie sur 1 km ; et enfin de janvier à avril 2009 pour la construction du giratoire, permettant comme cela était souhaité, de faire ralentir les véhicules et sécuriser ainsi l'entrée de la zone artisanale et au village.

On rappelle ici qu'un maître d'ouvrage a obligation pendant toute la durée de vie de l'infrastructure à limiter la contribution sonore des voies nouvelles (ou celle des voies transformées significativement) en vertu du Code de l'environnement :

Article R571-44 :

« La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle ainsi que la modification ou la transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives.

Le maître d'ouvrage de travaux de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure est tenu, sous réserve des situations prévues à [l'article R. 571-51](#), de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées, dans les conditions fixées par la présente sous-section, à des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation normal des bâtiments riverains ou des espaces traversés.

Ces dispositions s'appliquent aux transports guidés, notamment aux infrastructures ferroviaires. »

Article R571-45 :

*« Est considérée comme **significative**, au sens de [l'article R. 571-44](#), la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs autres que ceux mentionnés à l'article R. 571-46, et telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains mentionnées à [l'article R. 571-47](#), serait supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation ».*

Article R571-46 :

*« **Ne constituent pas une modification ou une transformation significative**, au sens de [l'article R. 571-44](#) :*

1° Les travaux d'entretien, de réparation, d'électrification ou de renouvellement des infrastructures ferroviaires ;

2° Les travaux de renforcement des chaussées, d'entretien ou de réparation des voies routières ;

3° Les aménagements ponctuels des voies routières ou des carrefours non dénivelés ».

Dans le cas de l'aménagement d'une voie nouvelle ou la transformation significative d'une voie existante, les prescriptions acoustiques de l'arrêté ministériel du 5 mai 1995 sont opposables.

5.2.2. L'entretien et le renouvellement des chaussées

Les 2 500 km de routes départementales font l'objet d'un examen attentif de la part des services du Département, et chaque année, un renouvellement de revêtement est planifié.

En milieu urbain, des revêtements de chaussée « *peu bruyants* » de type « *béton bitumineux très mince* » sont parfois mis en œuvre :

Tableau 64 : Les revêtements de chaussée sur les routes départementales concernées par les cartes de bruit approuvées

RD	PR		Commune	Revêtement de chaussée (année de mise en œuvre)
	Début section	Fin section		
12	0,000	3,900	Castelsarrasin et Saint Aignan	BBTM
813	25,310	27,625	Castelsarrasin	BBTM (2007)
813	27,625	32,221	Castelsarrasin/ Moissac	BBTM (2010 - 2012)
820	23,350	27,779	Réalville/ Cayrac	BBTM (2013)
820	57,900	60,450	Campsas, Dieupentale, Canals et Grisolles	BBTM (2008)
927	0,860	4,000	Montauban	BBTM (2011)
928	0,000	1,268	Montauban	BBTM (2010)
928	3,317	5,792	Montauban, Lacourt Saint Pierre	BBTM (2012)

PR : point de repère

BBTM : béton bitumineux très mince

Source : Banque de Données Routières - Département de TARN-et-GARONNE

5.2.3. Actions sur la maîtrise de la vitesse

En complément des panneaux réglementaires indiquant la vitesse limite, l'État met en œuvre des radars « *verbalisants* » le long des routes départementales : 31 radars sont présents, dont 13 sont à double sens.

Par ailleurs, le département finance et met en œuvre des radars « *pédagogiques* » en concertation avec les communes.

Enfin, le département apporte un soutien financier aux communes qui réalisent des aménagements de voirie (chicanes, plateaux piétonniers, ...) permettant de maîtriser et réduire la vitesse de circulation.

5.2.4. Actions sur le bâti

5.2.4.1. Les collèges

Le département de TARN-ET-GARONNE construit, entretient et rénove chaque année des collèges, en appliquant les normes en vigueur, dont les normes acoustiques.

5.2.4.2. L'habitat social

Le département de TARN-ET-GARONNE soutient les bailleurs sociaux, qui construisent, entretiennent et rénovent des logements sociaux, en appliquant les normes en vigueur, dont les normes acoustiques.

4.1. Actions curatives envisagées pour les 5 ans à venir

5.3.1. Rappels : le réseau résiduel à traiter

Le réseau résiduel à traiter découle de l'analyse des cartes stratégiques de bruit approuvées par arrêté préfectoral, et des investigations de terrain réalisées dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement : voir paragraphe 2.6.

Voir pages suivantes une présentation synthétique du réseau résiduel de routes départementales générant des situations de « *point noir de bruit* » ($L_{den} > 68 \text{ dB(A)}$ et $L_n > 62 \text{ dB(A)}$), par niveau d'enjeu acoustique.

Tableau 65 : Le réseau résiduel RD à traiter pour les niveaux d'enjeu 1 et 2

Niveau d'enjeu	RD	Commune concernée	Situation		N° de carte sur l'atlas
			Origine	Extrémité	
1	927	Montauban	carrefour entre RD927/ chemin des rives au nord-ouest	rue Léon Cladel (CHU) au nord-est	30, 31 et 29
	930	Bressols	carrefour RD930/ RD39 (rue des écoles) au sud	giratoire de l'échangeur n° 66 de l'A20 au nord	15
2	820	Montauban	giratoire échangeur RD820/ A20 au sud	limite communale avec Saint Etienne de Tulmont au nord	35, 36 et 37
	820	Saint Etienne de Tulmont	limite communale avec Montauban au sud	carrefour entre RD820/ RD958 au sud-est	37
	820	Cayrac	limite communale avec Albias au sud	limite communale avec Réalville au nord	39 et 40
	820	Grisolles	limite communale avec Pompignan au sud	limite départementale 82-31 (commune de Fronton) au nord	2, 3 et 4
	820	Canals	limite départementale 82-31 (commune de Fronton) au sud	limite communale avec Dieupentale au nord	4, 5 et 6
	820	Montbartier	limite communale avec Campsas au sud	limite communale avec Labastide Saint Pierre au nord	8 et 9
	820	Labastide Saint Pierre	limite communale avec Montbartier au sud	limite communale avec Montbartier au nord	9 et 10
	926	Monteils	limite communale avec Caussade au sud-ouest	limite communale avec Septfonds à l'est	45 et 46
	928	Montech	carrefour à feux (franchissement du canal latéral de La Garonne)	limite communale avec Lacourt Saint Pierre	11, 12 et 13
	928	Montauban	limite communale avec Lacourt Saint Pierre (RD928)	carrefour RD928/ chemin du quart/ chemin de la terrasse	14
	958	La Ville Dieu du Temple	giratoire RD42/ RD958 à l'ouest	limite communale avec Montbétou à l'est	16 et 17
	958	Montauban	carrefour entre RD958 et rue Voltaire à l'ouest	giratoire de l'échangeur A20/ RD958	34

Tableau 66 : Le réseau résiduel RD à traiter pour le niveau d'enjeu 3

Niveau d'enjeu	RD	Commune concernée	Situation		N° de carte sur l'atlas
			Origine	Extrémité	
3	8	Montauban	avenue Gambetta (D8_PR0)	avenue Montauriol	29
	12	Castelsarrasin	limite communale avec Saint Aignan	giratoire RD12/ RD813 (RD12_PR0)	49 et 50
	21	Montauban	échangeur A20 au sud	giratoire pont de Sapiac au nord	24 et 25
	21E	Montauban	avenue Jean Jaurès et rue du Général Sarraill au nord-ouest (pont neuf)	giratoire RD21E/ RD999 (avenue d'Albi) au sud-est	21, 29 et 25
	117	Caussade	limite communale avec Réalville au sud-ouest	limite communale avec Monteils au nord	43 et 44
	813	Golfech	limite communale avec Lamagistère au nord	limite communale avec Valence d'Agen (giratoire RD813/ RD953) à l'est	62 et 63
	813	Moissac	carrefour rue Lakanal/ rue Gambetta/ rue Ste Catherine au nord	limite communale avec Castelsarrasin au sud	57, 56 et 55
	820	Albias	limite communale avec Montauban au sud	limite communale avec Cayrac	37, 38 et 39
	820	Réalville	limite communale avec Cayrac au sud	limite communale avec Caussade au nord	40 à 43
	820	Pompignan	limite départementale 82-31 au sud	limite communale avec Grisolles au nord	1 et 2
	926	Caussade	carrefour entre RD117/ RD926 (D926_PR0)	limite communale Caussade/ Monteils à l'est	44 et 45
	926	Septfonds	limite communale avec Monteils au sud-ouest	D926_PR7 à Septfonds à l'est	47 et 48
	927	Moissac	carrefour entre RD813/ RD926 à l'ouest	giratoire RD926/ RD957 (route de Laujol) au nord-est	57 et 58
	958	Montbétou	giratoire RD42/ RD958 à l'ouest	limite communale avec Montbeton à l'est	17, 18 et 19
	958	Montauban	limite communale avec Montbeton à l'ouest	giratoire RD958/ avenue Roger Salengro/ avenue Aristide BRIAND	20 et 21
	959	Montauban	carrefour entre RD959/ rue Léon Cladel/ Grande rue Villeneuve	giratoire RD959/ avenue de Falguières/ avenue de Fonneuve	29 et 32
	959	Montauban	giratoire RD959/ avenue de Falguières/ avenue de Fonneuve	carrefour RD959/ rue Voltaire au nord	32 et 33
	999	Montauban	giratoire RD999/ boulevard Montauriol au nord	giratoire échangeur RD999/ A20 au sud-est	26 et 27

5.3.2. Hiérarchisation des enjeux et des types d'interventions proposées

Le **niveau d'enjeu n° 1** concerne les secteurs ayant déjà fait l'objet d'une mesure de réduction du bruit (RD927 à Montauban : mise en œuvre d'un revêtement de chaussée type BBTM) et le cas où le choix d'une mesure de protection ne va pas de soi (RD930 à Bressols).

Pour ces 2 secteurs, il est proposé de procéder à des campagnes annuelles de comptage du trafic routier afin d'observer les tendances dans les 5 années à venir.

Le **niveau d'enjeu n° 2** concerne le cas des habitations isolées (faible densité de population exposée au bruit routier) exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils.

Pour ces habitations, il convient tout d'abord de conforter le diagnostic PNB par la réalisation de mesures de la pression acoustique selon la norme NF S 31-085 avec comptages du trafic routier dans les 5 années à venir.

S'il se confirme que les seuils d'exposition « *PNB* » sont dépassés, alors dans le cas général (sauf pour la RD928 à Montauban où une action de réduction de la vitesse est proposée) le Département de TARN-ET-GARONNE propose d'encourager des travaux ponctuels de traitement sur le bâti (renforcement de l'isolement acoustique de la façade exposée).

Le **niveau d'enjeu n° 3** concerne le cas où l'on observe une concentration significative de bâtiments sensibles exposés (forte concentration de population) et des niveaux de bruit supérieurs aux seuils « *PNB* ».

Pour ces habitations, il convient tout d'abord de conforter le diagnostic PNB par la réalisation de mesures de la pression acoustique selon la norme NF S 31-085 avec comptages du trafic routier dans les 5 années à venir.

Exemple pour la partie urbaine de la RD8 à Montauban (rue du Faubourg Lacapelle) : un comptage effectué par l'Agglomération de Montauban en mars 2016 donne une valeur de trafic très inférieure à l'hypothèse retenue pour le calcul des cartes de bruit stratégiques.

S'il se confirme que les seuils d'exposition « *PNB* » sont bien dépassés, alors le Département de TARN-ET-GARONNE propose de remplacer par étapes le revêtement de chaussée actuel par un revêtement « *peu bruyant* » de type BBTM.

5.3.3. Priorisation des actions possibles

Pour les sections de routes départementales concernées par les niveaux d'enjeu n° 2 et 3, il est proposé de traiter en priorité les communes de Grisolles, Canals et Pompignan car elles sont exposées simultanément :

-au trafic routier sur la RD820.

-au trafic ferroviaire sur la ligne entre Montauban et Toulouse.

Le Département de TARN-ET-GARONNE ne prenant en charge que les dépenses relatives à la protection des riverains vis-à-vis du bruit routier.

5.3.4. Programmation financière

L'inscription d'une action dans les plans d'action du PPBE ne vaut pas « *mécaniquement* » décision de réalisation de l'action, ni échéancier. La mise en œuvre des mesures est conditionnée en effet aux procédures de programmation financière, lesquelles dépendent du vote par les Elus des budgets annuels du Département. De plus, des études préalables acoustiques sont nécessaires, pour permettre à la fois de déterminer les conditions de faisabilité de l'action et les besoins financiers effectifs.

Les priorités ne peuvent donc être déterminées par l'Assemblée départementale qu'à l'issue du vote du budget annuel et des éventuels co-financements.

4.2. Actions préventives envisagées dans les 5 ans à venir

5.4.1. Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres constitue le principal dispositif de prévention de nouvelles situations de fortes nuisances le long des infrastructures. Pour mémoire, le classement sonore en vigueur dans le département de TARN-ET-GARONNE a été mis à jour par arrêté préfectoral en date du 31/07/14.

Conformément à la circulaire interministérielle du 25 mai 2004, la Direction Départementale des Territoires de TARN-ET-GARONNE réexamine tous les 5 ans les bases techniques du classement sonore des infrastructures de transports terrestres, et propose au préfet, le cas échéant, une révision des arrêtés de classement.

Dans le cadre de sa mission de conseil auprès des communes, le département de TARN-ET-GARONNE sera vigilant dans la vérification que le classement sonore en vigueur est bien intégré dans l'annexe des documents d'urbanisme opposables.

5.4.2. Le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse, via le Tarn-et-Garonne

La Ligne à Grande Vitesse (LGV) reliant Bordeaux à Toulouse a fait l'objet d'une démarche de « *débat public* » en 2005. Son tracé et ses principaux impacts ont été présentés en enquête publique en 2014. Désormais, l'arrêté ministériel déclarant ce projet d'utilité publique doit être prononcé d'ici le 8 juin 2016. Cette infrastructure traversera le département de Tarn-et-Garonne sur 67 km. A ce jour, le Gouvernement souhaite une mise en service en 2024 : ainsi les travaux pourraient démarrer en 2017-2018.

Pourquoi ?

Cette ligne permettra de réduire à 1 heure les temps de parcours pour se rendre à Bordeaux et à 3h10 pour atteindre Paris. Le Tarn-et-Garonne sera desservi par une gare située sur la commune de Bressols qui accueillera les services TGV et TER. En inscrivant le territoire tarn-et-garonnais au cœur du réseau européen de la grande vitesse ferroviaire, cette ligne sera bénéfique au territoire régional. Sa réalisation

engendrera de l'emploi durant la période de chantier et représente un enjeu majeur de l'aménagement économique et social futur du département.

Les procédures d'aménagements fonciers

Lors de la réalisation d'un grand ouvrage linéaire, le code rural impose au maître d'ouvrage, en l'espèce SNCF Réseau, de remédier aux dommages causés en donnant la possibilité aux territoires concernés d'engager une procédure d'aménagement foncier agricole et forestier. Et en finançant ces opérations. Depuis le 1er janvier 2006, le Conseil départemental est responsable de ces procédures et anime les commissions d'aménagement foncier.

L'engagement du Conseil départemental de Tarn-et-Garonne

Convaincue de l'intérêt majeur de ce projet comme générateur de développement économique de notre territoire, l'Assemblée départementale soutient sa réalisation. Pour autant, le Conseil départemental se mobilise pour accompagner les communes impactées et s'assurer que le maître d'ouvrage apporte des réponses satisfaisantes aux élus et populations impactées. Ainsi, l'Association des Territoires Traversés par la LGV créée en 2010 regroupe le Conseil départemental et l'ensemble des communes directement concernées en Tarn-et-Garonne.

5.5. Définir, préserver ou conquérir des zones calmes

Pour les raisons développées au paragraphe 2.7, la préservation des « *zones calmes* » ne constitue pas un objectif prioritaire à retenir dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

6. IMPACTS ACOUSTIQUES ATTENDUS SUR LES POPULATIONS DANS LES 5 ANS A VENIR

6.1. Les actions curatives

L'impact des actions curatives proposées par le Département de TARN-ET-GARONNE dans le PPBE 2015 – 2020 en termes de population bénéficiant des mesures ne peut être indiqué à ce stade de la démarche. Il dépendra en effet des moyens financiers qui pourront être mobilisés dans les années à venir.

Par contre, le Département de TARN-ET-GARONNE prend l'engagement de supprimer par étapes successives tous les « *points noirs de bruit* » recensés actuellement le long des routes départementales.

6.2. Les actions préventives

Ces actions non localisées (exemple : promotion des modes de déplacement « *doux* ») sont difficilement quantifiables en termes de population pouvant en bénéficier. Mais elles s'inscrivent dans une approche globale de la maîtrise des nuisances sonores.

7. SUIVI DU PPBE

7.1. Approbation du projet de rapport PPBE

Le projet de PPBE 2019 – 2024 sera proposé au vote des Élus de l'Assemblée Départementale. Ceux-ci ont approuvé le projet, et donné leur accord pour le mettre à la disposition du public.

7.2. Mise à disposition du public

Le projet de PPBE 2019 – 2024 a été mis à la disposition du public selon les modalités en vigueur pendant 2 mois : du 09/05/2019 au 09/07/2019 inclus.

7.3. Conséquences de la mise à disposition du public

Le projet de PPBE 3ème échéance 2019-2024 n'ayant fait l'objet d'aucune observation ni par courrier postal, ni par courriel ni sur le registre de consultation et d'observations, il n'a pas à être modifié ou complété.

Le bilan de mise à disposition du public sera porté à la connaissance des Élus et le PPBE 2019-2024 sera de nouveau soumis au vote d'approbation finale des Élus du Département lors de la prochaine session de l'assemblée départementale.

7.4. Suivi du PPBE

Le suivi annuel des actions retenues dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit 2014 – 2019 a été établi par les services du Département, et porté à la connaissance des élus. Il figure ci-après.

Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres constitue le principal dispositif de prévention de nouvelles situations de fortes nuisances le long des infrastructures. Pour mémoire, le classement sonore dans le département de TARN-ET-GARONNE avait été mis à jour par arrêté préfectoral en date du 31/07/14.

Conformément à la circulaire interministérielle du 25 mai 2004, la Direction Départementale des Territoires de TARN-ET-GARONNE a réexaminé au bout de 5 ans les bases techniques du classement sonore des infrastructures de transports terrestres, et a proposé au préfet, une révision des arrêtés de classement.

Par arrêté n°82-2018-12-21-001 du 21 décembre 2018, le préfet a arrêté les cartes de bruit de 3ème échéance des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département de Tarn-et-Garonne.

Dans le cadre de sa mission de conseil auprès des communes, le département de TARN-ET-GARONNE sera vigilant dans la vérification que le classement sonore en vigueur est bien intégré dans l'annexe des documents d'urbanisme opposables aux constructions nouvelles.

Le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse, via le Tarn-et-Garonne

Le projet de Ligne à Grande Vitesse entre Bordeaux et Toulouse a été déclaré d'utilité publique par décret n° 2016-738 du 2 juin 2016 déclarant urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse.

Toutefois, suite à l'annulation du 29 juin 2017 par le tribunal administratif de Bordeaux de cette déclaration d'utilité publique, le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures a jugé le projet prioritaire, et a proposé le 02 février 2018 un phasage et un report à l'horizon 2027 dans le cas le plus favorable.

Hierarchisation des enjeux et des types d'interventions proposées

En préambule, depuis le 1er juillet 2018, l'abaissement de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central, a été acté par l'État, par décret n° 2018-487, publié au journal officiel du 17 juin 2018. Cette mesure devrait conduire à une baisse générale des vitesses et une réduction des nuisances sonores.

Par référence au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sur les routes départementales approuvé par délibération du Conseil Départemental en date du 27/04/17 (et transmis au préfet de département) :

Le **niveau d'enjeu n° 1** qui concerne les secteurs ayant déjà fait l'objet d'une mesure de réduction du bruit (RD927 à Montauban : mise en œuvre d'un revêtement de chaussée type BBTM en 2016) n'a pas fait l'objet de traitement supplémentaire.

Pour ces 2 secteurs, des campagnes annuelles de comptage du trafic routier sont réalisées afin d'observer les tendances dans les 5 années à venir.

Le **niveau d'enjeu n° 2** concerne le cas des habitations isolées (faible densité de population exposée au bruit routier) exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils.

Ainsi la section de RD958 située entre Montbeton et Lavilledieu du Temple fera l'objet en 2019 d'un reprofilage de chaussée avec mise en œuvre d'une couche de roulement en BBTM qui permettra de diminuer le bruit émis par le trafic routier.

Le **niveau d'enjeu n° 3** concerne le cas où l'on observe une concentration significative de bâtiments sensibles exposés (forte concentration de population) et des niveaux de bruit supérieurs aux seuils « *PNB* ».

Pour ces habitations, il n'y a pas eu de réalisation de mesures de la pression acoustique selon la norme NF S 31-085, mais les comptages du trafic routier ont été poursuivis.

Sans attendre la confirmation que les seuils d'exposition « *PNB* » sont bien dépassés, le Département de TARN-ET-GARONNE poursuit le remplacement par étapes le revêtement de chaussée actuel par un revêtement « *peu bruyant* » de type BBTM.

Ainsi la traverse de Réalville sur la RD 820 a été traitée en 2017 et la chaussée de la RD820 située au nord de Réalville a été refaite complètement jusqu'à Caussade en 2018.

De plus, la partie de RD 999, située entre l'autoroute A20 (échangeur n°63) et le carrefour giratoire des Justes a été totalement réaménagée en 2017 avec un revêtement de chaussée peu sonore.

Enfin, la construction d'un carrefour giratoire reliant les RD958 et 51 à Montbeton sera réalisée au 1er trimestre 2019.

Évolution des trafics routiers sur routes départementales

Les cartes de bruit stratégiques approuvées par arrêté préfectoral en date du 26/09/13 ont permis de déterminer un linéaire routier comportant 98 kilomètres de routes départementales concernant 14 routes départementales et 26 communes du Tarn-et-Garonne.

Les campagnes annuelles de comptage du trafic routier, menées par les services de la direction de l'aménagement et de la voirie du conseil départemental, font apparaître, en 2018, une évolution significative des trafics

Ainsi la RD12 à Castelsarrasin présente des trafics inférieurs au seuil de $3000000/365 = 8219$ véh/jours, que ce soit dans la section urbaine (PR 0 au PR 0+638) avec 7127 v/j (et 1,6% de PL) ou bien hors agglomération (PR 0+638 au PR 3+900) avec 6694 v/j (et 1,5% de PL).

De même, pour la RD21 à Montauban, en agglomération (PR 0 au PR 2+567), où le trafic est de 3353 v/j (et 1% de PL). Enfin, la RD958 du PR 67+560 au PR 74,647 (Montbeton et Lavilledieu du Temple) a vu son trafic passer sous le seuil de 8219 v/j avec 8001 v/j (et 2,7% de PL).

En revanche, d'autres voies supportent actuellement un trafic supérieur au seuil de 8 200 véh/jour ; il s'agit de :

- la RD 45e dans l'agglomération de Castelsarrasin (PR0 au PR 0+370) avec un trafic de 10 021 v/j (et 5,1% de PL).
- la RD 49 à Grisolles (PR 2+860 au PR 3 +390) avec un trafic de 8391 v/j (et 2% de PL).
- la RD 115 à Saint-Étienne de Tulmont et Montauban (du PR 39+630 au PR 44+060) : avec un trafic de 9362 v/j (et 4,9% de PL).
- la RD 820 à Réalville (du PR 19+600 au PR 23+350) avec un trafic de 9692 v/j (et 6,1% de PL).
- la RD 926 à Caussade et Monteils (du PR 0 au PR 1+400) avec un trafic de 12 323 v/j (et 5,3% de PL)
- la RD 999 à Saint-Nauphary et Montauban (du PR 9+640 au PR14+360) avec un trafic de 10 538 v/j (et 5,1% de PL).

Ces évolutions devraient conduire à un accroissement du linéaire concerné qui passerait de 98 à 101 km, affectant alors 15 routes départementales (suppression des RD12 et 21 et ajout des RD 45e, 49 et 115) et 27 communes (suppression de Saint-Aignan et ajout de Saint-Étienne de Tulmont et de Saint-Nauphary).

En terme de population exposée à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils « *points noirs de bruit* » (Lden limité à 68 dB(A) et Lden limité à 62 dB(A)), cette évolution dans les trafics routiers risque d'entraîner une légère augmentation du nombre de personnes exposées. Par contre, pas de changement en termes de nombre de bâtiments « sensibles » (enseignement, santé, formation, ...) exposés à des niveaux de bruit « points noirs de bruit ».

Les actions préventives

Dans le cadre de la promotion des modes de déplacement « *doux* », il est intéressant de noter :

- la mise en service en 2017 de la véloroute entre Montech et Montauban, longeant le canal reliant le Canal des Deux Mers au Tarn
- la rénovation du jalonnement en 2018 de la véloroute des Gorges de l'Aveyron reliant Montauban à Laguëpie
- la réalisation en 2018 d'une section de véloroute de la Vallée du Tarn entre Bressols et Labastide Saint-Pierre, la liaison vers la Haute-Garonne sera poursuivie en 2019 et 2020 par le département de Tarn-et-Garonne et celle vers Montauban sera réalisée par la Communauté d'Agglomération du grand Montauban en 2019.

Le Département de Tarn-et-Garonne va continuer dans les années à venir la mise en œuvre des actions préventives et curatives définies dans le PPBE du Département approuvé en 2017 et reconduit en 2019.

Il informera les services de la préfecture des évolutions observées en termes de trafics routiers sur RD, pour les prochaines mises à jour du classement sonore des infrastructures de transports terrestres et des cartes de bruit stratégiques.

L'avancée de la réalisation des actions fera l'objet d'un « *reporting* » annuel auprès des services de l'État (et de l'Observatoire Départemental du bruit si relancé par l'État).

Un bilan exhaustif de la réalisation du Plan sera réalisé au bout des 5 ans, afin de jeter les bases du futur Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (période : 2024 - 2029), après la révision des cartes de bruit stratégiques, selon les prescriptions réglementaires en vigueur.

8. GLOSSAIRE

- ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
- CE : Communauté Européenne
- LAeq : niveau sonore équivalent
- Lden : niveau sonore équivalent moyen sur 24 heures (jour/ soir/ nuit)
- Ln : niveau sonore équivalent moyen au cours de la nuit (entre 22 h et 6 h)
- PCET : Plan Climat Énergie Territoire
- PNB : Point Noir de Bruit
- PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
- PR : Point Routier
- RD : Route Départementale
- SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
- SDE : Syndicat Départemental de l'Énergie
- PDU : Plan de Déplacements Urbains
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- VC : Voie Communale

9. ANNEXES

Annexe n°1 : article R572-8 du Code de l'environnement précisant le contenu minimal du PPBE

Annexe n°2 : arrêté préfectoral n° 82-2018-12-21-001 du 21 décembre 2018 approuvant les cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département de Tarn-et-Garonne (3ème échéance)

Annexe n°3 : arrêté préfectoral n° 2014-212-0005 du 31 juillet 2014 portant mise à jour du classement sonore des infrastructures routières et ferroviaires du département de TARN-ET-GARONNE

Annexe n° 4 : localisation des dernières protections acoustiques réalisées le long de l'autoroute A20

Annexe n°5 : atlas cartographique pour les routes départementales

Annexe n° 1 : article R572-8 du Code de l'environnement précisant le contenu minimal du PPBE

19/2/2016

Code de l'environnement - Article R572-8 | Legifrance



Chemin :

Code de l'environnement

- ▶ Partie réglementaire
 - ▶ Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances
 - ▶ Titre VII : Prévention des nuisances sonores
 - ▶ Chapitre II : Evaluation, prévention et réduction du bruit dans l'environnement

Article R572-8

I.-Le plan de prévention du bruit dans l'environnement prévu au présent chapitre comprend :

- 1° Un rapport de présentation présentant, d'une part, une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et le nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif et, d'autre part, une description des infrastructures et des agglomérations concernées ;
- 2° S'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes définies à l'article L. 572-6 et les objectifs de préservation les concernant ;
- 3° Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites mentionnées à l'article R. 572-4 ;
- 4° Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures, y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes ;
- 5° S'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en oeuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent ;
- 6° Les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables ;
- 7° Une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en oeuvre des mesures prévues ;
- 8° Un résumé non technique du plan.

II.-Sont joints en annexe du plan les accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en oeuvre les mesures prévues.

Liens relatifs à cet article

Cite:

Code de l'environnement - art. L572-6 (V)
Code de l'environnement - art. R572-4 (V)

Cité par:

Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 - art. R112-5, v. init.
Code de l'environnement - art. R572-9 (V)
Code de l'urbanisme - art. R112-5 (V)

Codifié par:

Décret 2007-1467 2007-10-12 JORF 16 octobre 2007

Anciens textes:

Décret n°2006-361 du 24 mars 2006 - art. 5 (Ab)

Annexe n° 2 : arrêté préfectoral n° 82-2018-12-21-001 du 21 décembre 2018 approuvant les cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département de Tarn-et-Garonne (3ème échéance)



PRÉFET DE Tarn-et-Garonne

**DIRECTION DEPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES**

SERVICE CONNAISSANCE ET RISQUES
BUREAU PROSPECTIVE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

REFERENCES A RAPPELER :

Arrêté n° 82 - 2018 - 12 - 21 - 001

arrétant les cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, dans le département de Tarn-et-Garonne (3ème échéance)

Le Préfet de Tarn-et-Garonne,
Chevalier de l'Ordre National du Mérite,

VU la directive n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit ;

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L. 572-1 à L. 572-5 et R. 572-1 à R. 572-7 ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU la note en date du 22 décembre 2016 relative à l'organisation et au financement du réexamen et le cas échéant de la révision des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures de transport terrestre (2017-2018) – 3^{ème} échéance ;

VU l'arrêté préfectoral n°2013-269-0005 du 26/09/2013 arrétant les cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, et inférieur à 6 millions de véhicules dans le département de Tarn-et-Garonne ;

VU l'arrêté préfectoral n°2014-076-0004 du 17/03/2014 arrétant les cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules dans le département de Tarn-et-Garonne

VU l'arrêté préfectoral n°2013-298-0023 du 25/10/2013 arrétant les cartes de bruit des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, dans le département de Tarn-et-Garonne ;

VU les données communiquées par le Centre d'Etudes et d'Expérimentation sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement, dans le cadre du réexamen de la révision des cartes de bruit ;

VU les données communiquées par Vinci Autoroute dans le cadre du réexamen, et le cas échéant de la révision des cartes de bruit ;

ATTENDU que l'évaluation du bruit dans l'environnement aux abords des grandes infrastructures de transports se fait par l'élaboration de cartes de bruit stratégiques en application de la directive n° 2002/49/CE susvisée ;

ATTENDU qu'il y a lieu, conformément à l'article L. 572-5 du code de l'environnement, de réexaminer, et le cas échéant, de réviser, les cartes de bruit stratégiques, au moins tous les cinq ans ;

ATTENDU que ce réexamen conduit, selon le cas, à réviser ou reconduire les cartes précédemment élaborées pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passage de trains ;

ATTENDU que les gestionnaires du réseau routier et ferroviaire indiquent qu'aucune évolution sensible du trafic n'a été constatée dans le département de Tarn-et-Garonne depuis l'arrêté préfectoral en date du 25/10/2013 ;

ATTENDU qu'aucune modification notable des infrastructures routières et ferroviaire n'ont été réalisées dans le département de Tarn-et-Garonne depuis les arrêtés préfectoraux susvisés arrêtant les cartes de bruit ;

SUR proposition de la direction départementale des territoires du Tarn-et-Garonne,

ARRETE :

Article 1^{er} - Objet de l'arrêté

I. Sont arrêtées les cartes de bruit de 3^{ème} échéance des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, situées dans le département de Tarn-et-Garonne et dont un plan de situation est annexé au présent arrêté. Elles concernent les infrastructures suivantes :

Réseau routier national

Voies	PR début	PR fin	Communes concernées
A62	PR139	PR206	AUVILLAR, BRESSOLS, CAMPSAS, CANALS, CASTELMAYRAN, CASTELSARRASIN, CAUMONT, DONZAC, DUNES, ESCATALENS, ESPALAIS, FABAS, LABASTIDE-SAINT-PIERRE, LACOURT-SAINT-PIERRE, MERLES, MONTBARTIER, MONTECH, LE PIN, POMPIGNAN, SAINT-CIRICE, SAINT-LOUP, SAINT-MICHEL, SAINT-NICOLAS-DE-LA-GRAVE, SAINT-PORQUIER, SISTELS

Voies	PR début	PR fin	Communes conc
A20	PR382	PR429	ALBIAS, BRESSOLS, CAUSSADE, CAYRAC, LABASTIDE-SAINT-PIERRE, MONTALZAT, MONTAUBAN, MONTBARTIER, MONTPEZAT-DE-QUERCY, REALVILLE, SAINT-ETIENNE-DE-TULMONT

Réseau routier départemental

Voies RD	PR début	PR fin	Communes concernées
8	0,000	0,630	ALBIAS
8	1,760	2,380	BRESSOLS
12	0,000	3,900	CAMPSAS
21	0,000	2,567	CANALS
21E	0,000	2,750	CASTELSARRASIN
117	3,920	4,465	CAUSSADE
813	25,310	35,400	CAYRAC
813	51,870	61,685	DIEUPENTALE
820	23,350	34,730	GOLFECH
820	50,000	64,750	GRISOLLES
926	1,400	6,858	LABASTIDE-SAINT-PIERRE
927	0,000	3,710	LACOURT-SAINT-PIERRE
927	27,930	30,068	LAMAGISTERE
928	0,000	1,268	LA VILLE-DIEU-DU-TEMPLE MOISSAC
928	3,317	9,906	MONTAUBAN
930	0,000	1,370	MONTBARTIER
958	65,854	74,647	MONTBETON
959	20,280	23,170	MONTECH
999	16,616	17,500	MONTEILS
			POMPIGNAN
			REALVILLE
			SAINT-AIGNAN
			SEPTFONDS
			VALENCE

Voies communales ou intra-communales de MON

- Avenue Chamier
- Avenue de Fonneuve
- Avenue de Paris
- Avenue de Toulouse
- Avenue du 19 Août 1944
- Avenue du Père Léonid Chrol
- Avenue Henri Dunant
- Avenue Jean Moulin
- Boulevard Blaise Doumerc
- Boulevard Edouard Herriot
- Boulevard Gustave Garisson
- Boulevard Montauriol
- Faubourg du Moustier
- Giratoire Honoré Cave
- Giratoire Sapiac
- Giratoire Villenouvelle
- Pont de Sapiac
- Quai Adolphe Poult
- Quai de Verdun
- Quai Montmurat
- Rue Adolphe Jourdain
- Rue de la Mandoune
- Rue du Général sarraill Rue Léon Cladel
- Rue Roger Salengro
- Rue Voltaire
- Route du Nord

II. Sont arrêtées les cartes de bruit de 3^{ème} échéance des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, situées dans le département de Tarn-et-Garonne et dont un plan de situation est annexé au présent arrêté. Elles concernent les infrastructures suivantes :

Ligne	Début	Finissant	Communes concernées
640000	Bifurcation avec la ligne Montauban-Orléans située immédiatement au nord de la gare de Montauban	Limite avec le département de la Haute-Garonne.	BESSENS, BRESSOLS, CANALS, DIEUPÉNTALE, GRISOLLES, MONTAUBAN, MONTBARTIER, MONTECH, POMPIGNAN

Article 2 - Contenu de la cartographie

I. Les cartes de bruit comportent des documents graphiques du bruit élaborés à l'échelle 1/25 000^{ème} :

- une carte de type A :
 - en Lden (level day evening night) : indicateur de bruit jour, soirée et nuit (respectivement 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h).

Cette carte est une représentation graphique localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones allant de 55 dB (A) à 75 dB (A) et plus, par pas de 5 dB(A) ;

➤ en Ln (level night) : indicateur nuit (22h-6h).

Cette carte est une représentation graphique localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones allant de 50 dB (A) à 70 dB (A) et plus, par pas de 5 dB (A) ;

- une carte de type B, représentation graphique des secteurs affectés par le bruit en application des articles R. 571-37 et R. 571-38 du code de l'environnement (classement sonore des voies) ;
- une carte de type C
 - en Lden (level day evening night - indicateur de bruit jour - soirée – nuit) : une représentation graphique des zones où le niveau sonore en Lden dépasse la valeur limite de 68 dB(A) ;
 - en Ln (level night : indicateur nuit) : une représentation graphique des zones où le niveau sonore en Ln dépasse la valeur limite de 62 dB(A).

II. Les cartes sont accompagnées :

- d'un résumé non-technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration ;

- d'une estimation :

- du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation, du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
- de la superficie totale en kilomètres carrés exposée à des valeurs Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A).

Article 3 - Mise à la disposition du public

I. Les cartes de bruit sont consultables à partir du site internet de la Préfecture à l'adresse suivante :

<http://www.tarn-et-garonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit-des-infrastructures-de-transport/Cartes-de-bruit-et-PPBE>

II. Les cartes de bruit sont consultables sur place aux horaires d'ouverture du public à l'adresse suivante :

Direction Départementale des Territoires

Service connaissance et risques - bureau prospective et développement durable

2 quai de Verdun – 82 000 MONTAUBAN

Article 4 – information des collectivités territoriales

Les cartes de bruit sont transmises pour information aux gestionnaires concernés pour l'élaboration de leur plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de 3^{ème} échéance correspondant : le conseil départemental du Tarn-et-Garonne et la Communauté d'Agglomération du Grand Montauban.

Article 5

Le présent arrêté est transmis pour information au :

- Directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie
- Ministère de la transition écologique et solidaire (Direction générale de la prévention des risques – Service des risques sanitaires liés à l'environnement, des déchets et des pollutions diffuses – Mission bruit et agents physiques)

Article 6 - Abrogation

Les arrêtés préfectoraux n°2014-076-0004, n°2013-298-0023 et n°2014-076-0004 sont abrogés.

Article 7 - Recours

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Toulouse, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 8 - Publication et exécution

Le secrétaire général de la préfecture de Tarn-et-Garonne, le directeur départemental des territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture et mis en ligne sur le site de la préfecture à l'adresse : www.tarn-et-garonne.pref.gouv.fr.

Fait à Montauban, le 21 DEC. 2018

Pierre BESNARD, le Préfet

Annexe n° 3 : arrêté préfectoral n° 2014-212-0005 du 31 juillet 2014 portant mise à jour du classement sonore des infrastructures routières et ferroviaires du département de TARN-ET-GARONNE



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE TARN-ET-GARONNE

DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES

AP n°2014 242 - 0005

Arrêté du 31 JUIL. 2014
portant mise à jour du classement sonore
des infrastructures routières et lignes ferroviaires
du département de Tarn-et-Garonne (annule et remplace l'AP du 25/06/2014)

Le préfet de Tarn-et-Garonne

- Vu le code de l'environnement et notamment son article L. 571-10 ;
- Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment ses articles R 111-4-1, et R 111-23-1 à R 111-23-3 ;
- Vu le code de l'urbanisme, et notamment ses articles R 123-13, et R 123-14 ;
- Vu le décret n°95-20 du 9 janvier 1995 pris pour l'application de l'article L. 111-11-1 du code de la construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements ;
- Vu le décret n°95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation ;
- Vu l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;
- Vu les trois arrêtés du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit respectivement dans les établissements de santé, les hôtels, et les bâtiments d'enseignement ;
- Vu les arrêtés préfectoraux en date du 30 août 2001 ; en date du 8 octobre 2001 et en date du 25 septembre 2003 du classement des infrastructures de transports terrestres pour le bruit ;
- Vu les avis exprimés par les communes suite à leur consultation du 17 décembre 2013 au 17 mars 2014 ;
- Vu l'avis favorable en date du 6 juin 2014 du comité de suivi du bruit dans l'environnement ;
- Considérant qu'il convient de mettre en place un dispositif de prévention permettant d'assurer, aux abords des infrastructures de transports terrestres, et ce sur l'ensemble du territoire départemental, un développement de l'urbanisation effectué dans des conditions techniques maîtrisées, évitant la création de nouveaux points noirs dus au bruit ;
- Vu l'arrêté préfectoral du 25 juin 2014, portant sur la mise à jour du classement sonore du réseau routier et ferroviaire ;
- Vu les dernières données de révision du classement sonore ferroviaire transmises par Réseau Ferré de France le 26 juin 2014 ;

Sur proposition de Monsieur le Directeur Départemental des Territoires

Arrête

Article 1^{er} - L'arrêté préfectoral n°2014-176-0027 en date du 25 juin 2014 est abrogé et remplacé par le présent arrêté.

Article 2 – Les arrêtés préfectoraux de classement sonore des infrastructures de transports terrestres en date du 30 août 2001, en date du 8 octobre 2001, en date du 25 septembre 2003 pour le bruit sont abrogés.

Article 3 - Les dispositions de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2013 susvisé sont applicables dans le département de Tarn-et-Garonne aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 4 du présent arrêté et représentée sur les plans joints en annexe 1.

Article 4 – Le tableau figurant en annexe 2 donne pour chacun des tronçons d'infrastructure mentionnés, le classement dans une des 5 catégories d'infrastructures définies dans l'arrêté du 23 juillet 2013 susmentionné, la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces tronçons, ainsi que le type de tissu traversé par l'infrastructure (rue « en U » ou tissu ouvert).

Les niveaux sonores ayant conduit à la détermination des catégories d'infrastructures ont été évalués en des points de référence situés, conformément à la norme NF S 31-130 « Cartographie du bruit en milieu extérieur », à une hauteur de 5 mètres au dessus du plan de roulement et :

- à 2 mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les rues « en U » ;
- à une distance de l'infrastructure de 10 mètres pour les tissus ouverts et dans ce dernier cas, augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre afin d'être équivalents à des niveaux en façade. Cette distance est mesurée pour les infrastructures routières, à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche.

L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

~~Les notions de rue « en U » et de tissu ouvert sont définies dans la norme citée précédemment.~~

Article 5 – Les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 4 doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets n°95-20 et n°95-21 susvisés.

Pour les bâtiments d'enseignement, pour les bâtiments de santé, de soins ou d'action sociale, et pour les bâtiments d'hébergement à caractère touristique, l'isolement acoustique minimum est déterminé en application de celui des trois arrêtés du 25 avril 2003 susvisés spécifique au type de bâtiments en question.

Une copie de l'arrêté du 23 juillet 2013 et des trois arrêtés du 25 avril 2003 se trouve en annexe 3 du présent arrêté.

Article 6 – Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction des bâtiments inclus dans les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 4 sont les suivants :

pour les infrastructures routières et pour les lignes ferroviaires

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore en dB(A) au point de référence en période diurne	Niveau sonore en dB(A) au point de référence en période nocturne
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

pour les infrastructures ferroviaires conventionnelles :

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore en dB(A) au point de référence en période diurne	Niveau sonore en dB(A) au point de référence en période nocturne
1	86	81
2	82	77
3	76	71
4	71	66
5	66	61

Article 7 – Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au recueil des actes administratifs de la Préfecture de TARN-ET-GARONNE et de son affichage, durant un mois, à la mairie des communes concernées, conformément à l'article R571-41 du code de l'environnement.

Article 8 – Les communes concernées par le présent arrêté sont :

66 communes au total :

ALBIAS	FINHAN	MONTECH
AUVILLAR	GOLFECH	MONTEILS
BEAUMONT-DE-LOMAGNE	GOUDOURVILLE	MONTPEZAT-DE-QUERCY
BESSENS	GRISOLLES	NEGREPELISSE
BOUDOU	LA VILLE-DIEU-DU-TEMPLE	ORGUEIL
BOURRET	LABASTIDE-SAINT-PIERRE	POMMEVIC
BRESSOLS	LACOURT-SAINT-PIERRE	POMPIGNAN
CAMPSAS	LAFRANCAISE	REALVILLE
CANALS	LAMAGISTERE	SAINT-AIGNAN
CASTELFERRUS	LAPENCHE	SAINT-ANTONIN-NOBLE-VAL
CASTELMAYRAN	LARRAZET	SAINT-CIRICE
CASTELSARRASIN	LAVAURETTE	SAINT-ETIENNE-DE-TULMONT
CAUMONT	LE PIN	SAINT-LOUP
CAUSSADE	MALAUSE	SAINT-MICHEL
CAYLUS	MEAUZAC	SAINT-NAUPHARY
CAYRAC	MERLES	SAINT-NICOLAS-DE-LA-GRAVE
CORBARIEU	MOISSAC	SAINT-PORQUIER
DIEUPENTALE	MONBEQUI	SEPTFONDS
DONZAC	MONTALZAT	SERIGNAC
DUNES	MONTAUBAN	SISTELS
ESCATALENS	MONTBARTIER	VALENCE
ESPALAIS	MONTBETON	VILLEMADA

Article 9 – Le présent arrêté sera annexé au plan local d'urbanisme - PLU (ou au plan d'occupation des sols – POS) par les maires des communes concernées visées à l'article 8. Les secteurs déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques qui s'y appliquent sont reportés dans les annexes des plans locaux d'urbanisme des communes concernées, conformément aux dispositions de l'article L.571-10 du code de l'environnement et R123-13 et suivant du code de l'urbanisme.

Article 10 – La secrétaire générale de la Préfecture de Tarn-et-Garonne, le sous-préfet de Castelsarrasin, le directeur départemental des territoires du Tarn et Garonne, les mairies des communes mentionnées à l'article 8, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Montauban, le **31 JUIL. 2014**



Jean-Louis GERAUD

Délais et voies de recours – La présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Toulouse dans les deux mois à compter de sa notification ou de sa publication.

Annexe 1

Documents consultables sur le site Internet des services de l'Etat en Tarn-et-Garonne, en DDT de Tarn et Garonne et dans les mairies concernées.

Annexe 2

Nom infrastructure	Nom tronçon	Debutant	Finissant	Catégorie infrastructure	Largeur maximum affectée par le bruit	Type de tissu	Communes
A20	A20:1	Caussade	Calhous sud	2	250	Tissu ouvert	Montpezat-de-Quercy Montalzat Caussade
A20	A20:2	Montauban nord	Caussade	2	250	Tissu ouvert	Caussade Realville Cayzac Albias St-Etienne-de-Tulmont Montauban
A20	A20:3	Montauban nord	ZI Nord	2	250	Tissu ouvert	Montauban
A20	A20:4	ZI Nord	Chaumes	2	250	Tissu ouvert	Montauban
A20	A20:5	Chaumes	Beausoleil	2	250	Tissu ouvert	Montauban
A20	A20:6	Beausoleil	Sapiac	1	300	Tissu ouvert	Montauban
A20	A20:7	Sapiac	La Molle	1	300	Tissu ouvert	Montauban
A20	A20:8	La Molle	Parages	1	300	Tissu ouvert	Montauban
A20	A20:9	Parages	Moulis	1	300	Tissu ouvert	Montauban Bressols
A62	A62:1	A62 Agen	Valence Agen	2	250	Tissu ouvert	Dunes Donzac St Cirqe St Loup
A62	A62:2	Valence Agen	Castelsarrasin	2	250	Tissu ouvert	St Loup Auvillar St Michel Meilles St Nicolas-de-la-Grave Castelmayran Castelsarrasin
A62	A62:3	Castelsarrasin	Montauban	2	250	Tissu ouvert	Bressols Castelsarrasin Escatalens Lacourt-St-Pierre Montbartier Montech St Porquier
A62	A62:4	Montauban	Eurocentre	1	300	Tissu ouvert	Campsas Canals Fabas Labastide-St-Pierre Montbartier Pompignan

Nom infrastructure	Nom tronçon	Debutant	Finissant	Catégorie infrastructure	Largeur maximum affectée par le bruit	Type de tissu	Communes
Quai Adolphe Pout - 2	VC-Montauban1	Pont de Sapiac	Avenue de Toulouse	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Quai Adolphe Pout - 1	VC-Montauban2	Rue de Général Sarraill	Pont de Sapiac	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Avenue H. Durand -1	VC-Montauban3	Rue de l'Abbaye	Limite de Commune	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Allée du Consul	VC-Montauban4	Faubourg du Moustier	Grand Rue de Sapiac	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Rue Alphonse Jourdain	VC-Montauban5	Rue de la Mandoune	Rue du Pasteur Lafon	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Pont de Sapiac	VC-Montauban6	Grande Rue de Sapiac	Quai Adolphe Pout	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Rue du Général Sarraill	VC-Montauban7	Pont Vieux	Pont Neuf	3	100	Rue en U	Montauban
Pont Vieux	VC-Montauban8	Place Bourdelle	Rue du G. Sarraill	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Avenue Chamier	VC-Montauban9	Avenue Jean Jaurès	Avenue Hame cher	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Rue Salengro	VC-Montauban10	Avenue Aristide Briand	Avenue Jean Jaurès	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Avenue Chrol	VC-Montauban11	Boulevard Herriot	Rue Marcel Unal	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Boulevard Edouard Herriot - 2	VC-Montauban12	Bd Vincent Auriol	Av du père Chrol	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Boulevard Edouard Herriot - 1	VC-Montauban13	Bd Blaise Doumerc	Bd Vincent Auriol	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Boulevard Garriison - 2	VC-Montauban14	Rue Bergis	Boulevard Doumerc	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Boulevard Garriison - 1	VC-Montauban15	Avenue Gambetta	Rue Bergis	3	100	Rue en U	Montauban
Boulevard Blaise Doumerc - 2	VC-Montauban16	Bd Edouard Herriot	Av Charles De Gaulle	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Boulevard Vincent Auriol	VC-Montauban17	Bd Blaise Doumerc	Av des Mourets	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Avenue des Mourets	VC-Montauban18	Boulevard Auriol	Avenue de Leojac	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Avenue de Leojac	VC-Montauban19	Avenue des Mouret	Limite de Commune	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Avenue Gambetta -2	VC-Montauban20	Bd Gustave Garisson	Faubourg Lacapelle	3	100	Rue en U	Montauban
Avenue Gambetta -1	VC-Montauban21	place de la Libération	Bd Gustave Garisson	4	30	Rue en U	Montauban
Boulevard Blaise Doumerc - 1	VC-Montauban22	Place de la Libération	Bd Edouard Herriot	3	100	Tissu ouvert	Montauban
rue du 1er bataillon de choc	VC-Montauban23	rd 927	Rue Dr Labat	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Rue Léon Cladel - 1	VC-Montauban24	Place de la Libération	Rue de l'Egalité	3	100	Rue en U	Montauban
Rue Léon Cladel - 2	VC-Montauban25	Rue de l'Egalité	Rue du Docteur Alibert	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Rue Sainte Claire	VC-Montauban26	Rue Léon Cladel	Quai de Verdun	3	100	Rue en U	Montauban
Rue de la Mandoune - 2	VC-Montauban27	Passage Inférieur	Rue Jourdan	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Rue de la Mandoune - 1	VC-Montauban28	Grande Rue Villenouvelle	Passage Inférieur	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Grande Rue Villenouvelle - 2	VC-Montauban29	Rue Mondésir	Rue de la Mandoune	2	250	Rue en U	Montauban
Grande Rue Villenouvelle - 1	VC-Montauban30	Rue Léon Cladel	Rue Mondésir	3	100	Rue en U	Montauban



Nom infrastructure	Nom tronçon	Debutant	Finissant	Catégorie infrastructure	Largeur maximum affectée par le bruit	Type de tissu	Communes
Quai de Verdun	VC-Montauban31	Rue du Docteur Albert	Quai de Montmurat	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Quai de Montmurat	VC-Montauban32	Rue Sainte Claire	Place Bourdelle	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Avenue du Docteur Labat	VC-Montauban33	Rue des Comba. d'Indochine	Rue du 1er Bataillon de Choc	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Avenue de Cos	VC-Montauban34	Av du 11è Rgt d'infanterie	Limite de Commune	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Rue des Combattants d'Indochine	VC-Montauban35	Rue des Primeurs	Rue du Docteur Labat	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Boulevard de Chantilly	VC-Montauban36	Avenue d'Ardus	Rue des Primeurs	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Rue Voltaire - 1 -	VC-Montauban37	Avenue d'Ardus	Rue Aristide Bergès	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Rue Voltaire - 2 -	VC-Montauban38	Rue Aristide Bergès	Avenue de Cos	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Rue Voltaire - 3 -	VC-Montauban39	Avenue de Cos	Avenue de Paris	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Rue Voltaire	VC-Montauban40	Avenue de Paris	Avenue de Négrepelisse	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Avenue de Fonneuve	VC-Montauban41	Rue du 11ème RI	rue Voltaire	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Avenue de Fonneuve	VC-Montauban42	rue Voltaire	route de Lavitraille	4	30	Tissu ouvert	Montauban
Avenue de Paris	VC-Montauban43	route de Négrepelisse	rue Voltaire	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Avenue de Paris	VC-Montauban44	rue Voltaire	chemin de Matras	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Rte du Nord	VC-Montauban45	chemin de Matras	Limite d'agglom	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Rte du Nord	VC-Montauban46	Limite d'agglom	Echangeur A20	2	250	Tissu ouvert	Montauban
Avenue du 19 août 44	VC-Montauban47	Place de la libération	rue Jean Macé	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Avenue Jean Moulin	VC-Montauban48	rue Jean Macé	route de Négrepelisse	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Avenue Hamecher	VC-Montauban49	Avenue de Toulouse	rue du Général Sarraill	4	30	Rue en U	Montauban
Boulevard Montauriol	VC-Montauban50	Avenue Charles De Gaulle	Avenue de l'Héritage	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Place de la Libération	VC-Montauban51	rue Cladel-Bd Blaize Doumerc	Bd Gambetta-Av 19 août 1914	3	100	Tissu ouvert	Montauban
pont de l'avenir	VC-Montauban52	D958 (avenue de gasseras)	D927	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Avenue de Toulouse	VC-Montauban53	Av de Montech	Echangeur A20	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Avenue de Toulouse	VC-Montauban54	Av de Montech	Avenue Hamecher	3	100	Tissu ouvert	Montauban
Boulevard Louis Sicre	VC-Castelsarrasin1	Avenue du Maréchal Leclerc	Rue de la Probré	4	30	Tissu ouvert	Castelsarrasin
Boulevard du 22 Septembre - 1	VC-Castelsarrasin2	Boulevard Louis Sicre	Rue du Gaz	4	30	Tissu ouvert	Castelsarrasin
Boulevard du 22 Septembre - 2	VC-Castelsarrasin3	Rue du Gaz	Chemin des Charrières	4	30	Tissu ouvert	Castelsarrasin
Boulevard du 22 Septembre - 3	VC-Castelsarrasin4	Chemin des Charrières	Bd Marceau Fauré	2	250	Rue en U	Castelsarrasin
Boulevard du 4 Septembre	VC-Castelsarrasin5	Boulevard du 4 Septembre	Boulevard Sicre	3	100	Rue en U	Castelsarrasin
Boulevard Lakanel	VC-Moissac1	Avenue Pierre Chabrière	Boulevard Alsace Lorraine	3	100	Rue en U	Moissac
boulevard Léon Cladel	VC-Moissac2	RD 7	Boulevard Hippolyte Déjours	4	30	Tissu ouvert	Moissac
Boulevard Hippolyte Déjours	VC-Moissac3	Boulevard Cladel	Rue Général Gras	4	30	Tissu ouvert	Moissac

Nom infrastructure	Nom tronçon	Debutant	Finissant	Catégorie infrastructure	Largeur maximum affectée par le bruit	Type de tissu	Communes
D115	D115:1	34,37	33,99	4	30	Tissu ouvert	Negrepelisse
D115	D115:2	38,36	34,37	3	100	Tissu ouvert	Negrepelisse
D115	D115:3	39,365	38,36	3	100	Tissu ouvert	Negrepelisse St-Etienne-de-Tulmont
D115	D115:4	39,6	39,365	4	30	Tissu ouvert	St-Etienne-de-Tulmont
D115	D115:5	39,96	39,6	4	30	Tissu ouvert	St-Etienne-de-Tulmont
D115	D115:6	42,785	39,96	3	100	Tissu ouvert	St-Etienne-de-Tulmont Montauban
D115	D115:7	44,16	42,785	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D115	D115:8	VC Montauban	44,16	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D115	D115:9	44+160	D958	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D117	D117:1	0+000	0+360	3	100	Tissu ouvert	Caussade Monteils
D117	D117:2	0+360	1+068	4	30	Tissu ouvert	Caussade
D117	D117:3	1+068	1+345	2	250	Rue U	Caussade
D117	D117:4	1+345	2+300	4	30	Tissu ouvert	Caussade
D117	D117:5	2+300	3+000	3	100	Tissu ouvert	Caussade
D117	D117:6	3+000	3+600	3	100	Tissu ouvert	Caussade Realville
D12	D12:1	0	0,2	2	250	Rue en U	Castelsarrasin
D12	D12:2	0,417	0,2	4	30	Tissu ouvert	Castelsarrasin
D12	D12:3	3,3	0,417	3	100	Tissu ouvert	Castelsarrasin
D12	D12:4	3,3	3,67	3	100	Tissu ouvert	St Aignan
D12	D12:5	3,67	3,94	4	30	Tissu ouvert	St Aignan
D12	D12:6	3,94	4,19	4	30	Tissu ouvert	St Aignan
D12	D12:7	4,19	4,48	3	100	Tissu ouvert	St Aignan
D12	D12:8	4,48	6	3	100	Tissu ouvert	St Aignan Castelmayran
D12	D12:9	6	6,34	3	100	Tissu ouvert	St Aignan Castelmayran
D12	D12:10	6,34	D26	4	30	Tissu ouvert	St Aignan Castelmayran

Nom infrastructure	Nom tronçon	Debutant	Finissant	Catégorie infrastructure	Largeur maximum affectée par le bruit	Type de tissu	Communes
D21	D21:0b	4,1	7,97	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D21	D21:0	2,874	4,1	4	30	Tissu ouvert	Montauban
D21	D21:1	2,874	2,08	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D21	D21:2	2,08	voie communale	4	30	Tissu ouvert	Montauban
D21	D21:3	Allées du consuli	Rue Anders	2	250	Rue en U	Montauban
D21	D21:4	Rue Anders	Pont Neuf	2	250	Rue en U	Montauban
D21E	D21E:1	Avenue de l'Héritage	Rue de l'abbaye	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D21E	D21E:2	Rue georges Tessier	Avenue Durant	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D21E	D21E:3	Grand rue de Sapiac	Rue georges Tessier	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D21E	D21E:4	Grand Rue de Sapiac	Avenue Hanecher	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D45	D45:1	Avenue Marchal Juin	Boulevard de la République	4	30	Tissu ouvert	Castelsarrasin
D45	D45:2	Bd du 14 juillet	Rue de Varsovie	4	30	Tissu ouvert	Castelsarrasin
D45	D45:3	Rue de Varsovie	Boulevard du 4 Septembre	3	100	Rue en U	Castelsarrasin
D7	D7:1	Rue Gambetta	Boulevard Lakamal	4	30	Tissu ouvert	Moissac
D7	D7:2	Limite de Commune	Bd Léon Cladel	4	30	Tissu ouvert	Moissac
D8	D8:1	Avenue Gambetta	Boulevard Montauriol	3	100	Rue en U	Montauban
D8	D8:2	Boulevard Montauriol	Rue des Réservoirs	5	10	Tissu ouvert	Montauban
D8	D8:3	Rue des Réservoirs	Rue de la Paix	5	10	Tissu ouvert	Montauban
D8	D8:4	Rue de la Paix	Av de Chrol	4	30	Tissu ouvert	Montauban
D8	D8:5	Rue Marcel Unal	Limite de Commune	4	30	Tissu ouvert	Montauban
D8	D8:6	Avenue du père Chrol	Route de Saint Martial	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D813	D813:0	Avenue du Gal de Gaulle	Avenue du Maréchal Juin	4	30	Tissu ouvert	Castelsarrasin
D813	D813:1	0	0,756	3	100	Tissu ouvert	Grisolles
D813	D813:2	0,756	2,735	3	100	Tissu ouvert	Canals
D813	D813:3	2,735	3,265	4	30	Tissu ouvert	Dieupentale
D813	D813:4	3,265	3,64	4	30	Tissu ouvert	Dieupentale
D813	D813:5	3,64	4,97	3	100	Tissu ouvert	Bessens
D813	D813:6	4,97	6,09	3	100	Tissu ouvert	Bessens
D813	D813:7	6,09	7,05	3	100	Tissu ouvert	Montbequi
D813	D813:8	7,05	8,03	4	30	Tissu ouvert	Montbequi
D813	D813:9	8,03	9,09	3	100	Tissu ouvert	Finhan

Nom infrastructure	Nom tronçon	Debutant	Finissant	Catégorie infrastructure	Largeur maximum affectée par le bruit	Type de tissu	Communes
D813	D813:10	9,09	9,9	3	100	Tissu ouvert	Finhan
D813	D813:11	9,9	10,34	4	30	Tissu ouvert	Finhan
D813	D813:12	10,34	10,61	3	100	Tissu ouvert	Finhan
D813	D813:13	10,61	14,78	3	100	Tissu ouvert	Finhan Montech
D813	D813:14	D51	18,85	5	10	Tissu ouvert	Escatalens
D813	D813:15b	18,85	19,15	4	30	Tissu ouvert	Escatalens
D813	D813:15	19,15	20,26	3	100	Tissu ouvert	St Porquier Escatalens
D813	D813:16	20,26	21,35	4	30	Tissu ouvert	St Porquier
D813	D813:17	21,35	22,37	3	100	Tissu ouvert	St Porquier
D813	D813:18	22,37	23,08	3	100	Tissu ouvert	Castelsarrasin St Porquier
D813	D813:19	23,08	23,81	3	100	Tissu ouvert	Castelsarrasin
D813	D813:20	23,81	25,33	3	100	Tissu ouvert	Castelsarrasin
D813	D813:21	25,33	26,48	3	100	Tissu ouvert	Castelsarrasin
D813	D813:22	26,48	27,62	3	100	Tissu ouvert	Castelsarrasin
D813	D813:23	27,62	28,44	2	250	Rue en U	Castelsarrasin
D813	D813:24	28,44	29,64	3	100	Tissu ouvert	Castelsarrasin
D813	D813:25	29,64	30	3	100	Tissu ouvert	Castelsarrasin
D813	D813:26	30	30	3	100	Tissu ouvert	Castelsarrasin
D813	D813:27	30	30,97	3	100	Tissu ouvert	Castelsarrasin
D813	D813:28	30,97	30+1020	3	100	Tissu ouvert	Castelsarrasin
D813	D813:29	30+1020	33,605	3	100	Tissu ouvert	Moissac Castelsarrasin
D813	D813:30	33,605	34,24	3	100	Tissu ouvert	Moissac
D813	D813:31	34,24	35,11	3	100	Tissu ouvert	Moissac
D813	D813:32	35,11	35,448	2	250	Rue en U	Moissac
D813	D813:33	35,448	35,85	2	250	Rue en U	Moissac
D813	D813:34	35,85	36,33	4	30	Tissu ouvert	Moissac
D813	D813:35	36,33	37,32	3	100	Tissu ouvert	Moissac
D813	D813:36	37,32	37,58	4	30	Tissu ouvert	Moissac
D813	D813:37	37,58	38,4	3	100	Tissu ouvert	Boudou Moissac
D813	D813:38	38,4	39,85	3	100	Tissu ouvert	Boudou Moissac

Nom infrastructure	Nom tronçon	Debutant	Finissant	Catégorie infrastructure	Largeur maximum affectée par le bruit	Type de tissu	Communes
D813	D813:39	44,2	44,664	3	100	Tissu ouvert	Malause
D813	D813:40	44,664	44,71	3	100	Tissu ouvert	Malause
D813	D813:41	44,71	45,2	3	100	Tissu ouvert	Malause
D813	D813:42	45,2	46,37	4	30	Tissu ouvert	Malause
D813	D813:43	46,37	48,52	3	100	Tissu ouvert	Pommevix Malause
D813	D813:44	48,52	49,144	4	30	Tissu ouvert	Pommevix
D813	D813:45	49,144	51,44	3	100	Tissu ouvert	Goudourville Valence Pommevix
D813	D813:46	51,44	53+1100	4	30	Tissu ouvert	Golfch Valence
D813	D813:47	53+1100	55,172	3	100	Tissu ouvert	Golfch
D813	D813:48	55,172	56,12	4	30	Tissu ouvert	Golfch
D813	D813:49	56,12	58,1	3	100	Tissu ouvert	Lamagistère Golfch
D813	D813:50	58,1	59,25	3	100	Tissu ouvert	Lamagistère
D813	D813:51	59,25	61,24	3	100	Tissu ouvert	Lamagistère
D813	D813:52	61,24	61,68	4	30	Tissu ouvert	Lamagistère
D820	D820:1	11,485	12,256	3	100	Tissu ouvert	Montalzat
D820	D820:2	12,256	12,947	3	100	Tissu ouvert	Montalzat
D820	D820:3	12,947	13,203	3	100	Tissu ouvert	Montalzat
D820	D820:4	13,203	14,043	3	100	Tissu ouvert	Caussade Montalzat
D820	D820:5	14,043	14,885	3	100	Tissu ouvert	Caussade
D820	D820:6	14,885	15,025	3	100	Tissu ouvert	Caussade
D820	D820:7	15,025	15,025	3	100	Tissu ouvert	Caussade
D820	D820:8	15,025	15,3	3	100	Tissu ouvert	Caussade
D820	D820:9	15,3	15,3	4	30	Tissu ouvert	Caussade
D820	D820:10	15,3	16,506	3	100	Tissu ouvert	Caussade
D820	D820:11	16,506	16,96	3	100	Tissu ouvert	Caussade
D820	D820:12	16,96	17,83	3	100	Tissu ouvert	Caussade
D820	D820:13	17,83	18,094	3	100	Tissu ouvert	Caussade
D820	D820:14	18,094	20,08	3	100	Tissu ouvert	Caussade Realville

Nom infrastructure	Nom tronçon	Debutant	Finissant	Catégorie infrastructure	Largeur maximum affectée par le bruit	Type de tissu	Communes
D820	D820:15	20,08	20,08	3	100	Tissu ouvert	Realville
D820	D820:16	20,08	20,79	3	100	Tissu ouvert	Realville
D820	D820:17	20,79	23,185	3	100	Tissu ouvert	Realville
D820	D820:18	23,185	23,185	3	100	Tissu ouvert	Realville
D820	D820:19	23,185	23,34	3	100	Tissu ouvert	Realville
D820	D820:20	23,34	23,39	3	100	Tissu ouvert	Realville
D820	D820:21	23,39	24,598	3	100	Tissu ouvert	Realville
D820	D820:22	24,598	24,65	3	100	Tissu ouvert	Realville
D820	D820:23	24,65	24,662	3	100	Tissu ouvert	Realville
D820	D820:24	24,662	24,862	3	100	Tissu ouvert	Realville Cayrac
D820	D820:25	24,862	24,9	3	100	Tissu ouvert	Cayrac
D820	D820:26	24,9	24,93	3	100	Tissu ouvert	Cayrac
D820	D820:27	24,93	25,07	3	100	Tissu ouvert	Cayrac
D820	D820:28	25,07	27,09	3	100	Tissu ouvert	Cayrac
D820	D820:29	27,09	27,425	3	100	Tissu ouvert	Cayrac
D820	D820:30	27,425	27,425	3	100	Tissu ouvert	Cayrac
D820	D820:31	27,425	27,66	3	100	Tissu ouvert	Cayrac
D820	D820:32	27,66	28,79	3	100	Tissu ouvert	Cayrac Albias
D820	D820:33	28,79	28,83	3	100	Tissu ouvert	Albias
D820	D820:34	28,83	28,86	2	250	Tissu ouvert	Albias
D820	D820:35	28,86	29,92	3	100	Tissu ouvert	Albias
D820	D820:36	29,92	30,192	2	250	Tissu ouvert	Albias
D820	D820:37	30,192	30,192	3	100	Tissu ouvert	Albias
D820	D820:38	30,192	30,61	2	250	Tissu ouvert	Albias
D820	D820:39	30,61	32,26	3	100	Tissu ouvert	Albias Montauban St-Etienne-de-Tulmont
D820	D820:40	32,26	33	2	250	Tissu ouvert	Montauban
D820	D820:41	33	34,42	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D820	D820:42	34,42	35,125	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D820	D820:43	49+740	50,42	2	250	Tissu ouvert	Montbarrier Bressols
D820	D820:44	50,42	51,199	2	250	Tissu ouvert	Labastide-St-Pierre Montbarrier
D820	D820:45	51,199	52,895	2	250	Tissu ouvert	Labastide-St-Pierre Montbarrier

Nom infrastructure	Nom tronçon	Débutant	Finissant	Catégorie infrastructure	Largeur maximum affectée par le bruit	Type de tissu	Communes
D820	D820:46	52,895	53,2	2	250	Tissu ouvert	Montbartier
D820	D820:47	53,2	54,401	3	100	Tissu ouvert	Campsas Montbartier
D820	D820:48	54,401	54,8	3	100	Tissu ouvert	Campsas
D820	D820:49	54,8	55,1	3	100	Tissu ouvert	Dieupentale Campsas
D820	D820:50	55,1	57,896	3	100	Tissu ouvert	Dieupentale Canals
D820	D820:51	57,896	58,136	3	100	Tissu ouvert	Canals
D820	D820:52	58,136	58,53	3	100	Tissu ouvert	Canals
D820	D820:53	58,53	60,61	3	100	Tissu ouvert	Canals Grissoles
D820	D820:54	60,61	60,61	4	30	Tissu ouvert	Grissoles
D820	D820:55	60,61	60,668	3	100	Tissu ouvert	Grissoles
D820	D820:56	60,668	60,746	3	100	Tissu ouvert	Grissoles
D820	D820:57	60,746	61,865	2	250	Tissu ouvert	Grissoles
D820	D820:58	61,865	63,1	3	100	Tissu ouvert	Grissoles Pompignan
D820	D820:59	63,1	63,315	3	100	Tissu ouvert	Pompignan
D820	D820:60	63,315	63,6	2	250	Rue en U	Pompignan
D820	D820:61	63,6	63,995	3	100	Tissu ouvert	Pompignan
D8E	D8E:1	Rue de l'Hotel de Ville	Rue Notre Dame	4	30	Rue en U	Montauban
D926	D926:0	0+000	0+140 Place Malville	4	30	Tissu ouvert	Caussade
D926	D926:1	0+140 Place Malville	0+300 Voie communale Caussade	4	30	Tissu ouvert	Caussade
D926	D926:2	0+300 Voie communale Caussade	0+610 sortie aggio	4	30	Tissu ouvert	Caussade
D926	D926:3	0+610	1,1	3	100	Tissu ouvert	Caussade Monteils
D926	D926:4	1,1	2,7	3	100	Tissu ouvert	Monteils
D926	D926:5	2,7	6,858	3	100	Tissu ouvert	Monteils Septfonds
D926	D926:6	6,858	6+1305	4	30	Tissu ouvert	Septfonds
D926	D926:7	6+1305	6+1964	3	100	Tissu ouvert	Septfonds
D926	D926:8	6+1964	10,585	3	100	Tissu ouvert	Saint-Antonin-Noble-Vai Septfonds
D926	D926:9	10,585	11,879	3	100	Tissu ouvert	Saint-Antonin-Noble-Vai
D926	D926:10	11,879	18,361	3	100	Tissu ouvert	Cayus Saint-Antonin-Noble-Vai

Nom infrastructure	Nom tronçon	Debutant	Finissant	Catégorie infrastructure	Largeur maximum affectée par le bruit	Type de tissu	Communes
D926	D926:11	18,361	19,559	3	100	Tissu ouvert	Caylus
D926	D926:12	19,559	19,927	3	100	Tissu ouvert	Caylus
D926	D926:13	19,927	20,3	3	100	Tissu ouvert	Caylus
D926	D926:14	20,3	21,62	4	30	Tissu ouvert	Caylus
D927	D927:1	0	0,333	4	30	Tissu ouvert	Montauban
D927	D927:2	0,333	2,445	4	30	Tissu ouvert	Montauban
D927	D927:3	2,445	3,252	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D927	D927:4	3,252	3,65	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D927	D927:5	3,65	6,984	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D927	D927:6	6,984	8,251	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D927	D927:7	8,251	13,19	3	100	Tissu ouvert	Villemaude
D927	D927:8	13,19	14,274	3	100	Tissu ouvert	Lafrançaise
D927	D927:9	14,274	15+1210	3	100	Tissu ouvert	Lafrançaise
D927	D927:10	15+1210	16,94	4	30	Tissu ouvert	Lafrançaise
D927	D927:10bis	16,94	18,968	3	100	Tissu ouvert	Lafrançaise
D927	D927:11	23,112	23,566	3	100	Tissu ouvert	Moissac
D927	D927:12	23,566	24,376	3	100	Tissu ouvert	Moissac
D927	D927:13	24,376	26,895	3	100	Tissu ouvert	Moissac
D927	D927:14	26,895	27,26	4	30	Tissu ouvert	Moissac
D927	D927:15	27,26	27,93	4	30	Tissu ouvert	Moissac
D927	D927:16	27,93 Rue Marie Curie	28,89	4	30	Tissu ouvert	Moissac
D927	D927:17	28,89 Côte de Landerosse	29,110 Rue Marie Curie	4	30	Tissu ouvert	Moissac
D927	D927:18	29,110 Bd Hippolyte Détours	29,250 Côte de Landerosse	3	100	Rue en U	Moissac
D927	D927:19	29,250 Rue Malavelle	29,51 Bd Hippolyte Détours	3	100	Rue en U	Moissac
D927	D927:20	29,51 Rue de l'Indondation	29,94	4	30	Tissu ouvert	Moissac
D927	D927:21	29,94 Boulevard Lakanal	30,1 Rue de la Liberté	3	100	Tissu ouvert	Moissac
D928	D928:1	0+150 fin limitation 30	0+000 N20	4	30	Tissu ouvert	Montauban
D928	D928:2	0+150 fin limitation 30	0+590 fin limitation 30	4	30	Tissu ouvert	Montauban
D928	D928:3	1,268	0+590 limitation 30	4	30	Tissu ouvert	Montauban
D928	D928:4	1,685	1,268	4	30	Tissu ouvert	Montauban
D928	D928:5	1,685	2+550	3	100	Tissu ouvert	Montauban

Nom infrastructure	Nom tronçon	Debutant	Finissant	Catégorie infrastructure	Largeur maximum affectée par le bruit	Type de tissu	Communes
D928	D928:6	2+550	2+850	3	100	Tissu ouvert	Lacourt-St-Pierre Montauban
D928	D928:7	3,29	2+850	4	30	Tissu ouvert	Lacourt-St-Pierre Montauban
D928	D928:8	3,95	3,29	3	100	Tissu ouvert	Lacourt-St-Pierre
D928	D928:9	5,792	3,95	3	100	Tissu ouvert	Lacourt-St-Pierre
D928	D928:10	8,94	5,792	3	100	Tissu ouvert	Lacourt-St-Pierre Montech
D928	D928:11	8,94	9,58	3	100	Tissu ouvert	Montech
D928	D928:12	9,58	10,13	4	30	Tissu ouvert	Montech
D928	D928:13	10,13	10,31	3	100	Rue en U	Montech
D928	D928:14	10,31	10,58	4	30	Tissu ouvert	Montech
D928	D928:15	11,740 limitation 50	10,580 limitation 30	4	30	Tissu ouvert	Montech
D928	D928:16	11,74	11,95	3	100	Tissu ouvert	Montech
D928	D928:17	11,95	16,556	3	100	Tissu ouvert	Escatimens Montech Bourret
D928	D928:18	24,19	24+540	3	100	Tissu ouvert	Larrazet
D928	D928:19	24+540	25+300	4	30	Tissu ouvert	Larrazet Serignac
D928	D928:20	25+300	31+400	3	100	Tissu ouvert	Serignac Beaumont-de-Lomagne
D928	D928:21	31+400	32+500	4	30	Tissu ouvert	Beaumont-de-Lomagne
D928	D928:22	32+500	32,742	4	30	Tissu ouvert	Beaumont-de-Lomagne
D930	D930:1	0	0,784	3	100	Tissu ouvert	Bressols Montauban
D930	D930:2	0,784	0+830	3	100	Tissu ouvert	Bressols Montauban
D930	D930:3	0+830	1+090	4	30	Tissu ouvert	Bressols
D930	D930:4	1+090	1+400	3	100	Rue en U	Bressols
D930	D930:5	1+400	1+650	5	10	Tissu ouvert	Bressols
D930	D930:6	1+650	1,707	4	30	Tissu ouvert	Bressols
D930	D930:7	1,707	2,197	3	100	Tissu ouvert	Bressols
D930	D930:8	2,197	3,333	3	100	Tissu ouvert	Bressols
D930	D930:9	3,333	6	3	100	Tissu ouvert	Labastide-St-Pierre
D930	D930:10	6	6,6	3	100	Tissu ouvert	Labastide-St-Pierre
D930	D930:11	6,6	7,353	4	30	Tissu ouvert	Labastide-St-Pierre

Nom infrastructure	Nom tronçon	Debutant	Finissant	Catégorie infrastructure	Largeur maximum affectée par le bruit	Type de tissu	Communes
D930	D930:12	7,353	7,582	3	100	Rue en U	Labastide-St-Pierre Orgueil
D930	D930:13	Rue P&M Curie	8+300	5	10	Tissu ouvert	Labastide-St-Pierre
D930	D930:14	8+300	8+700	4	30	Tissu ouvert	Labastide-St-Pierre
D958	D958:0	63	62,133	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D958	D958:1	63,439	63	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D958	D958:2	63,46	63,5	4	30	Tissu ouvert	Montauban
D958	D958:3	63,5	63,67	3	100	Rue en U	Montauban
D958	D958:4	63,67	64,25	4	30	Tissu ouvert	Montauban
D958	D958:5	64,25	65,86	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D958	D958:6	66,125	65,86	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D958	D958:7	67,222	66,125	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D958	D958:8	67,7	67,222	3	100	Tissu ouvert	Montbeton
D958	D958:9	69,38	67,7	3	100	Tissu ouvert	Montbeton
D958	D958:10	70,05	69,38	3	100	Tissu ouvert	Montbeton
D958	D958:11	70,967	70,05	3	100	Tissu ouvert	Montbeton
D958	D958:12	73,905	70,967	3	100	Tissu ouvert	La Ville-Dieu-du-Tempe Montbeton
D958	D958:13	74,647	73,905	4	30	Tissu ouvert	La Ville-Dieu-du-Tempe
D958	D958:14	75,6	74,647	4	30	Tissu ouvert	La Ville-Dieu-du-Tempe
D958	D958:15	77,116	75,6	3	100	Tissu ouvert	La Ville-Dieu-du-Tempe
D958	D958:16	D813	77+116	3	100	Tissu ouvert	La Ville-Dieu-du-Tempe Castelsarrasin
D959	D959:1	20+320	21+000	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D959	D959:2	21+000	22+640	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D959	D959:3	22+640	24+350	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D959	D959:4	24+350	24+970	4	30	Tissu ouvert	Montauban



Nom infrastructure	Nom tronçon	Debutant	Finissant	Catégorie infrastructure	Largeur maximum affectée par le bruit	Type de tissu	Communes
D999	D999:1	Place Bourdelle	Rue du Docteur Lacaze	3	100	Rue en U	Montauban
D999	D999:2	Rue de l'Hotel de Ville	Rue Notre Dame	4	30	Tissu ouvert	Montauban
D999	D999:3	Place Monseigneur Théas	Allées du Consul	3	100	Rue en U	Montauban
D999	D999:4	Boulevard Gouze	Place Monseigneur Théas	4	30	Tissu ouvert	Montauban
D999	D999:5	Boulevard Montauriol	Avenue d'Albi	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D999	D999:6	Avenue de l'Héritage	Rocade Sud	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D999	D999:7	16,6	16,430 fin limitation 50	4	30	Tissu ouvert	Montauban
D999	D999:8	16,430 fin limitation 50	10+900 limitation 70	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D999	D999:9	10+900 limitation 70	10+720 lfm com	3	100	Tissu ouvert	Montauban
D999	D999:10	10+720 lfm com	10+240 limitation 30	4	30	Tissu ouvert	St Nauphary Montauban
D999	D999:11	10+240 limitation 30	10+000 fin limitation 30	4	30	Tissu ouvert	St Nauphary
D999	D999:12	10+000 fin limitation 30	D91	4	30	Tissu ouvert	St Nauphary

Voies ferrées

Nom de l'infrastructure	Communes concernées	Début du tronçon	Fin du tronçon	Type de tissus	Catégorie	Largeur secteur (m)
Ligne n° 640000	Lamagistère Golfech Valence d'Agen Goudourville Pommevic Malauc	151 + 585	168 + 386	ouvert	2	250
Ligne n° 640000	Malause Boudou Moissac	168 + 386	177 + 643	ouvert	2	250
Ligne n° 640000	Moissac Castelsarrasin	177 + 643	177 + 500	ouvert	2	250
Ligne n° 640000	Castelsarrasin La Ville Dieu du Temple Montbeton Montauban	188 + 500	205 + 934	ouvert	2	250
Ligne n° 590000	Montpezat de Quercy Lapenche Montalzat Caussade	625 + 146	640 + 011	ouvert	2	250
Ligne n° 590000	Caussade Réalville Cayrac Albias Montauban	640 + 011	663 + 114	ouvert	2	250
Ligne n° 640000	Montauban Bressols Montech Montbartier Bessens Dieupentale Canals Grisolles Pompignan	205 + 934	232 + 275	ouvert	2	250

Annexe 3

1^{er} août 2013

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 23 sur 115

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT

Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit

NOR : ETL1303413A

Publics concernés : maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, constructeurs et promoteurs, architectes, bureaux d'études, contrôleurs techniques, entreprises du bâtiment.

Objet : modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et isolement acoustique des bâtiments d'habitation à construire dans les secteurs affectés par le bruit des transports terrestres et aériens.

Entrée en vigueur : les dispositions des articles 2 à 4 de l'arrêté s'appliquent le lendemain du jour de sa publication. Les dispositions des articles 5 à 13 de l'arrêté s'appliquent aux bâtiments dont le permis de construire a été demandé à compter du 1^{er} janvier 2014.

Notice : l'arrêté modifie l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, d'une part, en mettant le titre 1^{er} en cohérence avec les dispositions de l'arrêté du 8 novembre 1999, d'autre part, en simplifiant la méthode forfaitaire prévue au titre II et en regroupant dans cet arrêté les dispositions relatives à l'isolement aux bruits de transports aériens.

Références : les textes modifiés par le présent décret peuvent être consultés, dans leur rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

La ministre des affaires sociales et de la santé, la ministre de l'égalité des territoires et du logement et le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment son article R. 111-4-1 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 147-2 à L. 147-6 et R. 111-1, R. 111-3-1, R. 123-19, R. 123-24, R. 311-10, R. 311-10-2 et R. 410-13 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles R. 571-32 à R. 571-43 ;

Vu l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur ;

Vu l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;

Vu l'arrêté du 30 mai 1996 modifié relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

Vu l'arrêté du 30 juin 1999 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation, notamment son article 7 ;

Vu l'arrêté du 30 juin 1999 relatif aux modalités d'application de la réglementation acoustique, notamment son article 6 ;

Vu l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires ;

Vu l'avis du comité des finances locales (commission consultative d'évaluation des normes) en date du 31 mai 2011 ;

Vu l'avis du Conseil national du bruit en date du 15 juin 2010,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit est modifié conformément aux dispositions des articles 2 à 14 du présent arrêté.

Art. 2. – Le premier alinéa de l'article 1^{er} est remplacé par les dispositions suivantes :

« Cet arrêté a pour objet, en application des articles R. 571-32 à R. 571-43 du code de l'environnement : ».

Le cinquième alinéa de l'article 1^{er} est remplacé par les dispositions suivantes :

« de déterminer, en vue d'assurer la protection des occupants des bâtiments d'habitation à construire dans ces secteurs, l'isolement acoustique minimal des pièces principales et cuisines vis-à-vis des bruits des transports terrestres, en fonction des critères prévus à l'article R. 571-43 du code de l'environnement. »

A la fin de l'article 1^{er}, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Cet arrêté a également pour objet de déterminer, en vue d'assurer la protection des occupants des bâtiments d'habitation à construire dans les zones d'exposition au bruit engendré par les aéronefs définies par les plans d'exposition au bruit des aéroports, l'isolement acoustique minimal des pièces principales et cuisines vis-à-vis des bruits des transports aériens. »

Art. 3. – Les quatrième, cinquième et sixième alinéas de l'article 2 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés conformément à la norme NFS 31-130 "Cartographie du bruit en milieu extérieur" à une hauteur de cinq mètres au-dessus du plan de roulement et :

– pour les rues en "U" : à deux mètres en avant de la ligne moyenne des façades ;

– pour les tissus ouverts : à une distance de dix mètres de l'infrastructure considérée. Ces niveaux sont augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre afin d'être équivalents à un niveau en façade. La distance est mesurée, pour les infrastructures routières, à partir du bord de la chaussée le plus proche, et pour les infrastructures ferroviaires, à partir du rail le plus proche. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

Les notions de rues en U et de tissu ouvert sont définies dans la norme citée précédemment. »

Art. 4. – Au deuxième alinéa de l'article 3, les mots : « ne peut conduire » sont remplacés par les mots : « ne conduit pas ».

Au quatrième alinéa de l'article 3, la référence à l'article 1^{er} du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 est remplacée par la référence à l'article R. 571-32 du code de l'environnement.

Les cinquième et sixième alinéas de l'article 3 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Les calculs sont réalisés en considérant un sol réfléchissant, un angle de vue de 180°, un profil en travers au niveau du terrain naturel, sans prendre en compte les obstacles situés le long de l'infrastructure, et, pour les infrastructures routières, en prenant en compte une allure stabilisée ou accélérée.

En l'absence de données de trafic, des valeurs forfaitaires par file de circulation peuvent être utilisées. Le cas échéant, les mesures sont réalisées aux points de référence, conformément aux normes NFS 31-088 pour le bruit dû au trafic ferroviaire et NFS 31-085, pour le bruit routier, dans les conditions définies à l'article 2 ci-dessus. »

Art. 5. – L'article 4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le classement des infrastructures routières et des lignes ferroviaires à grande vitesse ainsi que la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure sont définis en fonction des niveaux sonores de référence dans le tableau suivant :

Infrastructures routières et lignes ferroviaires à grande vitesse

NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE $L_{eq, 12h}$ (réf.) en dB(A)	NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE $L_{eq, 12h}$ (réf.) en dB(A)	CATÉGORIE de l'infrastructure	LARGEUR MAXIMALE DES SECTEURS affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
$L > 84$	$L > 70$	1	$d \leq 300$ m
$76 \leq L \leq 81$	$71 \leq L \leq 76$	2	$d \leq 250$ m
$70 \leq L \leq 76$	$65 \leq L \leq 71$	3	$d \leq 100$ m
$65 \leq L \leq 70$	$60 \leq L \leq 66$	4	$d \leq 30$ m
$60 \leq L \leq 65$	$55 \leq L \leq 60$	5	$d \leq 10$ m

(1) Cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2, comprise de part et d'autre de l'infrastructure.

Pour les lignes ferroviaires conventionnelles, les valeurs limites des niveaux sonores de référence du tableau ci-dessus sont à augmenter de 3 dB(A), en application de l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires. Les valeurs à prendre en compte sont donc les suivantes :

Lignes ferroviaires conventionnelles

NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE $L_{eq, 12h}$ (réf.) en dB(A)	NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE $L_{eq, 12h}$ (réf.) en dB(A)	CATÉGORIE de l'infrastructure	LARGEUR MAXIMALE DES SECTEURS affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
$L > 84$	$L > 70$	1	$d \leq 300$ m
$76 \leq L \leq 84$	$74 \leq L \leq 79$	2	$d \leq 250$ m

NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE $L_{eq,10\text{ h-22 h}}$ en dB(A)	NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE $L_{eq,12\text{ h-8 h}}$ en dB(A)	CATÉGORIE de l'infrastructure	LARGEUR MAXIMALE DES SECTEURS affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
$73 < L \leq 79$	$68 < L \leq 74$	3	$d = 100\text{ m}$
$68 < L \leq 73$	$63 < L \leq 68$	4	$d = 30\text{ m}$
$63 < L \leq 68$	$58 < L \leq 63$	5	$d = 10\text{ m}$

(1) Cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2, comptée de part et d'autre de l'infrastructure.

Si, sur un tronçon de l'infrastructure de transports terrestres, il existe une protection acoustique par couverture ou tunnel, il n'y a pas lieu de classer le tronçon considéré.

Si les niveaux sonores de référence évalués pour chaque période diurne et nocturne conduisent à classer une infrastructure ou un tronçon d'infrastructure de transports terrestres dans deux catégories différentes, l'infrastructure est classée dans la catégorie la plus bruyante.

Art. 6. – Au titre II, après le mot : « terrestres », sont insérés les mots : « et aériens ».

Art. 7. – L'article 5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« En application de l'article R. 571-43 du code de l'environnement et des articles L. 147-5 et L. 145-6 du code de l'urbanisme, les pièces principales et cuisines des logements dans les bâtiments d'habitation à construire dans le secteur de nuisance d'une ou de plusieurs infrastructures de transports terrestres ou d'un aéroport doivent bénéficier d'un isolement acoustique minimal vis-à-vis des bruits extérieurs.

Lorsque le bâtiment considéré est situé dans un secteur affecté par le bruit d'infrastructures de transports terrestres, cet isolement est déterminé de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 6 ci-après.

Toutefois, le maître d'ouvrage du bâtiment à construire peut déduire la valeur de l'isolement d'une évaluation plus précise des niveaux sonores en façade, s'il souhaite prendre en compte des données urbanistiques et topographiques particulières, et l'implantation de la construction dans le site. Cette évaluation est faite sous sa responsabilité selon les modalités fixées à l'article 7 du présent arrêté.

Lorsque le bâtiment est situé dans une des zones d'exposition au bruit engendré par les aéronefs définies dans les plans d'exposition au bruit des aéroports, l'isolement acoustique minimal est déterminé selon les modalités décrites à l'article 8 ci-après.

Les valeurs d'isolement acoustique minimal retenues après application des articles 6 à 9 ne peuvent pas être inférieures à 30 dB, conformément à l'article 10 du présent arrêté.

Art. 8. – L'article 6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Selon la méthode forfaitaire, la valeur d'isolement acoustique minimal vis-à-vis des bruits de transports terrestres des pièces principales et cuisines des logements est déterminée de la façon suivante :

En tissu ouvert ou en rue en U, la valeur de l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{\text{étap}}$ minimal des pièces est donnée dans le tableau ci-dessous par catégorie d'infrastructure. Cette valeur est fonction de la distance horizontale entre la façade de la pièce correspondante du bâtiment à construire et :

- pour les infrastructures routières, le bord de la chaussée classée le plus proche du bâtiment considéré ;
- pour les infrastructures ferroviaires, le rail de la voie classée le plus proche du bâtiment considéré.

La détermination de la distance horizontale à l'infrastructure considérée est illustrée par des schémas figurant en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'énergie.

Tableau des valeurs d'isolement minimal $D_{\text{étap}}$ en dB.

Distance horizontale (m)		0	10	15	20	25	30	40	50	65	80	100	125	160	200	250	300
Catégorie de l'infrastructure	1	45	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	
	2	42	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30		
	3	38	38	37	36	35	34	33	32	31	30						
	4	35	33	32	31	30											
	5	30															

Ces valeurs peuvent être diminuées en fonction de la valeur de l'angle de vue et selon lequel on peut voir l'infrastructure depuis la façade de la pièce considérée. Cet angle de vue prend en compte à la fois l'orientation du bâtiment par rapport à l'infrastructure de transport et la présence d'obstacles tels que des bâtiments entre l'infrastructure et la pièce pour laquelle on cherche à déterminer l'isolement de façade.

Ces valeurs peuvent aussi être diminuées en cas de présence d'une protection acoustique en bordure de l'infrastructure, tel qu'un écran acoustique ou un merlon.

Les corrections sont calculées conformément aux indications suivantes :

Pour chaque infrastructure classée considérée, un point d'émission conventionnel situé au niveau du sol de cette infrastructure est défini :

- pour les infrastructures routières : sur le bord de la chaussée de cette infrastructure le plus éloigné de la façade de la pièce considérée ;
- pour les infrastructures ferrées : sur le rail de cette infrastructure le plus éloigné de la façade de la pièce considérée.

La position du point d'émission conventionnel est illustrée par des schémas figurant en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'écologie.

1. Protection des façades du bâtiment considéré par des bâtiments

Les bâtiments susceptibles de constituer des écrans sont le bâtiment étudié lui-même, des bâtiments existants ou des bâtiments à construire faisant partie de la même tranchée de construction que le bâtiment étudié.

L'angle de vue α sous lequel l'infrastructure est vue est déterminé depuis la façade de la pièce considérée du bâtiment étudié. Cet angle n'est pas limité au secteur affecté par le bruit.

Les corrections à appliquer à la valeur d'isolement acoustique minimal en fonction de l'angle de vue sont les suivantes :

ANGLE DE VUE α	CORRECTION
$\alpha \geq 135^\circ$	0 dB
$110^\circ < \alpha \leq 135^\circ$	- 1 dB
$90^\circ < \alpha \leq 110^\circ$	- 2 dB
$60^\circ < \alpha \leq 90^\circ$	- 3 dB
$30^\circ < \alpha \leq 60^\circ$	- 4 dB
$15^\circ < \alpha \leq 30^\circ$	- 5 dB
$0^\circ < \alpha \leq 15^\circ$	- 6 dB
$\alpha = 0^\circ$ façade alignée	- 9 dB

Pour chaque portion de façade, l'évaluation de l'angle de vue est faite en tenant compte du masquage en coupe par des bâtiments. Cette disposition est illustrée par des schémas et exemples figurant en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'écologie.

2. Protection des façades du bâtiment considéré par des écrans acoustiques ou des merlons continus en bordure de l'infrastructure

Tout point récepteur de la façade d'une pièce laquelle est vu le point d'émission conventionnel est considéré comme non protégé. La zone située sous l'horizontale tracée depuis le sommet de l'écran acoustique ou du merlon est considérée comme très protégée. La zone intermédiaire est considérée comme peu protégée.

Les corrections à appliquer à la valeur d'isolement acoustique minimal sont les suivantes :

PROTECTION	CORRECTION
Pièce et zone de façade non protégée	0
Pièce en zone de façade peu protégée	- 3 dB
Pièce en zone de façade très protégée	- 6 dB

Les notions de pièces en zone de façade non protégée, zone de façade peu protégée et zone de façade très protégée sont illustrées par un schéma figurant en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'écologie.

En présence d'un écran ou d'un merlon en bordure d'une infrastructure et de bâtiments faisant éventuellement écran entre l'infrastructure et la façade du bâtiment étudié, on cumule les deux corrections, sauf si un des deux éléments faisant écran (bâtiment ou écran acoustique ou merlon) masque l'autre. Toutefois, la correction globale est limitée à -9 dB. Le cumul des corrections dû à deux écrans est illustré par des schémas et exemples figurant en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'écologie.

3. Exposition à plusieurs infrastructures de transports terrestres

Que le bâtiment à construire se situe dans une rue en U ou en tiau ouvert, lorsqu'une façade est située dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures, une valeur d'isolement est déterminée pour chaque infrastructure selon les modalités précédentes.

La valeur minimale de l'isolement acoustique à retenir est calculée de la façon suivante à partir de la série des valeurs ainsi déterminées. Les deux valeurs les plus faibles de la série sont comparées. La correction issue du tableau ci-dessous est ajoutée à la valeur la plus élevée des deux.

ÉCART ENTRE DEUX VALEURS	CORRECTION
Écart de 0 à 1 dB	+3 dB
Écart de 2 à 3 dB	+2 dB
Écart de 4 à 5 dB	+1 dB
Écart > 6 dB	0 dB

Si le bruit ne provient que de deux infrastructures, la série ne comporte que deux valeurs et la valeur calculée à l'aide du tableau est l'isolement acoustique minimal.

S'il y a plus de deux infrastructures, la valeur calculée à l'aide du tableau pour les deux plus faibles isolements est comparée de façon analogue à la plus faible des valeurs restantes. Le processus est répété jusqu'à ce que toutes les valeurs de la série aient été ainsi comparées.

Un exemple d'application de ces dispositions figure en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'écologie. »

Art. 9. – L'article 7 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Lorsque le maître d'ouvrage effectue une estimation précise du niveau sonore engendré par les infrastructures des transports terrestres en façade, en prenant en compte des données urbanistiques et topographiques particulières et l'implantation de sa construction dans le site, il évalue la propagation des sons entre les infrastructures et le futur bâtiment :

- par calcul réalisé selon des méthodes conformes à la norme NFS 31-133 ;
- à l'aide de mesures réalisées selon les normes NFS 31-085 pour les infrastructures routières et NFS 31-088 pour les infrastructures ferroviaires.

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour l'ensemble des infrastructures, routières ou ferroviaires, en reculant les niveaux sonores calculés ou mesurés à 2 mètres en avant des façades du bâtiment sur les valeurs suivantes de niveaux sonores au point de référence défini à l'article 2 du présent arrêté :

Niveaux sonores pour les infrastructures routières et pour les lignes ferroviaires à grande vitesse :

CATÉGORIE	NIVEAU SONORE AU POINT de référence au point de mesure (en dB(A))	NIVEAU SONORE AU POINT de référence en période nocturne (en dB(A))
1	63	72
2	70	74
3	73	83
4	78	82
5	83	83

Niveaux sonores pour les infrastructures ferroviaires conventionnelles :

CATÉGORIE	NIVEAU SONORE AU POINT de référence en période diurne (en dB(A))	NIVEAU SONORE AU POINT de référence en période nocturne (en dB(A))
1	86	81
2	82	77
3	78	73
4	74	69
5	70	65

Lors d'une estimation par calcul sur modèle numérique de propagation sonore, les caractéristiques acoustiques des infrastructures sont définies à l'aide des informations pouvant être recueillies (puissance acoustique, vitesses, trafic, etc.) et sont recalées afin d'ajuster, par le calcul, le niveau sonore au point de référence à la valeur correspondante donnée dans le tableau concerné ci-dessus.

Lors d'une estimation par calcul, la valeur calculée au point de référence ou à l'emplacement du futur bâtiment est augmentée de 3 dB(A) pour tenir compte de la réflexion de la façade dans le cas où les points de calcul sont en champ libre.

Un exemple d'application de cette disposition figure en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'écologie.

Lors d'une estimation par mesure, des mesurages sont effectués simultanément en plaçant les microphones au point de référence de chaque infrastructure concernée et aux emplacements correspondant à 2 mètres en avant des façades des bâtiments étudiés. La valeur mesurée au point de référence de chaque infrastructure est comparée à la valeur correspondante du tableau concerné ci-dessus et la différence est appliquée aux valeurs mesurées en façade des bâtiments étudiés. Lors d'un mesurage en champ libre, la valeur mesurée au point de référence ou à l'emplacement du futur bâtiment est augmentée de 3 dB(A) pour tenir compte de la réflexion sur la façade.

La valeur d'isolement acoustique minimal déterminée à partir de cette évaluation est telle que le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales et cuisines est égal ou inférieur à 35 dB(A) en période diurne et 30 dB(A) en période nocturne, ces valeurs étant exprimées en niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, de 6 heures à 22 heures pour la période diurne, et de 22 heures à 6 heures pour la période nocturne.

Un exemple d'application de cette disposition figure en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'écologie.

Dans le cadre du contrôle des règles de construction applicable à toutes les catégories de bâtiments, les hypothèses et paramètres conduisant aux valeurs d'isolement acoustique minimal déterminées à partir de cette évaluation sont tenues à disposition par le maître d'ouvrage de manière à permettre la vérification de l'estimation précise du niveau sonore en façade réalisée par le maître d'ouvrage. »

Art. 10. – L'article 8 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Dans les zones définies par le plan d'exposition aux bruits des aérodrômes, au sens de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{p,w}$ minimum des locaux vis-à-vis de l'espace extérieur est de :

- en zone A : 45 dB ;
- en zone B : 40 dB ;
- en zone C : 35 dB ;
- en zone D : 32 dB. »

Art. 11. – L'article 9 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Dans le cas de zones exposées à la fois au bruit des infrastructures de transports terrestres et aériens, la valeur minimale de l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{p,w}$ des locaux vis-à-vis de l'espace extérieur est calculée en prenant en compte les différentes sources de bruit de transports (terrestres et aériens).

La valeur minimale de l'isolement acoustique est déterminée à partir des deux valeurs calculées pour les infrastructures de transports terrestres et pour le trafic aérien. Pour la valeur concernant les infrastructures de transports terrestres, il s'agit de la valeur calculée selon les articles 6 ou 7 qui peut être inférieure à 30 dB. Pour le trafic aérien, il s'agit de la valeur définie à l'article 8. Ces deux valeurs sont comparées. La valeur minimale de l'isolement est la valeur la plus élevée des deux, augmentée de la correction figurant dans le tableau ci-dessous :

ÉCART ENTRE DEUX VALEURS	CORRECTION
Écart de 0 à 1 dB	+3 dB
Écart de 2 à 3 dB	+2 dB

ÉCART ENTRE DEUX VALEURS	CORRECTION
Écart de 4 à 9 dB	+1 dB
Écart > 9 dB	0 dB

Art. 12. – Après l'article 9, il est inséré un article 9-1 ainsi rédigé :

« Les valeurs d'isolement retenues après application des articles 6 à 9 ne sont en aucun cas inférieures à 30 dB et s'entendent pour des locaux ayant une durée de réverbération de 0,5 seconde à toutes les fréquences. »

La mesure de l'isolement acoustique de façade est effectuée conformément à la procédure décrite dans le guide de mesures acoustiques de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (disponible sur le site www.developpement-durable.gouv.fr), les portes et fenêtres étant fermées et les systèmes d'occultation ouverts. La correction de durée de réverbération est calculée à partir des mesures de la durée de réverbération dans les locaux. L'isolement est conforme si la valeur mesurée est supérieure ou égale à la valeur exigée diminuée de l'incertitude I définie dans les arrêtés du 30 juin 1999 susvisés. »

Art. 13. – Au premier alinéa de l'article 15, la référence à l'article 6 est remplacée par la référence aux articles 2 et 6.

Art. 14. – Les dispositions des articles 2 à 4 de l'arrêté s'appliquent le lendemain du jour de sa publication.

Les dispositions des articles 5 à 13 de l'arrêté sont applicables aux bâtiments d'habitation faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter du 1^{er} janvier 2014.

Art. 15. – L'article annexe est supprimé.

Art. 16. – Le directeur de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages, le directeur général de la santé, la directrice générale de la prévention des risques et le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 23 juillet 2013.

*Le ministre de l'égalité des territoires
et du logement,*

Pour la ministre et par délégation :

*Le directeur de l'habitat,
de l'urbanisme et des paysages,
E. CRÉPON*

*La ministre des affaires sociales
et de la santé,*

Pour la ministre et par délégation :

*Le directeur général de la santé,
J.-Y. GRALL*

*Le ministre de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie,*

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur de l'habitat,
de l'urbanisme et des paysages,
E. CRÉPON*

*Le directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer,
D. BUISAUX*

*La directrice générale
de la prévention des risques,
P. BLANC*

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE

INDUSTRIE

Arrêté du 9 mai 2003 autorisant une société à exploiter une installation de production d'électricité

NOR : IND10301437A

Par arrêté de la ministre déléguée à l'industrie en date du 9 mai 2003, la société à responsabilité limitée Ryd'elec, dont le siège social est situé Les Bois de Maisonne, 38160 Chevières, est autorisée à exploiter un parc éolien d'une capacité de production de 7,5 MW, localisé à l'Espace entreprise Méditerranée, zone industrielle, Rivesaltes (Pyrénées-Orientales).

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement

NOR : DEVP0320056A

Le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, le ministre de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, le ministre de l'écologie et du développement durable et le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées,

Vu la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, et notamment la notification n° 2001/524/F ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment ses articles R. 111-23-1, R. 111-23-2 et R. 111-23-3 ;

Vu le code de l'urbanisme, et notamment son article L. 147-3 ;

Vu le code du travail, et notamment son article R. 235-2-11 ;

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 571-1 à L. 571-25 ;

Vu le décret n° 95-20 du 9 janvier 1995 pris pour l'application de l'article L. 111-11-1 du code de la construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements ;

Vu le décret n° 95-408 du 18 avril 1995 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage et modifiant le code de la santé publique ;

Vu l'arrêté du 30 mai 1996 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

Vu les avis du Conseil national du bruit en date du 25 mai 2000 et du 17 avril 2003,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Conformément aux dispositions des articles R. 111-23-2 du code de la construction et de l'habitation et L. 147-3 du code de l'urbanisme, le présent arrêté fixe les seuils de bruit et les exigences techniques applicables aux établissements d'enseignement. Il s'applique aux bâtiments neufs ou parties nouvelles de bâtiments existants.

On entend par établissement d'enseignement les écoles maternelles, les écoles élémentaires, les collèges, les lycées, les établissements régionaux d'enseignement adapté, les universités et établissements d'enseignement supérieur, général, technique ou professionnel, publics ou privés.

Les logements de l'établissement sont soumis à la réglementation concernant les bâtiments à usage d'habitation, au regard de laquelle les autres locaux de l'établissement d'enseignement sont considérés comme des locaux d'activité.

Art. 2. – Pour les établissements d'enseignement autres que les écoles maternelles, l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{nT,w}$ entre locaux doit être égal ou supérieur aux valeurs (exprimées en décibels) indiquées dans le tableau ci-après :

LOCAL D'ÉMISSION → LOCAL DE RÉCEPTION ↓	LOCAL d'enseignement, d'activités pratiques, administration	LOCAL MÉDICAL, infirmerie, atelier peu bruyant, cuisine, local de rassemblement fermé, salle de réunions, sanitaires	CAGE d'escalier	CIRCULATION horizontale, vestiaire fermé	SALLE de musique, salle polyvalente, salle de sports	SALLE de restauration	ATELIER bruyant (au sens de l'article 8 du présent arrêté)
Local d'enseignement, d'activités pratiques, administration, bibliothèque, CDI, salle de musique, salle de réunions, salle des professeurs, atelier peu bruyant.	43 (1)	50	43	30	53	53	55
Local médical, infirmerie.	43 (1)	50	43	40	53	53	55
Salle polyvalente.	40	50	43	30	50	50	50
Salle de restauration	40	50 (2)	43	30	50		55
(1) Un isolement de 40 dB est admis en présence d'une ou plusieurs portes de communication. (2) A l'exception d'une cuisine communiquant avec la salle de restauration.							

Les internats relèvent d'une réglementation spécifique.

Pour les écoles maternelles, l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{nT,w}$ entre locaux doit être égal ou supérieur aux valeurs (exprimées en décibels) indiquées dans le tableau ci-après :

LOCAL D'ÉMISSION → LOCAL DE RÉCEPTION ↓	SALLE de repos	SALLE d'exercice ou local d'enseignement (5)	ADMINISTRATION	LOCAL MÉDICAL, infirmerie	ESPACE D'ACTIVITÉS, salle d'évolution, salle de jeux, local de rassemblement fermé, salle d'accueil, salle de réunions, sanitaires (4), salle de restauration, cuisine, office	CIRCULATION horizontale, vestiaire
Salle de repos.	43 (1)	50 (2)	50	50	55	35 (3)
Local d'enseignement, salle d'exercice.	50 (2)	43	43	50	53	30 (3)
Administration, salle des professeurs.	43	43	43	50	53	30
Local médical, infirmerie	50	50	43	43	53	40

(1) Un isolement de 40 dB est admis en cas de porte de communication, de 25 dB si la porte est anti-pince-doigts.
 (2) Si la salle de repos n'est pas affectée à la salle d'exercice. En cas de salle de repos affectée à une salle d'exercice, un isolement de 25 dB est admis.
 (3) Un isolement de 25 dB est admis en présence de porte anti-pince-doigts.
 (4) Dans le cas de sanitaires affectés à un local, il n'est pas exigé d'isolement minimal.
 (5) Notamment dans le cas d'un autre établissement d'enseignement voisin d'une école maternelle.

Art. 3. – La constitution des parois horizontales, y compris les revêtements de sols, et des parois verticales doit être telle que le niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé $L'_{A,T}$ du bruit perçu dans les locaux de réception énumérés dans les tableaux de l'article 2 ne dépasse pas 60 dB lorsque des chocs sont produits par la machine à chocs normalisée sur le sol des locaux normalement accessibles, extérieurs au local de réception considéré.

Si les chocs sont produits dans un atelier bruyant, une salle de sports, les valeurs de niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé, $L'_{A,T}$, doivent être inférieures à 45 dB dans les locaux de réception visés ci-dessus.

Si les chocs sont produits dans une salle d'exercice d'une école maternelle, les valeurs de niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé, $L'_{A,T}$, doivent être inférieures à 55 dB dans les salles de repos non affectées à la salle d'exercice.

Art. 4. – La valeur du niveau de pression acoustique normalisé $L_{A,T}$ du bruit engendré dans les bibliothèques, centres de documentation et d'information, locaux médicaux, infirmeries et salles de repos, les salles de musique par un équipement du bâtiment ne doit pas dépasser 33 dB(A) si l'équipement fonctionne de manière continue et 38 dB(A) s'il fonctionne de manière intermittente.

Ces niveaux sont portés à 38 et 43 dB(A) respectivement pour tous les autres locaux de réception visés à l'article 2.

Art. 5. – Les valeurs des durées de réverbération, exprimées en secondes à respecter dans les locaux sont données dans le tableau ci-après. Elles correspondent à la moyenne arithmétique des durées de réverbération dans les intervalles d'octave centrés sur 500, 1 000, et 2 000 Hz. Ces valeurs s'entendent pour des locaux normalement meublés et non occupés.

LOCAUX MEUBLÉS NON OCCUPÉS	DURÉE DE RÉVERBÉRATION MOYENNE (exprimée en secondes)
Salle de repos des écoles maternelles ; salle d'exercice des écoles maternelles ; salle de jeux des écoles maternelles.	
Local d'enseignement ; de musique ; d'études ; d'activités pratiques ; salle de restauration et salle polyvalente de volume $\leq 250 \text{ m}^3$.	$0,4 \leq T_r \leq 0,8 \text{ s}$
Local médical ou social, infirmerie ; sanitaires ; administration ; foyer ; salle de réunion ; bibliothèque ; centre de documentation et d'information.	
Local d'enseignement, de musique, d'études ou d'activités pratiques d'un volume $> 250 \text{ m}^3$, sauf atelier bruyant (3).	$0,6 \leq T_r \leq 1,2 \text{ s}$
Salle de restauration d'un volume $> 250 \text{ m}^3$.	$T_r \leq 1,2 \text{ s}$
Salle polyvalente d'un volume $> 250 \text{ m}^3$ (1).	$0,6 \leq T_r \leq 1,2 \text{ s}$ et étude particulière obligatoires (2)
Autres locaux et circulations accessibles aux élèves d'un volume $> 250 \text{ m}^3$.	$T_r \leq 1,2 \text{ s}$ si $250 \text{ m}^3 < V \leq 512 \text{ m}^3$ $T_r \leq 0,15 \sqrt[4]{V} \text{ s}$ si $V > 512 \text{ m}^3$
Salle de sports.	Définie dans l'arrêté relatif à la limitation du bruit dans les établissements de loisirs et de sports pris en application de l'article L. 111-11-1 du code de la construction et de l'habitation.

(1) En cas d'usage de la salle de restauration comme salle polyvalente, les valeurs à prendre en compte sont celles données pour la salle de restauration.
 (2) L'étude particulière est destinée à définir le traitement acoustique de la salle permettant d'avoir une bonne intelligibilité en tout point de celle-ci.
 (3) Cf. article 8.

Art. 6. – L'aire d'absorption équivalente des revêtements absorbants disposés dans les circulations horizontales et halls dont le volume est inférieur à 250 m³ et dans les préaux doit représenter au moins la moitié de la surface au sol des locaux considérés.

L'aire d'absorption équivalente A d'un revêtement absorbant est donnée par la formule :

$$A = S \times \alpha_w$$

où S désigne la surface du revêtement absorbant et α_w son indice d'évaluation de l'absorption.

On prendra l'indice α_w des surfaces à l'air libre des circulations horizontales, halls et préaux, égal à 0,8.

Les escaliers encoignés et les ascenseurs ne sont pas visés par le présent article.

Art. 7. – La valeur de l'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{TA,w}$, des locaux de réception cités dans l'article 2 vis-à-vis des bruits des infrastructures de transports terrestres est la même que celle imposée aux bâtiments d'habitation aux articles 5, 6, 7 et 8 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé. Elle ne peut en aucun cas être inférieure à 30 dB.

Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit des aéroports, au sens de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{TA,w}$ des locaux de réception visés à l'article 2 est le suivant :

- en zone A : 47 dB ;
- en zone B : 40 dB ;
- en zone C : 35 dB.

Art. 8. – Les ateliers bruyants sont caractérisés par un niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, défini par la norme NFS 31-084, supérieur à 85 dB(A) au sens de l'article R. 235-11 du code du travail.

Ces locaux devront être conformes aux prescriptions de la réglementation relative à la correction acoustique des locaux de travail (arrêté du 30 août 1990 pris pour l'application de l'article R. 235-11 du code du travail et relatif à la correction acoustique des locaux de travail). Les résultats prévisionnels devront être justifiés par une étude spécifique aux locaux.

Art. 9. – Les limites énoncées dans les articles 2 à 5 s'entendent pour des locaux ayant une durée de réverbération de référence de 0,5 seconde à toutes les fréquences.

L'isolement acoustique standardisé pondéré au bruit aérien D_{TA} entre deux locaux est évalué selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1) comme étant égal à la somme de l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{a,T,w}$ et du terme d'adaptation C.

L'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{a,T,w}$, contre les bruits de l'espace extérieur est évalué selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1) comme étant égal à la somme de l'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{a,T,w}$, et du terme d'adaptation C.

Le niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé, $L'_{w,T,w}$, est évalué selon la norme NF EN ISO 717-2 (indice de classement S 31-032-2).

En ce qui concerne les bruits d'équipement, le niveau de pression acoustique normalisé, $L_{p,A,T,w}$, est évalué selon la norme NFS 31-057.

L'indice d'évaluation de l'absorption, α_w , d'un revêtement absorbant est défini dans la norme NF EN ISO 11654 (indice de classement S 31-064) portant sur l'évaluation de l'absorption acoustique des matériaux utilisés dans le bâtiment.

La durée de réverbération d'un local, T_w , est mesurée selon la norme NFS 31-057.

Art. 10. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables à tout établissement d'enseignement ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration de travaux relatifs aux surélévations de bâtiments d'établissements d'enseignement existants et aux additions à de tels bâtiments, déposée à compter de six mois après la publication au *Journal officiel* de la République française du présent arrêté.

Art. 11. – L'arrêté du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement est abrogé.

Art. 12. – Le directeur général des collectivités locales, le directeur de l'enseignement scolaire, le directeur de l'enseignement supérieur, le directeur de la prévention des pollutions et des risques et le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 avril 2003.

*La ministre de l'écologie
 et du développement durable,
 Pour la ministre et par délégation :
 Le directeur de la prévention
 des pollutions et des risques,
 P. VESSERON*

*Le ministre de l'intérieur,
 de la sécurité intérieure
 et des libertés locales,
 Pour le ministre et par délégation :
 Le directeur général
 des collectivités locales,
 D. BUR*

*Le ministre de la jeunesse,
 de l'éducation nationale et de la recherche,
 Pour le ministre et par délégation :
 Le directeur du cabinet,
 A. BOISSINOT*

*Le ministre de l'équipement, des transports,
 du logement, du tourisme et de la mer,
 Pour le ministre et par délégation :
 Le directeur général de l'urbanisme,
 de l'habitat et de la construction,
 F. DELARUE*

*Le ministre de la santé, de la famille
 et des personnes handicapées,
 Pour le ministre et par délégation :
 Par empêchement du directeur général
 de la santé :
 Le chef de service,
 Y. COQUIN*

Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements de santé

NOR : DEVP0320067A

Le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, la ministre de l'écologie et du développement durable et le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées,

Vu la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, et notamment la notification n° 2001/523/F ;

Vu le code de la construction et de l'habitat, et notamment ses articles R. 111-23-1, R. 111-23-2 et R. 111-23-3 ;

Vu le code de l'urbanisme, et notamment son article L. 147-3 ;

Vu le code du travail, et notamment son article R. 235-2-11 ;

Vu le code de la santé publique ;

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 571-1 à L. 571-25 ;

Vu le décret n° 95-20 du 9 janvier 1995 pris pour l'application de l'article L. 111-11-1 du code de la construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements ;

Vu le décret n° 95-408 du 18 avril 1995 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage ;

Vu l'arrêté du 30 mai 1996 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

Vu l'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France en date du 20 novembre 2001 ;

Vu l'avis du Conseil national du bruit en date du 25 mai 2000 et du 17 avril 2003,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Conformément aux dispositions des articles R. 111-23-2 du code de la construction et de l'habitation et L. 147-3 du code de l'urbanisme, le présent arrêté fixe les seuils de bruit et les exigences techniques applicables aux établissements de santé régis par le livre I^{er} de la partie VI du code de la santé publique. Il s'applique aux bâtiments neufs ou parties nouvelles de bâtiments existants.

Art. 2. – L'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{TA,w}$, exprimé en dB, entre les différents types de locaux doit être égal ou supérieur aux valeurs indiquées dans le tableau ci-après.

ÉMISSION → ↓ RÉCEPTION	LOCAUX d'hébergement et de soins	SALLES D'EXAMENS et de consultations, bureaux médicaux et soignants, salles d'attente	SALLES D'OPÉRATIONS, d'obstétrique et salles de travail	CIRCULATIONS INTERNES	AUTRES LOCAUX
Salles d'opérations, d'obstétrique et salles de travail.	47	47	47	32	47
Locaux d'hébergement et de soins, salles d'examen et de consul- tation, salles d'attente (*), bureaux médicaux et soignants, autres locaux où peuvent être présents des malades.	42	42	47	27	42
(*) Hors salles d'attente des services d'urgence.					

La porte entre les cabines de déshabillage et les cabinets de consultation devra avoir un indice d'affaiblissement acoustique pondéré $R_A = R_w + C$ supérieur ou égal à 35 dB.

Art. 3. – La constitution des parois horizontales, y compris les revêtements de sol, et des parois verticales, doit être telle que le niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé, $L'_{A,T,w}$, du bruit perçu dans un local autre qu'une circulation, un local technique, une cuisine, un sanitaire ou une buanderie ne dépasse pas 60 dB lorsque des chocs sont produits sur le sol des locaux extérieurs à ce local, à l'exception des locaux techniques, par la machine à chocs normalisée.

Art. 4. – Le niveau de pression acoustique normalisé, $L_{A,T}$, du bruit engendré dans un local d'hébergement par un équipement du bâtiment extérieur à ce local ne doit pas dépasser 30 dB(A) en général et 35 dB(A) pour les équipements hydrauliques et sanitaires des locaux d'hébergement voisins.

Le niveau de pression acoustique normalisé, $L_{A,T}$, du bruit transmis par le fonctionnement d'un équipement collectif du bâtiment ne doit pas dépasser les valeurs suivantes :

- dans les salles d'examen et de consultations, les bureaux médicaux et soignants, les salles d'attente : 35 dB(A) ;
- dans les locaux de soins : 40 dB(A) ;
- dans les salles d'opérations, d'obstétrique et les salles de travail : 40 dB(A).

Art. 5. – Les valeurs des durées de réverbération, exprimées en seconde, à respecter dans les locaux sont données dans le tableau ci-après. Elles correspondent à la moyenne arithmétique des durées de réverbération dans les intervalles d'octave centrés sur 500, 1 000, et 2 000 Hz. Ces valeurs s'entendent pour des locaux normalement meublés et non occupés.

VOLUME des locaux (V)	NATURE DES LOCAUX	DURÉE de réverbération moyenne (exprimée en seconde)
$V \leq 250 \text{ m}^3$	Salle de restauration.	$T_r \leq 0,8 \text{ s}$
	Salle de repos du personnel.	$T_r \leq 0,5 \text{ s}$
	Local public d'accueil.	$T_r \leq 1,2 \text{ s}$
	Local d'hébergement ou de soins, salles d'examen et de consultations, bureaux médicaux et soignants.	$T_r \leq 0,8 \text{ s}$
$V > 250 \text{ m}^3$	Local et circulation accessible au public (*).	$T_r \leq 1,2 \text{ s}$ si $250 \text{ m}^3 < V \leq 512 \text{ m}^3$ $T_r \leq 0,15 \sqrt[3]{V} \text{ s}$ si $V > 512 \text{ m}^3$
(*) A l'exception des circulations communes intérieures aux secteurs d'hébergement et de soins.		

Art. 6. – L'aire d'absorption équivalente des revêtements absorbants dans les circulations communes intérieures des secteurs d'hébergement et de soins doit représenter au moins le tiers de la surface au sol de ces circulations.

L'aire d'absorption équivalente A d'un revêtement absorbant est donnée par la formule :

$$A = S \times \alpha_w$$

où S désigne la surface du revêtement absorbant et α_w son indice d'évaluation de l'absorption.

Art. 7. – L'isolement acoustique standardisé pondéré contre les bruits de l'espace extérieur, $D_{A,T,w}$, des locaux d'hébergement et de soins vis-à-vis des bruits extérieurs ne doit pas être inférieur à 30 dB.

En outre, la valeur de l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{A,T,w}$ des locaux d'hébergement et de soins vis-à-vis des bruits des infrastructures de transports terrestres est la même que celle imposée aux bâtiments d'habitation aux articles 5, 6, 7 et 8 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Dans les zones définies par le plan d'exposition aux bruits des aéroports, au sens de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{A,T,w}$ des locaux d'hébergement et de soins est le suivant :

- en zone A : 47 dB ;
- en zone B : 40 dB ;
- en zone C : 35 dB.

Art. 8. – Les limites énoncées dans les articles 2, 3, 4 et 7 s'entendent pour des locaux de réception ayant une durée de réverbération de référence de 0,5 seconde à toutes les fréquences.

L'isolement acoustique standardisé pondéré au bruit aérien $D_{A,T,w}$ entre deux locaux est évalué selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1) comme étant égal à la somme de l'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{e,T,w}$, et du terme d'adaptation C_w .

L'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{e,T,w}$, contre les bruits de l'espace extérieur est évalué selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1) comme étant égal à la somme de l'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{e,T,w}$, et du terme d'adaptation C_w .

Le niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé, $L'_{A,T,w}$, est évalué selon la norme NF EN ISO 717-2 (indice de classement S 31-032-2).

En ce qui concerne les bruits d'équipement, le niveau de pression acoustique normalisé, $L_{A,T}$, est évalué selon la norme NF S 31-057.

L'indice d'évaluation de l'absorption, α_w , d'un revêtement absorbant est défini dans la norme NF EN ISO 11654 (indice de classement S 31-064) portant sur l'évaluation de l'absorption acoustique des matériaux utilisés dans le bâtiment.

La durée de réverbération d'un local, T_r , est mesurée selon la norme NF S 31-057.

Art. 9. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables à tout établissement de santé ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration de travaux relatifs aux surélévations de bâtiments d'établissements de santé existants et aux additions à de tels bâtiments, déposée à compter de six mois après la publication au Journal officiel de la République française du présent arrêté.

Art. 10. – Le directeur de l'hospitalisation et de l'organisation des soins, le directeur général de la santé, le directeur général des collectivités locales, le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction et le directeur de la prévention des pollutions et des risques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 25 avril 2003

*Le ministre de l'écologie
 et du développement durable,
 Pour la ministre et par délégation :
 Le directeur de la prévention
 des pollutions et des risques,
 P. VESSERON*

*Le ministre de l'intérieur,
 de la sécurité intérieure
 et des libertés locales,
 Pour le ministre et par délégation :
 Le directeur général
 des collectivités locales,
 D. BUR*

*Le ministre de l'équipement, des transports,
 du logement, du tourisme et de la mer,
 Pour le ministre et par délégation :
 Le directeur général de l'urbanisme,
 de l'habitat et de la construction,
 F. DELARUE*

*Le ministre de la santé, de la famille
 et des personnes handicapées,
 Pour le ministre et par délégation :
 Le directeur du cabinet,
 L.-C. VIOSSAT*

**Arrêté du 25 avril 2003
 relatif à la limitation du bruit dans les hôtels**
 NOR : DEV0320068A

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, la ministre de l'écologie et du développement durable, le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées et le secrétaire d'Etat au tourisme,

Vu la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, et notamment la notification n° 2001/525/F ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment ses articles R. 111-23-1, R. 111-23-2, R. 111-23-3 ;

Vu le code de l'urbanisme, et notamment son article L. 147-3 ;

Vu le code du travail, et notamment son article R. 235-11 ;

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 571-1 à L. 571-25 ;

Vu le décret n° 95-20 du 9 janvier 1995 pris pour l'application de l'article L. 111-11-1 du code de la construction et de l'habitation, et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements ;

Vu le décret n° 95-408 du 18 avril 1995 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage, et modifiant le code de la santé publique ;

Vu le décret n° 98-1143 du 15 décembre 1998 relatif aux prescriptions applicables aux établissements ou locaux recevant du public et diffusant à titre habituel de la musique amplifiée, à l'exclusion des salles dont l'activité est réservée à l'enseignement de la musique et de la danse ;

Vu l'arrêté du 14 février 1986 fixant les normes et la procédure de classement des hôtels et résidences de tourisme ;

Vu l'arrêté du 30 mai 1996 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

Vu l'arrêté du 15 décembre 1998 pris en application du décret n° 98-1143 du 15 décembre 1998 ;

Vu l'avis du Conseil national du bruit en date du 25 mai 2000 et du 17 avril 2003,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. - Conformément aux dispositions des articles R. 111-23-2 du code de la construction et de l'habitation et L. 147-3 du code de l'urbanisme, le présent arrêté fixe les seuils de bruit et les exigences techniques applicables aux hôtels classés ou non dans la catégorie « de tourisme », à l'exception des résidences classées « de tourisme » et autres hébergements touristiques assimilables à des logements. Il s'applique aux bâtiments neufs ou parties nouvelles de bâtiments existants.

Les résidences classées « de tourisme » et autres hébergements touristiques assimilables à des logements sont soumis à la réglementation concernant les bâtiments à usage d'habitation, au regard de laquelle les locaux collectifs de la résidence sont considérés comme des locaux d'activité.

Art. 2. - Pour les hôtels, l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{nT,A}$ entre locaux doit être égal ou supérieur aux valeurs (exprimées en décibels) indiquées dans le tableau ci-après :

LOCAL de réception	LOCAL D'ÉMISSION	$D_{nT,A}$
Chambre	Chambre voisine. Salle de bains d'une autre chambre.	50
	Circulation intérieure.	38
	Bureau. Local de repos du personnel. - Vestiaire fermé. Hall de réception. Salle de lecture.	50
	Salle de réunion. Atelier. Bar. - Commerce. Cuisine. Garage. - Parking. - Zone de livraison fermée. Gymnase. - Piscine intérieure. Restaurant. Sanitaire collectif. Salle de TV. Laverie. Local poubelles.	55
	Casino. - Salon de réception sans sonorisation. Club de santé. Salle de jeux.	60
	Discothèque. - Salle de danse.	(*)
Salle de bains	Chambre voisine. Salle de bains d'une autre chambre.	45
	Circulation intérieure.	38

(*) Les exigences d'isolement sont celles définies dans l'arrêté du 15 décembre 1998 pris en application du décret n° 98-1143 du 15 décembre 1998 relatif aux prescriptions applicables aux établissements ou locaux recevant du public et diffusant à titre habituel de la musique amplifiée, à l'exclusion des salles dont l'activité est réservée à l'enseignement de la musique et de la danse.

Art. 3. - La constitution des parois horizontales, y compris les revêtements de sols, et des parois verticales doit être telle que le niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé, $L'_{nT,w}$ du bruit perçu dans les chambres, ne dépasse pas 60 dB lorsque des chocs sont produits par la machine à chocs normalisée sur le sol des locaux normalement accessibles, extérieurs à la chambre considérée et à ses locaux privés.

Art. 4. - Dans des conditions normales de fonctionnement, le niveau de pression acoustique normalisé, L_{wAT} du bruit engendré dans les chambres par un équipement, collectif ou individuel, du bâtiment ne doit pas dépasser 30 dB(A). Cette valeur est portée à 35 dB(A) lorsque l'équipement est implanté dans la chambre (chauffage, climatisation).

Art. 5. - L'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{nT,A,ext}$ des chambres contre les bruits de l'espace extérieur doit être au minimum de 30 dB.

L'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{nT,A,ext}$ des chambres vis-à-vis des aires de livraison extérieures doit être au minimum de 35 dB.

La valeur de l'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{nT,A,ext}$ des chambres vis-à-vis des bruits des infrastructures de transports terrestres est la même que celle imposée aux bâtiments d'habitation aux articles 5, 6, 7 et 8 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit des aérodromes, au sens de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{nT,A}$ des locaux de réception visés à l'article 2 est le suivant :

- en zone A : 47 dB ;
- en zone B : 40 dB ;
- en zone C : 35 dB.

Art. 6. – L'aire d'absorption équivalente des revêtements absorbants disposés dans les circulations horizontales sur lesquelles donnent les chambres doit représenter au moins le quart de la surface au sol des locaux considérés.

L'aire d'absorption équivalente A d'un revêtement absorbant est donnée par la formule :

$$A = S \times \alpha_s$$

où S désigne la surface du revêtement absorbant et α_s son indice d'évaluation de l'absorption.

On prendra l'indice α_s des surfaces à l'air libre des circulations horizontales égal à 0,8.

Les escaliers enclôsnés et les ascenseurs ne sont pas visés par le présent article.

Art. 7. – Les limites énoncées dans les articles 2 à 5 s'entendent pour des locaux ayant une durée de réverbération de référence de 0,5 seconde à toutes les fréquences.

L'isolement acoustique standardisé pondéré au bruit aérien D_{nTA} entre deux locaux est évalué selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1) comme étant égal à la somme de l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{nT,n}$ et du terme d'adaptation C .

L'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{nT,n}$, contre les bruits de l'espace extérieur est évalué selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1) comme étant égal à la somme de l'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{nT,n}$, et du terme d'adaptation C_e .

Le niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé, $L'_{nT,n}$, est évalué selon la norme NF EN ISO 717-2 (indice de classement S 31-032-2).

En ce qui concerne les bruits d'équipement, le niveau de pression acoustique normalisé, $L_{nT,n}$, est évalué selon la norme NF S 31-057.

L'indice d'évaluation de l'absorption, α_s , d'un revêtement absorbant est défini dans la norme NF EN ISO 11654 (indice de classement S 31-064) portant sur l'évaluation de l'absorption acoustique des matériaux utilisés dans le bâtiment.

La durée de réverbération d'un local, T_r , est mesurée selon la norme NF S 31-057.

Art. 8. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables à tout hôtel ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration de travaux relatifs aux surélévations d'hôtels existants et aux additions à de tels bâtiments, déposée à compter de six mois après la publication au *Journal officiel* de la République française du présent arrêté.

Art. 9. – Le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, le directeur de la prévention des pollutions et des risques, le directeur général de la santé, le directeur du tourisme sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 avril 2003.

*Le ministre de l'écologie
 et du développement durable,
 Pour la ministre et par délégation :
 Le directeur de la prévention
 des pollutions et des risques,
 P. VESSERON*

*Le ministre de l'équipement, des transports,
 du logement, du tourisme et de la mer,
 Pour le ministre et par délégation :
 Le directeur général de l'urbanisme,
 de l'habitat et de la construction,
 F. DELARUE*

*Le ministre de la santé, de la famille
 et des personnes handicapées,
 Pour le ministre et par délégation :
 Par empêchement du directeur général
 de la santé :
 Le chef de service,
 Y. COQUIN*

*Le secrétaire d'Etat au tourisme,
 Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :
 Le directeur du tourisme,
 B. FARNIAUX*

Circulaire du 25 avril 2003 relative à l'application de la réglementation acoustique des bâtiments autres que d'habitation

NOR : DEVP0320069C

Paris, le 25 avril 2003.

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, la ministre de l'écologie et du développement durable et le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées à Mesdames et Messieurs les préfets de département

Références :

Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement ;

Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements de santé ;

Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les hôtels.

Conformément aux dispositions de l'article R. 111-23-2 du code de la construction et de l'habitation, les seuils et exigences techniques acoustiques ont été fixés par arrêtés pour les établissements d'enseignement, les établissements de santé et pour les hôtels.

La présente circulaire apporte des précisions sur l'interprétation de ces arrêtés en date du 25 avril 2003, notamment dans les domaines suivants :

- définitions et calculs des indices d'évaluation utilisés dans les arrêtés ;
- modalités selon lesquelles sont effectuées les mesures et sont considérés les résultats lors de la vérification de la qualité acoustique des bâtiments ;
- dispositions communes à tous les établissements ;
- dispositions particulières relatives à chaque type de bâtiment visé.

Lors de la définition d'un programme de réalisation d'un établissement d'enseignement, de santé, ou d'un hôtel, les maîtres d'ouvrage, qu'ils soient publics ou privés, doivent impérativement faire mention de l'arrêté correspondant dans le cahier des charges du programme.

Les maîtres d'œuvre retenus devront donc avoir intégré, dans leur programme, les exigences acoustiques particulières définies dans la réglementation.

Enfin les contrôles effectués en vue de la réception de l'ouvrage devront porter, notamment, sur les performances acoustiques des bâtiments concernés. Ces contrôles des performances acoustiques devront donc être intégrés dans le budget de la réalisation de l'ouvrage.

Les niveaux de performance retenus représentent un minimum, mais ne garantissent pas dans tous les cas une tranquillité totale des occupants. Il appartient au maître d'ouvrage de définir, en tant que de besoin, des exigences plus importantes.

I. – Définition des indices d'évaluation utilisés pour exprimer les exigences acoustiques

Le tableau suivant indique les normes dans lesquelles ces indices d'évaluation sont définis :

NATURE DE L'EXIGENCE	SYMBOLE	DÉFINITION
Isololement acoustique standardisé pondéré au bruit aérien entre deux locaux.	D_{nTA}	$D_{nT,n} + C$ selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1).
Isololement acoustique standardisé pondéré contre les bruits de l'espace extérieur.	$D_{nT,n}$	$D_{nT,n} + C_e$ selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1).
Niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé.	$L'_{nT,n}$	norme NF EN ISO 717-2 (indice de classement S 31-032-2).
Niveau de pression acoustique normalisé.	$L_{nT,n}$	Noté L_{nT} dans la norme NF S 31-057.
Indice d'évaluation de l'absorption d'un revêtement.	α_s	Norme NF EN ISO 11654 (indice de classement S 31-064).

Annexe n° 4 : localisation des dernières protections acoustiques réalisées le long de l'autoroute A20



Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des grandes infrastructures nationales de transport dans le département de Tarn-et-Garonne 1ère échéance

Annexé à l'arrêté préfectoral n° 2013-119-0004
du 29 avril 2013

Résumé non technique

La directive n° 2002/49/CE du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose, pour les grandes infrastructures, les grandes agglomérations et les grands aéroports, l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic notamment, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Ce dispositif réglementaire complète la loi « Bruit » du 31 décembre 1992 et plus particulièrement le volet « Aménagement et infrastructures de transport terrestre » qui prévoit déjà des mesures à la fois de prévention et de résorption du bruit pour les infrastructures routières et ferroviaires.

Les objectifs de la directive sont:

- de protéger les populations vivant dans les établissements dits sensibles, ainsi que dans les zones calmes,
- de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore,
- de garantir une information de la population sur le niveau d'exposition au bruit auquel elle est soumise et sur les actions prévues pour réduire ces nuisances sonores.

Cela se traduit par :

- d'une part, évaluer le bruit émis dans l'environnement aux abords des principales infrastructures de transports ainsi que dans les grandes agglomérations. Cette évaluation est dénommée Cartes de bruit ;
- d'autre part, programmer des actions tendant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement. Ces actions sont définies dans un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Le présent PPBE concerne les grandes infrastructures routières nationales dans le département de Tarn-et-Garonne dont le trafic dépasse les 16 400 véhicules/jour pour la route et 164 trains/jour pour le ferroviaire (première échéance). Il s'agit des secteurs suivants:

- A62: de la limite du département de Lot-et-Garonne à la limite du département de Haute-Garonne (67km)
- A20: de la limite du département du Lot à la bifurcation A20/A62 et le raccordement à la RD820 (47km).

Sommaire

I. Contexte réglementaire et départemental

- I.1. Cadre réglementaire issu de la directive européenne 2002/49/CE
- I.2. Cadre réglementaire issu de la loi 92-1444 du 31 décembre 1992 dite loi bruit
- I.3. Contexte départemental et infrastructures concernées par le PPBE

II. Démarche mise en œuvre pour la réalisation du PPBE de l'État

III. Objectifs réglementaires en matière de réduction du bruit

IV. Principaux résultats du diagnostic

V. Mesures réalisées depuis 2001

V.1 Mesures de prévention

V.2 Mesures de réduction

VI Mesures prévues jusque 2013

VI.1 Mesures de prévention

VI.2 Mesures de réduction

VII. Prise en compte des « zones calmes » / « zones à objectif calme »

VIII. Consultation du public

IX. Annexes

Annexe 1 – Synthèse de la consultation du public

Annexe A – Bruit et santé

Annexe B – Glossaire

Annexe C – Choix des protections: méthodologie ASF

Annexe D – Cartographies des protections à la source prévues

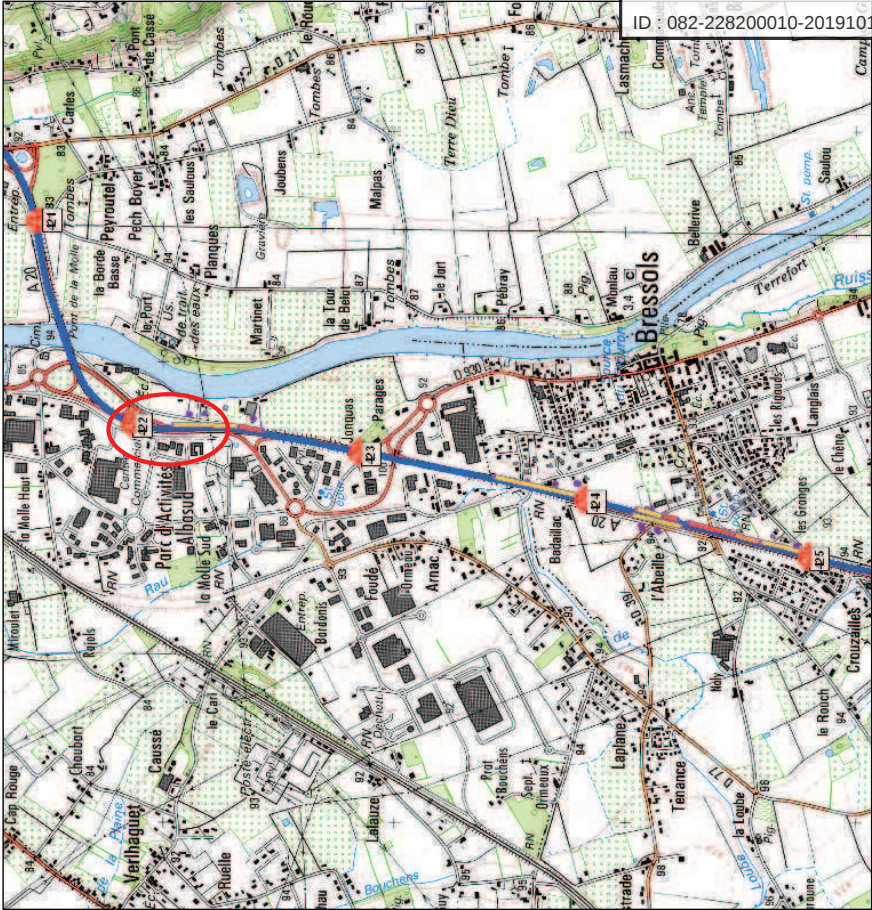
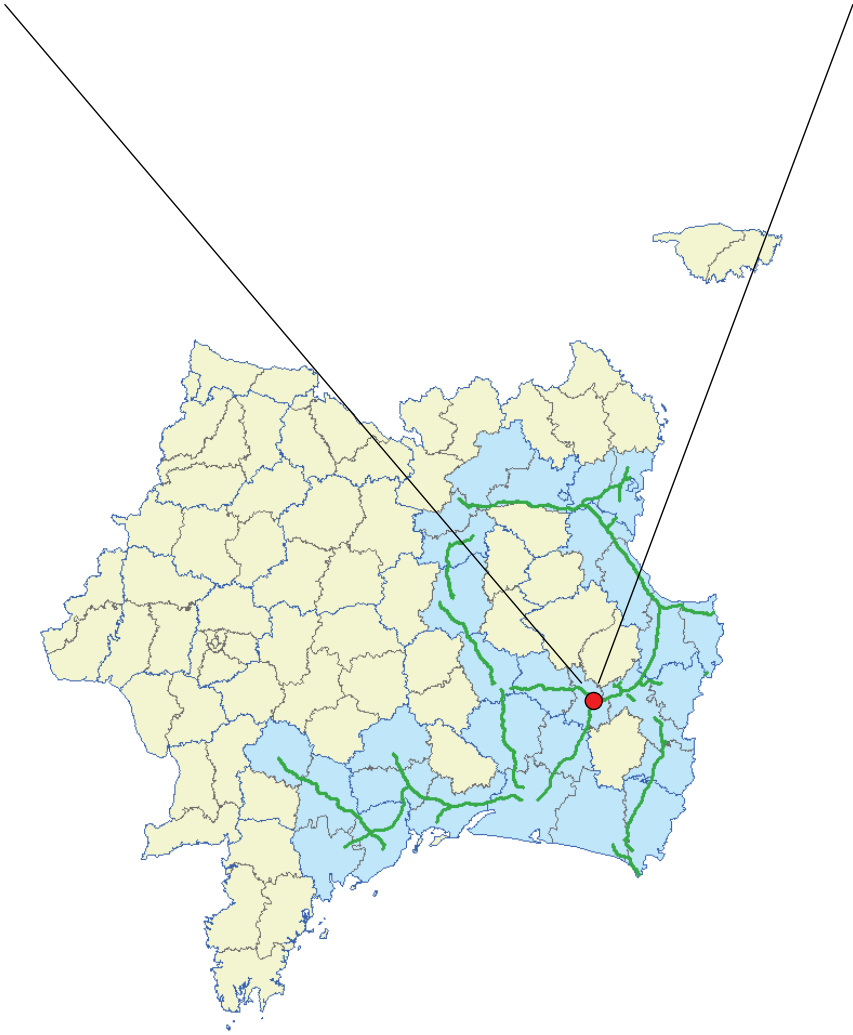
Annexe D

Cartographies des protections à la source prévues

AUTOROUTE A 20 – SITE N°1

LOCALISATION		
Département	Commune	Sens de circulation
Tarn-et-Garonne	Montauban	A62 -> Brive

INVENTAIRE DES POINTS NOIRS DU BRUIT		
Points Noirs du Bruit à traiter		4
Bâtiments avoisinants pris en considération		3 (dont 1 contenant 4 logements)



CARACTERISTIQUES DE L'OUVRAGE			
Hauteur	Longueur	Type	PR fin
2,50 m	381 m	Ecran réfléchissant	422,580

EFFICACITE ATTENDUE

L'écran seul n'est pas suffisant pour résorber les PNB, mais reste justifié car permettant ramener l'exposition sonore de 2 des 3 PNB non directement résorbés à un niveau très pro (moins de 1 dB) du seuil préconisé par la circulaire du 25 juin 2004.

Une protection individuelle complémentaire est prévue sur 3 des 4 PNB.

Envoyé en préfecture le 14/11/2019

Reçu en préfecture le 14/11/2019

Affiché le 15/11/2019

ID : 082-228200010-20191016-CD20191016_36-DE

Légende

-  Ecran A20 recalé déjà prévu
-  Prolongement H = 2,50 m
-  IF complémentaire
-  Gain > 3 dB
-  PNB à traiter

Commune de Montauban



ASF



Echelle :	1:2 000
DRE :	Aquitaine Midi-Pyr.
District :	Montauban
Edité le :	28 nov 2011
Auteur :	DTI / X. Maillard

PVA - écrans acoustiques A20

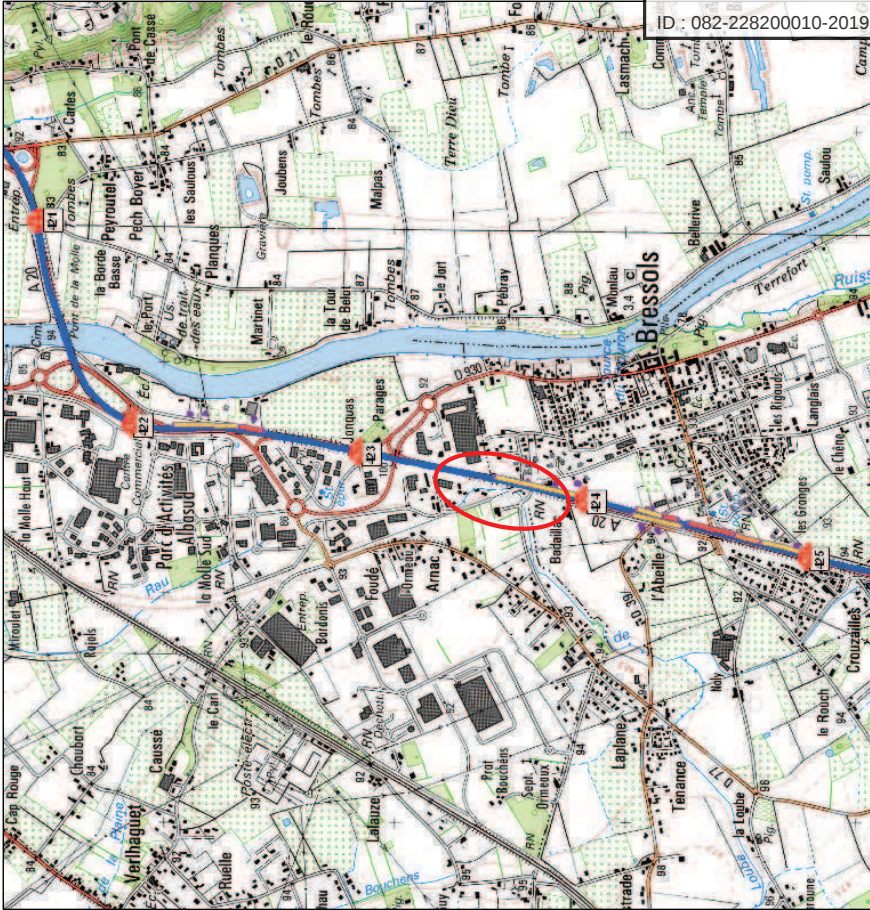
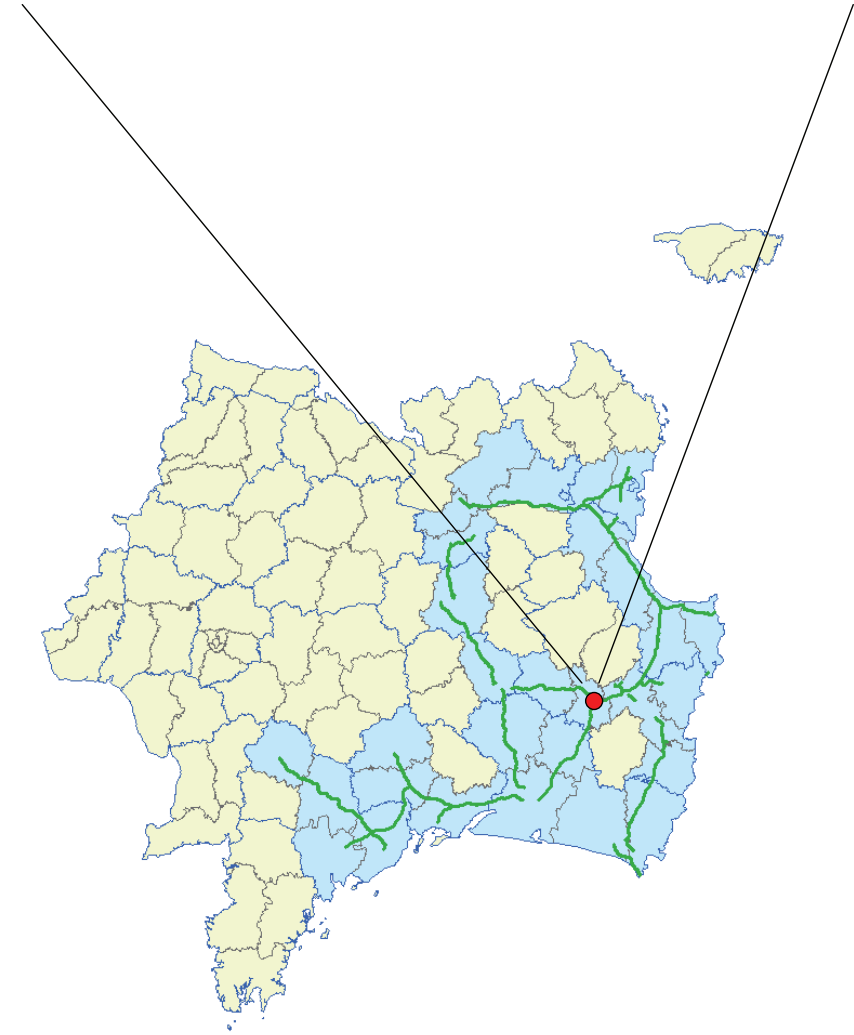
Commentaire :

A20 site n°1
Ecran réfléchissant 2,50m sur 271 ml, prolongé de 110 ml

AUTOROUTE A 20 – SITE N°2

LOCALISATION		
Département	Commune	Sens de circulation
Tarn-et-Garonne	Montauban / Bressols	A62 -> Brive

INVENTAIRE DES POINTS NOIRS DU BRUIT		
Points Noirs du Bruit à traiter		
Bâtiments avoisinants pris en considération	5	> 20



CARACTERISTIQUES DE L'OUVRAGE			
Hauteur	Longueur	Type	PR début
2,50 m	425 m	Ecran absorbant	423,613
			PR fin
			424,038

EFFICACITE ATTENDEUE

L'écran prévu permet de ramener 2 PNB à un niveau d'exposition de long terme inférieur aux seuils préconisés par la circulaire du 25 mai 2004, et d'apporter un gain significatif à la majorité des bâtiments avoisinants (une douzaine de logements gagnant au moins 3 dB).

3 habitations, dont une restant très exposée du fait de sa hauteur et son extrême proximité à l'autoroute, nécessiteront un traitement individuel complémentaire.

Envoyé en préfecture le 14/11/2019

Reçu en préfecture le 14/11/2019

Affiché le 15/11/2019

ID : 082-228200010-20191016-CD20191016_36-DE

Envoyé en préfecture le 14/11/2019

Reçu en préfecture le 14/11/2019

Affiché le 15/11/2019

ID : 082-228200010-20191016-CD20191016_36-DE

Lé

-  Ecran A20 recalé déjà prévu
-  Isolation façades complémentaire
-  Gain > 3 dB
-  PNB à traiter



Commune de Montauban / Bressols



ASF



Echelle :	1:2 000
DRE :	Aquitaine Midi-Pyr.
District :	Montauban
Edité le :	28 nov 2011
Auteur :	DTI / X. Maillard

PVA - écrans acoustiques A20

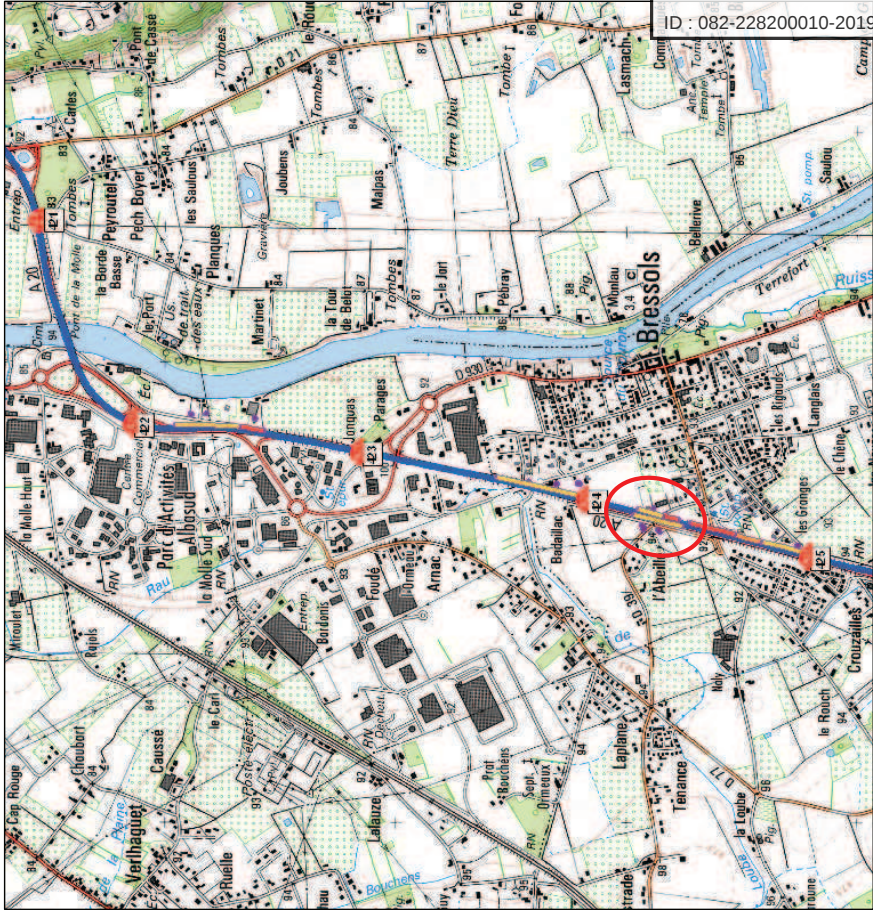
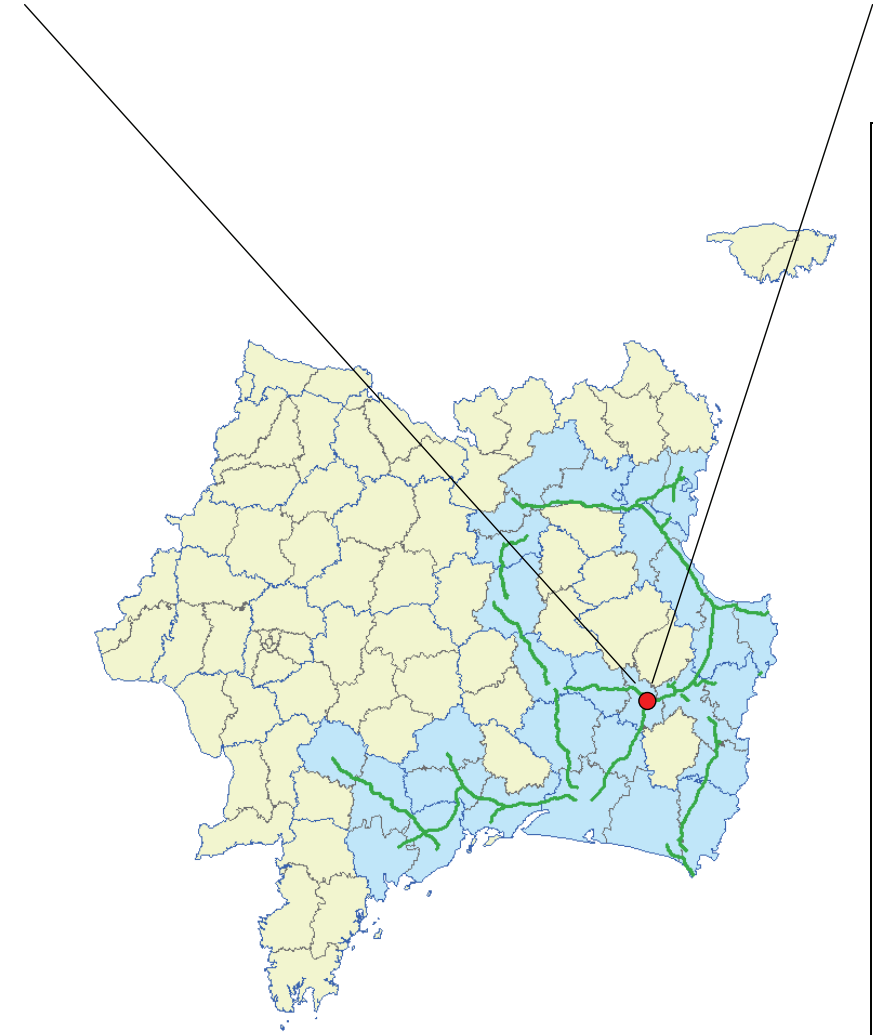
Commentaire :

A20 site n°2
Ecran absorbant 2,50 m sur 425 ml

AUTOROUTE A 20 – SITE N°3

LOCALISATION		
Département	Commune	Sens de circulation
Tarn-et-Garonne	Bressols	2 sens

INVENTAIRE DES POINTS NOIRS DU BRUIT		
Points Noirs du Bruit à traiter	6	
Bâtiments avoisinants pris en considération	10	



Envoyé en préfecture le 14/11/2019

Reçu en préfecture le 14/11/2019

Affiché le 15/11/2019

ID : 082-228200010-20191016-CD20191016_36-DE

CARACTERISTIQUES DE L'OUVRAGE					
Sens	Hauteur	Longueur	Type	PR début	PR fin
Brive -> A62	2,50 m	213 m	Ecran absorbant	424,229	424,441
A62 -> Brive	2,50 m	188 m	Ecran absorbant	424,240	424,418

EFFICACITE ATTENDUE

Les écrans prévus permettent de ramener 3 PNB à un niveau d'exposition de long terme inférieur aux seuils préconisés par la circulaire du 25 mai 2004. Ils permettent par ailleurs de ramener l'exposition sonore de 2 autres PNB à un niveau très proche (moins de 1 dB) du seuil préconisé. 3 habitations, dont une restant très exposée du fait de sa hauteur et son extrême proximité à l'autoroute, nécessiteront un traitement individuel complémentaire.

Commune de Bressols

Envoyé en préfecture le 14/11/2019

Reçu en préfecture le 14/11/2019

Affiché le 15/11/2019

SLO

ID : 082-228200010-20191016-CD20191016_36-DE



Légende

- Ecran A20 recalé déjà prévu
- Prolongement H = 2,50 m
- PNB à traiter
- Gain > 3 dB
- Isolation façades complémentaire



Echelle :	1:2 000
DRE :	Aquitaine Midi-Pyr.
District :	Agen
Édité le :	6 novembre 2012
Auteur :	DCMI / X. Maillard

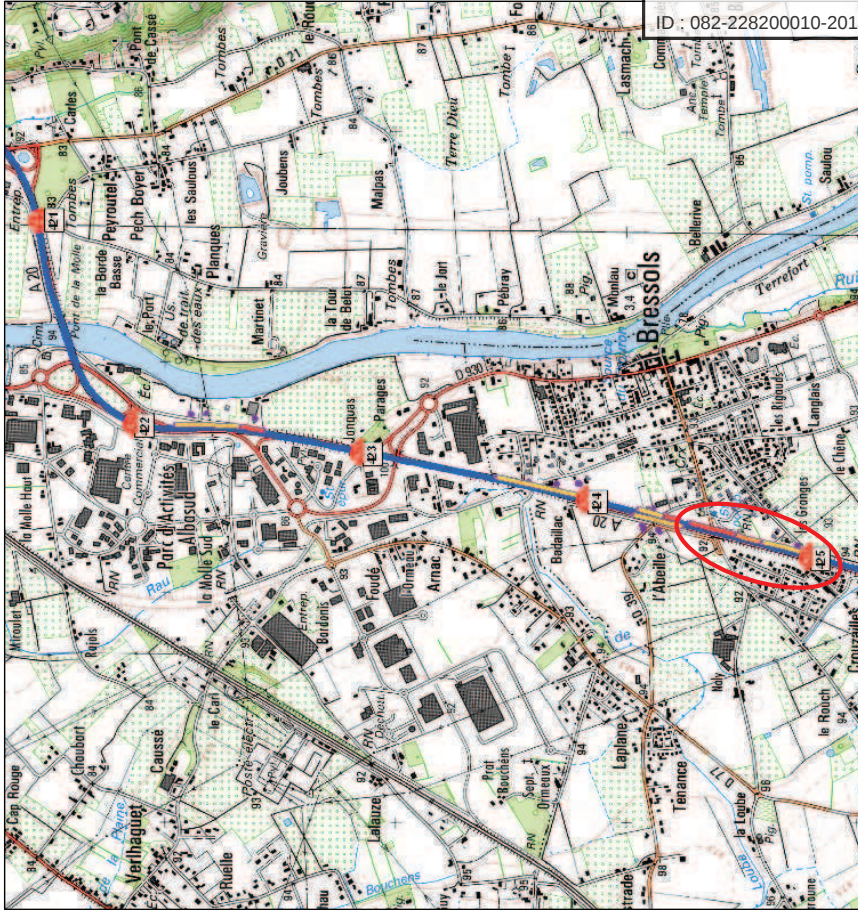
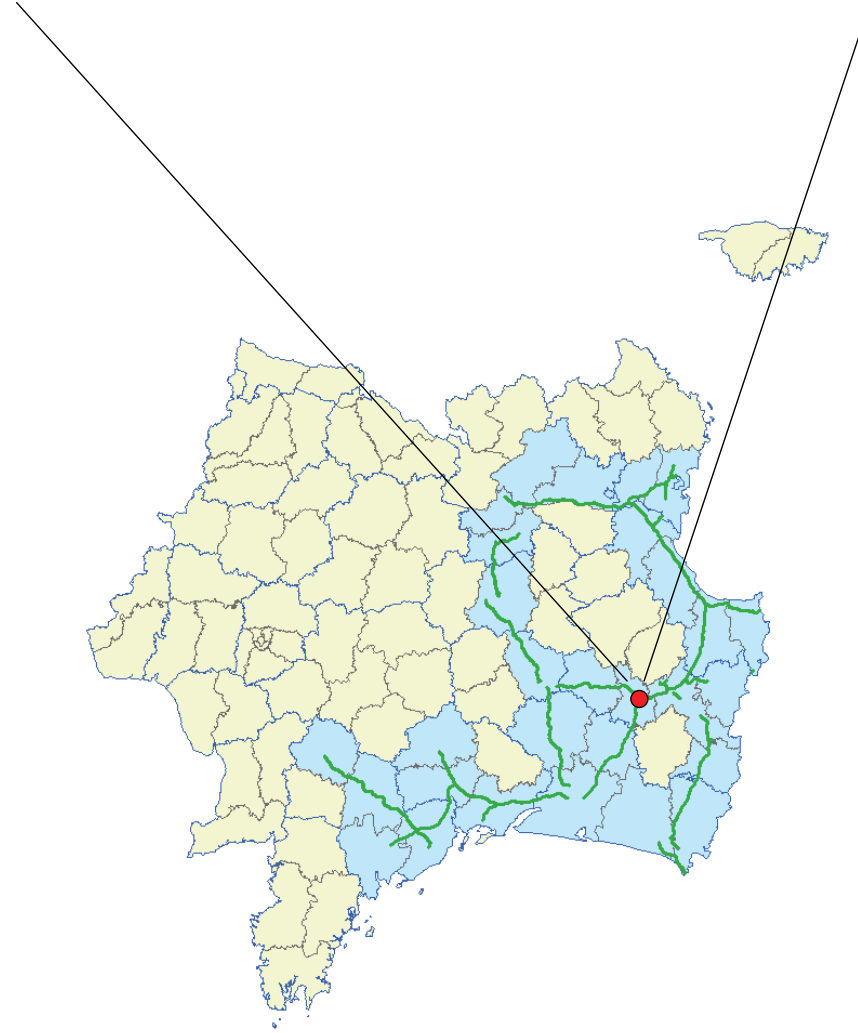
PVA - écrans acoustiques A62

Commentaire : A20 site n°3
Côté ouest : écran absorbant 2,50 m sur 213 ml
Côté est : écran absorbant 2,50 m sur 112 ml, prolongé de 76 ml

AUTOROUTE A 20 – SITE N°4

LOCALISATION		
Département	Commune	Sens de circulation
Tarn-et-Garonne	Bressols	A62 -> Brive

INVENTAIRE DES POINTS NOIRS DU BRUIT		
Points Noirs du Bruit à traiter	6	
Bâtiments avoisinants pris en considération	30	



CARACTERISTIQUES DE L'OUVRAGE			
Hauteur	Longueur	Type	PR début PR fin
2,50 m	192 m	Ecran absorbant	424,479 424,671
4,00 m	329 m	Ecran absorbant	424,671 425,000

EFFICACITE ATTENDUE

L'écran prévu permet de ramener 5 des 6 PNB à un niveau d'exposition de long terme inférieur seuils préconisés par la circulaire du 25 mai 2004. Il permet par ailleurs d'apporter un confort significatif à l'ensemble du quartier avoisinant.

Une seule habitation nécessitera un traitement individuel complémentaire.

Commune de Bressols

Envoyé en préfecture le 14/11/2019

Reçu en préfecture le 14/11/2019

Affiché le 15/11/2019

ID : 082-228200010-20191016-CD20191016_36-DE



Légende

- Ecran A20 recalé déjà prévu
- Prolongement H = 4,00 m
- Prolongement H = 2,50 m
- PNB à traiter
- Gain > 3 dB
- Isolation façades complémentaire



Echelle :	1:2 000
DRE :	Aquitaine Midi-Pyr.
District :	Agen
Edité le :	6 novembre 2012
Auteur :	DCMI / X. Maillard

PVA - écrans acoustiques A62

Commentaire :

A20 site n°4
Ecran absorbant 4,00 m sur 199 ml, prolongé sur 130 ml puis prolongé à 2,50 m sur 192 ml

Rocade de Montauban

planche 1

Légende

Symbologie des protections

- Ecrans existants
- Merlons existants
- Ecrans à réaliser pour la DUP
- Merlons à réaliser pour la DUP
- Ecrans à ajouter

Nomenclature des protections

PK-Prot-hauteur-longueur-sens

PK : PK au centre de la protection

Prot : ER : écran réfléchissant

ET : écran transparent

M : MERLON

sens : sens de circulation où est la protection

sens 1 : sud-nord

sens 2 : nord-sud

0 50 100 200 Mètres



Envoyé en préfecture le 14/11/2019

Reçu en préfecture le 14/11/2019

Affiché le 15/11/2019

SLO

ID : 082-228200010-20191016-CD20191016_36-DE

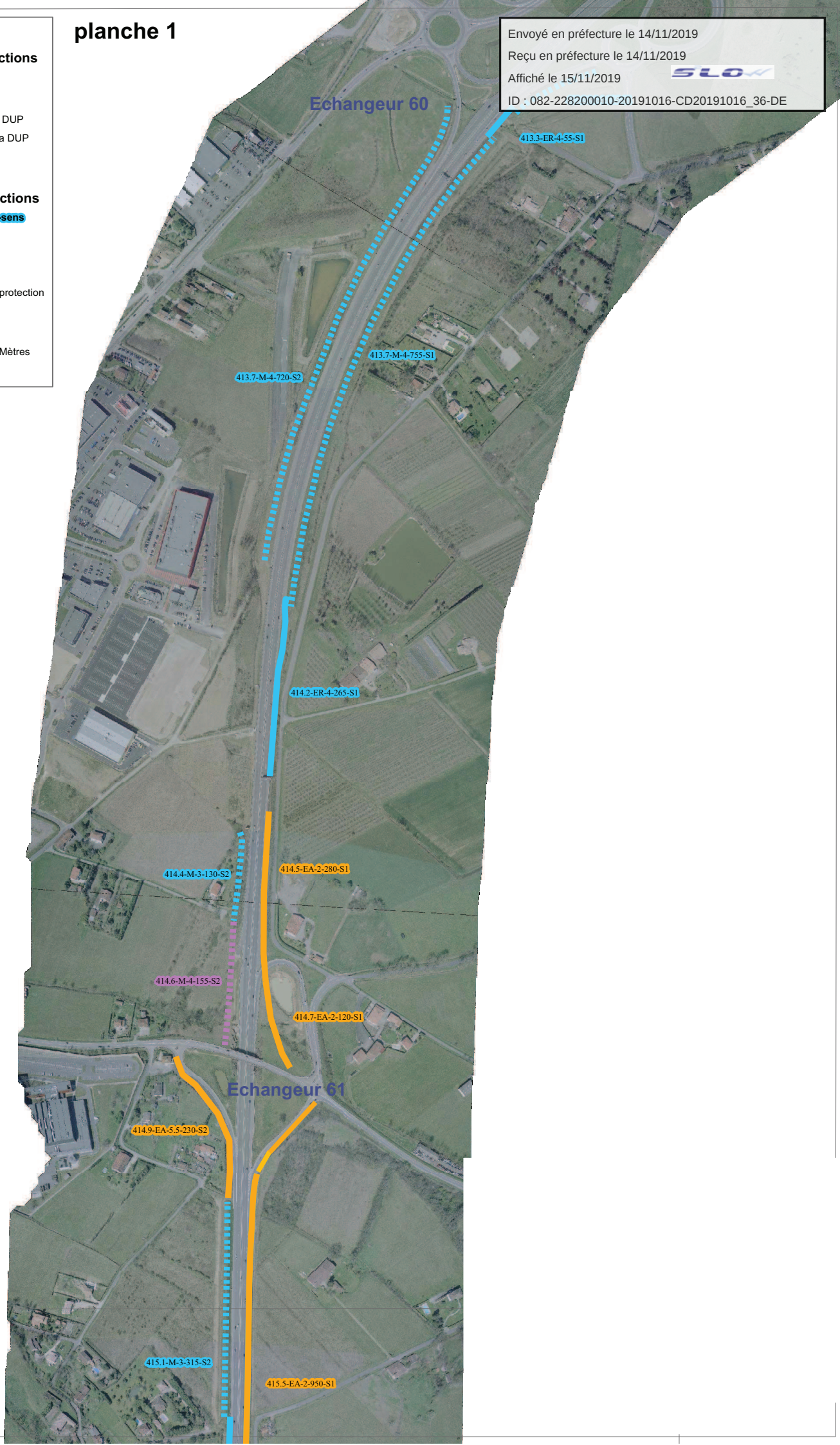


planche 2

Légende

Symbologie des protections

- Ecrans existants
- Merlons existants
- Ecrans à réaliser pour la DUP
- Merlons à réaliser pour la DUP
- Ecrans à ajouter

Nomenclature des protections

PK-Prot-hauteur-longueur-sens

PK : PK au centre de la protection

Prot : ER : écran réfléchissant

ET : écran transparent

M : MERLON

sens : sens de circulation où est la protection

sens 1 : sud-nord

sens 2 : nord-sud

0 50 100 200 Mètres



Envoyé en préfecture le 14/11/2019

Reçu en préfecture le 14/11/2019

Affiché le 15/11/2019

SLO

ID : 082-228200010-20191016-CD20191016_36-DE

415.5-EA-2-1170-S1

Nous proposons
2m, une variante est
possible avec un écran de
2m50.

415.1-M-3-315-S2

415.7-ERsurGBA-1.2-1065-S2

416.2-EA-4-290-S1

416.3-M-5-50-S1

416.3-M-3a5-120-S1

416.8-ERsurGBA-1.8-860-S1

416.9-M-3.5-1145-S2

planche 3

Légende

Symbologie des protections

-  Ecrans existants
-  Merlons existants
-  Ecrans à réaliser pour la DUP
-  Merlons à réaliser pour la DUP
-  Ecrans à ajouter

Nomenclature des protections

PK-Prot-hauteur-longueur-sens

PK : PK au centre de la protection

Prot : ER : écran réfléchissant

ET : écran transparent

M : MERLON

sens : sens de circulation où est la protection

sens 1 : sud-nord

sens 2 : nord-sud

0 50 100 200 Mètres



Envoyé en préfecture le 14/11/2019

Reçu en préfecture le 14/11/2019

Affiché le 15/11/2019

SLO

ID : 082-228200010-20191016-CD20191016_36-DE

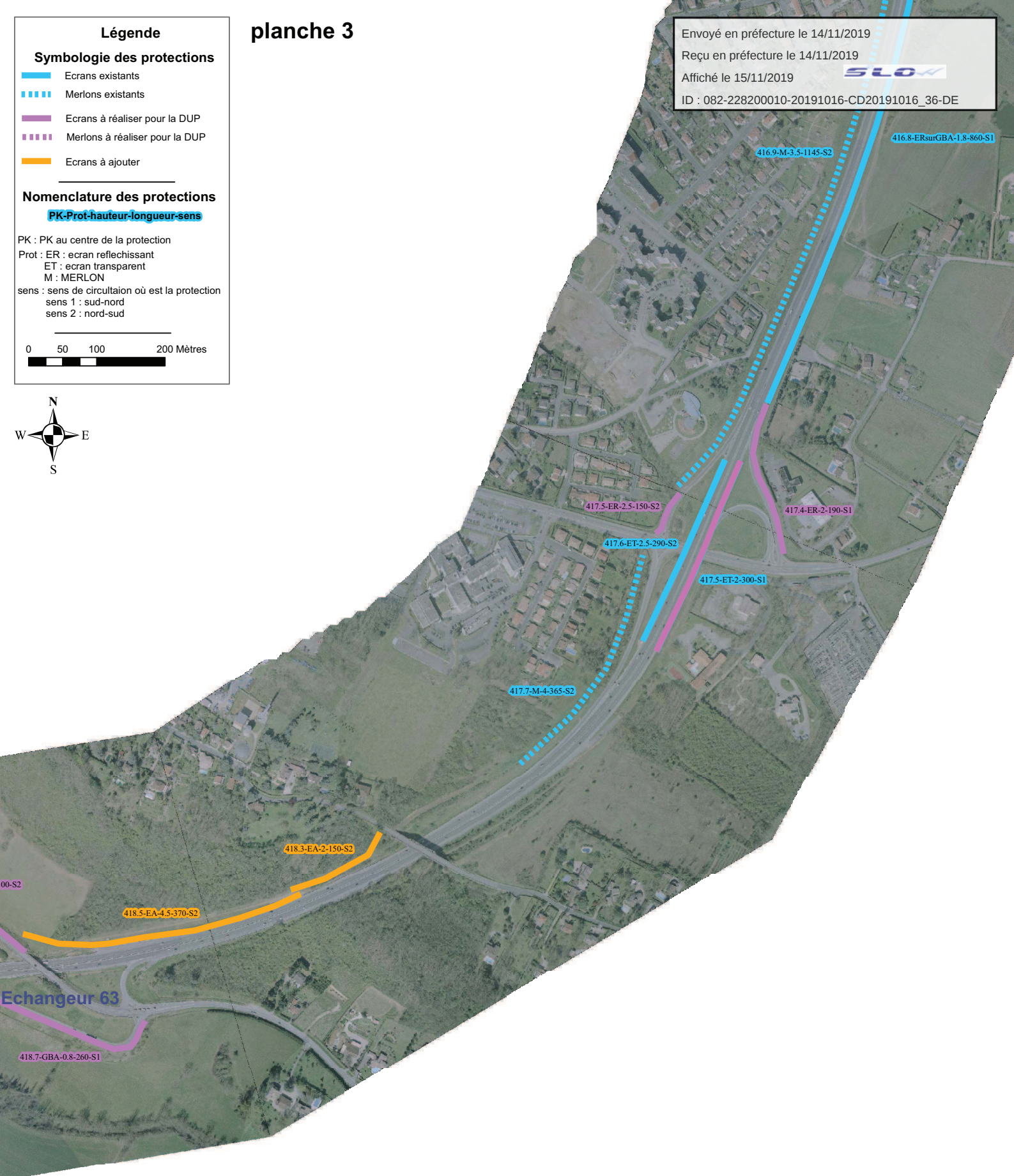


planche 4

Légende

Symbologie des protections

- Ecrans existants
- Merlons existants
- Ecrans à réaliser pour la DUP
- Merlons à réaliser pour la DUP
- Ecrans à ajouter

Nomenclature des protections

PK-Prot-hauteur-longueur-sens

PK : PK au centre de la protection

Prot : ER : écran réfléchissant

ET : écran transparent

M : MERLON

sens : sens de circulation où est la protection

sens 1 : sud-nord

sens 2 : nord-sud

0 50 100 200 Mètres



Envoyé en préfecture le 14/11/2019

Reçu en préfecture le 14/11/2019

Affiché le 15/11/2019

SLO

ID : 082-228200010-20191016-CD20191016_36-DE

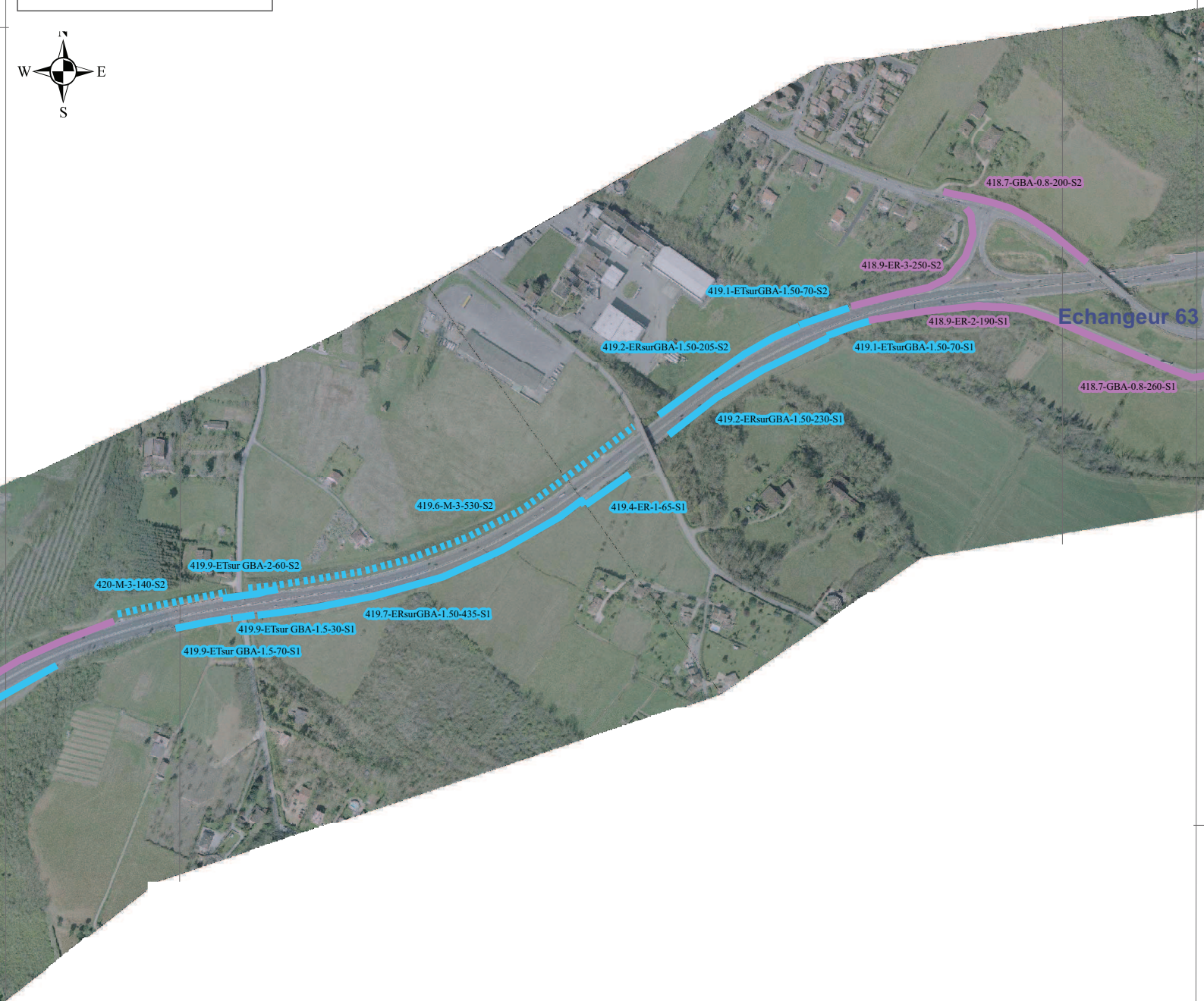


planche 5

Légende

Symbologie des protections

- Ecrans existants
- Merlons existants
- Ecrans à réaliser pour la DUP
- Merlons à réaliser pour la DUP
- Ecrans à ajouter

Nomenclature des protections

PK-Prot-hauteur-longueur-sens

PK : PK au centre de la protection

Prot : ER : écran réfléchissant

ET : écran transparent

M : MERLON

sens : sens de circulation où est la protection

sens 1 : sud-nord

sens 2 : nord-sud

0 50 100 200 Mètres



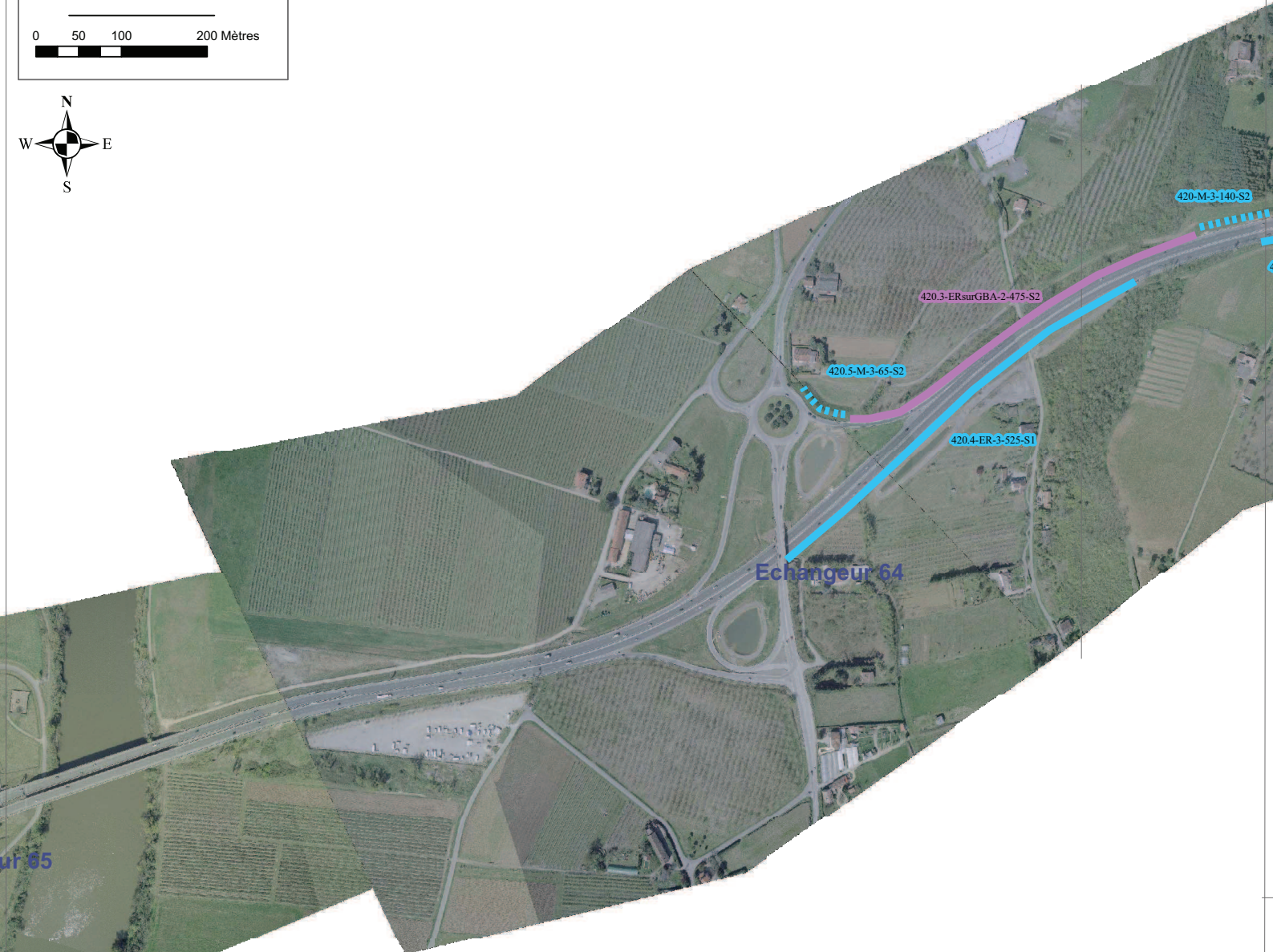
Envoyé en préfecture le 14/11/2019

Reçu en préfecture le 14/11/2019

Affiché le 15/11/2019

SLO

ID : 082-228200010-20191016-CD20191016_36-DE



Annexe n° 5 : atlas cartographique des routes départementales

Document au format A3 “*paysage*” joint en document séparé, établi par SCE à partir des courbes de type « c » (courbes de dépassement des valeurs limites) approuvées par arrêté préfectoral du 26/09/13.