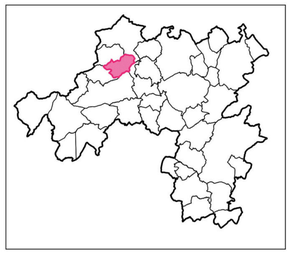
PLUi
Plan local d'urbanisme intercommunal
PARTHENAY-GÂTINE

Communauté de Communes Parthenay-Gâtine

5.h Classement sonore des infrastructures bruyantes

ADILLY



	Prescription	Arrêt	Approbation
ÉLABORATION	25/10/2018	21/11/2024	20/11/2025

aura
agence d'urbanisme de la région angevine

Classement sonore : voies bruyantes

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

Classement sonore : secteurs affectés

- 300 m
- 250 m
- 100 m
- 30 m
- 10 m

Cadastre Origine DGFiP Cadastre © Droits de l'État réservés ® 2024

Parcellaire · Bâti dur / bâti léger · Limite communale

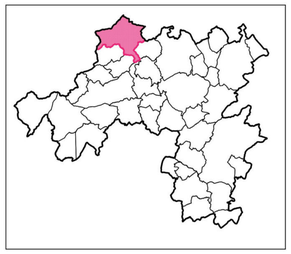
0 100 m

PLUi
Plan local d'urbanisme intercommunal
PARTHENAY-GÂTINE

Communauté de Communes Parthenay-Gâtine

5.h Classement sonore des infrastructures bruyantes

AMAILLOUX



	Prescription	Arrêt	Approbation
ÉLABORATION	25/10/2018	21/11/2024	20/11/2025

aura
agence d'urbanisme de la région angevine

Classement sonore : voies bruyantes

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

Classement sonore : secteurs affectés

- 300 m
- 250 m
- 100 m
- 30 m
- 10 m

Cadastre Origine DGFiP Cadastre © Droits de l'État réservés ® 2024

Parcellaire | Bâti dur / bâti léger | Limite communale

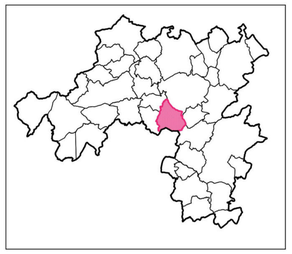
0 100 m

PLUi
Plan local d'urbanisme intercommunal
PARTHENAY-GÂTINE

Communauté de Communes Parthenay-Gâtine

5.h Classement sonore des infrastructures bruyantes

LA CHAPELLE BERTRAND



	Prescription	Arrêt	Approbation
ÉLABORATION	25/10/2018	21/11/2024	20/11/2025

aura
agence d'urbanisme de la région angevine

Classement sonore : voies bruyantes

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

Classement sonore : secteurs affectés

- 300 m
- 250 m
- 100 m
- 30 m
- 10 m

Cadastre Origine DGFiP Cadastre © Droits de l'État réservés ® 2024

Parcellaire | Bâti dur / bâti léger | Limite communale

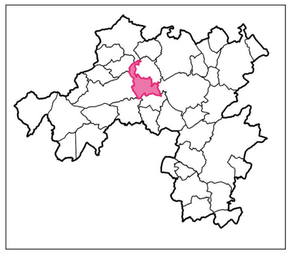
0 100 m

PLUi
Plan local d'urbanisme intercommunal
PARTHENAY-GÂTINE

Communauté de Communes Parthenay-Gâtine

5.h Classement sonore des infrastructures bruyantes

CHATILLON SUR THOUET



	Prescription	Arrêt	Approbation
ÉLABORATION	25/10/2018	21/11/2024	20/11/2025

aura
agence d'urbanisme de la région angevine

Classement sonore : voies bruyantes

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

Classement sonore : secteurs affectés

- 300 m
- 250 m
- 100 m
- 30 m
- 10 m

Cadastre Origine DGFiP Cadastre © Droits de l'État réservés ® 2024

Parcellaire · Bâti dur / bâti léger · Limite communale

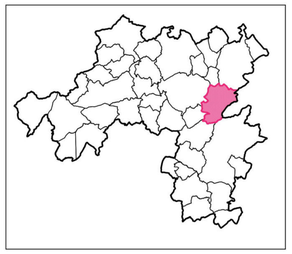
0 100 m

PLUi
Plan local d'urbanisme intercommunal
PARTHENAY-GÂTINE

Communauté de Communes Parthenay-Gâtine

5.h Classement sonore des infrastructures bruyantes

LA FERRIERE-EN-PARTHENAY



	Prescription	Arrêt	Approbation
ÉLABORATION	25/10/2018	21/11/2024	20/11/2025

aura
agence d'urbanisme de la région angevine

Classement sonore : voies bruyantes

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

Classement sonore : secteurs affectés

- 300 m
- 250 m
- 100 m
- 30 m
- 10 m

Cadastre Origine DGFiP Cadastre © Droits de l'État réservés ® 2024

Parcellaire | Bâti dur / bâti léger | Limite communale

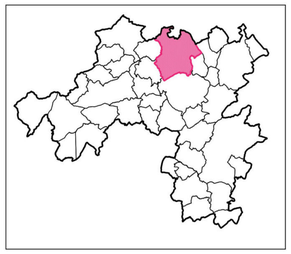
0 100 m

PLUi
Plan local d'urbanisme intercommunal
PARTHENAY-GÂTINE

Communauté de Communes Parthenay-Gâtine

5.h Classement sonore des infrastructures bruyantes

GOURGE



	Prescription	Arrêt	Approbation
ÉLABORATION	25/10/2018	21/11/2024	20/11/2025

aura
agence d'urbanisme de la région angevine

Classement sonore : voies bruyantes

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

Classement sonore : secteurs affectés

- 300 m
- 250 m
- 100 m
- 30 m
- 10 m

Cadastre Origine DGFiP Cadastre © Droits de l'État réservés ® 2024

Parcellaire · Bâti dur / bâti léger · Limite communale

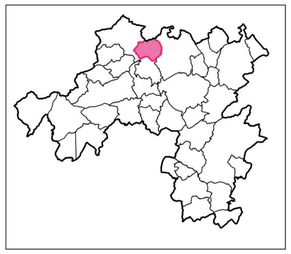
0 100 m

PLUi
Plan local d'urbanisme intercommunal
PARTHENAY-GÂTINE

Communauté de Communes Parthenay-Gâtine

5.h Classement sonore des infrastructures bruyantes

LAGEON



	Prescription	Arrêt	Approbation
ÉLABORATION	25/10/2018	21/11/2024	20/11/2025

aura
agence d'urbanisme de la région angevine

Classement sonore : voies bruyantes

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

Classement sonore : secteurs affectés

- 300 m
- 250 m
- 100 m
- 30 m
- 10 m

Cadastre Origine DGFiP Cadastre © Droits de l'État réservés ® 2024

Parcellaire · Bâti dur / bâti léger · Limite communale

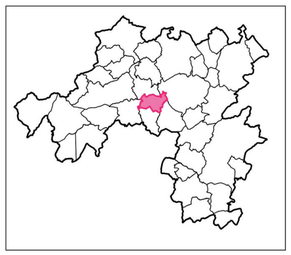
0 100 m

PLUi
Plan local d'urbanisme intercommunal
PARTHENAY-GÂTINE

Communauté de Communes Parthenay-Gâtine

5.h Classement sonore des infrastructures bruyantes

PARTHENAY



	Prescription	Arrêt	Approbation
ÉLABORATION	25/10/2018	21/11/2024	20/11/2025

aura
agence d'urbanisme de la région angevine

Classement sonore : voies bruyantes

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

Classement sonore : secteurs affectés

- 300 m
- 250 m
- 100 m
- 30 m
- 10 m

Cadastre Origine DGFiP Cadastre © Droits de l'État réservés ® 2024

Parcellaire | Bâti dur / bâti léger | Limite communale

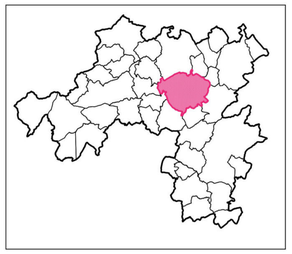
0 100 m

PLUi
Plan local d'urbanisme intercommunal
PARTHENAY-GÂTINE

Communauté de Communes Parthenay-Gâtine

5.h Classement sonore des infrastructures bruyantes

LA PEYRATTE



	Prescription	Arrêt	Approbation
ÉLABORATION	25/10/2018	21/11/2024	20/11/2025

aura
agence d'urbanisme de la région angevine

Classement sonore : voies bruyantes

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

Classement sonore : secteurs affectés

- 300 m
- 250 m
- 100 m
- 30 m
- 10 m

Cadastre Origine DGFiP Cadastre © Droits de l'État réservés ® 2024

Parcellaire | Bâti dur / bâti léger | Limite communale

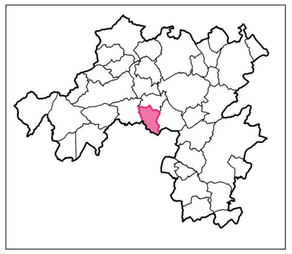
0 100 m

PLUi
Plan local d'urbanisme intercommunal
PARTHENAY-GÂTINE

Communauté de Communes Parthenay-Gâtine

5.h Classement sonore des infrastructures bruyantes

POMPAIRE



	Prescription	Arrêt	Approbation
ÉLABORATION	25/10/2018	21/11/2024	20/11/2025

aura
agence d'urbanisme de la région angevine

Classement sonore : voies bruyantes

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

Classement sonore : secteurs affectés

- 300 m
- 250 m
- 100 m
- 30 m
- 10 m

Cadastre Origine DGFiP Cadastre © Droits de l'État réservés ® 2024

- Parcellaire
- Bâti dur / bâti léger
- Limite communale

0 100 m

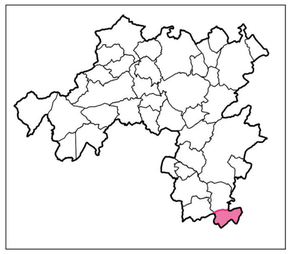
PLUi Plan local d'urbanisme intercommunal

PARTHENAY-GÂTINE

Communauté de Communes Parthenay-Gâtine

5.h Classement sonore des infrastructures bruyantes

SAINT-GERMIER



	Prescription	Arrêt	Approbation
ÉLABORATION	25/10/2018	21/11/2024	20/11/2025

aura agence d'urbanisme de la région angevine

Classement sonore : voies bruyantes

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

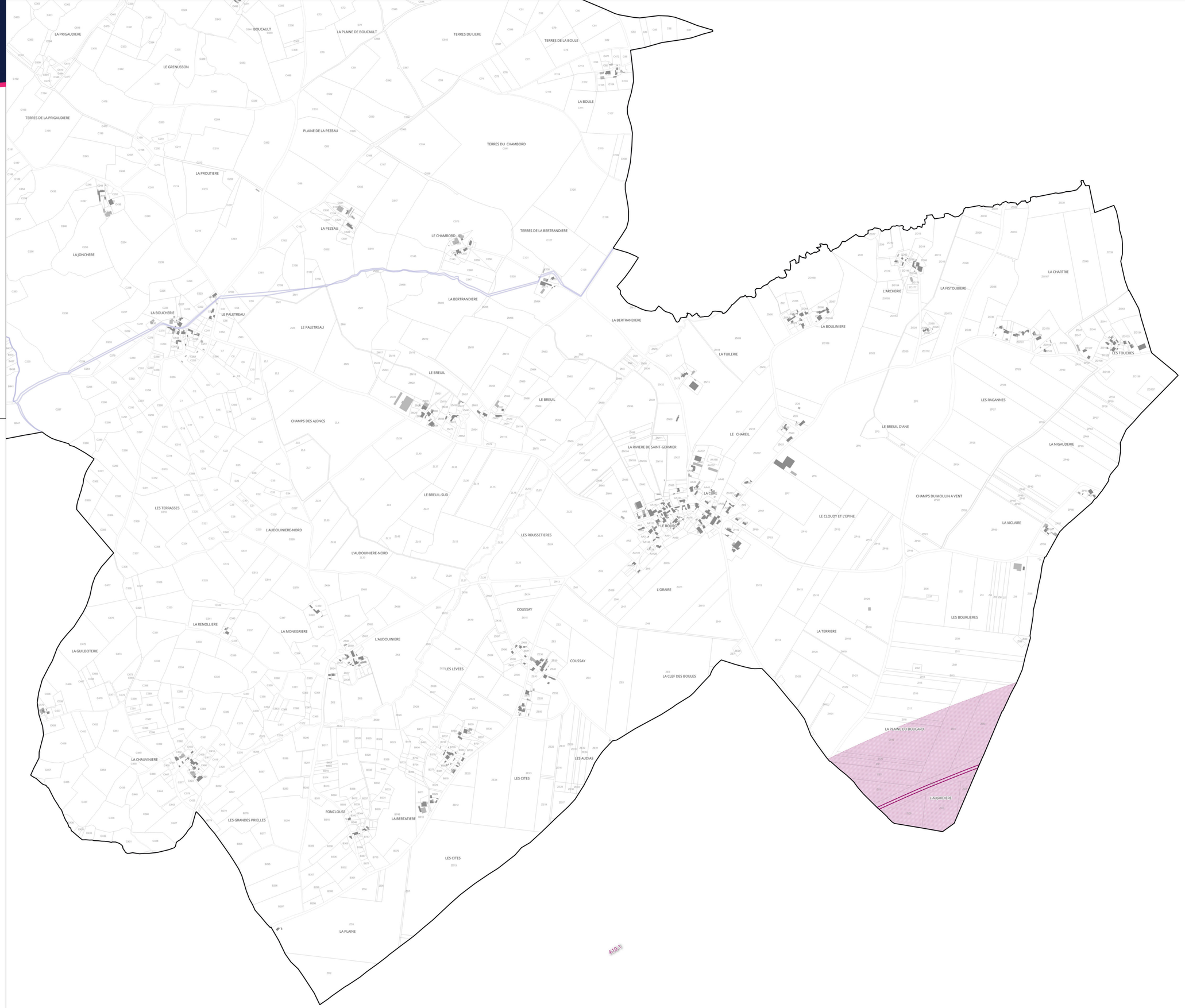
Classement sonore : secteurs affectés

- 300 m
- 250 m
- 100 m
- 30 m
- 10 m

Cadastre Origine DGFiP Cadastre © Droits de l'État réservés ® 2024

Parcellaire | Bâti dur / bâti léger | Limite communale

0 100 m

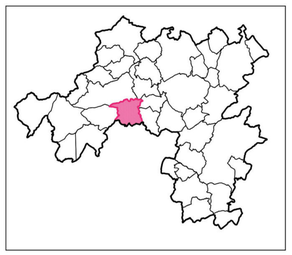


PLUi
Plan local d'urbanisme intercommunal
PARTHENAY-GÂTINE

Communauté de Communes Parthenay-Gâtine

5.h Classement sonore des infrastructures bruyantes

LE TALLUD



	Prescription	Arrêt	Approbation
ÉLABORATION	25/10/2018	21/11/2024	20/11/2025

aura agence d'urbanisme de la région angevine

Classement sonore : voies bruyantes

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

Classement sonore : secteurs affectés

- 300 m
- 250 m
- 100 m
- 30 m
- 10 m

Cadastre Origine DGFiP Cadastre © Droits de l'État réservés ® 2024

Parcellaire · Bâti dur / bâti léger · Limite communale

0 100 m

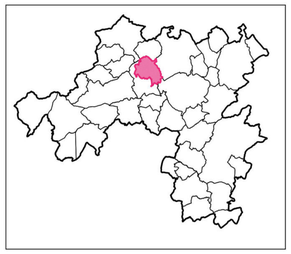
PLUi Plan local d'urbanisme intercommunal

PARTHENAY-GÂTINE

Communauté de Communes Parthenay-Gâtine

5.h Classement sonore des infrastructures bruyantes

VIENNAY



	Prescription	Arrêt	Approbation
ÉLABORATION	25/10/2018	21/11/2024	20/11/2025

aura agence d'urbanisme de la région angevine

Classement sonore : voies bruyantes

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

Classement sonore : secteurs affectés

- 300 m
- 250 m
- 100 m
- 30 m
- 10 m

Cadastre Origine DGFiP Cadastre © Droits de l'État réservés ® 2024

Parcellaire | Bâti dur / bâti léger | Limite communale

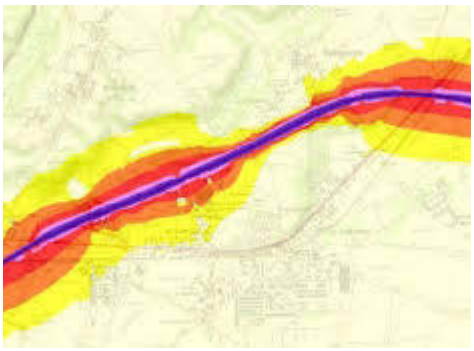
0 100 m

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de l'État dans le département des Deux-Sèvres

PPBE

4ème échéance 2024-2029



Projet soumis à la consultation du public
du 29 avril 2024 au 30 juin 2024

Directive n°2002/49/CE

relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Rédaction du PPBE des infrastructures routières de l'État (4ème échéance) dans le département des Deux-Sèvres

Le groupe de travail chargé de la rédaction du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures routières de l'État dans le département des Deux-Sèvres a été piloté par Fabrice SAGOT de la Direction Départementale des Territoires des Deux-Sèvres (DDT).

Ont plus particulièrement participé à la rédaction de ce PPBE :

- Juliette BERNARD de la société concessionnaire Vinci Autoroutes
- Mathieu KERMEL de la direction interdépartementale des routes Atlantique
- Pascal COSTA de la direction interdépartementale des routes Centre-Ouest
- Jean-Luc GARY de SNCF Réseau, direction régionale Nouvelle-Aquitaine

SOMMAIRE

1. Résumé non technique....5
2. Le bruit et la santé....6
2.1 Quelques généralités sur le bruit....6
2.1.1. Le son....6
2.1.2. Le bruit....7
2.1.3. Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement....7
2.2. Les effets du bruit sur la santé....9
2.3. Le coût social du bruit en France....15
3. Le cadre réglementaire européen et le contexte du PPBE de l'État dans le département des Deux-Sèvres....16
3.1. Cadre réglementaire du PPBE....16
3.1.1. Cadre réglementaire général : sources de bruit concernées et autorités compétentes..16
3.1.2. Cadre réglementaire du PPBE des grandes infrastructures de l'État....18
3.2. Infrastructures concernées par le PPBE de l'État 18
3.3. Démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État....22
3.3.1. Organisation de la démarche....22
3.3.2. Cinq grandes étapes pour l'élaboration....23
3.4. Principaux résultats du diagnostic....24
3.5. Objectifs en matière de réduction du bruit en France....32
3.6. Prise en compte des « zones de calme »....32
4. La contribution des politiques nationales à l'atteinte des objectifs européens en matière de réduction du bruit....33
4.1. Bilans des actions dans le cadre du précédent PPBE et des dix dernières années....34
4.1.1. Mesures préventives....34
4.1.2. Actions curatives....38
4.2. Programme d'actions de prévention et de réduction des nuisances pour les 5 années à venir....41
4.2.1. Mesures préventives....41
4.2.2. Mesures curatives....50
4.3. Justification du choix des mesures programmées ou envisagées....53
4.4. Estimation du nombre de personnes concernées par une diminution du bruit suite aux mesures prévues dans le PPBE....53
5. Bilan de la consultation du public....53
5.1. Modalités de la consultation....53

5.2. Remarques du public.....54
5.3. Réponses des gestionnaires aux observations.....54
5.4. Prise en compte dans le PPBE de l'État.....54
6. Glossaire.....56

1. Résumé non technique

La directive européenne n°2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). L'objectif est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

L'ambition de cette directive est de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette pollution.

En France, depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures, et plus particulièrement depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, des dispositifs de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mis en place. L'enjeu du PPBE élaboré par la préfète des Deux-Sèvres concernant le réseau routier, est d'assurer une cohérence des actions des gestionnaires concernés sur le département des Deux-Sèvres.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, la préfète des Deux-Sèvres dispose des cartes de bruit arrêtées le 18 août 2022 et disponibles sur le site Internet de la préfecture : https://www.deux-sevres.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Nuisances-sonores-Bruits/Cartes-strategiques-du-bruit-dans-l-environnement-lies-aux-infrastructures-de-transports-terrestres/Cartes-interactives-2022-20

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 10 ans par les gestionnaires du réseau national précités dans le cadre du précédent PPBE arrêté le 27 septembre 2019.

La troisième et dernière étape a consisté à recenser une liste d'actions permettant d'abaisser l'exposition sonore de nos concitoyens et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2024 – 2029. À cette fin, les maîtres d'ouvrages des grandes infrastructures de l'État ont présenté le programme de leurs actions prévues entre 2024 et 2029.

Sur le réseau autoroutier géré par la société Vinci autoroutes, la société envisage de suivre l'empreinte sonore sur les autoroutes au moyen de modélisations acoustiques, de mesures in situ et de suivi de trafic.

Concernant le réseau ferroviaire, aucune voie ferrée traversant le département des Deux-Sèvres ne présente un trafic supérieur au seuil qui est de 30 000 passages par an. Par conséquent aucune action liée au réseau ferroviaire n'est prévue dans le cadre du présent plan.

Concernant le réseau routier national, l'État prévoit en collaboration avec la DIR CO, la DIRA et la DREAL NA les actions suivantes :

– la révision du classement sonore des infrastructures en 2025 ;

– l'élaboration d'une stratégie régionale de résorption du bruit critique vis-à-vis des bâtiments sensibles en Nouvelle-Aquitaine, à l'appui d'une analyse permettant d'identifier et de hiérarchiser les priorités d'intervention, tout en intégrant les actions déjà envisagées de résorption du bruit critique vis-à-vis des bâtiments sensibles ;

- l'intégration systématiquement les problématiques acoustiques dans le choix des techniques de réfection des chaussées sur son réseau, et, dans la mesure du possible dans la programmation des travaux de rénovation des couches de roulement .

Le PPBE a été mis en consultation du public du 29 avril 2024 au 30 juin 2024, et a été approuvé par la préfète le 8 juillet 2024 et publié sur le site internet des services de l'État : https://www.deux-sevres.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Nuisances-sonores-Bruits/Plans-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-PPBE

2. Le bruit et la santé

2.1 Quelques généralités sur le bruit

(Sources : http://www.bruitparif.fr, http://www.sante.gouv.fr et http://www.anses.fr)

Le bruit constitue une nuisance très présente dans la vie quotidienne des Français : 86 % d'entre eux se déclarent gênés par le bruit à leur domicile. Selon une étude de 2009 de l'INRETS, la pollution de l'air (35 %), le bruit (28 %) et l'effet de serre (23 %) sont cités par les Français comme les trois principaux problèmes environnementaux relatifs aux transports.

Au-delà de la gêne, l'excès de bruit a des effets sur la santé, auditifs (surdité, acouphènes…) et extra-auditifs (pathologies cardiovasculaires…).

2.1.1. Le son

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné.

Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air ; ce phénomène vibratoire est caractérisé par sa force, sa hauteur et sa durée :

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20 µPascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

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

Perception	Échelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression)	Fort / Faible	Intensité I Décibel, dB(A)
Hauteur (son pur)	Aigu / Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu / Grave	Spectre
Durée	Longue / Brève	Durée LAeq (niveau équivalent moyen)

2.1.2. Le bruit

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

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

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

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB.

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

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

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB (A).

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. C'est la première nuisance à domicile citée par 54 % des personnes, résidant dans les villes de plus de 50 000 habitants.

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

2.1.3. Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement

La perception de la gêne reste variable selon les individus. Elle est liée à la personne (âge, niveau d'étude, actif, présence au domicile, propriétaire ou locataire, opinion personnelle quant à l'opportunité de la présence d'une source de bruit donnée) et à son environnement (région, type d'habitation, situation et antériorité par rapport à l'existence de l'infrastructure ou de l'activité, isolation de façade).

Le présent PPBE concerne le bruit produit par les **infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an et ferroviaire de plus de 30 000 passages de train par an.**

Les routes

Le bruit de la route est un bruit permanent. Il est perçu plus perturbant pour les activités à l'extérieur, pour l'ouverture des fenêtres, et la nuit. Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique ont conduit à la mise en évidence de la contribution de plus en plus importante du bruit dû au contact pneumatiques-chaussée dans le bruit global émis par les véhicules en circulation à des vitesses supérieures à 60 km/h.

Les voies ferrées

Le bruit ferroviaire présente des caractéristiques spécifiques sensiblement différentes de ceux de la circulation routière :

- Le bruit est de nature intermittente ;
- Le spectre (tonalité), bien que comparable, comporte davantage de fréquences aiguës ;
- La signature temporelle (évolution) est régulière (croissance, pallier, décroissance du niveau sonore avec des durées stables, par type de train en fonction de leur longueur et de leur vitesse) ;
- Le bruit ferroviaire apparaît donc gênant à cause de sa soudaineté ; les niveaux peuvent être très élevés au moment du passage des trains. Pourtant, il est généralement perçu comme moins gênant que le bruit routier du fait de sa régularité tant au niveau de l'intensité que des horaires. Il perturbe spécifiquement la communication à l'extérieur ou les conversations téléphoniques à l'intérieur. Si les gênes ferroviaire et routière augmentent avec le niveau sonore, la gêne ferroviaire reste toujours perçue comme inférieure à la gêne routière, quel que soit le niveau sonore.

La comparaison des relations « niveau d'exposition – niveau de gêne » établies pour chacune des sources de bruit confirme la pertinence d'un « bonus ferroviaire » (à savoir l'existence d'une gêne moins élevée pour le bruit ferroviaire à niveau moyen d'exposition identique), en regard de la gêne due au bruit routier. Ce bonus dépend toutefois de la période considérée (jour, soirée, nuit, 24 h) : autour de 2 dB(A) en soirée, de 3 dB(A) le jour, et 5 dB(A) sur une période de 24 h.

L'exposition à plusieurs sources

L'exposition combinée aux bruits provenant de plusieurs infrastructures routières et ferroviaires voire aériennes (situation de multi-exposition) a conduit à s'interroger sur l'évaluation de la gêne ressentie par les populations riveraines concernées. La multi-exposition est un enjeu de santé publique, si on considère l'addition voire la multiplication des effets possibles de 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 sources de bruit (situation de dominance d'une source sur l'autre source ou de non-dominance) ont un impact direct sur les jugements et la gêne ressentie.

Bien que délicates à évaluer, des interactions entre la gêne due au bruit routier et la gêne due au bruit ferroviaire ont été mises en évidence :

- Lorsque le bruit reste modéré, la gêne due à une source de bruit spécifique semble liée au niveau sonore de la source elle-même plus qu'à la situation d'exposition (dominance – non-dominance) ou qu'à la combinaison des deux bruits;
- En revanche, dans des situations de forte exposition, des phénomènes tels que le masquage du bruit routier par le bruit ferroviaire ou la « contamination » du bruit ferroviaire par le bruit routier apparaissent.

Il n'y a pas actuellement de consensus sur un modèle permettant d'évaluer la gêne totale due à la combinaison de plusieurs sources de bruit. Ces modèles ne s'appuient pas ou de façon insuffisante sur la connaissance des processus psychologiques (perceptuel et cognitif) participant à la formation de la gêne, mais sont plutôt des constructions mathématiques de la gêne totale. De ce fait, ces modèles ne sont pas en accord avec les réactions subjectives mesurées dans des environnements sonores multi-sources.

2.2. Les effets du bruit sur la santé

(Sources : http://www.bruitparif.fr, http://www.sante.gouv.fr et http://www.anses.fr)

Les effets sur la santé de la pollution par le bruit sont multiples :

Les bruits de l'environnement, générés par les routes, les voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisir sont à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées. La première fonction affectée par l'exposition à des niveaux de bruits excessifs est le sommeil.

Les populations socialement défavorisées sont plus exposées au bruit, car elles occupent souvent les logements les moins chers à la périphérie de la ville et près des grandes infrastructures de transports. Elles sont en outre les plus concernées par les expositions au bruit cumulées avec d'autres types de nuisances : bruit et agents chimiques toxiques pour le système auditif dans le milieu de travail ouvrier ; bruit et températures extrêmes – chaudes ou froides dans les habitats insalubres – ; bruit et pollution atmosphérique dans les logements à proximité des grands axes routiers ou des industries, etc. Ce cumul contribue à une mauvaise qualité de vie qui se répercute sur l'état de santé.

Perturbations du sommeil – à partir de 30 dB(A)

L'audition est en veille permanente, l'oreille n'a pas de paupières ! Pendant le sommeil la perception auditive demeure : les sons parviennent à l'oreille et sont transmis au cerveau qui interprète les signaux reçus. Si les bruits entendus sont reconnus comme habituels et acceptés, ils n'entraîneront pas de réveils des personnes exposées. Mais ce travail de perception et de reconnaissance des bruits se traduit par de nombreuses réactions physiologiques, qui entraînent des répercussions sur la qualité du sommeil.

Occupant environ un tiers de notre vie, le sommeil est indispensable pour récupérer des fatigues tant physiques que mentales de la période de veille. Le sommeil n'est pas un état unique mais une succession d'états, strictement ordonnés : durée de la phase d'endormissement, réveils, rythme des changements de stades (sommeil léger, sommeil profond, périodes de rêves). Des niveaux de bruits élevés ou l'accumulation d'événements sonores perturbent cette organisation complexe de la structure du sommeil et entraînent d'importantes conséquences sur la santé des personnes exposées alors même qu'elles n'en ont souvent pas conscience.

Perturbations du temps total du sommeil :

- Durée plus longue d'endormissement : il a été montré que des bruits intermittents d'une intensité maximale de 45 dB(A) peuvent augmenter la latence d'endormissement de plusieurs minutes ;
- Éveils nocturnes prolongés : le seuil de bruit provoquant des éveils dépend du stade dans lequel est plongé le dormeur, des caractéristiques physiques du bruit et de la signification de ce dernier (par exemple, à niveau sonore égal, un bruit d'alarme réveillera plus facilement qu'un bruit neutre) ; des éveils nocturnes sont provoqués par des bruits atteignant 55 dB(A) ;
- Éveil prématuré non suivi d'un ré-endormissement : aux heures matinales, les bruits peuvent éveiller plus facilement un dormeur et l'empêcher de retrouver le sommeil.

Modification des stades du sommeil : la perturbation d'une séquence normale de sommeil est observée pour un niveau sonore de l'ordre de 50 dB(A) même sans qu'un réveil soit provoqué ; le phénomène n'est donc pas perçu consciemment par le dormeur. Ces changements de stades, souvent accompagnés de mouvements corporels, se font au détriment des stades de sommeil les plus profonds et au bénéfice des stades de sommeil les plus légers.

À plus long terme : si la durée totale de sommeil peut être modifiée dans certaines limites sans entraîner de modifications importantes des capacités individuelles et du comportement, les répercussions à long terme d'une réduction quotidienne de la durée du sommeil sont plus critiques. Une telle privation de sommeil entraîne une fatigue chronique excessive et de la somnolence, une réduction de la motivation de travail, une baisse des performances, une anxiété chronique. Les perturbations chroniques du sommeil sont sources de baisses de vigilance diurnes qui peuvent avoir une incidence sur les risques d'accidents.

L'organisme ne s'habitue jamais complètement aux perturbations par le bruit pendant les périodes de sommeil: si cette accoutumance existe sur le plan de la perception, les effets, notamment cardio-vasculaires, mesurés au cours du sommeil montrent que les fonctions physiologiques du dormeur restent affectées par la répétition des perturbations sonores.

<u>Interférence avec la transmission de la parole – à partir de 45 dB(A)</u>

La compréhension de la parole est compromise par le bruit. La majeure partie du signal acoustique dans la conversation est située dans les gammes de fréquences moyennes et aiguës, en particulier entre 300 et 3 000 hertz. L'interférence avec la parole est d'abord un processus masquant, dans lequel les interférences par le bruit rendent la

compréhension difficile voire impossible. Outre la parole, les autres sons de la vie quotidienne seront également perturbés par une ambiance sonore élevée : écoute des médias et de musique, perception de signaux utiles tels que les carillons de porte, la sonnerie du téléphone, le réveille-matin, des signaux d'alarmes.

La compréhension de la parole dans la vie quotidienne est influencée par le niveau sonore, par la prononciation, par la distance, par l'acuité auditive, par l'attention mais aussi par les bruits interférents. Pour qu'un auditeur avec une audition normale comprenne parfaitement la parole, le taux signal/bruit (c.-à-d. la différence entre le niveau de la parole et le niveau sonore du bruit interférent) devrait être au moins de 15 dB(A). Puisque le niveau de pression acoustique du discours normal est d'environ 60 dB(A), un bruit parasite de 45 dB(A) ou plus, gêne la compréhension de la parole dans les plus petites pièces.

La notion de perturbation de la parole par les bruits interférents provenant de la circulation s'avère très importante pour les établissements d'enseignement où la compréhension des messages pédagogiques est essentielle. L'incapacité à comprendre la parole a pour résultat un grand nombre de handicaps personnels et de changements comportementaux. Les personnes particulièrement vulnérables sont celles souffrant d'un déficit auditif, les personnes âgées, les enfants en cours d'apprentissage du langage et de la lecture, et les individus qui ne dominent pas le langage parlé.

Effets psycho physiologiques – 65-70 dB(A)

Chez les travailleurs exposés au bruit, et les personnes vivant près des aéroports, des industries et des rues bruyantes, l'exposition au bruit peut avoir un impact négatif sur leurs fonctions physiologiques. L'impact peut être temporaire mais parfois aussi permanent. Après une exposition prolongée, les individus sensibles peuvent développer des troubles permanents, tels que de l'hypertension et une maladie cardiaque ischémique. L'importance et la durée des troubles sont déterminées en partie par des variables liées à la personne, son style de vie et ses conditions environnementales. Les bruits peuvent également provoquer des réponses réflexes, principalement lorsqu'ils sont peu familiers et soudains.

Les travailleurs exposés à un niveau élevé de bruit industriel pendant 5 à 30 ans peuvent souffrir de tension artérielle et présenter un risque accru d'hypertension. Des effets cardio-vasculaires ont été également observés après une exposition de longue durée aux trafics aérien et automobile avec des valeurs de LAeq 24 h de 65-70db(A). Bien que l'association soit rare, les effets sont plus importants chez les personnes souffrant de troubles cardiaques que pour celles ayant de l'hypertension. Cet accroissement limité du risque est important en termes de santé publique dans la mesure où un grand nombre de personnes y est exposé.

Effets sur les performances

Il a été montré, principalement pour les travailleurs et les enfants, que le bruit peut compromettre l'exécution de tâches cognitives. Bien que l'éveil dû au bruit puisse conduire à une meilleure exécution de tâches simples à court terme, les performances diminuent sensiblement pour des tâches plus complexes. La lecture, l'attention, la résolution de problèmes et la mémorisation sont parmi les fonctions cognitives les plus

fortement affectées par le bruit. Le bruit peut également distraire et des bruits soudains peuvent entraîner des réactions négatives provoquées par la surprise ou la peur.

Dans les écoles autour des aéroports, les enfants exposés au trafic aérien, ont des performances réduites dans l'exécution de tâches telles que la correction de textes, la réalisation de puzzles difficiles, les tests d'acquisition de la lecture et les capacités de motivation. Il faut admettre que certaines stratégies d'adaptation au bruit d'avion, et l'effort nécessaire pour maintenir le niveau de performance ont un prix. Chez les enfants vivant dans les zones plus bruyantes, le système sympathique réagit davantage, comme le montre l'augmentation du niveau d'hormone de stress ainsi qu'une tension artérielle au repos élevée. Le bruit peut également produire des troubles et augmenter les erreurs dans le travail, et certains accidents peuvent être un indicateur de réduction des performances.

Effets sur le comportement avec le voisinage et gêne

Le bruit peut produire un certain nombre d'effets sociaux et comportementaux aussi bien que des gênes. Ces effets sont souvent complexes, subtils et indirects et beaucoup sont supposés provenir de l'interaction d'un certain nombre de variables auditives. La gêne engendrée par le bruit de l'environnement peut être mesurée au moyen de questionnaires ou par l'évaluation de la perturbation due à des activités spécifiques. Il convient cependant d'admettre qu'à niveau égal des bruits différents, venant de la circulation et des activités industrielles, provoquent des gênes de différente amplitude. Ceci s'explique par le fait que la gêne des populations dépend non seulement des caractéristiques du bruit, y compris sa source, mais également dans une grande mesure de nombreux facteurs non-acoustiques, à caractère social, psychologique, ou économique. La corrélation entre l'exposition au bruit et la gêne générale, est beaucoup plus haute au niveau d'un groupe qu'au niveau individuel. Le bruit au-dessus de 80 dB(A) peut également réduire les comportements de solidarité et accroître les comportements agressifs. Il est particulièrement préoccupant de constater que l'exposition permanente à un bruit de niveau élevé peut accroître le sentiment d'abandon chez les écoliers.

On a observé des réactions plus fortes quand le bruit est accompagné des vibrations et contient des composants de basse fréquence, ou quand le bruit comporte des explosions comme dans le cas de tir d'armes à feu. Des réactions temporaires, plus fortes, se produisent quand l'exposition au bruit augmente avec le temps, par rapport à une exposition constante au bruit. Dans la plupart des cas, LAeq 24 h et Ldn sont des approximations acceptables d'exposition au bruit pour ce qui concerne la gêne éprouvée. Cependant, on estime de plus en plus souvent que tous les paramètres devraient être individuellement évalués dans les recherches sur l'exposition au bruit, au moins dans les cas complexes. Il n'y a pas de consensus sur un modèle de la gêne totale due à une combinaison des sources de bruit dans l'environnement.

Effets biologiques extra-auditifs : le stress

Les effets biologiques du bruit ne se réduisent pas uniquement à des effets auditifs : des effets non spécifiques peuvent également apparaître. Du fait de l'étroite

interconnexion des voies nerveuses, les messages nerveux d'origine acoustique atteignent de façon secondaire d'autres centres nerveux et provoquent des réactions plus ou moins spécifiques et plus ou moins marquées au niveau de fonctions biologiques ou de systèmes physiologiques autres que ceux relatifs à l'audition.

Ainsi, en réponse à une stimulation acoustique, l'organisme réagit comme il le ferait de façon non spécifique à toute agression, qu'elle soit physique ou psychique. Cette stimulation, si elle est répétée et intense, entraîne une multiplication des réponses de l'organisme qui, à la longue, peut induire un état de fatigue, voire d'épuisement. Cette fatigue intense constitue le signe évident du « stress » subi par l'individu et, au-delà de cet épuisement, l'organisme peut ne plus être capable de répondre de façon adaptée aux stimulations et aux agressions extérieures et voir ainsi ses systèmes de défense devenir inefficaces.

Les effets sur le système cardiovasculaire

Un état de stress créé par une exposition au bruit entraîne la libération excessive d'hormones telles que le cortisol ou les catécholamines (adrénaline, dopamine). C'est l'augmentation de ces hormones qui peut engendrer des effets cardiovasculaires. Le cortisol est une hormone secrétée par le cortex. Cette hormone gère le stress et a un rôle important dans la régulation de certaines fonctions de l'organisme. Le profil de cortisol montre normalement une variation avec un taux bas la nuit et haut le matin. À la suite d'une longue exposition stressante, la capacité pour l'homme de réguler son taux de cortisol (baisse la nuit) peut être inhibée.

L'augmentation de la tension artérielle et l'augmentation des pulsations cardiaques sont des réactions cardiovasculaires pouvant être associées à une augmentation du stress

Effets subjectifs et comportementaux du bruit

La façon dont le bruit est perçu a un caractère éminemment subjectif. Compte tenu de la définition de la santé donnée par l'Organisation Mondiale de la Santé en 1946 (« un état de complet bien-être physique, mental et social et pas seulement l'absence de maladies »), les effets subjectifs du bruit doivent être considérés comme des événements de santé à part entière. La gêne « sensation de désagrément, de déplaisir provoquée par un facteur de l'environnement (exemple : le bruit) dont l'individu ou le groupe connaît ou imagine le pouvoir d'affecter sa santé » (OMS, 1980), est le principal effet subjectif évoqué.

Le lien entre gêne et intensité sonore est variable : la mesure physique du bruit n'explique qu'une faible partie, au mieux 35 %, de la variabilité des réponses individuelles au bruit. L'aspect « qualitatif » est donc également essentiel pour évaluer la gêne. Par ailleurs, la plupart des enquêtes sociales ou socio-acoustiques ont montré qu'il est difficile de fixer le niveau précis où commence l'inconfort.

Un principe consiste d'ailleurs à considérer qu'il y a toujours un pourcentage de personnes gênées, quel que soit le niveau seuil de bruit. Pour tenter d'expliquer la gêne, il faut donc aller plus loin et en particulier prendre en compte des facteurs non acoustiques :

- De nombreux facteurs individuels, qui comprennent les antécédents de chacun, la confiance dans l'action des pouvoirs publics et des variables socio-économiques telles que la profession, le niveau d'éducation ou l'âge ;
- Des facteurs contextuels : un bruit choisi est moins gênant qu'un bruit subi, un bruit prévisible est moins gênant qu'un bruit imprévisible, etc ;
- Des facteurs culturels : par exemple, le climat, qui détermine généralement le temps qu'un individu passe à l'intérieur de son domicile, semble être un facteur important dans la tolérance aux bruits.

En dehors de la gêne, d'autres effets du bruit sont habituellement décrits : les effets sur les attitudes et le comportement social (agressivité et troubles du comportement, diminution de la sensibilité et de l'intérêt à l'égard d'autrui), les effets sur les performances (par exemple, dégradation des apprentissages scolaires), l'interférence avec la communication.

Déficit auditif dû au bruit – 80 dB(A) seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu de travail.

Les bruits de l'environnement, ceux perçus au voisinage des infrastructures de transport ou des activités économiques, n'atteignent pas des intensités directement dommageables pour l'appareil auditif. Par contre le bruit au travail, l'écoute prolongée de musiques amplifiées à des niveaux élevés et la pratique d'activités de loisir tels que le tir ou les activités de loisirs motorisés exposent les personnes à des risques d'atteinte grave de l'audition.

Le déficit auditif est défini comme l'augmentation du seuil de l'audition. Des déficits d'audition peuvent être accompagnés d'acouphènes (bourdonnements ou sifflements). Le déficit auditif dû au bruit se produit d'abord pour les fréquences aiguës (3 000-6 000 hertz), avec le plus grand effet à 4 000 hertz. La prolongation de l'exposition à des bruits excessifs aggrave la perte auditive qui s'étendra aux fréquences plus graves (2000 hertz et moins) qui sont indispensables pour la communication et compréhension de la parole.

Partout dans le monde entier, le déficit auditif dû au bruit est le plus répandu des dangers professionnels.

L'ampleur du déficit auditif dans les populations exposées au bruit sur le lieu de travail dépend de la valeur de LAeq, du nombre d'années d'exposition au bruit, et de la sensibilité de l'individu. Les hommes et les femmes sont de façon égale concernés par le déficit auditif dû au bruit. Le bruit dans l'environnement avec un LAeq 24 h de 70 dB(A) ne causera pas de déficit auditif pour la grande majorité des personnes, même après une exposition tout au long de leur vie. Pour des adultes exposés à un bruit important sur le lieu de travail, la limite de bruit est fixée aux niveaux de pression acoustique maximaux de 140 dB, et l'on estime que la même limite est appropriée pour ce qui concerne le bruit dans l'environnement. Dans le cas des enfants, en prenant en compte leur habitude de jouer avec des jouets bruyants, la pression acoustique maximale ne devrait jamais excéder 120 dB.

La conséquence principale du déficit auditif est l'incapacité de comprendre le discours dans des conditions normales, et ceci est considéré comme un handicap social grave.

2.3. Le coût social du bruit en France

Le bruit constitue une préoccupation majeure des Français dans leur vie quotidienne, que ce soit au sein de leur logement, dans leurs déplacements, au cours de leurs activités de loisirs ou encore sur leur lieu de travail. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), le bruit représente le second facteur environnemental provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe, derrière la pollution atmosphérique : de l'ordre de 20 % de la population européenne (soit plus de 100 millions de personnes) est exposée de manière chronique à des niveaux de bruit préjudiciables à la santé humaine.

En 2021, l'ADEME, en coopération avec le Conseil National du Bruit a réalisé une évaluation du coût social du bruit en France.

Dans cette étude, le coût social est attribué à trois familles de sources de bruit : le transport, le voisinage et le milieu du travail.

Pour chacune de ces familles, ont été distingués :

- les effets sanitaires induits par le bruit : gêne, perturbations du sommeil, maladies cardiovasculaires, obésité, diabète, trouble de la santé mentale, difficultés d'apprentissage, médication, hospitalisation, maladies et accidents professionnels.

- les effets non sanitaires induits par le bruit : pertes de productivité et dépréciation immobilière

Le coût social du bruit en France est ainsi estimé à 147,1 milliards d'euros par an, sur la base des données et connaissances disponibles. 66,5 % de ce coût social, soit 97,8 Md€/an, correspond au bruit des transports, principalement le bruit routier qui représente 54,8 % du coût total, suivi du bruit ferroviaire (7,6 %) et du bruit aérien (4,1 %).

Le coût social lié au bruit de voisinage, pour lequel il existe très peu de données chiffrées, est évalué à 26,3 Md€/an (17,9 % du coût total) ; il se décompose en bruit émis par les particuliers (12,1 %), bruit des chantiers (3,6 %) et bruit généré dans l'environnement par les activités professionnelles (2,2 %).

Enfin, le coût social du bruit dans le milieu du travail, estimé à 21 Md€/an (14,2 % du total), se répartit entre les milieux industriel, tertiaire, scolaire et hospitalier.

Une part importante des coûts sociaux du bruit peut être néanmoins évitée en exploitant les co-bénéfices avec d'autres enjeux écologiques, comme la réduction de la pollution atmosphérique.

Pour en savoir plus : **Le coût social du bruit en France – Estimation du coût social du bruit en France et analyse de mesures d'évitement simultané du coût social du bruit et de la pollution de l'air. Rapport d'étude et synthèse :** https://librairie.ademe.fr/air-et-bruit/4815-cout-social-du-bruit-en-france.html

3. Le cadre réglementaire européen et le contexte du PPBE de l'État dans le département des Deux-Sèvres

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les États membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant.

Cette approche est basée sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations, une cartographie dite « stratégique », l'information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé, et la mise en œuvre au niveau local de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme.

- Les articles L. 572-1 à L. 572-11 et R. 572-1 à R. 572-12 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- les articles R. 572-3, R. 572-5 et R. 572-8 du code de l'environnement définissent les infrastructures concernées et le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- L'arrêté du 14 avril 2017 modifié par l'arrêté du 26 décembre 2017 et l'arrêté du 10 juin 2020, définit les agglomérations concernées ;
- L'arrêté du 4 avril 2006 modifié fixe les modes de mesure et de calcul, les calculs d'évaluation des effets nuisibles, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit ;

3.1. Cadre réglementaire du PPBE

3.1.1. Cadre réglementaire général : sources de bruit concernées et autorités compétentes

Les sources de bruit concernées par la directive au titre de la quatrième échéance sont les suivantes :

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
- les aérodromes listés par l'arrêté du 24 avril 2018.

La mise en œuvre de la directive s'est déroulé en plusieurs phases, en fonction de la taille des infrastructures et des agglomérations concernées.

Première échéance :

Le 30 juin 2007 pour les cartes stratégiques de bruit et le 18 juillet 2008 pour les plans d'actions correspondants.

- Établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondants, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains, soit 164 trains/jour, et les grands aéroports ;

Dans le département des Deux-Sèvres, ces cartes de bruit au titre de la première échéance ont été approuvées par l'arrêté préfectoral du 23 décembre 2009.

Le PPBE des grandes infrastructures de l'État au titre de la première échéance a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 31 janvier 2014.

Deuxième échéance :

Le 30 juin 2012 pour les cartes stratégiques de bruit et le 18 juillet 2013 pour les plans d'actions correspondants.

- Établissement des cartes de bruit et des PPBE correspondants pour les routes supportant un trafic supérieur à 8 200 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic supérieur à 82 trains/jour et les grands aéroports ;

Dans le département des Deux-Sèvres, ces cartes de bruit au titre de la 2ème échéance ont été approuvées par l'arrêté préfectoral du 7 janvier 2015 .

Le PPBE des grandes infrastructures de l'État au titre de la deuxième échéance a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 12 juillet 2016.

Troisième échéance :

Pour la troisième échéance, les mêmes seuils que l'échéance 2 ont été appliqués pour fixer la liste actualisée des grandes infrastructures de transports terrestres concernées. Il en va de même pour les grandes agglomérations.

Les cartes de bruit stratégiques devaient être adoptées au 30 juin 2017 et les plans d'actions correspondants pour le 18 juillet 2018.

Dans le département des Deux-Sèvres, ces cartes de bruit au titre de la 3ème échéance ont été approuvées par l'arrêté préfectoral du 13 juillet 2018.

Le PPBE des grandes infrastructures de l'État au titre de la troisième échéance a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 27 septembre 2019.

Remarque : la directive ne s'applique pas au bruit produit par la personne exposée elle-même, au bruit résultant des activités domestiques, aux bruits de voisinage, au bruit perçu sur les liens de travail ou à l'intérieur des moyens de transport, ni au bruit résultant d'activités militaires dans les zones militaires.

Les autorités compétentes :

Il existe une pluralité d'autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie et leur PPBE.

Autorités compétentes	Cartes de bruit	PPBE
Agglomérations	EPCI / communes	EPCI / communes
Routes nationales	Préfet	Préfet
Autoroutes concédées	Préfet	Préfet
Routes collectivités	Préfet	Conseil départemental et communes
Voies ferrées	Préfet	Préfet
Grands aéroports	Préfet	Préfet

Les cartes et PPBE doivent être réexaminés et, le cas échéant, révisés une fois au moins tous les 5 ans. Ces documents, une fois adoptés, sont valables pour 5 ans.

3.1.2. Cadre réglementaire du PPBE des grandes infrastructures de l'État

Dans le département des Deux-Sèvres, les cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures au titre de la 4éme échéance ont été arrêtées par la préfète le 18 août 2022, conformément aux articles L.572-4 et R. 572-7 du code de l'environnement.

Les cartes sont disponibles sur le site internet de la préfecture :

https://www.deux-sevres.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Nuisances-sonores-Bruits/Cartes-strategiques-du-bruit-dans-l-environnement-lies-aux-infrastructures-de-transports-terrestres/Cartes-interactives-2022-2026

3.2. Infrastructures concernées par le PPBE de l'État

Le présent PPBE concerne :

- Les routes nationales (concédées et non concédées) supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules.

  Parmi ces routes, certaines seront transférées à compter du 1e janvier 2024 ou mises à disposition à la date prévue par la convention de mise à disposition, aux collectivités intéressées, suite aux dispositions prévues dans la loi dite 3DS. Le département des Deux-Sèvres n'est pas concerné par un transfert au 1er janvier 2024.
- Les voies ferrées conventionnelles supportant un trafic annuel de plus de 30 000 passages de train par an

- Les lignes à grande vitesse (LGV) supportant un trafic annuel de plus de 30 000 passages de train par an

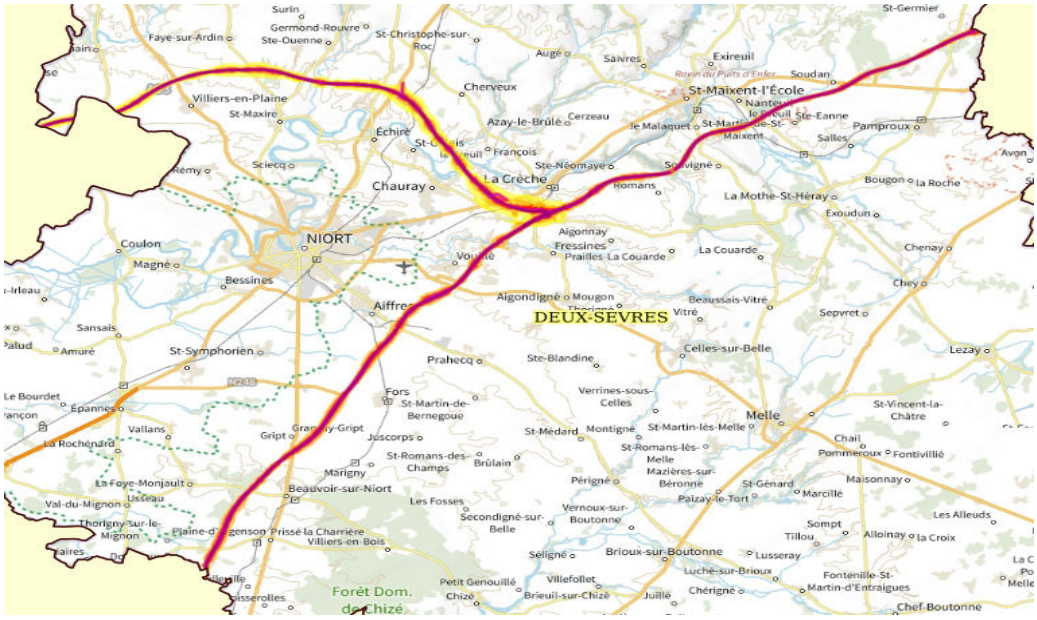
Routes nationales concédées (autoroutes)

Le réseau de la société Vinci autoroutes concerné dans le département des Deux-Sèvres est le suivant :

Autoroute	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur	Gestionnaire
A10	PR 338,063	PR 393,441	56 km	VINCI
A83	PR 115,240	PR 146,706	32 km	VINCI

La société Vinci autoroutes exploite l'autoroute A10 sur le département des Deux-Sèvres sur un linéaire d'environ 56 kilomètres. L'autoroute traverse les communes de Pamproux, Saint Germier, Soudan, Sainte Eanne, Nanteuil, Saint Martin de Saint Maixent, Romans, Sainte Néomaye, La Crèche, Vouillé, Aiffres, Fors, Granzay Gript, Marigny, Beauvoir sur Niort, La Foye Monjault et Plaine d'Argenson.

La société Vinci autoroutes exploite l'autoroute A83 sur le département des Deux-Sèvres sur un linéaire d'environ 32 kilomètres. L'autoroute traverse les communes de Saint Pompain, Villiers en Plaine, Faye sur Ardin, Sainte Ouenne, Echiré, Saint Gelais, François et La Crèche.



Carte du réseau autoroutier concédé des Deux-Sèvres

Routes nationales non concédées

Le réseau routier national concerné dans le département des Deux-Sèvres est le suivant :

Route	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur	Gestionnaire
route nationale 10	PR 0	PR 6	6,02 km	DIR Atlantique
route nationale 11	PR 54	PR 65	13,22 km	DIR Atlantique
route nationale 149	PR 0	PR 50	51,07 km	DIR Centre Ouest
route nationale 248	PR 0	PR 8	8,97 km	DIR Atlantique
route nationale 249	PR 50	PR 79	28,95 km	DIR Centre Ouest

La DIR Atlantique est en charge de l'entretien du réseau national sur le département des Deux-Sèvres sur un linéaire d'environ 28 kilomètres pour les routes suivantes : RN 10, RN 11 et RN 248

La route nationale 10 traverse les communes de Limalonges et Montalembert.

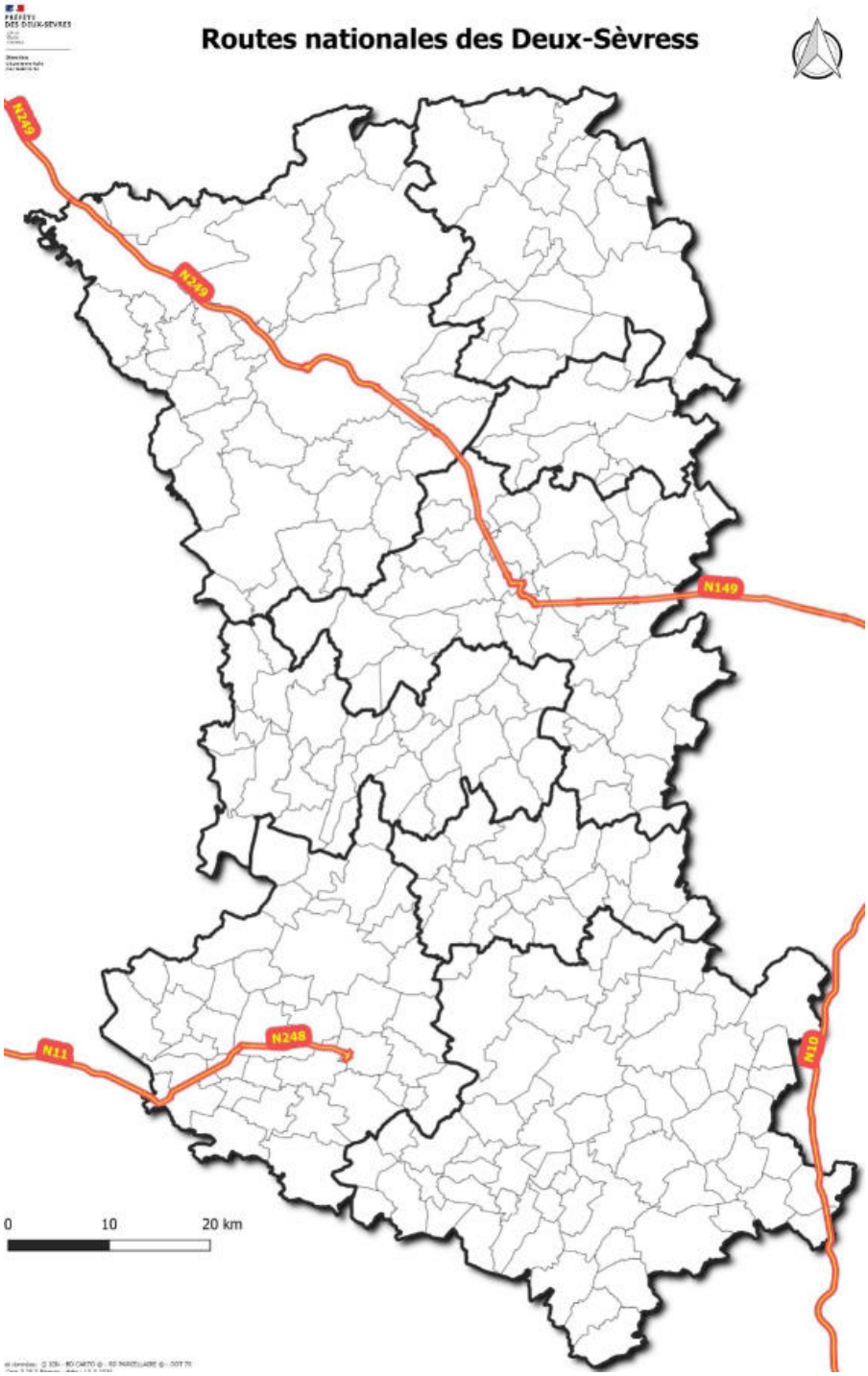
La route nationale 11 traverse les communes de Mauzé sur le Mignon, Prin-Deyrançon, Epannes, Amuré et Frontenay Rohan-Rohan.

La route nationale 248 traverse les communes de Frontenay Rohan-Rohan, Saint Symphorien et Granzay Gript.

La DIR Centre Ouest est en charge de l'entretien du réseau national () sur le département des Deux-Sèvres sur un linéaire d'environ 80 kilomètres pour les routes suivantes : RN 149 et RN 249.

La route nationale 149 traverse les communes de La Ferrière en Parthenay, La Peyratte, Parthenay, Châtillon sur Thouet, Viennay, Adilly, Amailloux, Chiché et Bressuire.

La route nationale 249 traverse les communes de Bressuire, Bretignolles, Nueil les Aubiers, Le Pin, Mauléon et Saint Pierre des Echaubrognes.



Carte du réseau routier national non concédé des Deux-Sèvres

Lignes ferroviaires

Dans le département des Deux-Sèvres, le réseau ferroviaire ne supporte pas un trafic annuel de plus de 30 000 passages de train par an. Aucune voie ferrée n'est donc concernée par le présent plan.

3.3. Démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État

3.3.1. Organisation de la démarche

Le comité de suivi de l'évaluation et de la gestion du bruit dans l'environnement des Deux-Sèvres (ou comité départemental bruit), présidé par le préfet, a été mis en place dans le cadre de l'application de la directive du bruit, pour répondre aux objectifs suivants :

- Suivre l'établissement des cartes de bruit des grandes infrastructures et les PPBE pour lesquels le préfet à compétence ;
- Suivre l'avancement des cartes d'agglomérations et des PPBE dont la réalisation relève de la compétence des collectivités locales ;
- Assurer la coordination de l'ensemble des cartes de bruit et des PPBE du département ;
- Définir les modalités de porter à la connaissance du public de l'information pour les infrastructures pour lesquels le préfet a compétence, et assurer la cohérence de l'information au niveau du département :
- Assurer la remontée d'information à l'administration centrale (Direction Générale de la Prévention des Risques – mission bruit et agents physiques) en vue de leur transmission à la Commission européenne et en informer les membres du comité de suivi.

Il regroupe notamment toutes les autorités compétentes, les gestionnaires d'infrastructures, les agences, administrations et techniciens concernées.

Le projet de PPBE, le résultat de la consultation du public et enfin le document final sont présentés aux membres du comité départemental bruit.

La Direction Départementale des Territoires des Deux-Sèvres, sous l'autorité du Préfet qui pilote les démarches de l'État (cartographie, PPBE), assiste les collectivités et assure le secrétariat du comité départemental bruit.

Le PPBE de l'État dans le département des Deux-Sèvres est l'aboutissement d'une démarche partenariale avec la société concessionnaire d'autoroute (Vinci autoroutes), la direction régionale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau (gestionnaire des voies ferrées), la direction interdépartementale des routes atlantique, la direction interdépartementale des routes centre-ouest avec le conseil et l'assistance du Cerema

La rédaction du PPBE de l'État a été pilotée par la Direction Départementale des Territoires des Deux-Sèvres.

3.3.2. Cinq grandes étapes pour l'élaboration

1. Une première étape de diagnostic a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations. L'objectif de cette étape a été d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites définies par la réglementation.

2. À l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme bruyantes, une seconde étape de définition des mesures de protection a été réalisée par les différents gestionnaires. Ces travaux ont permis d'identifier une série de mesures à programmer sur la durée du présent PPBE.

3. À partir des propositions faites par les différents gestionnaires, un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées a été rédigé.

4. Ce projet a été porté à la consultation du public comme le prévoit l'article R. 572-9 du code de l'environnement entre le 29 avril 2024, et le 30 juin 2024.

5. À l'issue de cette consultation, la Direction Départementale des Territoires a établi une synthèse des observations du public sur le PPBE de l'État. Elle a été transmise pour suite à donner aux différents gestionnaires qui ont répondu aux deux observations du public.

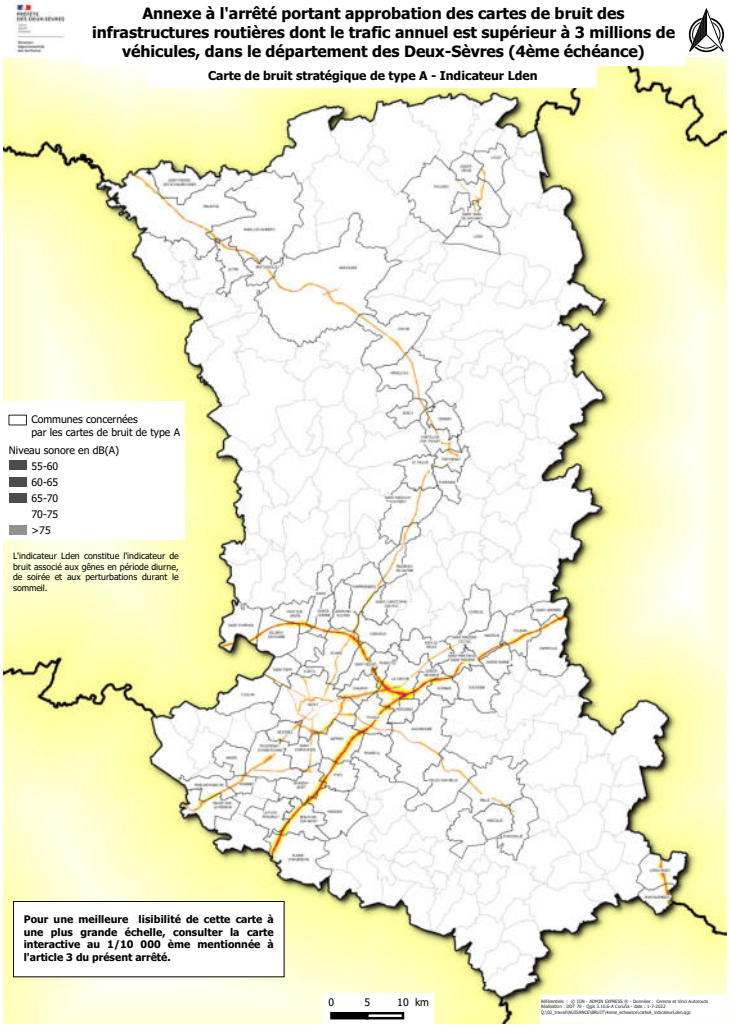
Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et les suites qui leurs ont été données (faisant l'objet du chapitre 5 du présent document), constituent le PPBE arrêté par le préfet et publié sur les sites internet des services de l'État dans les Deux-Sèvres accessible au lien ci-dessous :

https://www.deux-sevres.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Nuisances-sonores-Bruits/Plans-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-PPBE

3.4. Principaux résultats du diagnostic

Les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique, qui a essentiellement pour objectif d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit, et de préservation des zones de calme.

Il s'agit de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures ; les secteurs subissant du bruit excessif nécessiteront un diagnostic complémentaire.



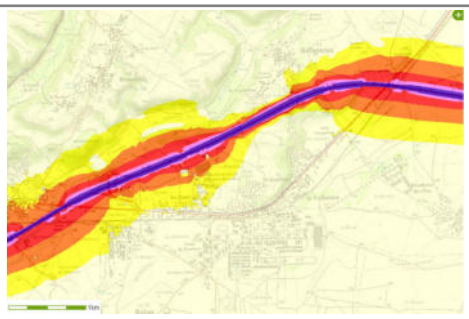
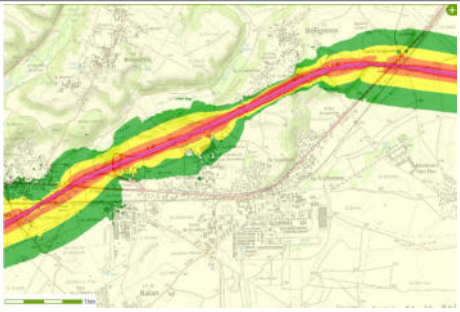
Le site internet des services de l'État dans les Deux-Sèvres où peuvent être consultées les cartes de bruit routières est le suivant :

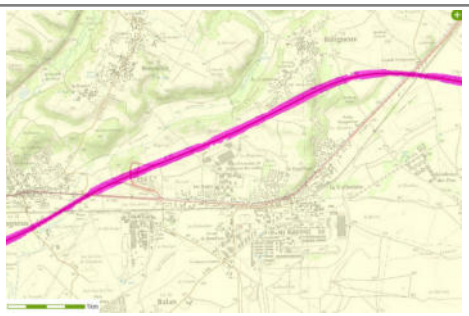
https://www.deux-sevres.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Nuisances-sonores-Bruits/Cartes-strategiques-du-bruit-dans-l-environnement-lies-aux-infrastructures-de-transports-terrestres/Cartes-interactives-2022-20

Comment sont élaborées les cartes de bruit ?

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

Il existe quatre types de cartes de bruit :

	**Carte de type « a » indicateur L_{den}** Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur L_{den} (période de 24 h), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le L_{den}.
	**Carte de type « a » indicateur L_n** Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur L_n (période nocturne), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).
	Carte de type « c » indicateur L_{den} Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur L_{den} (période de 24 h) Les valeurs limites L_{den} figurent pages suivantes



Carte de type « c » indicateur L_n

Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur L_n (période nocturne)

Les valeurs limites L_n figurent pages suivantes

Les cartes de bruit stratégiques permettent ensuite d'évaluer le nombre de personnes exposées par tranche de niveau de bruit et montrent les secteurs où un dépassement des valeurs limites est potentiellement constaté selon les résultats donnés par modélisation. Comme tout travail de modélisation, l'exercice repose sur un certain nombre d'hypothèses. Les modélisations sont des images de la réalité, avec des limites et des hypothèses que seuls des experts peuvent réellement expliquer.

Décomptes des populations sur le réseau routier et le réseau ferré nationaux :

Le réseau concédé :

Sur le réseau routier concédé, les décomptes des populations réalisés dans le cadre de la directive par les sociétés concessionnaires sont issues d'études détaillées.

Le réseau concédé Vinci Autoroutes

Les éléments de cartographie du bruit ont été transmis par la société Vinci autoroutes à la Direction Départementale des Territoires des Deux-Sèvres.

Les données d'exposition issues de la cartographie du bruit (carte « a ») donnent les résultats suivants :

Indice Lden en dB(A)

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées					Nombre de logements potentiellement exposés				
Voie	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
A10	1360	149	19	2	0	648	71	9	1	0
A83	372	127	2	0	0	177	60	1	0	0

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés					Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés				
Voie	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
A10	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
A83	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

Indice Ln en dB(A)

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées					Nombre de logements potentiellement exposés				
Voie	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70
A10	461	32	2	0	0	219	15	1	0	0
A83	256	5	0	0	0	122	2	0	0	0

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés					Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés				
Voie	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70
A10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A83	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0

Les zones bruyantes étudiées pour identifier les sites à traiter en priorité sont les zones où les habitations sont situées à l'intérieur ou proches des fuseaux **L_{den} 68 dB(A) et L_n 62 dB(A)** qui correspondent aux seuils des valeurs limites visées l'article R. 572-4 du code de l'environnement. L'identification des bâtiments potentiellement impactés par le dépassement de ces niveaux d'exposition a été réalisée par la société Vinci autoroutes en s'appuyant sur une modélisation spécifique des niveaux sonores en façades des habitations.

Les données issues de la cartographie du bruit (carte « c » correspondant à la cartographie des zones dépassant les valeurs limites) sont les suivantes :

Nombre de personnes, de logements et d'établissements potentiellement exposés à des dépassements de seuil sur 24h (Lden>68 dB(A))

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées	Nombre de logements potentiellement exposés
A10	2	1
A83	0	0

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés	Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés
A10	0	0
A83	0	0

Nombre de personnes, de logements et d'établissements potentiellement exposés à des dépassements de seuil la nuit (Ln>62 dB(A))

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées	Nombre de logements potentiellement exposés
A10	0	0
A83	0	0

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés	Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés
A10	0	0
A83	0	0

Ces estimations des personnes exposées sont des valeurs statistiques issues de la modélisation.

Ces valeurs restent très théoriques dans la mesure où :

- Il est appliqué un ratio du nombre de personne par logement selon la commune ;
- Les habitations et bâtiments sensibles ayant fait l'objet de traitement de façades par le passé sont comptabilisés bien qu'ils soient aujourd'hui isolés du bruit ;
- Les niveaux de bruit sont calculés sur la base d'une modélisation pour laquelle peuvent subsister des incertitudes

Le réseau non concédé :

Les éléments de cartographie du bruit ont été réalisés par le Cerema. Les décomptes de population et les cartes ainsi produites ont été adressées à la Direction Départementale des Territoires des Deux-Sèvres.

Les données d'exposition issues de la cartographie du bruit (carte « a ») donnent les résultats suivants :

Indice Lden en dB(A)

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées					Nombre de logements potentiellement exposés				
Voie	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
RN 10	90	33	5	2	0	45	17	3	1	0
RN 11	596	231	55	5	0	298	115	27	2	0
RN 149	1179	515	240	203	60	590	258	120	102	30
RN 248	7	0	0	0	0	4	0	0	0	0
RN 249	25	1	0	0	0	13	0	0	0	0

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés					Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés				
Voie	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
RN 10	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
RN 11	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0
RN 149	6	3	2	1	0	3	0	0	0	0
RN 248	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RN 249	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Indice Ln en dB(A)

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées					Nombre de logements potentiellement exposés				
Voie	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70
RN 10	49	10	4	0	0	24	5	2	0	0
RN 11	283	73	6	0	0	142	36	3	0	0
RN 149	701	281	233	83	0	351	141	117	41	0
RN 248	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RN 249	3	0	0	0	0	2	0	0	0	0

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés					Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés				
Voie	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70
RN 10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RN 11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RN 149	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
RN 248	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RN 249	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Les zones bruyantes étudiées pour identifier les sites à traiter en priorité sont les zones où les habitations sont situées en toute ou partie à l'intérieur des fuseaux comprenant comme seuil minimal **L_{den} 68dB(A) et L_n 62dB(A)** qui correspondent aux seuils des valeurs limites visées l'article R. 572-4 du code de l'environnement. L'identification des bâtiments potentiellement impactés par le dépassement de ces niveaux d'exposition a été réalisée par la Direction Départementale des Territoires des Deux-Sèvres en s'appuyant sur une modélisation spécifique des niveaux sonores en façades des habitations fournie par le Cerema.

Les données issues de la cartographie du bruit (carte « c ») sont les suivantes :

Nombre de personnes, de logements et d'établissements potentiellement exposés à des dépassements de seuil sur 24 h (Lden> 68 dB(A))

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées	Nombre de logements potentiellement exposés
RN 10	4	2
RN 11	14	7
RN 149	344	172
RN 248	0	0
RN 249	0	0

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés	Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés
RN 10	0	0
RN 11	0	0
RN 149	0	0
RN 248	0	0
RN 249	0	0

Nombre de personnes, de logements et d'établissements potentiellement exposés à des dépassements de seuil la nuit (Ln>62 dB(A))

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées	Nombre de logements potentiellement exposés
RN 10	2	1
RN 11	1	1
RN 149	233	117
RN 248	0	0
RN 249	0	0

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés	Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés
RN 10	0	0
RN 11	0	0
RN 149	3	0
RN 248	0	0
RN 249	0	0

Cette estimation des personnes exposées est une valeur statistique issue de la modélisation.

Ces valeurs restent très théoriques dans la mesure où :

- Il est appliqué un ratio du nombre de personne par logement selon la commune ;
- Les habitations et bâtiments sensibles ayant fait l'objet de traitement de façades par le passé sont comptabilisés bien qu'ils soient aujourd'hui isolés du bruit ;
- Les niveaux de bruit sont calculés sur la base d'une modélisation dans laquelle peut subsister des incertitudes.

Évaluation des effets nuisibles générés par les réseaux routier nationaux

Publiées en 2018, des informations statistiques provenant des Lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sur le bruit dans l'environnement mettent en avant les relations dose-effet des effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. L'arrêté du 4 avril 2006 modifié, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement introduit une méthode de quantification des personnes exposées à trois de ces effets nuisibles : la cardiopathie ischémique (correspondant aux codes BA40 à BA6Z de la classification internationale ICD-11 de l'OMS), la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil.

Le nombre de personnes affectées par ces effets nuisibles est détaillé par effet nuisible et par infrastructure.

Le réseau routier concédé

Les éléments de cartographie du bruit ont été transmis par la société Vinci autoroutes à la Direction Départementale des Territoires des Deux-Sèvres.

Axe	Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles		
Voie	Cardiopathie ischémique	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
A10	0	206	26
A83	0	71	14

Le réseau routier non concédé

Les éléments de cartographie du bruit ont été réalisés par le Cerema à partir de données fournies par la DIR Centre Ouest et la DIR Atlantique. Les calculs d'exposition et les cartes produites ont été adressées à la Direction Départementale des Territoires des Deux-Sèvres.

Axe	Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles		
Voie	Cardiopathie ischémique	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
RN 10	0	20	4
RN 11	1	131	21
RN 149	6	393	92
RN 248	0	1	0
RN 249	0	3	0

3.5. Objectifs en matière de réduction du bruit en France

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Elle fixe l'obligation aux États membres de déterminer des valeurs limites concrètes et de déterminer les zones de dépassements de ces dernières. Ces valeurs limites visent à envisager ou à faire appliquer des mesures de réduction du bruit.

Pour rappel, en France, les valeurs limites retenues sont les suivantes :

	Routes ou LGV	Voie ferrée	Aéroport	ICPE
Lden (dB(A))	68	73	55	71
Ln (dB(A))	62	65	50	60

3.6. Prise en compte des « zones de calme »

La directive européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial 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 L. 572-6), qui précise qu'il s'agit d'« espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. »

Dans le département des Deux-Sèvres, aux abords des grandes infrastructures, la cartographie ne relève pas la présence de zones de calme étant donné le caractère essentiellement rural du département et l'absence d'agglomération de plus de 100 000 habitants.

4. La contribution des politiques nationales à l'atteinte des objectifs européens en matière de réduction du bruit

Comme mentionné au 3.5, la directive européenne 2002/49/CE fixe des valeurs limites en Lden et en Ln au-delà desquelles une zone de dépassement est caractérisée par la cartographie et nécessite de mettre en place, au sein du PPBE, les actions nécessaires pour que les niveaux sonores soient ramenés en dessous des valeurs limites.

Avant l'entrée en vigueur de la directive européenne 2002/49/CE et l'introduction des valeurs limites en Lden et en Ln, la France avait déjà commencé à s'investir sur le sujet de la prévention et de réduction de la pollution sonore dans le domaine des transports terrestres et aériens par la loi relative à la lutte contre le bruit, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992, dans l'objectif de réduire les nuisances engendrées par la pollution sonore. L'article premier de cette loi indique qu'elle a pour objet, « dans les domaines où il n'y est pas pourvu, de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précautions des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement ».

Dans le cadre de cette loi, la France avait mis en place une politique nationale de résorption de ce qu'elle a appelé les « points noirs de bruit » des réseaux routiers et ferroviaires nationaux (PNB). Cette politique avait fixé des valeurs limites en LAeq, au-delà desquelles une zone de bruit devient critique et les bâtiments qui s'y trouvent exposés et remplissent des critères acoustiques et d'antériorité sont qualifiés de « points noirs de bruit », nécessitant la mise en place de mesures visant à leur prévention ainsi qu'à leur résorption.

Il y a critères pour déterminer un point noir du bruit national (PNB) :

- Il s'agit d'un bâtiment sensible au bruit : habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale ;
- Répondant aux exigences acoustiques
- Répondant aux critères d'antériorité (définition précise dans le glossaire)
- Le long d'une route ou d'une voie ferrée nationale.

Les seuils acoustiques de détermination des « points noirs de bruit nationaux » fixés en LAeq la réglementation française, sont cohérents avec les valeurs limites fixées par la directive en Lden et Ln.

Indicateurs	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV et voie ferrée conventionnelle
LAeq (6h-22h)	70	73	73
Laeq (22h-6h)	65	68	68
Lden	68	73	73
Lnight	62	65	65

Le recensement de ces PNB dans le contexte français permet un ciblage précis des bâtiments sensiblement exposés et conduit à l'adoption de mesures préventives et curatives qui contribueront à revenir à une situation sonore qui respecte les valeurs limites fixés par la réglementation française au titre de la directive européenne 2002/49/CE.

Pour plus d'informations sur la politique nationale de résorption des points noirs de bruit, se reporter aux circulaires du 12 juin 2001, 28 février 2002 (section III) et 25 mai 2004 (sections B et C).

Dans l'objectif de tendre vers une situation sonore en conformité avec les valeurs fixées à l'échelle européenne, le présent PPBE aura vocation à mobiliser cette politique de résorption des points noirs de bruit qui s'inscrit dans la logique plus vaste de la réglementation nationale reposant sur la « loi bruit » du 31 décembre 1992, à l'appui des mesures préventives et curatives réalisées ou prévues par le gestionnaire, dont une description est proposée ci-après.

4.1. Bilans des actions dans le cadre du précédent PPBE et des dix dernières années

4.1.1. Mesures préventives

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992.

Comme introduit précédemment, la réglementation française relative aux nuisances sonores routières et ferroviaires s'articule autour du principe d'antériorité.

Lors de la construction d'une infrastructure routière ou ferroviaire, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement.

Par contre, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

4.1.1.1. Protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles

L'article L. 571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'État (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées et SNCF réseau pour les voies ferrées) sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R. 571-44 à R. 571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

Niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure routière nouvelle (en façade des bâtiments) :

Usage et nature	LAeq(6h-22h)	LAeq(22h-6h)
Logements en ambiance sonore modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Établissements d'enseignement	60 dB(A)	
Établissements de soins, santé, action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore dégradée	65 dB(A)	

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

- Infrastructures concernées: infrastructures routières et ferroviaires de toutes les maîtrises d'ouvrages (SNCF-Réseau, RN, RD, VC ou communautaire)
- Horizon : respect sans limite de temps (concrètement prise en compte à 20 ans)

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années, et depuis la mise en œuvre de cette réglementation, respectent ces engagements qui font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992.

4.1.1.2. Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Le classement sonore des voies

Si la meilleure prévention de nouvelle situation de conflit entre demande de calme et bruit des infrastructures est de ne pas construire d'habitations le long des axes fortement nuisants, les contraintes géographiques et économiques, la saturation des agglomérations, entraînent la création de zones d'habitation dans des secteurs qui subissent des nuisances sonores.

L'article L. 571-10 du code de l'environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit le long d'infrastructures de transports terrestres existantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit, classés par arrêté préfectoral sont tenus de les protéger du bruit en mettant en place des isolements

acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R. 571-32 à R. 571-43 précisent les modalités d'application et les arrêtés du 30 mai 1996 et du 23 juillet 2013 fixent les règles d'établissement du classement sonore.

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

- La Direction Départementale des Territoires (DDT) conduit les études nécessaires pour le compte du Préfet.
- Les autorités compétentes en matière de PLU doivent reporter ces informations dans le PLU.
- Les autorités compétentes en matière de délivrance de certificat d'urbanisme doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Que classe-t-on ? :

- Voies routières : toutes les voies routières dépassant les 5 000 véhicules/jours ;
- Lignes ferroviaires interurbaines : toutes les voies ferrées interurbaines dépassant les 50 trains/jour ;
- Lignes ferroviaires urbaines : toutes les voies ferrées urbaines dépassant les 100 trains/jour ;
- Lignes de transports en commun en site propre : toutes les lignes dépassant les 100 autobus/jour ;

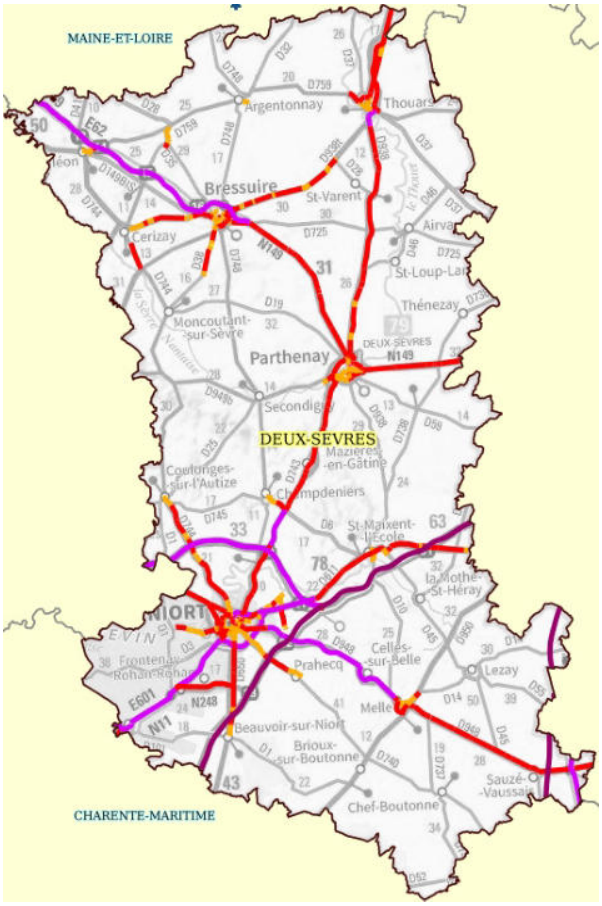
La détermination de la catégorie sonore est réalisée compte tenu du niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996) ou mesuré selon les normes en vigueur (NF S 31-085, NF S 31-088).

Le constructeur dispose ainsi de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour protéger le bâtiment du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, afin d'arriver aux objectifs de niveaux de bruit résiduels à l'intérieur des logements suivants : 35 dB(A) le jour et 30 dB(A) la nuit.

Les infrastructures sont classées en 5 catégories en fonction du niveau de bruit émis :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L > 81	L > 76	d = 300 m
2	76 < L < 81	71 < L < 76	d = 250 m
3	70 < L < 76	65 < L < 71	d = 100 m
4	65 < L < 70	60 < L < 65	d = 30 m
5	60 < L < 65	55 < L < 60	d = 10 m

Dans le département des Deux-Sèvres, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées par arrêté du 6 février 2015. Il fait l'objet d'une procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site internet des services de l'État dans le département des Deux-Sèvres à l'adresse suivante : https://www.deux-sevres.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Nuisances-sonores-Bruits/Classement-sonore-des-voies-bruyantes



Extrait du classement sonore des voies visible sur le site internet des services de l'État dans les Deux-Sèvres

4.1.1.3. Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux

La mise en place de la réglementation thermique 2012 a participé à l'amélioration acoustique des bâtiments : des attestations sont à fournir lors du dépôt du permis de construire et à l'achèvement des travaux.

Pour les bâtiments d'habitation neufs dont les permis de construire sont déposés depuis le 1er janvier 2013, une attestation de prise en compte de la réglementation acoustique est exigée à l'achèvement des travaux de bâtiments d'habitation neufs (bâtiments collectifs soumis à permis de construire, maisons individuelles accolées ou contiguës à un local d'activité ou superposées à celui-ci).

4.1.1.4. Mesures de prévention mises en œuvre par Vinci Autoroutes

La société Vinci Autoroutes a réalisé les actions suivantes sur les dix dernières années :

- 2018 : mise à jour des cartes de bruit pour la 3ème échéance ;
- 2021 : A83, la section comprise entre le PK 116 et le PK 146 a été revêtue d'un Béton Bitumineux Semi Grenu (BBSG) de faible granulométrie figurant parmi les produits moyennement bruyants.
- 2022 : mise à jour des cartes de bruit pour la 4ème échéance.

4.1.1.5. Mesures de prévention mises en œuvre sur le réseau routier national non concédé

La DIR Atlantique et la DIR Centre-Ouest intègrent la problématique acoustique dans le choix des techniques de réfection des chaussées routières du réseau dont elles ont la gestion.

4.1.2. Actions curatives

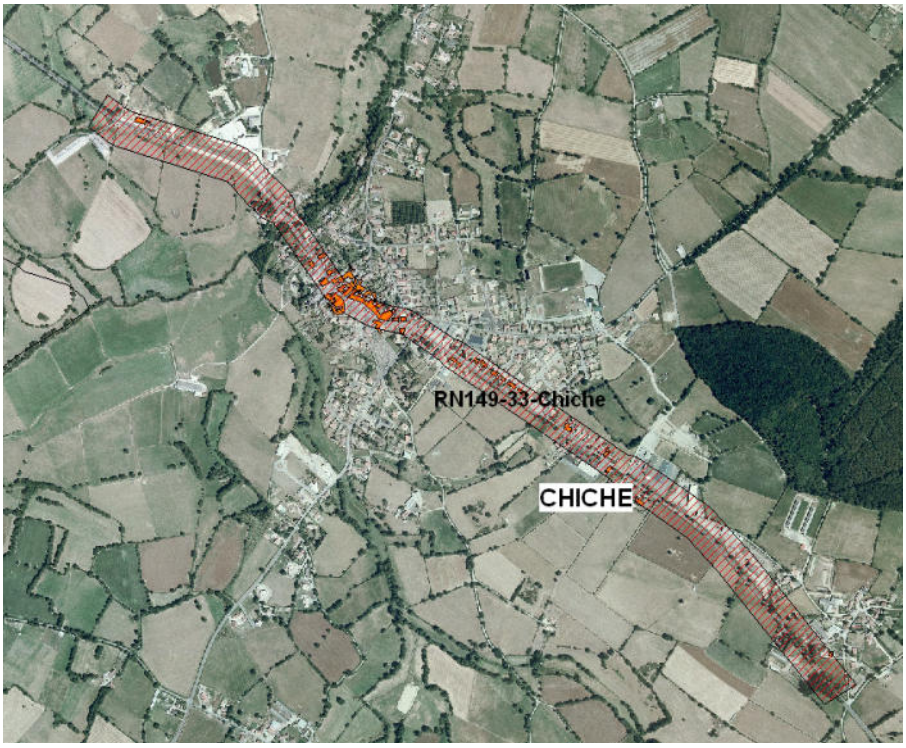
4.1.2.1. Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres et inventaire des bâtiments sensibles au bruit

L'observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres s'inscrit dans la politique nationale de résorption des bâtiments sensibles au bruit des transports terrestres mise en place depuis 1999. Le préfet est chargé de sa mise en place en s'appuyant sur la direction départementale des territoires.

Ses objectifs, au travers la réalisation de cartes de bruit, sont les suivants :

- Connaître les situations de forte nuisance pour définir des actions et les prioriser ;
- Déterminer la liste des bâtiments sensibles au bruit du réseau routier national et ferroviaire devant faire l'objet de résorption ;
- Porter à la connaissance du public ces informations ;
- Suivre les actions de rattrapage réalisées ;
- Établir des bilans.

L'observatoire du bruit routier des Deux-Sèvres, piloté par la Direction Départementale des territoires des Deux-Sèvres entre 2004 et 2007, a défini les zones de bruit critique (ZBC), et dans ces zones, les bâtiments sensibles au bruit potentiels, avérés voire déjà traités. Une ZBC est une zone urbanisée continue, exposée à des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires et composée de bâtiments sensibles. Ci-dessous un extrait réalisé à cette époque.



Le département des Deux-Sèvres dispose aujourd'hui de ces inventaires, contenus dans l'observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres. Toutefois, les cartes de bruit stratégiques évoluant au fil du temps selon l'évolution des données enregistrées du trafic routier ont pu exclure certaines de ces zones des secteurs identifiés comme présentant des enjeux au regard du cadre réglementaire applicable, et de les réintégrer dans les cartes du bruit stratégique approuvées en 2022.

4.1.2.2. Réseau routier

Réseau routier concédé

La société Vinci Autoroutes n'a pas réalisé d'action curative concernant des travaux de protection acoustique sur son réseau au cours des dix dernières années compte tenu de l'absence de bâtiments sensibles restant à traiter.

Réseau routier non concédé

Dans le PPBE de la deuxième échéance (2013-2018), trois bâtiments sensibles au bruit ont été identifiés correspondant à 5 habitations, réparties sur les communes de Parthenay et Châtillon sur Thouet. Ces secteurs n'ont pas été traités dans le cadre de ce plan.

Dans le PPBE de la troisième échéance (2018-2023), les trois bâtiments sensibles au bruit précités ont été confirmés. Un bureau d'étude (Acoustex ingenierie) a été missionné par la DDT afin de réaliser une analyse acoustique de l'exposition au bruit de ces cinq logements.

Les mesures acoustiques ont été réalisées, concomitamment à des mesures de trafic routier ont été réalisées fin 2021. Une vérification du critère d'antériorité (définition précisée dans le glossaire) de la construction des bâtiments a été réalisée en lien avec les deux communes concernées.

Le rapport d'étude transmis en novembre 2022 conclue :

- que deux habitations sont non éligibles au regard du critère d'antériorité (permis de construire accordé en 1999) à Châtillon sur Thouet,

- que les autres habitations sur Parthenay et sur Châtillon sur Thouet sont non éligibles au regard des niveaux acoustiques établis à des niveaux inférieurs aux seuils réglementaires.

Ainsi, dans le département des Deux-Sèvres, aucun bâtiment n'a été confirmé comme bâtiment sensible au bruit. De ce fait, aucun aménagement n'a été réalisé au cours de ces 10 dernières années.

4.1.2.3. Les subventions accordées dans le cadre de la résorption des bâtiments sensibles au bruit

La politique de rattrapage des bâtiments sensibles au bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux a été établie à partir d'outils de connaissance des secteurs affectés par une nuisance importante (observatoires) et de la définition de modalités techniques et financières.

Lorsque la solution technique consiste à renforcer l'isolation acoustique des façades, le principe financier retenu est celui du subventionnement.

Les subventions accordées aux propriétaires des logements ou des bâtiments sensibles au bruit est accordée pour la réalisation de travaux d'isolation acoustique qui peuvent s'accompagner de travaux et aspects connexes :

- Établissement ou rétablissement de l'aération ;
- Maintien du confort thermique (possibilité d'ajout de volets sur la façade ouest), sous réserve de dispositions d'urbanisme à la charge du propriétaire ;
- Sécurité après les travaux (sécurité des personnes, sécurité incendie, gaz et électricité, pour les seuls travaux subventionnés) ;
- Maintien d'un éclairement suffisant des pièces ;
- Remise en état après travaux dans les pièces traitées.

A minima, le taux de subvention pour l'habitat est de 80 % de la dépense subventionnable, 90 % quand les revenus du bénéficiaire n'excèdent pas les limites définies par l'article 1417 du code général des impôts. Ce taux est porté à 100% pour les personnes bénéficiaires de l'allocation de solidarité mentionnée à l'article L.815-1 du code de la sécurité sociale ou des formes d'aide sociale définie au titre III du code de la famille et de l'aide sociale. La dépense subventionnable est plafonnée suivant les dispositions de l'arrêté du 3 mai 2002 pris pour l'application du décret n°2002-867 du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'Etat concernant les opérations d'isolation acoustique des bâtiments sensibles au bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux.

4.2. Programme d'actions de prévention et de réduction des nuisances pour les 5 années à venir

4.2.1. Mesures préventives

4.2.1.1. Mesures globales

Mise à jour du classement sonore des voies et démarche associée

La Direction Départementale des Territoires des Deux-Sèvres dispose d'un classement sonore des voies sur tout le département établi en 2015. Depuis cette date, les hypothèses ayant servi au classement ont évolué (trafics, vitesses...), des voies nouvelles ont été ouvertes et des voies ont changé d'appellation. Certains points de l'arrêté préfectoral sont aujourd'hui à modifier.

Pour garder toute son efficacité et sa pertinence, le classement sonore, principal dispositif de prévention de nouvelles situations de fortes nuisances le long des infrastructures, doit être mis à jour.

L'Etat programme la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres pour 2025.

Les communes concernées par cette révision seront consultées avant l'approbation des nouveaux arrêtés et devront intégrer le nouveau classement dans leur PLU par simple mise à jour.

SNCF Réseau transmettra à l'État les données d'entrée utiles à la révision du classement sonore des voies ferrées sur le territoire du département des Deux-Sèvres.

Financement des études nécessaires

Les études nécessaires à la révision du classement sonore seront financées par l'État, sur des crédits ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (MTECT), direction générale de la prévention des risques (DGPR), programme 181 « protection de l'environnement et prévention des risques ».

Contrôle des règles de construction, notamment de l'isolation acoustique

Le respect des règles de construction des bâtiments et notamment ceux à usage d'habitation repose d'une part sur l'engagement pris par le maître d'ouvrage de respecter les dites règles lors de la signature de sa demande de permis de construire et d'autre part sur les contrôles a posteriori que peut effectuer l'Etat en application des dispositions de l'article L. 181-1 du Code de la Construction et de l'Habitation. Le contrôle porte sur les constructions neuves et notamment sur l'habitat collectif (public et privé), sur l'ensemble du département.

Le Cerema effectue en liaison avec la DDT les vérifications sur place en présence du maître d'ouvrage, de l'architecte, voire du bureau de contrôle. Les rubriques contrôlées sont nombreuses : les gardes-corps, l'aération et ventilation des logements, la sécurité

contre l'incendie, le transport du brancard, l'accessibilité, l'isolation acoustique et l'isolation thermique.

À la suite de la visite, un rapport et éventuellement un procès-verbal de constat sont établis par le Cerema. Si des non-conformités sont relevées, il est demandé au maître d'ouvrage d'y remédier dans un délai raisonnable. Le suivi du dossier pour la remise en conformité est assuré par la DDT en lien avec le procureur de la république qui est destinataire du procès-verbal

4.2.1.2. Mesures en matière d'urbanisme

Les démarches nationales et européennes qui sont menées sur le département des Deux-Sèvres permettent d'informer le public, et aux maîtres d'ouvrages, de faire une mise en cohérence des plans d'actions de chacun. Ces diagnostics n'auront que peu d'influence sur les projets d'aménagement des collectivités territoriales, s'ils ne sont pas mis en perspective avec les autres problématiques de l'aménagement, dans les diagnostics territoriaux, dans les plans locaux d'urbanisme et dans les schémas de cohérence territoriaux, ceci dans le cadre d'une analyse systémique qui intègre toutes les données du développement urbain.

Sans cette mise en perspective, ces cartographies n'auront pas tout leur sens.

Un des objectifs sera de prendre en compte le bruit à chaque étape de l'élaboration du PLU et d'avoir une réflexion globale et prospective sur la notion de bruit au même titre que les autres thématiques de l'aménagement, d'examiner leurs interactions et de sortir ainsi des méthodes d'analyse cloisonnées.

Amélioration du volet « bruit » dans les documents d'urbanisme

La loi définit le rôle de l'État et les modalités de son intervention dans l'élaboration des documents d'urbanisme des collectivités territoriales (PLU SCOT). Il lui appartient de veiller au respect des principes fondamentaux (à savoir équilibre, diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, respect de l'environnement et des ressources naturelles, maîtrise des déplacements et de la circulation automobile, préservation de la qualité de l'air, de l'eau et des écosystèmes…) dans le respect des objectifs du développement durable, tels que définis à l'article L. 101-2 du Code l'Urbanisme.

L'implication de l'État dans la démarche d'élaboration des documents d'urbanisme s'effectue à deux niveaux : le « porter à Connaissance » et l'association des services de l'État.

Le porter à Connaissance fait la synthèse des dispositions particulières applicables au territoire telles les directives territoriales d'aménagement, les dispositions relatives aux zones de montagne et au littoral (…), les servitudes d'utilité publique, les projets d'intérêt général… Il permet également de transmettre les études techniques dont dispose l'Etat en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement.

Ce « porter à Connaissance bruit » demande à être mis à jour et amélioré notamment dans la déclinaison des diagnostics (classement sonore, observatoire, directive, études acoustiques) sur le territoire des communes.

4.2.1.3. Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux

La mise en place de la nouvelle réglementation thermique RE 2020 permet d'améliorer la qualité acoustique des bâtiments. Afin de remplir cet objectif, une attestation est à fournir lors du dépôt du permis de construire et une autre attestation de prise en compte de la réglementation acoustique est exigée à l'achèvement des travaux. Cette obligation d'attestation acoustique est définie par le décret 2011-604 du 30 mai 2011 et par l'arrêté du 27 novembre 2012 relatif à l'attestation de prise en compte de la réglementation acoustique applicable en France métropolitaine aux bâtiments d'habitation neufs. L'attestation s'appuie sur des constats effectués en phases études et chantier, et, pour les opérations d'au moins 10 logements, sur des mesures acoustiques réalisées à la fin des travaux de construction. Un guide d'accompagnement « Comprendre et gérer l'attestation acoustique » (janvier 2014) a été élaboré afin de faciliter l'application de cette réglementation.

4.2.1.4. Sur le réseau routier

Le bruit routier, un phénomène à plusieurs entrées

L'exposition au bruit le long d'un axe routier est le résultat de plusieurs composantes liées aux sources de bruit ainsi que de paramètres qui vont influer sur la propagation du bruit. En ce qui concerne les sources de bruit, il convient de distinguer :

– Le bruit de roulement généré par les pneumatiques sur la chaussée ;

– Les bruits des moteurs et des échappements ;

– Les bruits indirectement liés à la circulation de type klaxons, sirènes de véhicules d'urgence,

Le bruit de roulement varie en fonction de la vitesse de circulation, mais également de l'état de la chaussée, du poids du véhicule et des pneumatiques utilisés. Un véhicule circulant sur une chaussée mal entretenue, dotée de nombreuses imperfections ou sur une chaussée mouillée par exemple générera un bruit plus important que sur un revêtement sec doté de propriétés d'absorption acoustique.

Pour un revêtement de chaussé donné, le bruit moyen résultant du roulement des véhicules dépendra :

– Du débit de véhicules : une augmentation de 25 % du trafic se traduira ainsi par une augmentation de 1 dB(A), un doublement de trafic par une augmentation de 3 dB(A) ;

– De la composition du parc de véhicules qui circulent. Plus le taux de véhicules utilitaires et de poids lourds augmente, plus le bruit de roulement sera important ;

– De la vitesse réelle de circulation. Une augmentation de 10 km/h de la vitesse réelle de circulation se traduira ainsi d'un point de vue théorique par une augmentation de 1 à 2,5 dB(A) selon la gamme de vitesse.

Les bruits des moteurs et des échappements quant à eux dépendent fortement du nombre de véhicules, de la composition du parc de véhicules, ainsi que du régime de circulation (stabilisé ou accéléré/décéléré). Dans le cas des véhicules deux roues motorisées, les bruits des moteurs et des échappements peuvent être particulièrement forts et générer des fortes émergences sonores par rapport aux autres véhicules, notamment lorsque les pots d'échappement ont été modifiés.

Au total, le bruit directement lié à la circulation est la combinaison de ces deux types

de bruit : bruit de roulement et bruit des moteurs. Pour des vitesses supérieures à 40 km/h, les bruits de moteur sont en grande partie masqués par les bruits de roulement qui prédominent. Par contre en dessous de 30 km/h et pour les situations de congestion, les bruits générés par les moteurs et les régimes fluctuants (accélération/décélération) peuvent devenir la source prépondérante.

Mesure de réduction de vitesse sur toutes les routes secondaires à double sens (sans séparateur central)

Les actions sur les vitesses de circulation des véhicules peuvent s'avérer efficaces. Par exemple :

– Une diminution de vitesse de 20 km/h conduit à une baisse du niveau sonore comprise entre 1,4 et 1,8 dB(A) dans la gamme 90-130 km/h et entre 1,9 et 2,8 dB(A) dans la gamme 50-90 km/h ;

– La transformation d'un carrefour à feux en carrefour giratoire vise à fluidifier la circulation routière en améliorant la gestion des carrefours. Bien que les vitesses moyennes observées soient en hausse, la réduction des points d'arrêt aux feux tricolores permet une diminution qui peut aller de 1 à 4 dB(A) selon les cas.

Depuis juillet 2018,sur les routes à 2x2 voies sans séparation physique, la vitesse a été abaissée de 10 km/h, faisant passer la vitesse maximale autorisée de 90 km/h à 80 km/h.

Financement :

Cette mesure est financée par chaque gestionnaire de la voie concernée. L'État finance cette mesure sur le réseau routier national.

Les mesures de réfection des chaussées

La société Vinci Autoroutes ne prévoit pas de réfection de chaussée au cours des cinq prochaines années.

La DIR Centre Ouest intègre la problématique acoustique dans le choix des techniques de réfection des chaussées sur son réseau. Elle programme la réfection d'une portion de chaussée en 2024 sur la RN149, entre les points de repère 17 et 18 sur la commune de Châtillon sur Thouet.

Financement :

Pour les réseaux routiers non concédés, les opérations sont financées par les DIR dans le cadre des programmations pluriannuelles

Développer l'automobile propre et les voitures électriques

Avec pour objectif la neutralité carbone à l'horizon 2050, le Plan Climat prévoit de mettre fin à la vente des voitures thermiques d'ici 2040. Des outils concrets viennent accompagner l'engagement de l'État en faveur du développement de l'automobile propre et des voitures électriques (déploiement des infrastructures de recharge pour

véhicule électrique, exonération de certaines taxes, prime à la conversation par exemple).

Bien que les véhicules hybrides ou électriques ont la particularité première de consommer moins de carburant, il s'avère que ces véhicules possèdent également certaines vertus du point de vue acoustique. Pour les motorisations innovantes (hybrides ou électriques), on observe une réduction importante du niveau de bruit à faible vitesse, mais ces avantages acoustiques disparaissent lorsque la vitesse est supérieure à 40 km/h, car le bruit de roulement prend ensuite le dessus. À l'échelle du trafic, l'apport de la motorisation électrique n'est significatif que si la proportion de véhicules électriques devient importante.

Impact des pneumatiques

Le bruit de contact pneumatique/chaussée est une des sources de gêne sonore importante. Aujourd'hui l'arrêté du 24 octobre 1994 relatif aux pneumatiques, définit des caractéristiques acoustiques des pneumatiques afin de limiter le bruit de roulement (texte de transposition de la directive 92/23/CEE du Conseil du 31 mars 1992 relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage).

4.2.1.5. Sur le réseau ferroviaire

Le bruit ferroviaire, un phénomène complexe et très étudié

Les phénomènes de production du bruit ferroviaire font l'objet de nombreuses études depuis plusieurs décennies afin de mieux comprendre les mécanismes de production et de propagation du bruit ferroviaire, de mieux le modéliser et le prévoir, et de mieux le réduire.

Le bruit ferroviaire se compose de plusieurs types de bruit : le bruit de traction généré par les moteurs et les auxiliaires (climatisation, ventilateurs), le bruit de roulement généré par le contact roue/rail et le bruit aérodynamique lié à la pénétration dans l'air (aperçu surtout au-delà de 320 km/h). Localement peuvent s'ajouter des bruits de points singuliers comme les ouvrages d'art métalliques, les appareils de voie (aiguillages) ou encore les courbes à faible rayon.

Le poids relatif de chacune de ces sources varie essentiellement en fonction de la vitesse de circulation. À faible vitesse (<60 km/h) les bruits de traction sont dominants, entre 60 et 300 km/h le bruit de roulement constitue la source principale et au-delà de 300 km/h les bruits aérodynamiques deviennent prépondérants.

L'émission sonore d'une voie ferrée résulte d'une combinaison entre le matériel roulant géré par les opérateurs ferroviaires et l'infrastructure gérée par SNCF réseau. Sa réduction pourra nécessiter des actions sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur l'exploitation, voire une combinaison de ces actions.

Chaque type de train produit sa propre « signature acoustique ».

Le bruit produit par les différents matériels ferroviaires est aujourd'hui bien quantifié (référence « Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques conformément à la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil en application de la directive (UE) 2015/996 de la Commission du 19 mai 2015 » produit par SNCF-Réseau/SNCF/État du 25/02/2022).

La réglementation française, des volets préventifs efficaces :

Depuis la loi bruit et ses décrets d'application (articles L. 571-9 et 10 et R. 571-44 à R. 571-52 du code de l'environnement), SNCF réseau est tenu de limiter le bruit le long de ses projets d'aménagement de lignes nouvelles et de lignes existantes. Le risque de nuisance est pris en compte le plus en amont possible (dès le stade des débats publics) et la dimension acoustique fait partie intégrante de la conception des projets (géométrie, mesures de protections…).

Depuis la loi bruit du 31 décembre 1992 et ses décrets d'application (articles L. 571-10 et R. 571-32 à R. 571-43 du code de l'environnement), les voies ferrées sont classées par les préfets au titre des voies bruyantes. Les données de classement seront mises à jour par SNCF réseau pour tenir compte des évolutions en termes de matériels et de flux.

Récemment, la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a introduit à ses articles 90 et 91, une nouvelle réglementation propre aux bruits événementiels et aux vibrations produits par les infrastructures de transport ferroviaire.

Ainsi, l'article 90 prévoit que les indicateurs de gêne due au bruit des infrastructures de transport ferroviaire prennent en compte des critères d'intensité des nuisances ainsi que des critères de répétitivité, en particulier à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel tenant compte notamment des pics de bruit. L'article 91 prévoit que l'État engage une concertation avec les parties prenantes concernées pour définir les méthodes d'évaluation des nuisances générées par les vibrations lors de la réalisation ou l'utilisation des infrastructures de transport ferroviaire, pour déterminer une unité de mesure spécifique de ces nuisances et pour fixer des seuils de vibration aux abords des infrastructures ferroviaires.

Les solutions traditionnelles de réduction du bruit ferroviaire :

Actions sur les infrastructures existantes :

Les grandes opérations de renouvellement, d'électrification, de simplification du réseau ferroviaire sont porteuses d'actions favorables à la réduction du bruit ferroviaire.

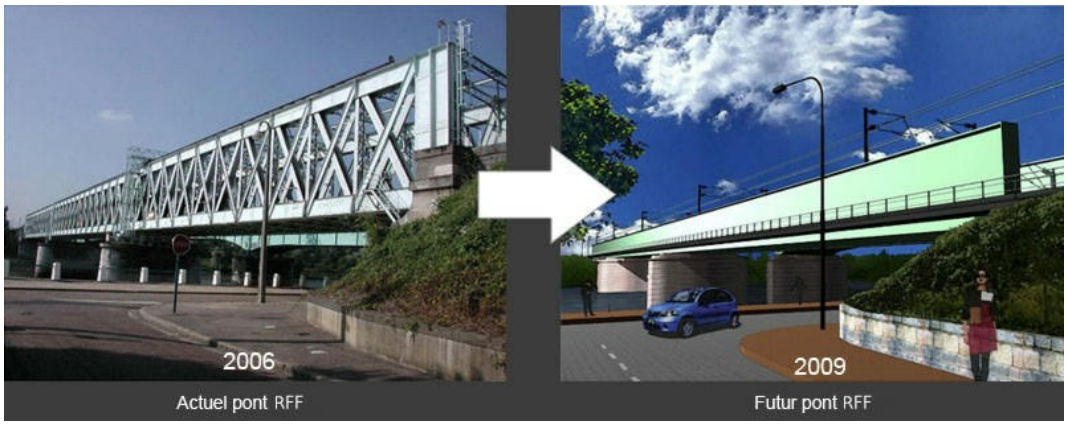
Le remplacement d'une voie usagée ou d'une partie de ses constituants (rails, traverses, ballast) par une voie neuve apporte des gains significatifs en matière de bruit. Ainsi l'utilisation de longs rails soudés (LRS) réduit les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des rails courts qui étaient classiquement utilisés il y a encore 30 ans. L'utilisation de traverses béton réduit également les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des traverses bois.

Rails courts sur traverses bois

Longs Rails soudés sur traverses béton

En plus du renouvellement de voie qui les accompagne couramment, les opérations d'électrification des lignes permettent la circulation de matériels roulants électriques moins bruyants que les matériels à traction thermique.

Le remplacement d'ouvrages d'art métalliques devenus vétustes par des ouvrages de conception moderne alliant l'acier et le béton permet la pose de voie sur ballast sur une structure béton moins vibrante, qui peut réduire jusqu'à 10 dB(A) les niveaux d'émission. Mais cela ne peut se concevoir que dans le cadre d'un programme global de réfection des ouvrages d'art.



Exemple de changement de pont métallique à Oissel

Le recours au meulage acoustique des rails est une solution de réduction du bruit qui mérite d'être nuancée. C'est une solution locale qui peut apporter un gain supplémentaire de l'ordre de 2 dB(A) lorsqu'elle est combinée à l'utilisation de semelles de freins en matériau composite sur le matériel. Le meulage est une opération lente et elle-même bruyante qui doit être réalisée en dehors de toute circulation, c'est-à-dire souvent la nuit. Son efficacité est limitée dans le temps (de l'ordre de 6 mois).

Train meuleur de rails (Scheuchzer S.A.)

Suite au programme de recherche européen Silent Track (relatif à l'infrastructure) qui avait pour objectifs de trouver des solutions pour réduire le bruit de roulement, SNCF réseau a mené des expérimentations sur les absorbeurs sur rail sur des sites tests, mais

les résultats ne permettent pas de retenir ce dispositif dans le catalogue « type » de protections acoustiques efficaces dans l'état actuel des éléments disponibles.

Cet élément technique placé sur l'âme du rail, en dehors des zones d'appareils de voie, a pour but d'absorber les vibrations ; elle a été homologuée sur le réseau français et conduit à des réductions comprises entre 1 et 4 dB(A), mais seulement dans des situations particulières dépendantes de l'armement de la voie.

Actions sur les projets d'aménagement d'infrastructures existantes et de lignes nouvelles :

Les aménagements de lignes nouvelles bénéficient d'une conception technique qui permet grâce à un axe en plan et un profil en long optimisé de limiter leur impact acoustique.

Malgré une conception géométrique optimisée, si les seuils réglementaires risquent d'être atteints ou dépassés, SNCF réseau met en place des mesures de réduction adaptées qui peuvent prendre la forme de protections passives (écrans ou modelés acoustiques) ou de renforcement de l'isolation des façades. Une protection par écran ou modelé permet d'obtenir une réduction de 5 à 12 dB(A) en fonction du site. L'isolation de façade permet d'apporter une protection contre les bruits extérieurs de 30 dB(A) au minimum (pour les logements dont le permis de construire a été déposé après le 1er janvier 1996).

Exemples d'écrans acoustiques à Aiguebelle et Moirans

L'aménagement de voies existantes (comme la création d'une 3ème voie…) est aussi l'occasion d'améliorer la situation acoustique préexistante, le respect de seuils acoustiques réglementaires étant également une obligation.

Pour les lignes nouvelles, le maintien d'une distance suffisante entre le tracé des lignes nouvelles et les habitations est également prioritaire. Un abaissement du profil en long des lignes nouvelles en dessous du niveau du terrain existant peut également être un moyen de réduire le bruit ferroviaire à la source.

Les solutions de réduction du bruit ferroviaire innovantes :

Parallèlement aux solutions traditionnelles régulièrement mises en œuvre, SNCF réseau participe à plusieurs programmes de recherche français ou européens qui proposent aujourd'hui de nouvelles pistes techniques intéressantes pour réduire le bruit ferroviaire.

Actions sur les infrastructures existantes :

Les ouvrages d'art métalliques bruyants qui n'ont pas encore atteint leur fin de vie et qui ne seront pas renouvelés dans un avenir proche peuvent faire l'objet d'un traitement correctif acoustique particulier. Des travaux de recherches menés par la direction de la recherche de la SNCF pour le compte de SNCF réseau ont permis d'établir une méthodologie fiable pour la caractérisation et le traitement des ponts métalliques du réseau ferré national. Quelques ouvrages ont bénéficié de ces solutions qui consistent notamment à poser des absorbeurs dynamiques sur les rails et sur les platelages (dispositif placé en bordure du rail dont le rôle est d'absorber les vibrations), le remplacement des systèmes d'attache des rails et la mise en place d'écrans acoustiques absorbants.

SNCF réseau a engagé un programme de recherche spécifique pour réduire le bruit des triages qui provoquent un crissement aigu lié au frottement de la roue sur le rail freineur. Plusieurs solutions ont été expérimentées et le sont encore, comme la pose d'écran acoustique au droit des freins de voie, l'injection d'un lubrifiant (abandonnée) ou encore la mise en œuvre d'un rail freineur rainuré en acier. Mais ces solutions ne sont pas encore opérationnelles.

Rail freineur (gare d'Antwerpen)

SNCF réseau a également mis au point une solution d'écran bas d'une hauteur inférieure à 1 m, placé très près du rail. Cette solution non encore homologuée en France montre son intérêt lorsqu'elle est combinée à un carénage du bas de caisse des trains, mais ne permet pas de réaliser pour le moment certaines actions de maintenance des voies.

Actions sur le matériel roulant :

SNCF réseau a participé au programme de recherche européen Silent Freight (relatif au matériel fret roulant) qui avait pour objectifs de réduire les bruits de roulement en optimisant la dimension, le profil ou la composition de la roue (diamètre réduit, rigidité de la toile, roue perforée, bandage élastomère entre jante et toile, absorbeurs dynamiques sur roue, pose de systèmes à jonc après usinage d'une gorge…), en plaçant des dispositifs de sourdine ou de carénage au niveau du bas de caisse des trains.

Les vibrations dans le sol sont également de plus en plus présentes dans les revendications des riverains et la SNCF développe les compétences nécessaires pour proposer la conception d'infrastructures performantes en termes de vibrations dans le sol.

4.2.2. Mesures curatives

4.2.2.1. Mesures curatives prévues sur le réseau routier

- Élaboration d'une étude de stratégique régionale d'identification des bâtiments sensibles au bruit

En 2024, la DREAL NA va définir, en collaboration avec les DDT(M) de la région et les gestionnaires de réseaux routiers de la région Nouvelle-Aquitaine, une stratégie d'identification des bâtiments sensibles au bruit.

Cette stratégie vise :
– à programmer en lien avec les DDT(M) des études acoustiques complémentaires, afin de déterminer si des bâtiments potentiellement sensibles au bruit au sein des Zones de Bruit Critiques (ZBC) nécessitent ou non un traitement ;
– à établir les critères économiques permettant de bâtir la réponse adaptée aux enjeux des PPBE ;
– à estimer le nombre de personnes concernées par une diminution du bruit suite aux mesures prévues dans les PPBE ;
– à programmer en lien avec les gestionnaires routiers les travaux pour la mise en place des protections collectives à la source, ou, en lien avec les DDT(M) pour le subventionnement des isolations de façades ;
– à hiérarchiser le traitement des bâtiments sensibles au bruit et la mise en place des financements.

Financement :

Pour le réseau routier national (RRN) non concédé, les opérations relatives au traitement des bâtiments sensibles au bruit seront financées dans le cadre du programme de modernisation du RRN non concédé hors contrat de plan État/Région (CPER), sur les crédits BOP 203 de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) et sous réserve que les crédits budgétaires puissent être délégués.

- Identification des bâtiments sensibles au bruit avérés en Deux-Sèvres

À partir des résultats issus de la cartographie de type « c », et du diagnostic établi au chapitre 3, 181 habitations comme bâtiments sensibles au bruit potentiels ont été identifiées dans le département des Deux-Sèvres au regard des cartes de bruit stratégiques 2022 et notamment sur les communes suivantes :

Lieu de la ZBC	Voie concernée	Nature du ou des bâtiments (habitations, établissements de soin, de santé, etc.)
Parthenay	RN 149	Habitations
Châtillon-sur-Thouet	RN 149	Habitations
Chiché	RN 149	Habitations
Bressuire (Saint-Sauveur)	RN 149	Habitations
Mauzé-sur-le-Mignon	RN 11	Habitations

Ces bâtiments sensibles au bruit potentiels pourront faire l'objet d'études acoustiques complémentaires par l'étude régionale précitée, afin de déterminer si ce sont des bâtiments sensibles au bruit avérés ou non, et si un traitement est nécessaire.

Cette démarche d'identification des bâtiments sensibles au bruit avérés utilisera les critères de la démarche de la politique française comme présentée dans l'introduction du chapitre 4 « la contribution des politiques nationales à atteindre des objectifs européens en matière de réduction du bruit ».

Les résultats de cette étude régionale seront présentés au comité départemental du bruit des Deux-Sèvres pour validation.

- Mesures de protection ou de réduction à la source

  - *Merlons ou écrans acoustiques*

Parmi les zones dépassant les valeurs limites, les diagnostics acoustiques précités devront être réalisés au préalable afin de déterminer les secteurs qui seront traités en priorité par opération de résorption à la source, c'est-à-dire par l'aménagement de merlons ou d'écrans acoustiques, dans les cinq années qui viennent.

Financement :

Pour les réseaux routiers nationaux non concédés, les opérations relatives aux bâtiments sensibles au bruit sont financées dans le cadre du programme de modernisation du RRN non concédé hors CPER, avec des crédits BOP 203 de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) et sous réserve que les crédits budgétaires puissent être délégués.

  - *Revêtements acoustiques de chaussées proposés*

Les chaussées, compte tenu de leur spécificité, font l'objet d'un suivi de performance et d'entretien régulier. Les techniques « sur couches minces » employées (BBM (béton bitumeux mince) et BBTM (béton bitumeux très mince)) garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques. Les réductions obtenues peuvent atteindre entre 3 et 6 dB(A) selon le niveau d'émission d'origine.

Le programme d'entretien et de rénovation des chaussées pour les années à venir va tendre à augmenter le pourcentage actuel des couches de roulement aux performances acoustiques supérieures.

- Traitement par isolations de façades

Parmi les zones dépassant les valeurs limites, l'étude régionale précitée déterminera les secteurs qui seront à traiter par ce type d'opérations et dès lors que les mesures de protection à la source ne sont pas réalisables.

Financement :

Sur le réseau routier national non concédé : les opérations relatives aux bâtiments sensibles au bruit sont financées dans le cadre du programme de modernisation du RRN non concédé hors CPER, avec des crédits BOP 203 de la Direction générale des

infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) et sous réserve que les crédits budgétaires puissent être délégués.

- *Acquisitions foncières :*

Aucune acquisition foncière n'est envisagée dans l'état de connaissance actuel de l'éligibilité des bâtiments sensibles potentiels identifiés.

4.2.2.2. Mesures curatives sur le réseau ferroviaire

SNCF Réseau a indiqué qu'aucune voie ferrée dans les Deux-Sèvres ne présente plus de 30 000 trains par an. Ainsi, aucune infrastructure ferroviaire n'est identifiée dans les cartes de bruit et aucun bâtiment sensible n'est recensé aux abords de voie ferrée dans le département.

4.3. Justification du choix des mesures programmées ou envisagées

Le choix des mesures de réduction fait l'objet d'une politique homogène affichée au niveau national. Ces choix mettent en avant l'intérêt des protections à la source mais maintiennent un équilibre entre ce qui est techniquement réalisable et économiquement justifié.

4.4. Estimation du nombre de personnes concernées par une diminution du bruit suite aux mesures prévues dans le PPBE

Concernant les infrastructures routières concédées, étant donné l'absence de bâtiment sensible à traiter, aucune personne ne bénéficiera d'amélioration concernant une diminution du bruit.

Concernant les infrastructures routières non concédées, la détermination des bâtiments avérés sensibles permettra la définition des mesures curatives à mettre en œuvre. Le nombre de personnes pouvant bénéficier d'une diminution du bruit ne sera déterminée qu'après la réalisation des études préalables complémentaires précitées.

En l'absence d'action programmée sur infrastructures ferroviaires, aucune personne ne bénéficiera d'une diminution à l'exposition au bruit.

5. Bilan de la consultation du public

5.1. Modalités de la consultation

En application de l'article R. 572-9 du code de l'environnement, la consultation du public s'est déroulée du 29 avril 2024 au 30 juin 2024. Elle a fait l'objet d'un avis préalable par voie de presse dans le journal La Nouvelle République dans son édition du samedi 13 avril 2024.

Le projet de PPBE a été mis à la disposition du public par voie électronique sur le site internet de la préfecture : https://www.deux-sevres.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Consultation-du-public/Les-consultations-en-cours/Avis-de-mise-a-disposition-du-public-Projet-de-plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement

Une adresse mail permettait le recueil des observations. Cette adresse électronique avait été diffusée dans l'avis de presse pour recueillir les observations du public.

5.2. Remarques du public

N°	Date	Type	Commune	Observation(s) relevée(s) reprise intégrale du contenu de l'écrit du requérant
1	23/05/2024	Courriel	Vouillé	Délibération du conseil municipal de la commune de Vouillé émettant un avis favorable sur le projet de PPBE et précisant le relais de l'information d'une consultation du public sur la commune.
2	26/06/2024	Courriel	Vouillé	Avis d'un habitant du hameau de Gascougolle dont la maison est située à environ de 650m de l'A10 et à environ 370 m de la RD125 : « La commune de Vouillé et en particulier Gascougnolles est située à proximité de l'A10. Le bruit de l'autoroute est particulièrement perceptible sur Gascougnolles . Le bruit provenant de la D125 à l'entrée de Gascougnolles en provenance de Vouillé est également particulièrement perceptible. Qu'est-il prévu pour réduire les nuisances? Un mur anti bruit ne serait pas de trop ».

5.3. Réponses des gestionnaires aux observations

L'avis favorable de la commune de Vouillé n'appelle de réponse particulière.

Concernant, l'observation du particulier habitant dans le hameau de Gascougnolles :

- La RD 125 relève du PPBE élaboré par le Département des Deux-Sèvres si cette voie figure parmi les voies supportant un trafic routier de plus de 3 millions de véhicules par an. Ce n'est pas le cas, contrairement à la RD 948 située à environ 900 m de l'habitation.

- L'A10 est située au plus près à environ 650 m de l'habitation, au niveau d'un secteur ou l'autoroute est encaissée par rapport au terrain naturel, ce qui minore les nuisances sonores. En outre, les isophones des cartes de bruit stratégique 2022-2026 n'atteignent pas le hameau de Gascougnolles.

5.4. Prise en compte dans le PPBE de l'État

Considérant que les remarques faites lors de la consultation du public et la réponse apportée par la société Vinci Autoroutes ne remet pas en cause la rédaction du projet de PPBE de l'Etat, le PPBE a été approuvé par le préfet le 8 juillet 2024

Il est publié sur le site internet des services de l'Etat à l'adresse suivante :

https://www.deux-sevres.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Nuisances-sonores-Bruits/Plans-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-PPBE

6. Glossaire

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
BATIMENT SENSIBLE AU BRUIT	Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale
CRITERES D'ANTERIORITE	Antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs La définition exacte est donnée en page 31 du chapitre 4 « *objectif en matière de bruit* »
dB(A)	Décibel, Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique)
DIR	Direction interdépartementale des routes
Hertz (Hz)	Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son
ISOLATION DE FACADES	Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement et/ou phoniquement une façade de bâtiment
LAeq	Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée T, a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles
Lday	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne 6h à 18h
Lden	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soirée), nigth (nuit)
Ln	Niveau acoustique moyen de nuit

MERLON	Butte de terre en bordure de voie routière ou ferrée
OMS	Organisation mondiale de la santé
Pascal (Pa):	Unité de mesure de pression équivalant 1newton/ m^2
POINT NOIR DU BRUIT	Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) [73 dB(A) pour le ferroviaire] en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) [68 dB(A) pour le ferroviaire] en période nocturne (LAeq (22h-6h) et qui répond aux critères d'antériorité
POINT NOIR DU BRUIT DIURNE	Un point noir du bruit diurne est un point noir bruit où seule la valeur limite diurne est dépassée
POINT NOIR DU BRUIT NOCTURNE	Un point noir du bruit nocturne est un point noir bruit où seule la valeur limite nocturne est dépassée
SNCF réseau	Organisme propriétaire et gestionnaire des voies ferrées nationales.
TMJA	Trafic moyen journalier annuel - unité de mesure du trafic routier
ZONE DE BRUIT CRITIQUE	Une zone de bruit critique est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres
ZUS	Zones urbaines sensibles ; Ce sont des territoires infra-urbains définis par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville, en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ces territoires

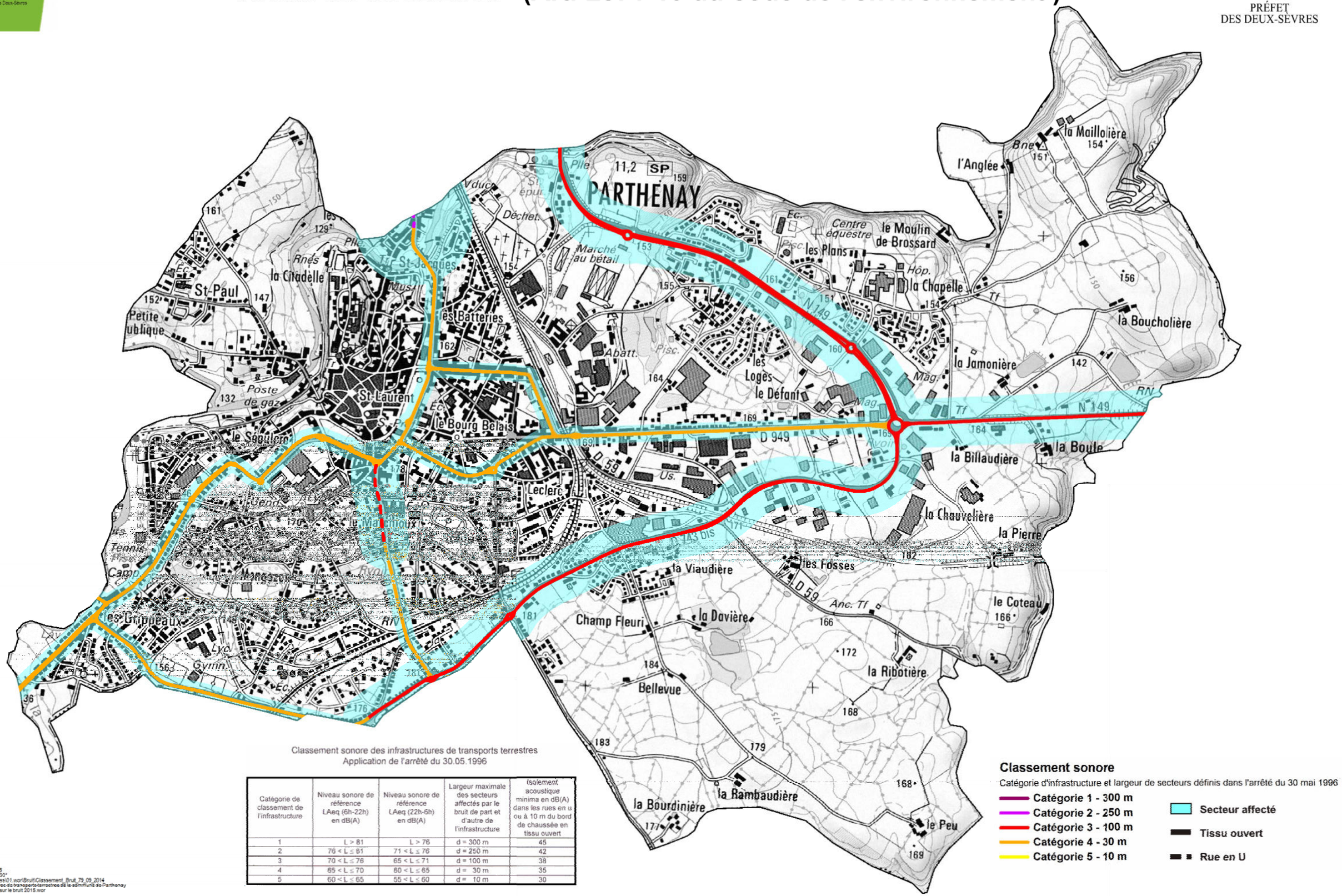
CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES DES DEUX-SEVRES SITUEES SUR LA COMMUNE DE PARTHENAY

- Arrêté du 06/02/2015 - (Art. L571-10 du code de l'environnement)

DDT79
Direction départementale des Territoires des Deux-Sèvres

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DES DEUX-SÈVRES



Classement sonore des infrastructures de transports terrestres
Application de l'arrêté du 30.05.1996

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure	Isolement acoustique minima en dB(A) dans les rues en u ou à 10 m du bord de chaussée en tissu ouvert
1	L > 81	L > 76	d = 300 m	45
2	76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	d = 250 m	42
3	70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	d = 100 m	38
4	65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	d = 30 m	35
5	60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	d = 10 m	30

Classement sonore

Catégorie d'infrastructure et largeur de secteurs définis dans l'arrêté du 30 mai 1996

- Catégorie 1 - 300 m
- Catégorie 2 - 250 m
- Catégorie 3 - 100 m
- Catégorie 4 - 30 m
- Catégorie 5 - 10 m
- Secteur affecté
- Tissu ouvert
- Rue en U

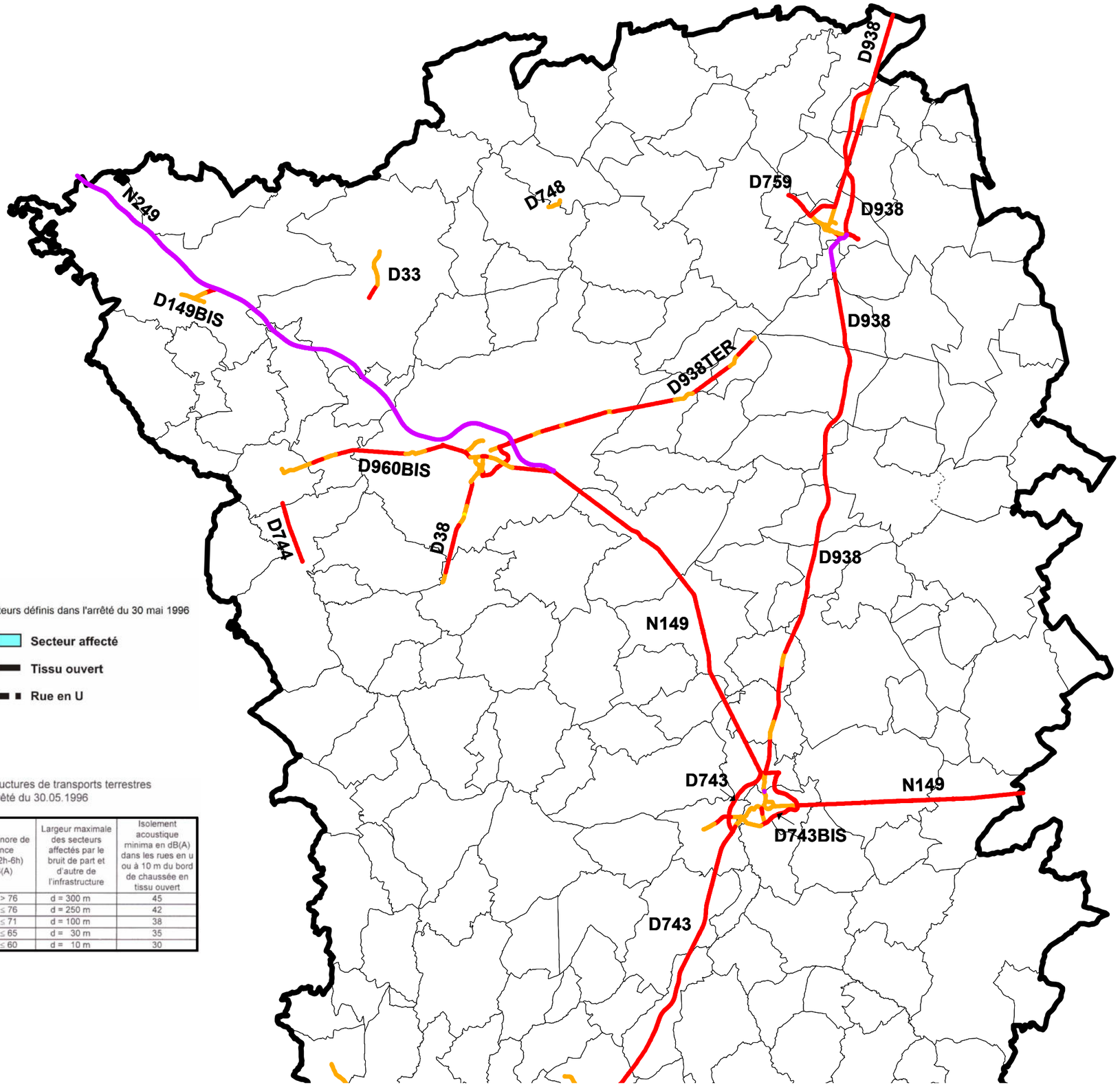
Source: DDT79, Janvier 2015
Mapinfo 10.0, Echelle 1/15 000°
DDT79\Serveur Cartodonnees\01.wor\Bruit\Classement_Bruit_79_09_2014
Classementdesc infrastructures des transports terrestres de la commune de Parthenay au titre de la réglementation sur le bruit 2015.wor

CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES DES DEUX-SEVRES - Arrêté préfectoral du 06/02/2015 (Art. L571-10 du code de l'environnement) - (Partie Nord)

DDT 79 – Direction départementale des Territoires des Deux-Sèvres

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DES DEUX-SÈVRES



Classement sonore

Catégorie d'infrastructure et largeur de secteurs définis dans l'arrêté du 30 mai 1996

- Catégorie 1 - 300 m
- Catégorie 2 - 250 m
- Catégorie 3 - 100 m
- Catégorie 4 - 30 m
- Catégorie 5 - 10 m
- Secteur affecté
- Tissu ouvert
- Rue en U

Classement sonore des infrastructures de transports terrestres
Application de l'arrêté du 30.05.1996

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure	Isolement acoustique minima en dB(A) dans les rues en u ou à 10 m du bord de chaussée en tissu ouvert
1	L > 81	L > 76	d = 300 m	45
2	76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	d = 250 m	42
3	70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	d = 100 m	38
4	65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	d = 30 m	35
5	60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	d = 10 m	30

Source: DDT79, Janvier 2015
Mapinfo 10.0, Echelle 1/270 000°
DDT79\Serveur Cartodonnées\01.wor\Bruit\Classement_Bruit_79_09_2014\
Classement des infrastructures de transports terrestres au titre de la réglementation sur le bruit 2015 - Partie nord.wor

PRÉFÈTE
DES DEUX-SÈVRES
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction Départementale des Territoires
Service Eau et Environnement

Arrêté préfectoral portant approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures de transports terrestres du réseau national recevant plus de 3 millions de véhicules par an (RN10, RN11, RN149, RN248, RN249, A10 et A83) Echéance 2024 - 2029

La préfète des Deux-Sèvres,
Chevalier de l'ordre national du Mérite,

Vu la directive européenne n° 2002/49/CE du parlement européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

Vu le décret du président de la République du 15 février 2022 nommant Madame Emmanuelle DUBEE en qualité de Préfète des Deux-Sèvres ;

Vu le décret du président de la République en date du 18 octobre 2023 portant nomination du secrétaire général de la préfecture des Deux-Sèvres, sous-préfet de Niort, Monsieur Patrick VAUTIER ;

Vu l'arrêté ministériel du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

Vu l'arrêté préfectoral du 18 août 2022 portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules dans le département des Deux-Sèvres ;

Vu l'arrêté préfectoral du 11 décembre 2023 portant délégation de signature à Monsieur Patrick VAUTIER, secrétaire général de la préfecture des Deux-Sèvres, sous-préfet de Niort ;

Considérant la consultation du public prévue à l'article R.572-9 du code de l'environnement qui s'est déroulée du 29 avril 2024 au 30 juin 2024 inclus et les observations formulées ;

Considérant que ces observations du public ont visé uniquement une voie concédée et une route départementale ;

Considérant que les routes départementales ne relèvent pas du PPBE élaboré par l'État ;

Considérant que la réponse de Vinci Autoroutes n'apporte pas de modification du projet de PPBE soumis à la consultation du public ;

Considérant que Vinci Autoroutes n'a pas formulé d'observation suite à sa consultation le 19 juin 2024 ;

Considérant l'absence d'observation de la Direction interrégionale des routes Centre Ouest et de la Direction interrégionale des routes Atlantique en réponse à leur consultation le 19 juin 2024 ;

Sur proposition de Monsieur le Directeur départemental des territoires ;

ARRÊTE

Article 1er : Objet de la décision

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures routières nationales dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules dans le département des Deux-Sèvres est approuvé pour la période 2024 – 2029.

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement est annexé au présent arrêté.

Article 2 : Mise à disposition du public

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement, qui comprend les résultats de la consultation du public, est tenu à la disposition du public au siège de la Direction départementale des territoires des Deux-Sèvres.

Ce document est également consultable par voie électronique sur le site internet des services de l'État en Deux-Sèvres à l'adresse suivante :

https://www.deux-sevres.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Nuisances-sonores-Bruits

Article 3 : Publication

Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs (RAA) du département.

Article 4 : Recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Poitiers dans les deux mois qui suivent sa notification.

Ce recours juridictionnel peut également être déposé sur l'application internet "Télérecours citoyen", à l'adresse suivante : www.telerecours.fr.

Article 5 : Exécution

Le Secrétaire général de la préfecture des Deux-Sèvres, le Directeur départemental des territoires des Deux-Sèvres, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Niort, le 08 JUIL. 2024

pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général de la préfecture

Patrick VAUTIER

PRÉFÈTE
DES DEUX-SÈVRES

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction Départementale des Territoires
Service Eau et Environnement

Arrêté portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, dans le département des Deux-Sèvres (4ème échéance)

La préfète des Deux-Sèvres,
Chevalier de l'ordre national du Mérite,

Vu la directive européenne 2002/49/CE du Parlement et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à 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 572-11 et R 572-1 à R 572-12 ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

Vu le décret du président de la République en date du 16 juillet 2021 portant nomination de Monsieur Xavier MAROTEL, en qualité de sous-préfet, secrétaire général de la préfecture des Deux-Sèvres ;

Vu le décret du président de la République du 15 février 2022 nommant Madame Emmanuelle DUBEE en qualité de préfète des Deux-Sèvres ;

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 l'arrêté préfectoral du 13 juillet 2018 portant approbation au titre de l'échéance 3 de la directive 2002/49/CE des cartes stratégiques du bruit des infrastructures routières nationales, départementales et communales ayant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an dans le département des Deux-Sèvres ;

Vu l'arrêté préfectoral en date du 6 mai 2022 portant délégation de signature à Monsieur Xavier MAROTEL, secrétaire général de la préfecture des Deux-Sèvres ;

Vu les données cartographiques communiquées par le Groupe VINCI Autoroutes le 17 février 2022 pour les infrastructures autoroutières concédées du département des Deux-Sèvres ;

Vu les données cartographiques communiquées par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement le 3 mai 2022 pour le réseau routier non concédé des Deux-Sèvres ;

Considérant que les cartes de bruit doivent être réexaminées et, le cas échéant, révisées, au moins tous les 5 ans ;

Considérant que ce réexamen a conduit à une révision de la cartographie des infrastructures routières recevant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires ;

ARRÊTE

Article 1er : Objet de l'arrêté
Sont arrêtées les cartes de bruit stratégiques de 4ème échéance des infrastructures routières concédées et non concédées selon les modalités ci-après.

Article 2 : Contenu des cartes de bruit stratégiques
Les cartes de bruit comprennent :

I. Des documents graphiques, listés ci-après :

- une représentation graphique des zones exposées au bruit indiquant la graduation de l'exposition au bruit appelées carte « de type a » à l'aide des courbes isophones avec un pas de 5 dB(A) ;
  1 – selon l'indicateur Lden (sur 24h) allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus ;
  2 – selon l'indicateur Ln (en période de nuit) allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus ;

- une représentation graphique des zones de dépassement de valeurs limites, appelées cartes « de type c » qui concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements de soins et de santé ou d'enseignement :
  1- où l'indicateur Lden dépasse 68 dB(A) ;
  2- où l'indicateur Ln dépasse 62 dB(A) ;

II. Les cartes sont accompagnées :

- de deux résumés non techniques présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration ;

- d'estimations :
  1- du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation, du nombre d'établissements d'enseignements et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
  2- d'une évaluation du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles dus à l'exposition au bruit mentionnés à l'article R. 572-6 du code de l'environnement ;
  3- de la superficie totale en kilomètres carrés exposée à des valeurs Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A).

Article 3 : Publication
Le présent arrêté et les cartes de bruit sont mises en ligne sur le site internet des services de l'État des Deux-Sèvres suivante :

https://www.deux-sevres.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Nuisances-sonores-Bruits/Cartes-strategiques-du-bruit-dans-l-environnement-lies-aux-infrastructures-de-transports-terrestres/Cartes-interactives

Les documents sont consultables à la Direction départementale des territoires des Deux-Sèvres – 39 avenue de Paris 79022 Niort.

Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture des Deux-Sèvres.

Article 4 : Notification

Les cartes de bruit sont transmises aux gestionnaires des voies en vue de l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement correspondants.

Article 5 : Abrogation

L'arrêté préfectoral du 13 juillet 2018 portant approbation au titre de l'échéance 3 de la directive 2002/49/CE des cartes stratégiques du bruit des infrastructures routières nationales, départementales et communales ayant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an dans le département des Deux-Sèvres est abrogé.

Article 6 : Recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Poitiers dans les deux mois qui suivent sa notification.

Ce recours juridictionnel peut également être déposé sur l'application internet "Télérecours citoyen", à l'adresse suivante : www.telerecours.fr.

Article 7 : Exécution
Le secrétaire général de la préfecture et le directeur départemental des territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié à la directrice régionale de l'Environnement, de l'aménagement et du logement de Nouvelle Aquitaine.

Niort, le 18 AOUT 2022

pour la Préfète et par délégation,
Le Secrétaire Général de la préfecture

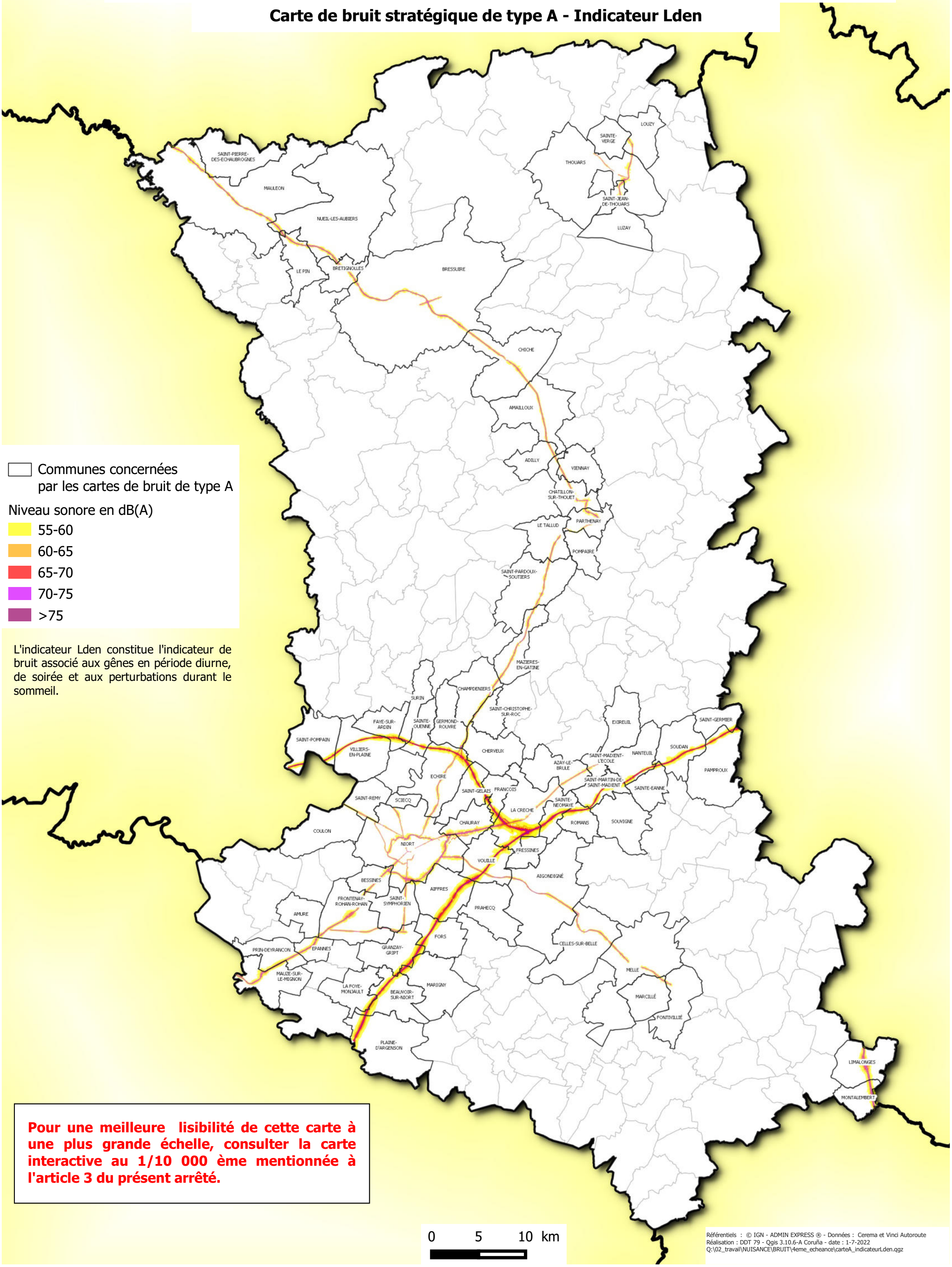
Xavier MAROTEL

PRÉFÈTE
DES DEUX-SÈVRES
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction
départementale
des territoires

Annexe à l'arrêté portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, dans le département des Deux-Sèvres (4ème échéance)

Carte de bruit stratégique de type A - Indicateur Lden



Communes concernées
par les cartes de bruit de type A

Niveau sonore en dB(A)

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

L'indicateur Lden constitue l'indicateur de bruit associé aux gênes en période diurne, de soirée et aux perturbations durant le sommeil.

Pour une meilleure lisibilité de cette carte à une plus grande échelle, consulter la carte interactive au 1/10 000 ème mentionnée à l'article 3 du présent arrêté.

0 5 10 km

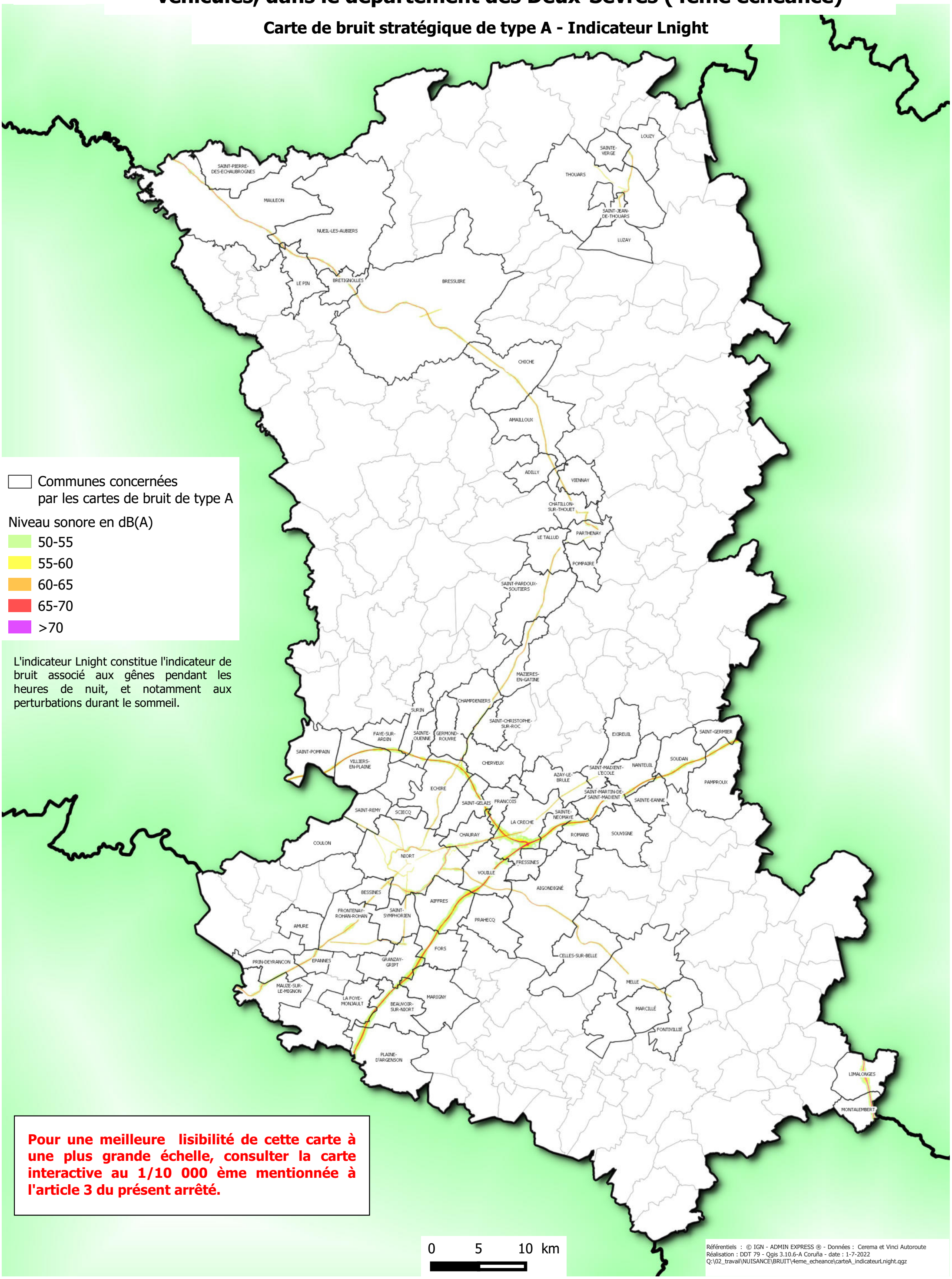
Référentiels : © IGN - ADMIN EXPRESS ® - Données : Cerema et Vinci Autoroute
Réalisation : DDT 79 - Qgis 3.10.6-A Coruña - date : 1-7-2022
Q:\02_travail\NUISANCE\BRUIT\4eme_echeance\carteA_indicateurLden.qgz

PRÉFÈTE
DES DEUX-SÈVRES
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction
départementale
des territoires

Annexe à l'arrêté portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, dans le département des Deux-Sèvres (4ème échéance)

Carte de bruit stratégique de type A - Indicateur Lnight



Communes concernées
par les cartes de bruit de type A

Niveau sonore en dB(A)

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

L'indicateur Lnight constitue l'indicateur de bruit associé aux gênes pendant les heures de nuit, et notamment aux perturbations durant le sommeil.

Pour une meilleure lisibilité de cette carte à une plus grande échelle, consulter la carte interactive au 1/10 000 ème mentionnée à l'article 3 du présent arrêté.

0 5 10 km

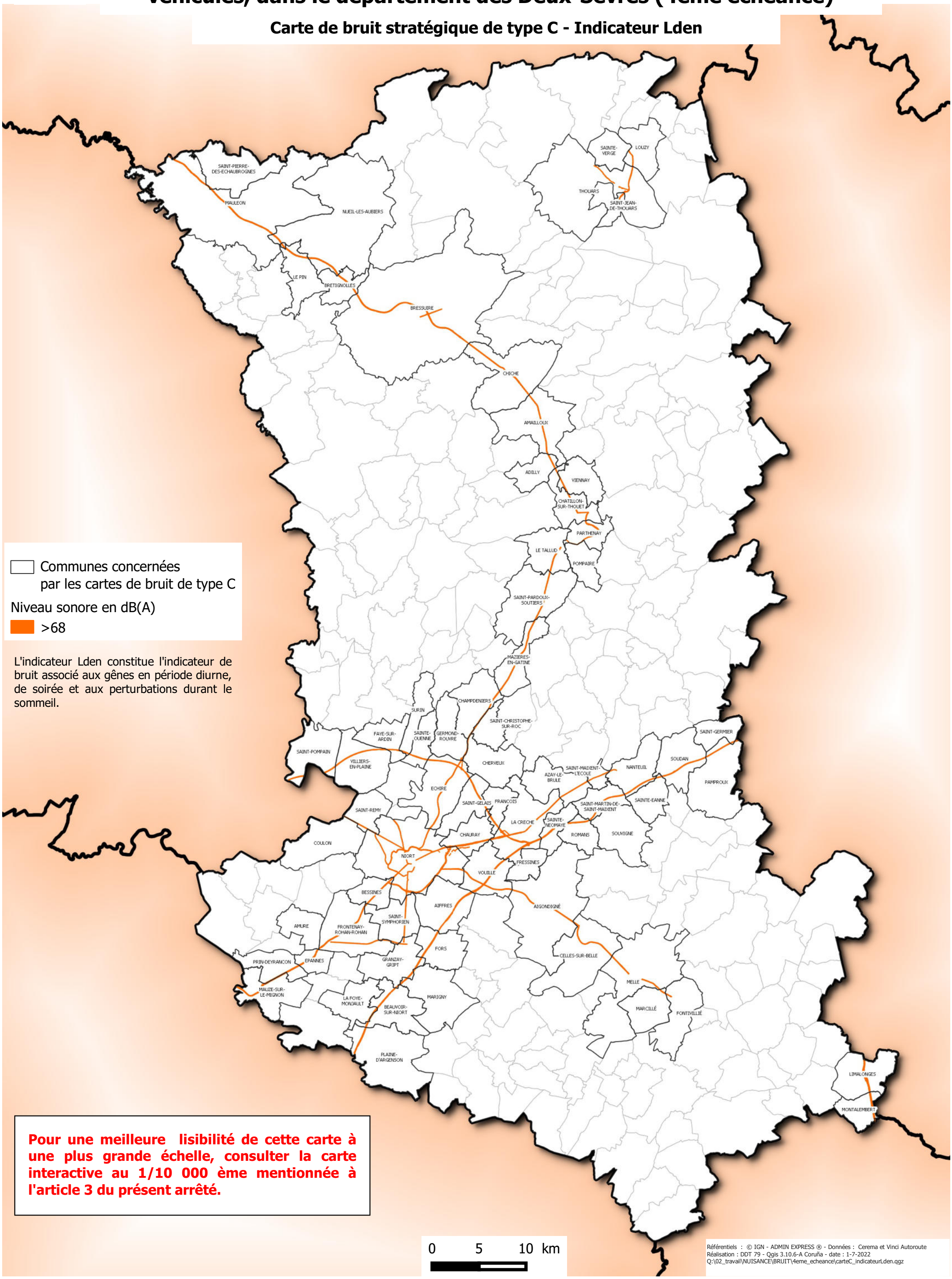
Référentiels : © IGN - ADMIN EXPRESS ® - Données : Cerema et Vinci Autoroute
Réalisation : DDT 79 - Qgis 3.10.6-A Coruña - date : 1-7-2022
Q:\02_travail\NUISANCE\BRUIT\4eme_echeance\carteA_indicateurLnight.qgz

PRÉFÈTE
DES DEUX-SÈVRES
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction
départementale
des territoires

Annexe à l'arrêté portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, dans le département des Deux-Sèvres (4ème échéance)

Carte de bruit stratégique de type C - Indicateur Lden



Communes concernées
par les cartes de bruit de type C

Niveau sonore en dB(A)

>68

L'indicateur Lden constitue l'indicateur de bruit associé aux gênes en période diurne, de soirée et aux perturbations durant le sommeil.

Pour une meilleure lisibilité de cette carte à une plus grande échelle, consulter la carte interactive au 1/10 000 ème mentionnée à l'article 3 du présent arrêté.

0 5 10 km

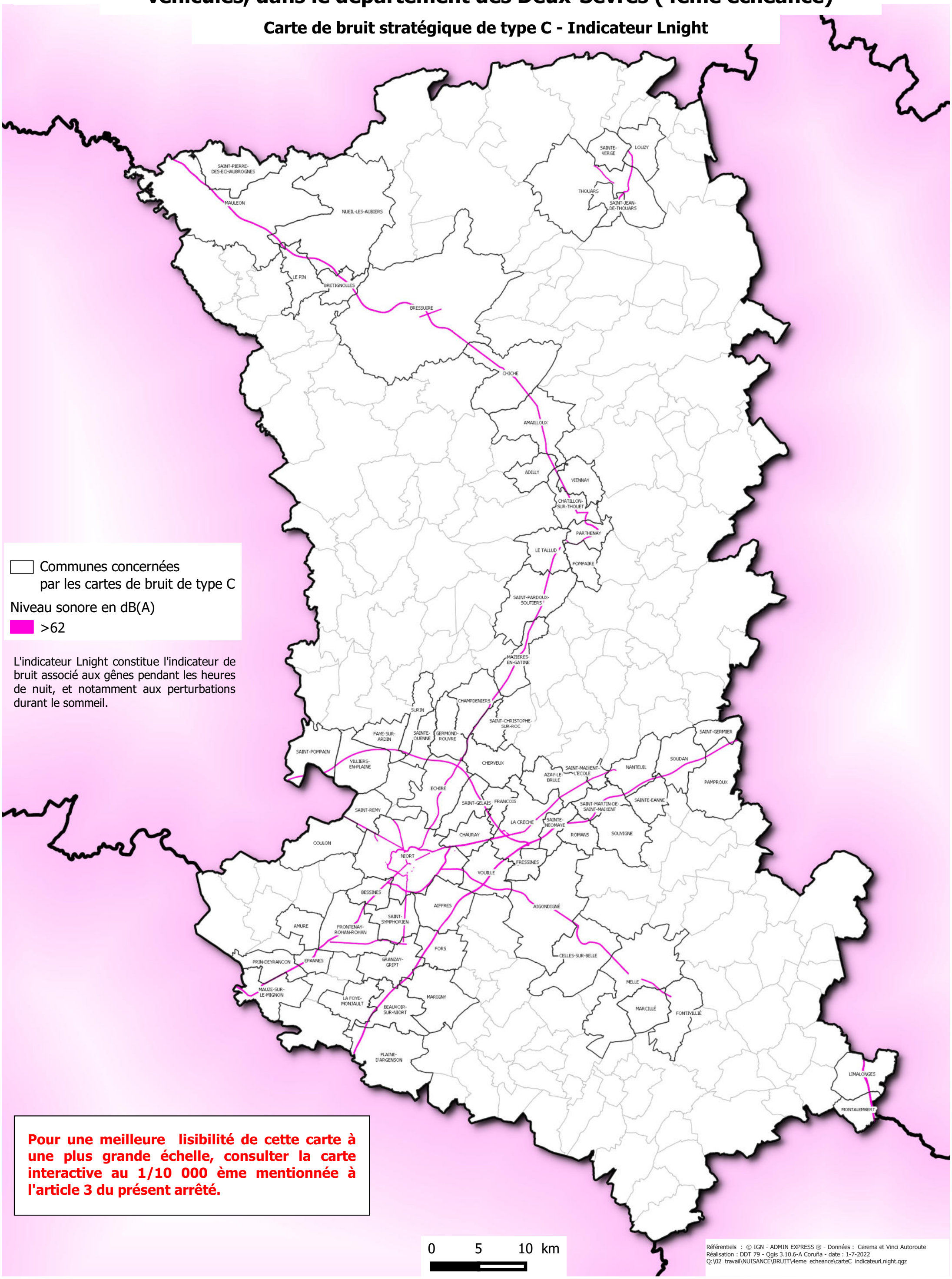
Référentiels : © IGN - ADMIN EXPRESS ® - Données : Cerema et Vinci Autoroute
Réalisation : DDT 79 - Qgis 3.10.6-A Coruña - date : 1-7-2022
Q:\02_travail\NUISANCE\BRUIT\4eme_echeance\carteC_indicateurLden.qgz

PRÉFÈTE
DES DEUX-SÈVRES
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction
départementale
des territoires

Annexe à l'arrêté portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, dans le département des Deux-Sèvres (4ème échéance)

Carte de bruit stratégique de type C - Indicateur Lnight



Communes concernées
par les cartes de bruit de type C

Niveau sonore en dB(A)

>62

L'indicateur Lnight constitue l'indicateur de bruit associé aux gênes pendant les heures de nuit, et notamment aux perturbations durant le sommeil.

Pour une meilleure lisibilité de cette carte à une plus grande échelle, consulter la carte interactive au 1/10 000 ème mentionnée à l'article 3 du présent arrêté.

0 5 10 km

Référentiels : © IGN - ADMIN EXPRESS ® - Données : Cerema et Vinci Autoroute
Réalisation : DDT 79 - Qgis 3.10.6-A Coruña - date : 1-7-2022
Q:\02_travail\NUISANCE\BRUIT\4eme_echeance\carteC_indicateurLnight.qgz

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Légifrance
Le service public de la diffusion du droit

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

Dernière mise à jour des données de ce texte : 14 janvier 2016

NOR : ENVP9650195A

Version en vigueur au 10 novembre 2025

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, le ministre du travail et des affaires sociales, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'environnement, le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation, le ministre délégué au logement et le secrétaire d'Etat aux transports,

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

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

Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment son article 13 ;

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, et notamment ses articles 3, 4 et 7 ;

Vu le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;

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 24 mars 1982 relatif à l'aération des logements ;

Vu l'arrêté du 28 octobre 1994 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation, et notamment son article 9 ;

Vu l'arrêté du 28 octobre 1994 relatif aux modalités d'application de la réglementation acoustique, et notamment son article 6 ;

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

Article 1

Modifié par Arrêté du 23 juillet 2013 - art. 2

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

-de déterminer, en fonction des niveaux sonores de référence diurnes et nocturnes, les cinq catégories dans lesquelles sont classées les infrastructures de transports terrestres recensées ;

-de fixer la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit situés de part et d'autre de ces infrastructures ;

-de fixer les modalités de mesure des niveaux sonores de référence et les prescriptions que doivent respecter les méthodes de calcul prévisionnelles ;

-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.

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 aérodromes, l'isolement acoustique minimal des pièces principales et cuisines vis-à-vis des bruits des transports aériens.

TITRE Ier : CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES PAR LE PRÉFET. (Articles 2 à 4)

Article 2

Modifié par Arrêté du 23 juillet 2013 - art. 3

Les niveaux sonores de référence, qui permettent de classer les infrastructures de transports terrestres recensées et de déterminer la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit, sont :

- pour la période diurne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, pendant la période de 6 heures à 22 heures, noté LAeq (6 heures - 22 heures), correspondant à la contribution sonore de l'infrastructure considérée ;

- pour la période nocturne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, pendant la période de 22 heures à 6 heures, noté LAeq (22 heures - 6 heures), correspondant à la contribution sonore de l'infrastructure considérée.

Ces niveaux sonores sont 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 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.

Article 3

Modifié par Arrêté du 23 juillet 2013 - art. 4

Les niveaux sonores de référence visés à l'article précédent sont évalués :

- pour les infrastructures en service, dont la croissance prévisible ou possible du trafic ne conduit pas à modifier le niveau sonore de plus de 3 dB (A), par calcul ou mesures sur site à partir d'hypothèses de trafic correspondant aux conditions de circulation moyennes représentatives de l'ensemble de l'année ;

- pour les infrastructures en service, dont la croissance prévisible ou possible du trafic peut conduire à modifier le niveau sonore de plus de 3 dB (A), par calcul à partir d'hypothèses de trafic correspondant à la situation à terme ;

- pour les infrastructures en projet, qui ont donné lieu à l'une des mesures prévues à l'article R. 571-32 du code de l'environnement, par calcul à partir des hypothèses de trafic retenues dans les études d'impact ou les études préalables à l'une de ces mesures.

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 NF S 31-088 pour le bruit dû au trafic ferroviaire et NF S 31-085, pour le bruit routier, dans les conditions définies à l'article 2 ci-dessus.

Article 4

Modifié par Arrêté du 23 juillet 2013 - art. 5

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	NIVEAU SONORE DE	CATÉGORIE	LARGEUR MAXIMALE DES

RÉFÉRENCE LAeq (6 heures-22 heures) en dB(A)	RÉFÉRENCE LAeq (22 heures-6 heures) en dB(A)	de l'infrastructure	SECTEURS affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
L > 81	L > 76	1	d = 300 m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	d = 250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	d = 100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	d = 30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	d = 10 m
(1) Cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2, comptée 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 LAeq (6 h-22 h) en dB(A)	NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE LAeq (22 h-6 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)
L > 84	L > 79	1	d = 300 m
79 < L ≤ 84	74 < L ≤ 79	2	d = 250 m
73 < L ≤ 79	68 < L ≤ 74	3	d = 100 m
68 < L ≤ 73	63 < L ≤ 68	4	d = 30 m

63 < L ≤ 68	**58 < L ≤ 63**	**5**	**d = 10 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.

NOTA :
Arrêté du 23 juillet 2013 art. 14 : les présentes dispositions sont applicables aux bâtiments d'habitation faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter du 1er janvier 2014.

TITRE II : DÉTERMINATION DE L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE MINIMAL DES BÂTIMENTS D'HABITATION CONTRE LES BRUITS DES TRANSPORTS TERRESTRES ET AERIENS PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE DU BÂTIMENT. (Articles 5 à 9-1)

Article 5

Modifié par Arrêté du 23 juillet 2013 - art. 7

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 aérodrome 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 aérodromes, 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.

NOTA :
Arrêté du 23 juillet 2013 art. 14 : les présentes dispositions sont applicables aux bâtiments d'habitation faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter du 1er janvier 2014.

Article 6

Modifié par Arrêté du 23 juillet 2013 - art. 8

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 DnT, A, tr 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'écologie.

Tableau des valeurs d'isolement minimal DnT, A, tr en dB.

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO n° 177 du 01/08/2013 texte numéro 23 à l'adresse suivante :

https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=QONNDOs6X6Wq6nL0qloywvJ8xhDOEE2jCGK4ZGJwFps=

Ces valeurs peuvent être diminuées en fonction de la valeur de l'angle de vue 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 tranche de construction que le bâtiment étudié.

L'angle de vue 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	CORRECTION
> 135°	0 dB
110° < ≤ 135°	- 1 dB
90° < ≤ 110°	- 2 dB
60° < ≤ 90°	- 3 dB
30° < ≤ 60°	- 4 dB
15° < ≤ 30°	- 5 dB

0° < ≤ 15°	- 6 dB
= 0° (façade arrière)	- 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 duquel 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 en 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 tissu 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
Ecart de 0 à 1 dB	+ 3 dB
Ecart de 2 à 3 dB	+ 2 dB
Ecart de 4 à 9 dB	+ 1 dB

Ecart > 9 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 réitéré 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.

NOTA :
Arrêté du 23 juillet 2013 art. 14 : les présentes dispositions sont applicables aux bâtiments d'habitation faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter du 1er janvier 2014.

Article 7

Modifié par Arrêté du 23 juillet 2013 - art. 9

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 NF S 31-133 ;

- à l'aide de mesures réalisées selon les normes NF S 31-085 pour les infrastructures routières et NF S 31-088 pour les infrastructures ferroviaires.

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour l'ensemble des infrastructures, routières ou ferroviaires, en recalant 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 en période diurne (en dB [A])	NIVEAU SONORE AU POINT de référence en période nocturne (en dB [A])
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

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	76	71
4	71	66
5	66	61

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.

NOTA :
Arrêté du 23 juillet 2013 art. 14 : les présentes dispositions sont applicables aux bâtiments d'habitation faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter du 1er janvier 2014.

Article 8

Modifié par Arrêté du 23 juillet 2013 - art. 10

Dans les zones définies par le plan d'exposition aux bruits des aérodromes, au sens de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, l'isolement acoustique standardisé pondéré DnT, A, tr 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.

NOTA :
Arrêté du 23 juillet 2013 art. 14 : les présentes dispositions sont applicables aux bâtiments d'habitation faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter du 1er janvier 2014.

Article 9

Modifié par Arrêté du 23 juillet 2013 - art. 11

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 DnT, A, tr 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
Ecart de 0 à 1 dB	**+ 3 dB**
Ecart de 2 à 3 dB	**+ 2 dB**
Ecart de 4 à 9 dB	**+ 1 dB**
Ecart > 9 dB	**0 dB**

NOTA :
Arrêté du 23 juillet 2013 art. 14 : les présentes dispositions sont applicables aux bâtiments d'habitation faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter du 1er janvier 2014.

Article 9-1

Création Arrêté du 23 juillet 2013 - art. 12

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 http://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.

NOTA :
Arrêté du 23 juillet 2013 art. 14 : les présentes dispositions sont applicables aux bâtiments d'habitation faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter du 1er janvier 2014.

TITRE III : DÉTERMINATION DE L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE MINIMAL DES BÂTIMENTS D'HABITATION CONTRE LES BRUITS DES TRANSPORTS TERRESTRES ET AÉRIENS PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE DU BÂTIMENT EN GUADELOUPE, EN GUYANE, EN MARTINIQUE ET À LA RÉUNION (Articles 10 à 16)

Article 10

Modifié par Arrêté du 11 janvier 2016 - art. 2

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 en Guadeloupe, en Martinique, en Guyane et à La Réunion dans le secteur de nuisance d'une ou de plusieurs infrastructures de transports terrestres classées en catégorie 1,2 ou 3 suivant l'arrêté préfectoral prévu à l'article R. 111-4-1 du code de la construction et de l'habitation doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs.
Cet isolement est déterminé de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 11 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, l'implantation de la construction dans le site, et, le cas échéant, l'influence des conditions météorologiques locales. Cette évaluation est faite sous sa responsabilité selon les modalités fixées à l'article 13 du présent arrêté.
Les valeurs d'isolement acoustique minimal retenues après application des articles 11 à 14 ne peuvent être inférieures à 33 dB.

NOTA :
Conformément à l'article 6 de l'arrêté du 11 janvier 2016, les présentes dispositions s'appliquent aux projets de construction de bâtiments qui font l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration préalable prévue à l'article L. 421-4 du code de l'urbanisme déposées à compter du 1er juillet 2016. Elles peuvent être applicables par anticipation à compter du 14 janvier 2016.

Article 11

Modifié par Arrêté du 11 janvier 2016 - art. 2

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 DnT, A, tr 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 le bord de la chaussée classée la plus proche du bâtiment considéré.

Tableau des valeurs d'isolement minimal DnT, A, tr en dB

Vous pouvez consulter l'image dans le fac-similé du
JO nº 10 du 13/01/2016, texte nº 1

Les valeurs du tableau tiennent compte de l'influence de conditions météorologiques standards.
Ces valeurs peuvent être diminuées en fonction de la valeur de l'angle de vue 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.
1. Protection des façades des bâtiments considérés 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 tranche de construction que le bâtiment étudié.
L'angle de vue 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	CORRECTION
> 135°	**0 dB**
110° < angle ≤ 135°	**-1 dB**
90° < angle ≤ 110°	**-2 dB**
60° < angle ≤ 90°	**-3 dB**
30° < angle ≤ 60°	**-4 dB**
15° < angle ≤ 30°	**-5 dB**
0° < angle ≤ 15°	**-6 dB**
= 0° (façade arrière)	**-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.
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 duquel 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 minimale sont les suivantes :

PROTECTION	CORRECTION
Pièce en zone de façade non protégée	**0**
Pièce en zone de façade peu protégée	**-3 dB**
Pièce en zone de façade très protégée	**-6 dB**

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.
3. Exposition à plusieurs infrastructures de transports terrestres
Que le bâtiment à construire se situe dans une rue en U ou en tissu 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
Ecart de 0 à 1 dB	**+ 3 dB**
Ecart de 2 à 3 dB	**+ 2 dB**
Ecart de 4 à 9 dB	**+ 1 dB**
Ecart > 9 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 réitéré jusqu'à ce que toutes les valeurs de la série aient été ainsi comparées.

Lorsque la valeur obtenue après correction est inférieure à 33dB, il n'est pas requis de valeur minimale d'isolement.

NOTA :
Conformément à l'article 6 de l'arrêté du 11 janvier 2016, les présentes dispositions s'appliquent aux projets de construction de bâtiments qui font l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration préalable prévue à l'article L. 421-4 du code de l'urbanisme déposées à compter du 1er juillet 2016. Elles peuvent être applicables par anticipation à compter du 14 janvier 2016.

Article 12

Modifié par Arrêté du 11 janvier 2016 - art. 2

Après avis du conseil départemental et du conseil régional ou de la collectivité unique concernée, le préfet peut, par arrêté, étendre l'obligation d'isolement acoustique en bordure des voies classées soit en catégorie 4, soit en catégories 4 et 5. Dans ce cas, les valeurs d'isolement au sens du premier tableau de l'article 11 ci-dessus sont de 30 dB jusqu'à 10 mètres de distance.

NOTA :
Conformément à l'article 6 de l'arrêté du 11 janvier 2016, les présentes dispositions s'appliquent aux projets de construction de bâtiments qui font l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration préalable prévue à l'article L. 421-4 du code de l'urbanisme déposées à compter du 1er juillet 2016. Elles peuvent être applicables par anticipation à compter du 14 janvier 2016.

Article 13

Modifié par Arrêté du 11 janvier 2016 - art. 2

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 l'infrastructure et le futur bâtiment :

- par calcul selon des méthodes conformes à la norme NF S 31-333 ;
- à l'aide de mesures réalisées selon les normes NF S 31-085 pour les infrastructures routières.

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour l'ensemble des infrastructures de catégorie 1,2 ou 3 en recalant 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

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	**83**	**78**
2	**79**	**74**
3	**73**	**68**

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 correspondant donnée dans le tableau concerné ci-dessus.
Lors d'une estimation par le 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 les cas où les points de calcul sont en champ libre.
Lors d'une estimation par mesure, des mesurages sont effectués simultanément en plaçant des 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 correspondant 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 de 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 40 dB (A) en période diurne et 35 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.
Lorsqu'un bâtiment à construire est situé dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures de catégories 1,2 ou 3, on appliquera pour chaque local la règle définie à l'article 11.
Lorsque cette valeur d'isolement est inférieure à 33 dB, il n'est pas requis de valeur minimale pour l'isolement.
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.

NOTA :
Conformément à l'article 6 de l'arrêté du 11 janvier 2016, les présentes dispositions s'appliquent aux projets de construction de bâtiments qui font l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration préalable prévue à l'article L. 421-4 du code de l'urbanisme déposées à compter du 1er juillet 2016. Elles peuvent être applicables par anticipation à compter du 14 janvier 2016.

Article 14

Modifié par Arrêté du 11 janvier 2016 - art. 2

Pour les habitations exceptionnellement admises dans les zones exposées au bruit des aérodromes, l'isolement acoustique standardisé pondéré DnT, A, tr des pièces principales et des cuisines vis-à-vis des bruits extérieurs doit être égal à 35 dB en zone C.
La zone C est définie par les plans d'exposition au bruit des aérodromes prévus aux articles L. 147-3 et suivants du code de l'urbanisme.

NOTA :
Conformément à l'article 6 de l'arrêté du 11 janvier 2016, les présentes dispositions s'appliquent aux projets de construction de bâtiments qui font l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration préalable prévue à l'article L. 421-4 du code de l'urbanisme déposées à compter du 1er juillet 2016. Elles peuvent être applicables par anticipation à compter du 14 janvier 2016.

Article 15

Modifié par Arrêté du 11 janvier 2016 - art. 2

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 DnT, A, tr 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 11 ou 13 qui peut être inférieure à 33 dB. Pour le trafic aérien, il s'agit de la valeur définie à l'article 14. 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
Ecart de 0 à 1 dB	**+ 3 dB**
Ecart de 2 à 3 dB	**+ 2 dB**
Ecart de 4 à 9 dB	**+ 1 dB**
Ecart > 9 dB	**0 dB**

NOTA :
Conformément à l'article 6 de l'arrêté du 11 janvier 2016, les présentes dispositions s'appliquent aux projets de construction de bâtiments qui font l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration préalable prévue à l'article L. 421-4 du code de l'urbanisme déposées à compter du 1er juillet 2016. Elles peuvent être applicables par anticipation à compter du 14 janvier 2016.

Article 16

Modifié par Arrêté du 11 janvier 2016 - art. 2

Les valeurs d'isolement retenues après application des articles 11, 13 et 14 ne sont en aucun cas inférieures à 33 dB et s'entendent pour des locaux ayant une durée de réverbération de référence de 0,5 seconde à toutes les fréquences.
Ces valeurs tiennent compte des conditions météorologiques particulières et des modes d'aération des logements dans les départements de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Guyane et de La Réunion.
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 : http://www.developpement-durable.gouv.fr/), les portes et les 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 fixée à 3 dB.

NOTA :
Conformément à l'article 6 de l'arrêté du 11 janvier 2016, les présentes dispositions s'appliquent aux projets de construction de bâtiments qui font l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration préalable prévue à l'article L. 421-4 du code de l'urbanisme déposées à compter du 1er juillet 2016. Elles peuvent être applicables par anticipation à compter du 14 janvier 2016.

Annexes

Article ANNEXE (abrogé)

Abrogé par Arrêté du 23 juillet 2013 - art. 15

La valeur de la température moyenne quotidienne extérieure visée à l'article 9 est de 20 °C, 22 °C, 24 °C et 26 °C, respectivement pour chacune des zones climatiques E 1, E 2, E 3 et E 4 définies dans le tableau ci-dessous :

(Tableau non reproduit voir JORF du 28 juin 1996 p. 9697 et suivantes)

Le ministre de l'environnement,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur de la prévention des pollutions

et des risques, délégué aux risques majeurs,

G. Defrance

Le ministre de l'équipement, du logement,

des transports et du tourisme,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des routes,

C. Leyrit

Le ministre du travail et des affaires sociales,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général de la santé,

J.-F. Girard

Le ministre de l'intérieur,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des libertés publiques

et des affaires juridiques,

J.-P. Faugère

Le ministre de la fonction publique,

de la réforme de l'Etat et de la décentralisation,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général des collectivités locales,

M. Thénault

Le ministre délégué au logement,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur de l'habitat et de la construction,

P.-R. Lemas

Le secrétaire d'Etat aux transports,

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

Le directeur des transports terrestres,

H. du Mesnil

Aménagement, nature

MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

Direction de l'habitat,
de l'urbanisme et des paysages

Arrêté du 3 septembre 2013 illustrant par des schémas et des exemples les articles 6 et 7 de 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

NOR : *ETLL1322130A*

(Texte non paru au *Journal officiel*)

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

Vu 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 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,

Arrêtent :

Article 1er

Les schémas et exemples prévus à l'article 6 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé tel que modifié par l'article 8 de l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé figurent à l'annexe I du présent arrêté.

Article 2

Les exemples prévus à l'article 7 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé tel que modifié par l'article 9 de l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé figurent à l'annexe II du présent arrêté.

Article 3

Le directeur de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

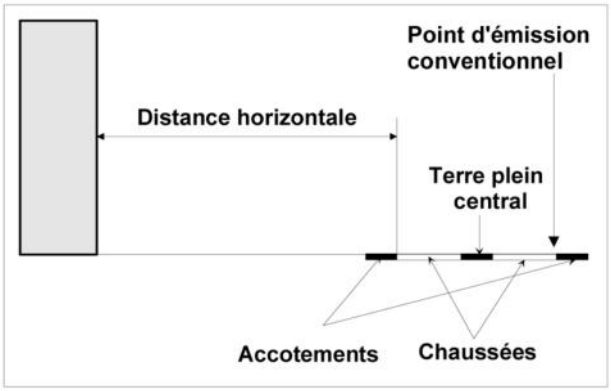
Fait le 3 septembre 2013.

Pour les ministres et par délégation :
Le directeur de l'habitat,
de l'urbanisme et des paysages,
É. Crépon

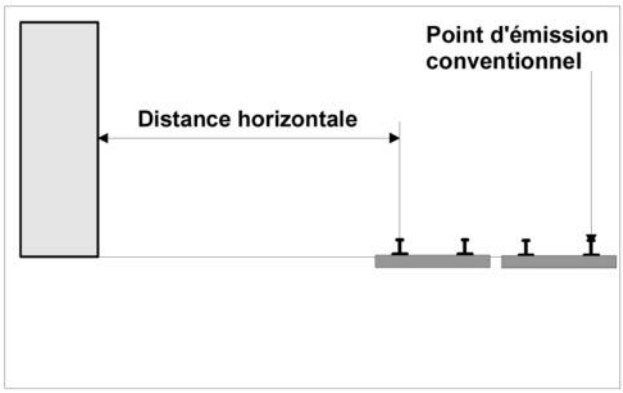
ANNEXE I

SCHÉMAS ET EXEMPLES ILLUSTRATIFS RETENUS POUR L'APPLICATION DE L'ARTICLE 6 DE L'ARRÊTÉ DU 30 MAI 1996 SUSVISÉ TEL QUE MODIFIÉ PAR L'ARRÊTÉ DU 23 JUILLET 2013 SUSVISÉ

Détermination de la distance horizontale figurant dans le tableau des valeurs d'isolement minimal $D_{nT,A,tr}$ et indication de la position du point d'émission conventionnel :



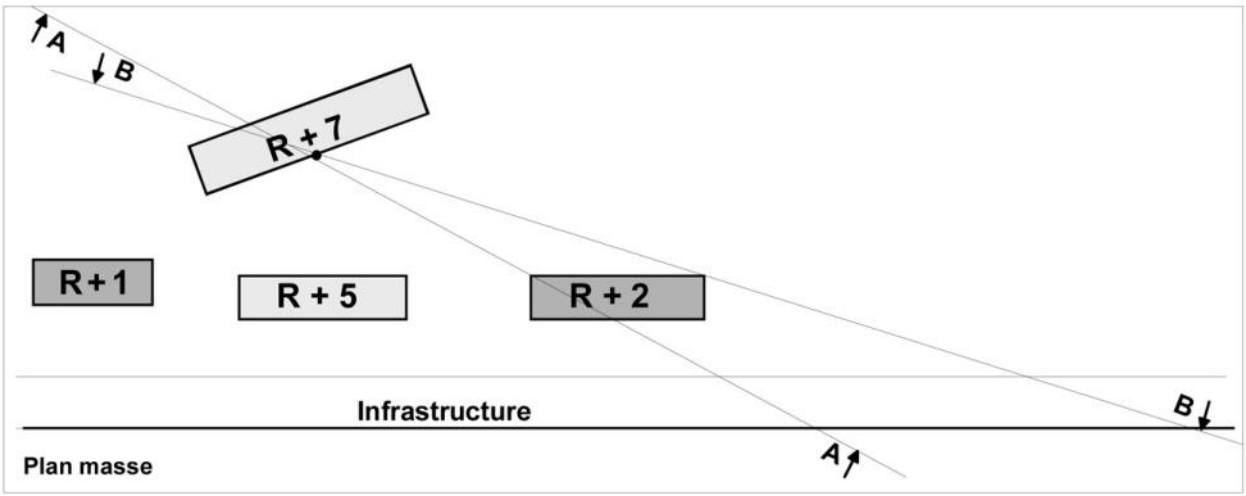
Cas d'une infrastructure routière



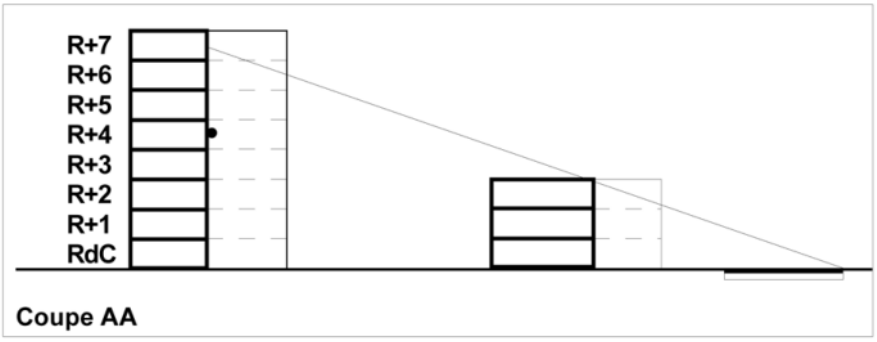
Cas d'une infrastructure ferroviaire

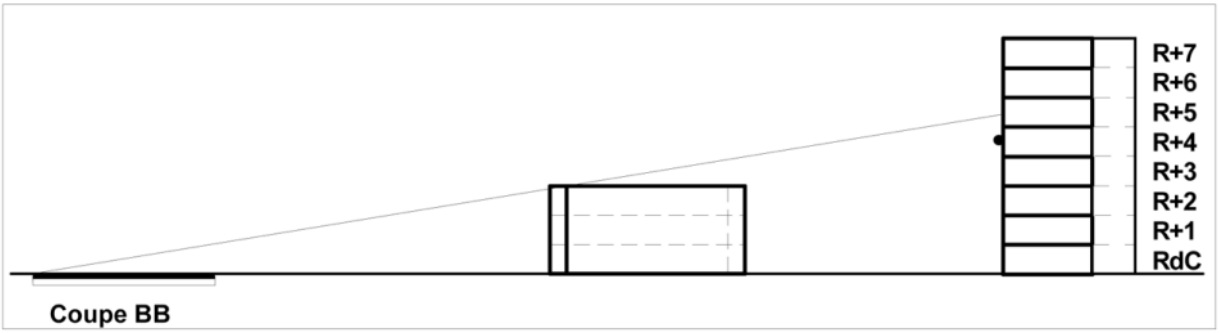
Protection des façades du bâtiment considéré par des bâtiments

Pour chaque portion de façade, l'évaluation de l'angle de vue α se fait en tenant compte du masquage en coupe par des bâtiments, comme le montre l'exemple suivant :



Les bâtiments en clair sont des bâtiments à construire dans la même tranche



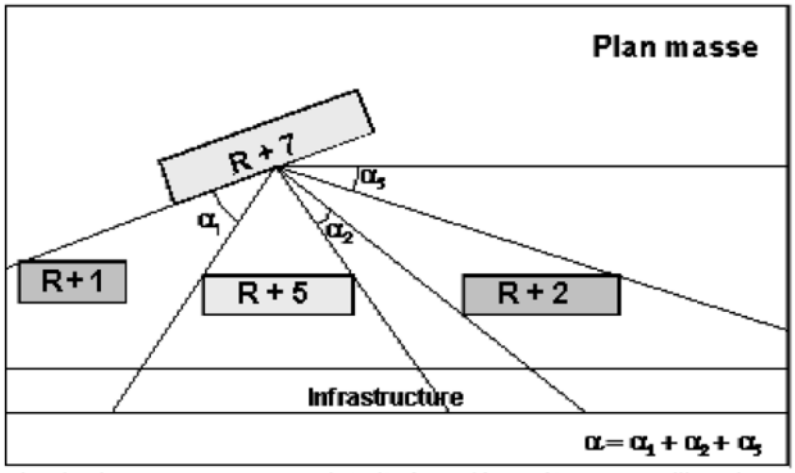


Exemples de coupes sur le bâtiment R + 2 : les coupes AA et BB permettent de déterminer les points sur la verticale passant par le point d'observation de la façade étudiée en dessous desquels l'infrastructure n'est pas en vue directe.

La coupe BB est celle pour laquelle la ligne « point de référence – bord supérieur du bâtiment » est la plus basse. Même dans ce cas, il n'y a pas de vue directe de l'infrastructure à partir du point d'observation situé au milieu de la façade du R + 7, au 4e étage.

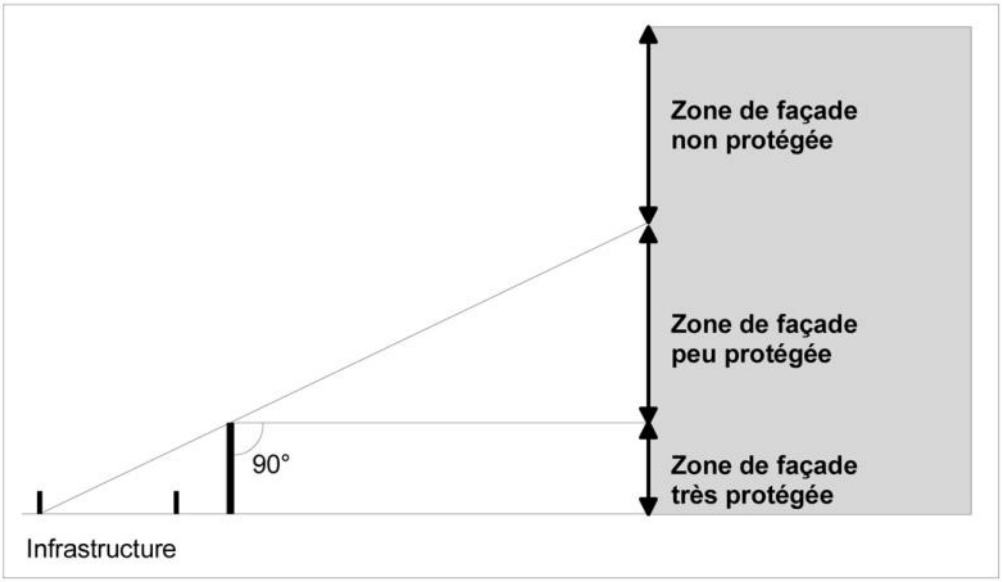
Pour ce point d'observation, le bâtiment R + 1 ne masque pas l'infrastructure et les bâtiments R + 5 et R + 2 masquent cette infrastructure.

En conséquence, les angles de vue à partir du point d'observation ci-dessus sont donnés par la figure suivante :

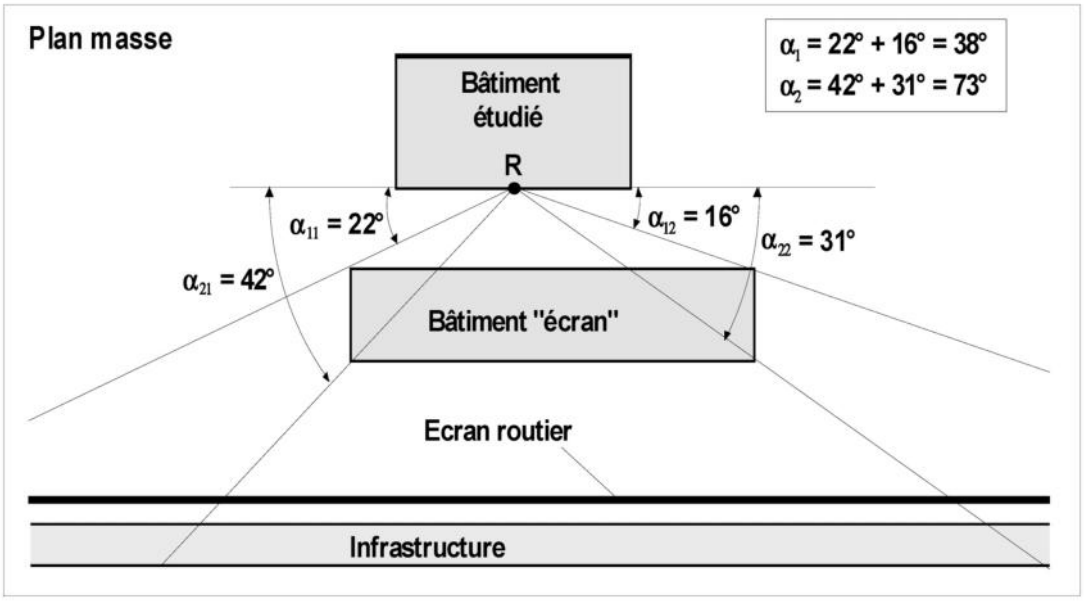


Angle de vue α pour un point situé au 4ème étage au milieu de la façade du bâtiment R+7

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

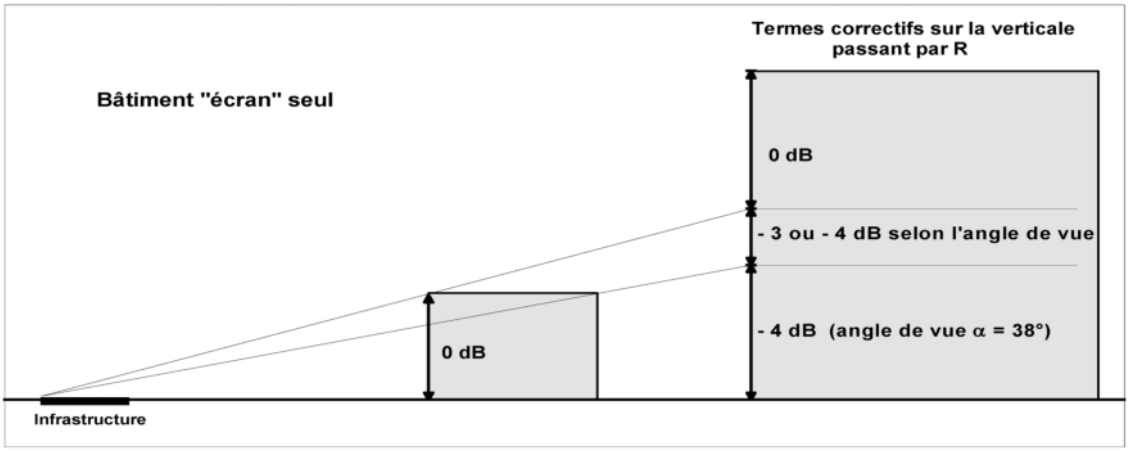


Cumul des corrections dû à deux écrans : exemple d'application

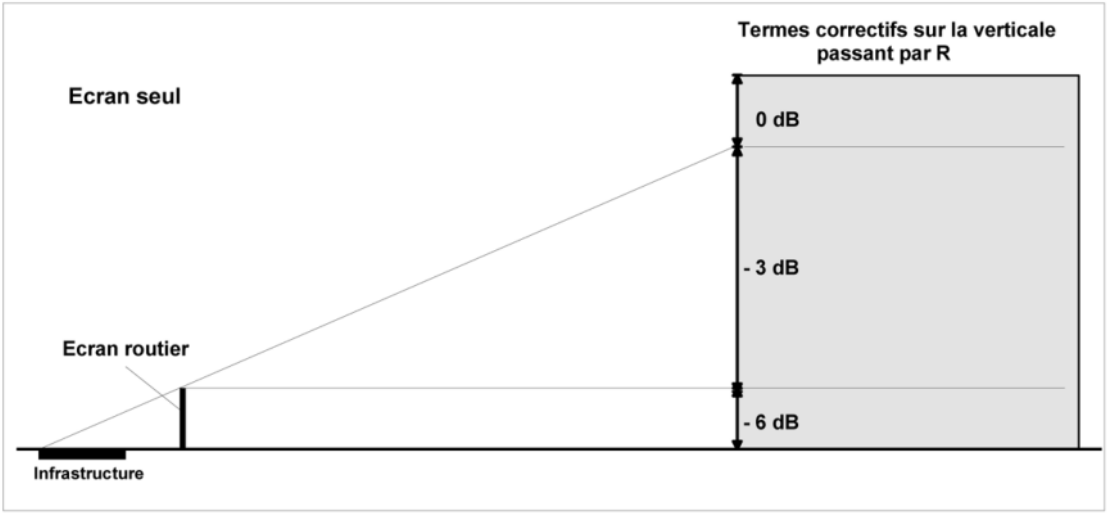


Dans l'exemple ci-dessus, la façade du bâtiment étudiée est protégée des bruits de l'infrastructure par un écran routier le long de l'infrastructure et par un bâtiment faisant écran. Pour la verticale passant par le point R de la façade étudiée, on détermine les angles α sous lesquels l'infrastructure est encore vue (voir ci-dessus « protection des façades du bâtiment considéré par des bâtiments »).

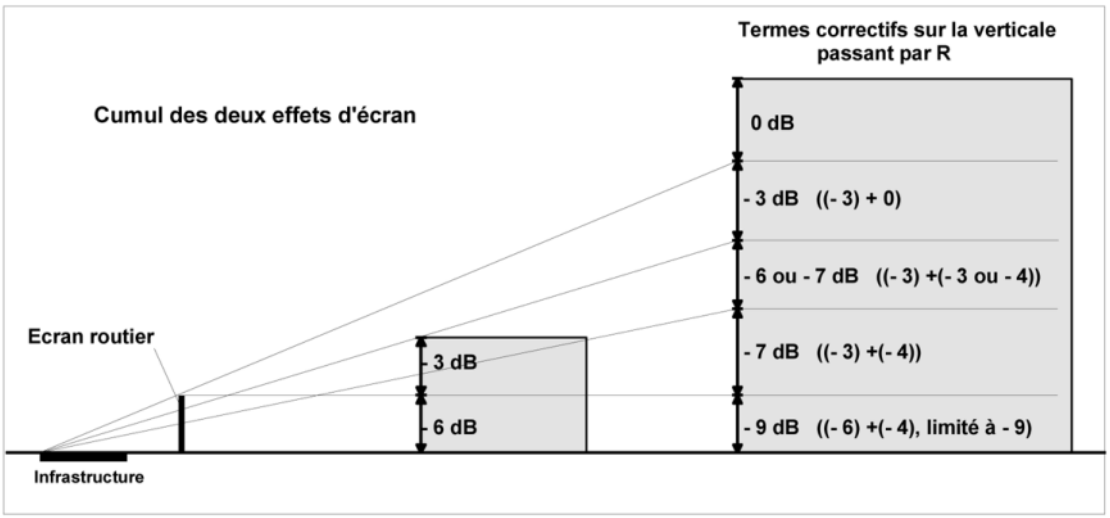
Le schéma ci-dessous donne les corrections qui seraient à appliquer si le bâtiment écran était seul (sans l'écran routier) :



Le schéma ci-dessous donne les corrections qui seraient à appliquer s'il n'y avait que l'écran routier :



Dans cet exemple, le cumul des corrections dues aux deux écrans est le suivant :



Le cumul des corrections est limité à – 9 dB.

Exposition à plusieurs infrastructures de transports terrestres

Exemple : si les isolements déterminés pour trois infrastructures considérées l'une après l'autre sont 28, 31 et 38 dB, la combinaison de 28 et 31 dB, soit un écart de 3 dB, conduit à 31 + 2 = 33 dB, valeur à combiner avec 38 dB. L'écart entre 33 et 38 est de 5 dB, soit une correction de 1 dB. L'isolement acoustique résultant des trois isolements à composer est donc de 38 + 1 = 39 dB.

ANNEXE II

EXEMPLES ILLUSTRATIFS RETENUS POUR L'APPLICATION DE L'ARTICLE 7 DE L'ARRÊTÉ DU 30 MAI 1996 SUSVISÉ TEL QUE MODIFIÉ PAR L'ARRÊTÉ DU 23 JUILLET 2013 SUSVISÉ

Exemple de recalage par rapport au niveau sonore au point de référence

Pour une infrastructure routière de catégorie 2, de jour, le tableau de l'article 7 donnant les niveaux sonores au point de référence en période diurne indique un niveau de 79 dB(A). Si le niveau sonore calculé au point de référence est de 77 dB(A) suivant les hypothèses prises dans le modèle numérique de propagation sonore, il faut alors modifier ces hypothèses afin d'obtenir un niveau sonore de 79 dB(A). Les niveaux sonores aux différents emplacements en façade des bâtiments étudiés seront alors calculés sur cette base.

Exemples de détermination de l'isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ sur la base des niveaux sonores mesurés ou calculés en façade

Principe :

En considérant les grandeurs suivantes :

A : niveau sonore au point de référence pour la catégorie d'infrastructure considérée, tel que défini à l'article 7.

B : niveau sonore au point de référence mesuré ou calculé, équivalent à un niveau en façade, c'est-à-dire avec majoration éventuelle de 3 dB(A) due à la réflexion sur la façade.

C : niveau sonore à 2 m de la façade à construire du local considéré, mesuré ou calculé, équivalent à un niveau en façade, c'est-à-dire avec majoration éventuelle de 3 dB(A) due à la réflexion sur la façade.

Ainsi, la valeur (B – C) correspond à l'atténuation due à la propagation du son entre l'infrastructure et le futur bâtiment.

Alors, la valeur d'isolement acoustique minimal mentionnée à l'article 7 est telle que :

– en période diurne : $A - (B - C) - D_{nT,A,tr} = 35$;
– en période nocturne : $A - (B - C) - D_{nT,A,tr} = 30$.

Exemple 1 : Infrastructure routière

La voie est classée en catégorie 1. On en déduit donc d'après le tableau de l'article 7 le niveau sonore au point de référence :

$$A_{diurne} = 83 \text{ dB(A)} *$$
$$A_{nocturne} = 78 \text{ dB(A)} *$$

Les mesures *in situ* permettent de déterminer les grandeurs nécessaires au calcul de l'atténuation :

– le niveau sonore au point de référence mesuré en champ libre, recalé pour être équivalent à un niveau en façade :

$$B_{diurne} = 79 + 3 \text{ dB(A)} *$$
$$B_{nocturne} = 72 + 3 \text{ dB(A)} *$$

– le niveau sonore mesuré à 2 m de la façade à construire du local considéré, recalé pour être équivalent à un niveau en façade :

$$C_{diurne} = 70 + 3 \text{ dB(A)} *$$
$$C_{nocturne} = 62 + 3 \text{ dB(A)} *$$

(*) Ces valeurs sont reportées dans le tableau ci-dessous :

PÉRIODE	A en dB(A)	B en dB(A)	C en dB(A)	$D_{nT,A,tr}$ MINIMAL EN dB
Diurne	83	82	73	A – (B – C) – 35 = 39
Nocturne	78	75	65	A – (B – C) – 30 = 38

On retient comme exigence du $D_{nT,A,tr}$ la valeur la plus contraignante, soit $D_{nT,A,tr} = 39$ dB.

Exemple 2 : Infrastructure ferroviaire de type fret

La voie est classée en catégorie 1. On en déduit donc d'après le tableau de l'article 7 le niveau sonore au point de référence :

$$A_{diurne} = 86 \text{ dB(A)} *$$
$$A_{nocturne} = 81 \text{ dB(A)} *$$

Niveaux sonores calculés :

– Le niveau sonore au point de référence calculé, recalé pour être équivalent à un niveau en façade :

$$B_{diurne} = 75 + 3 \text{ dB(A)} *$$
$$B_{nocturne} = 76 + 3 \text{ dB(A)} *$$

Le niveau sonore calculé à 2 m de la façade à construire du local considéré, recalé pour être équivalent à un niveau en façade :

$$C_{diurne} = 65 + 3 \text{ dB(A)} *$$
$$C_{nocturne} = 67 + 3 \text{ dB(A)} *$$

Il convient de remarquer que l'écart entre les points B et C est différent selon que l'on considère la période diurne ou la période nocturne. En effet, la propagation du son, liée aux caractéristiques de l'atmosphère, varie sensiblement avec la météo. En particulier, la propagation nocturne peut engendrer des niveaux sonores importants à grande distance des sources sonores.

Il y a donc lieu de s'assurer de la valeur des écarts entre le point de référence (B) et celui de l'opération (C) sur la période de jour et sur la période de nuit.

Ces valeurs sont reportées dans le tableau ci-dessous :

PÉRIODE	A en dB(A)	B en dB(A)	C en dB(A)	$D_{nT,A,tr}$ MINIMAL EN dB
Diurne	86	78	68	A – (B – C) – 35 = 41
Nocturne	81	79	70	A – (B – C) – 30 = 42

On retient comme exigence du $D_{nT,A,tr}$ la valeur la plus contraignante, soit $D_{nT,A,tr} = 42$ dB.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES DEUX-SÈVRES

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES
Service Eau et Environnement

ARRÊTÉ

portant approbation du classement sonore des infrastructures de transports terrestres en Deux-Sèvres à l'exception de celles comprises sur les territoires des communes de Bressuire, Melle, Niort, Parthenay, Thouars

Le Préfet des Deux-Sèvres
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L 571-1, L 571-10 et R571-32 à R571-43 ;

Vu le code de la construction et de l'habitation et notamment ses articles R 111-4-1, R 111-23-1 à R111-23-3 ;

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles R123-13 (13°), R123-14 (5°) et R123-22 ;

Vu l'arrêté interministériel du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté interministériel 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 l'arrêté interministériel du 3 septembre 2013 illustrant par des schémas et des exemples les articles 6 et 7 de 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 interministériel du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement ;

Vu l'arrêté interministériel du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements de santé ;

Vu l'arrêté interministériel du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les hôtels ;

Vu l'arrêté préfectoral du 13 octobre 2003 modifié portant classement à l'égard du bruit des infrastructures de transports terrestres en Deux-Sèvres à l'exception de celles comprises sur les territoires des communes de Bressuire, Melle, Niort, Parthenay, Saint Maixent l'Ecole, Thouars ;

Vu la délégation de signature au profit du directeur départemental des territoires signée le 20 janvier 2015 par le Préfet des Deux-Sèvres et publiée au Recueil des Actes Administratifs de la Préfecture, ainsi que l'arrêté de subdélégation ;

Vu la consultation des communes du 1er octobre 2014 au 31 décembre 2014 et les avis formulés ;

Vu la consultation des communautés de communes concernées du 1er octobre 2014 au 31 décembre 2014 et les avis formulés ;

Vu la consultation du Conseil Général des Deux-Sèvres du 1er octobre 2014 au 31 décembre 2014 et son avis formulé ;

Vu la consultation du réseau Autoroutes du Sud de La France du 1er octobre 2014 au 31 décembre 2014 et son avis formulé ;

Vu la consultation de réseau ferré de France du 1er octobre 2014 au 31 décembre 2014 ;

Vu la consultation du public réalisée sur le site INTERNET des services de l'Etat dans le département des Deux-Sèvres du 1er octobre 2014 au 31 décembre 2014 ;

Considérant que le classement sonore de 2003 des infrastructures de transports terrestres des Deux-Sèvres doit être réactualisé ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires des Deux-Sèvres ;

ARRETE

Article 1er : Abrogation des arrêtés précédents

Le présent arrêté abroge :

- l'arrêté du 13 octobre 2003 modifié portant classement à l'égard du bruit des infrastructures de transports terrestres en Deux-Sèvres à l'exception de celles comprises sur les territoires des communes de Bressuire, Melle, Niort, Parthenay, Saint Maixent l'Ecole, Thouars ;

- l'arrêté du 13 octobre 2003 modifié portant classement à l'égard du bruit des infrastructures de transports terrestres sur le territoire communal de Saint Maixent L'Ecole.

Article 2 : Infrastructures de transports terrestres classées

Le tableau suivant et la cartographie annexée fixent, pour chaque infrastructure recensée et par tronçons homogènes :

- le classement sonore dans une des 5 catégories définies par l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 modifié susvisé (la catégorie 1 correspondant à la voie la plus bruyante et la 5 à la voie la moins bruyante des voies classées),

- la largeur des secteurs affectés par le bruit,

- le type de tissu urbain.

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Adilly						
RN149-18	N 149	PR 23 – environ 300 m après vc en direction de la Couture Viennay	Entrée bourg d'Amailloux	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Aiffres						
D611-19	D 611	Carrefour D 948 - avenue de Limoges Niort	Carrefour D 740	2	250 m	Tissu ouvert
D611-20	D 611	Carrefour D 740	giratoire de l'Ebaupin Bessines	2	250 m	Tissu ouvert
D740-4	D 740	Boulevard Pierre Mendès France Niort	Rue du petit fief Aiffres	4	30 m	Tissu ouvert
D740-5	D 740	Rue du petit fief	Rue du moulin	4	30 m	Tissu ouvert
D740-6	D 740	Rue du moulin	Sortie bourg Aiffres	4	30 m	Tissu ouvert
D740-7	D 740	Sortie bourg Aiffres	Entrée bourg Prahecq	3	100 m	Tissu ouvert
A10-4	A 10	Sortie 32 – Niort Est Vouillé	Sortie 33 – Niort Sud Fors	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de Airvault						
D938-17	D 938	Carrefour avec D 28 St Varent	Carrefour avec D 46 Louin	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Les Alleuds						
D948-16	D 948	Panneau 70 km/h Entrée Chaignepain Les Alleuds	Panneau fin 70 km/h Sortie Chaignepain St Vincent La Châtre	3	100 m	Tissu ouvert
D948-17	D 948	Sortie « La Presle » Clussais la Pommeraie	Entrée Chaignepain Les Alleuds	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Amailloux						
RN149-18	N 149	PR 23 – environ 300 m après vc en direction de la Couture Viennay	Entrée bourg Amailloux	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-19	N 149	Entrée bourg Amailloux	Sortie bourg Amailloux	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-20	N 149	Sortie bourg Amailloux	230 m avant carrefour D143	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-21	N 149	230 m avant carrefour D143	290 m après carrefour D143	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Amuré						
RN11-1	N 11	Carrefour RD 611 et RN 248 Frontenay Rohan Rohan	Fin 2X2 voies Mauzé sur le Mignon	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Ardin						
D744-21	D 744	Village Guilbeau Ardin	Carrefour avec RD 168 Champbertrand/Villiers	3	100 m	Tissu ouvert
D744-22	D 744	Village Guilbeau Ardin	500 m au nord du village Guilbeau Ardin	3	100 m	Tissu ouvert
D744-23	D 744	Carrefour voie communale « les grues » panneau 70 km/h Coulonges sur l'Autize	500 m au nord du village Guilbeau Ardin	3	100 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Argenton les vallées						
D748-1	D 748	carrefour avec D 759 au nord Le Breuil sous Argenton	giratoire avec D 759 au sud du bourg Argenton les vallées	4	30 m	Tissu ouvert
Commune de Azay le Brûlé						
D611-10	D 611	Carrefour RD 8 – Azay le Brûlé	Carrefour RD 24 St Maixent l'Ecole	3	100 m	Tissu ouvert
D611-11	D 611	Carrefour RD 8 – Azay le Brûlé	Entrée ZA de St Maixent l'Ecole Azay le Brûlé	3	100 m	Tissu ouvert
D611-12	D 611	Entrée ZA de St Maixent l'Ecole Azay le Brûlé	Entrée Kadoré – Azay le Brûlé	3	100 m	Tissu ouvert
D611-13	D 611	Entrée Kadoré Azay le Brûlé	Sortie Kadoré La Crèche	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Beauvoir sur Niort						
D650-7	D 650	Sortie bourg de Granzay-gript	Entrée bourg de Beauvoir sur Niort	3	100 m	Tissu ouvert
D650-8	D 650	Entrée bourg de Beauvoir sur Niort	120 m avant Impasse de la liberté – panneau 50 km/h Beauvoir sur Niort	3	100 m	Tissu ouvert
D650-9	D 650	120m avant Impasse de la liberté – panneau 50 km/h	Carrefour avec D1 – route de Chizé	4	30 m	Tissu ouvert
A10-5	A 10	Sortie 33 - Niort Sud Fors	limite avec la Charente-Maritime	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de Belleville						
A10-5	A 10	Sortie 33 – Niort sud Fors	Limite Charente-Maritime	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de Bessines						
D611-20	D 611	Carrefour avec la D 740 Niort	Giratoire de l'Ebaupin Bessines	2	250 m	Tissu ouvert
D611-21	D 611	Giratoire de l'Ebaupin Bessines	Départ 2X2 voies Frontenay Rohan Rohan	2	250 m	Tissu ouvert
D811-5	D 811	Carrefour avec D 611 giratoire de l'Ebaupin Bessines	Carrefour boulevard de l'Atlantique Niort	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Brétignolles						
RN249-1	RN 249	Carrefour D 33 Nueil les Aubiers	lieudit « la Boulaie » - Déviation Bressuire	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Le Breuil sous Argenton						
D748-1	D 748	carrefour avec D 759 au nord Le Breuil sous Argenton	giratoire avec D 759 au sud du bourg Argenton les vallées	4	30 m	Tissu ouvert
Commune de Brion Près Thouet						
D938-28	D 938	Carrefour D 938 E Louzy	Début 70 km/h Brion Près Thouet	3	100 m	Tissu ouvert
D938-29	D 938	Début 70 km/h Brion Près Thouet	Entrée bourg de Brion Près Thouet	3	100 m	Tissu ouvert
D938-30	D 938	Entrée bourg de Brion Près Thouet	Sortie bourg de Brion Près Thouet	4	30 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Brion Près Thouet						
D938-31	D 938	Sortie bourg de Brion Près Thouet	Limite Maine et Loire	3	100 m	Tissu ouvert
D938-contournement Brion Près Thouet	Projet D 938	120 m après carrefour avec la route de Sanzay Entrée bourg de Brion Près Thouet	Carrefour avec D 938E Ste Verge	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Celles sur Belle						
D948-7	D 948	Carrefour C9 – échangeur bourg de Mougon	début 70 km/h 560m avant rond point RD 737 Saint Martin lès Melle	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Cerizay						
D744-27	D 744	Carrefour avenue de la promenade Giratoire à l'entrée du bourg de Cerizay	250 m avant D 938TER panneau fin 70 km/h La Forêt sur Sèvre	3	100 m	Tissu ouvert
D960BIS-10	D 960	Panneau 70 km/h PR 8+600 Cirières	Carrefour avec RD 744 Cerizay	4	30 m	Tissu ouvert
D960BIS-11	D 960	Carrefour avec RD 744	Carrefour avec RD 33	4	30 m	Tissu ouvert
Commune de Chail						
D948-11	D 948	Carrefour D 44 sortie le Cerizat Chail	panneau 70 km/h Entrée la Mardre St Léger de la Martinière	3	100 m	Tissu ouvert
D948-12	D 948	Carrefour D 44 sortie le Cerizat Chail	Entrée le Cerizat Chail	3	100 m	Tissu ouvert
D948-13	D 948	Sortie bourg Maisonnais	Entrée le Cerizat Chail	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Champdeniers St Denis						
D6-1	D 6	Carrefour avec D 743	Entrée bourg Champdeniers	3	100 m	Tissu ouvert
D6-2	D 6	Entrée bourg Champdeniers	Carrefour avec D 748	4	30 m	Tissu ouvert
D743-11	D 743	PR 17+121 Carrefour chemin « le Pin » Mazières en Gâtine	PR 19+663 – au niveau du LASAT Champdeniers	3	100 m	Tissu ouvert
D743-12	D 743	PR 19+663 – au niveau du LASAT Champdeniers	Carrefour D 6 Champdeniers	3	100 m	Tissu ouvert
D743-13	D 743	Carrefour D 122 Germond Rouvre	Carrefour D 6 Champdeniers	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Chanteloup						
D38-9	D 38	Sortie Terves	230 m avant bourg de Chanteloup panneau 70 km/h	3	100 m	Tissu ouvert
D38-10	D 38	230 m avant bourg de Chanteloup panneau 70 km/h	Entrée bourg de Chanteloup	4	30 m	Tissu ouvert
D38-11	D 38	Entrée bourg de Chanteloup	Carrefour D 149 rue de la Vendée	4	30 m	Tissu ouvert
Commune de La Chapelle Bertrand						
RN149-7	N 149	PR 13 – Carrefour avec VC en direction de la Pillaudière La Chapelle Bertrand	Entrée ville de Parthenay	3	100 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de La Chapelle Pouilloux						
D948-19	D 948	Sortie « la Brousse » Panneau fin 70 km/h Mairé l'Evescault	Entrée « la Presle » panneau 70 km/h Clussais la Pommeraie	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Châtillon sur Thouet						
D743-1	D 743	Carrefour RN 149 Châtillon sur Thouet	Carrefour D 743ter Le Tallud	3	100 m	Tissu ouvert
D938-5	D 938	Carrefour D 949	Carrefour RN 149	4	30 m	Tissu ouvert
D938-6	D 938	Carrefour RN 149	Entrée village « la Boulaie »	3	100 m	Tissu ouvert
D938-7	D 938	Entrée village « la Boulaie »	Sortie village « la Boulaie »	3	100 m	Tissu ouvert
D938-8	D 938	Sortie village « la Boulaie »	200 m avant entrée bourg Viennay panneau 70 km/h	3	100 m	Tissu ouvert
D938-9	D 938	Entrée bourg Viennay	200 m avant entrée bourg Viennay panneau 70 km/h Châtillon sur Thouet	3	100 m	Tissu ouvert
D949-3	D 949	Carrefour avec la rue du faubourg St Jacques Parthenay	Carrefour avec la Rue du moulin de la Maison Dieu Châtillon	2	250 m	Rue en U
D949-4	D 949	Carrefour avec la Rue du moulin de la Maison Dieu Châtillon	Carrefour RN 149 Châtillon	4	30 m	Tissu ouvert
RN149-11	RN 149	Carrefour avec la rue Descartes Parthenay	Carrefour avec la rue Cote du Rouget - Châtillon	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-12	RN 149	Carrefour avec la rue Cote du Rouget - Châtillon	Giratoire avec avenue de Ste Anne, bd du Parnasse Châtillon	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-13	RN 149	Giratoire avec avenue de Ste Anne, bd du Parnasse Châtillon	Giratoire avec la RD 134 Châtillon	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-14	RN 149	Giratoire avec la RD 134 Châtillon	Giratoire avec la RD 938 Châtillon	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-15	RN 149	Giratoire avec la RD 938 Châtillon	Giratoire avec la RD 743 Châtillon	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-16	RN 149	Giratoire avec la RD 743 Châtillon	Sortie zone activité – 700 m après giratoire avec RD 743 panneau fin 70 km/h Châtillon	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-17	RN 149	Sortie zone activité – 700 m après giratoire avec RD 743 panneau fin 70 km/h Châtillon	PR 23 – environs 300 m après vc en direction de la Couture Viennay	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-18	N 149	PR 23 – environ 300 m après vc en direction de la Couture Viennay	Entrée bourg Amailloux	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Chauray						
D125-4	D 125	La Motte fin 70 km/h sortie bourg de Vouillé	Entrée Chauray environ 65 m avant giratoire	3	100 m	Tissu ouvert
D125-5	D 125	Entrée Chauray environ 65 m avant giratoire	Carrefour avec accès sortie vers D 611	4	30 m	Tissu ouvert
D125-6	D 125	Carrefour avec accès sortie vers D 611	Carrefour avec rue des noyers	4	30 m	Tissu ouvert
D125-7	D 125	Carrefour avec rue des noyers	Carrefour avec D 182	4	30 m	Tissu ouvert
D182-1	D 182	Carrefour avec D 611 Rond point de Chaban	Giratoire de la MAAF	4	30 m	Tissu ouvert
D182-2	D 182	Giratoire de la MAAF	Sortie Chaban giratoire avec rue Vincent Van Gogh	4	30 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Chauray						
D182-3	D 182	Sortie Chaban giratoire avec rue Vincent Van Gogh	Entrée bourg de Chauray	3	100 m	Tissu ouvert
D182-4	D 182	Entrée bourg de Chauray	Carrefour avec rue du Sailier	4	30 m	Tissu ouvert
D182-5	D 182	Carrefour avec rue du Sailier	Carrefour avec rue du vieux four	4	30 m	Tissu ouvert
D182-6	D 182	Carrefour avec rue du vieux four	Giratoire avec D 107	4	30 m	Tissu ouvert
D611-17	D 611	Carrefour avec bretelle sortie vers boulevard Mendès France Chauray	Giratoire avec RD 647/A83 La Crèche	2	250 m	Tissu ouvert
D611-18	D 611	Giratoire Chaban avenue de Paris Chauray	Carrefour avec bretelle d'entrée avenue de Limoges Niort	2	250 m	Tissu ouvert
D648-7	D 648	Bretelle Ouest vers bd Mendès France Chauray	Carrefour avec rue Joules début tranchée médiane (trémie) Niort	2	250 m	Tissu ouvert
D648-8	D 648	Bretelle Est vers bd Mendès France Chauray	Bretelle Ouest vers bd Mendès France Chauray	2	250 m	Tissu ouvert
A83-2	A 83	Sortie 10 – Niort Nord Echiré	Sortie 11 – Niort Est La Crèche	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Cherveux						
D743-13	D 743	Carrefour D 122 Germond Rouvre	Carrefour D 6 Giratoire Montplaisir	2	250 m	Tissu ouvert
D743-14	D 743	Carrefour D 122 Germond Rouvre	Carrefour avec rue du champ de tir panneau 70 km/h Niort	3	100 m	Tissu ouvert
A83-2	A 83	Sortie 10 – Niort Nord Echiré	Sortie 11 – Niort Est La Crèche	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Chiché						
RN149-22	N 149	290 m après carrefour D 143 panneau fin 70 km/h	250 m après carrefour D 27 Chiché	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-23	N 149	250 m après carrefour D 27 Chiché	Entrée les loges panneau 70 km/h Chiché	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-24	N 149	Entrée les loges panneau 70 km/h Chiché	180 m avant carrefour D 177 panneau 50 km/h	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-25	N 149	180 m avant carrefour D 177 panneau 50 km/h	Sortie bourg de Chiché	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-26	N 149	Sortie bourg de Chiché	Entrée bourg de St Sauveur de Givre en Mai	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Cirières						
D960bis-6	D 960bis	500 m après rue de la Chaussée Breuil-Chaussée Bressuire	Entrée bourg de Cirières	3	100 m	Tissu ouvert
D960bis-7	D 960bis	Entrée bourg de Cirières	Sortie bourg Cirières panneau 70 km/h	4	30 m	Tissu ouvert
D960bis-8	D 960bis	Sortie bourg Cirières panneau 70 km/h	Panneau fin 70 km/h – PR 8 sortie « le chatelier » Cirières	4	30 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Cirières						
D960bis-9	D 960bis	Panneau fin 70 km/h – PR 8 sortie « le chatelier » Cirières	Panneau 70 km/h PR 8+600 Cirières	3	100 m	Tissu ouvert
D960bis-10	D 960bis	Panneau 70 km/h PR 8+600 Cirières	Carrefour avec RD 744 Cerizay	4	30 m	Tissu ouvert
Commune de Clussais la Pommeraie						
D948-17	D 948	Sortie « La Presle » Clussais la Pommeraie	Entrée Chaignepain Les Alleuds	3	100 m	Tissu ouvert
D948-18	D 948	Entrée « la Presle » panneau 70 km/h Clussais la Pommeraie	Sortie « La Presle » panneau fin 70 km/h Clussais la Pommeraie	3	100 m	Tissu ouvert
D948-19	D 948	Sortie «les Brousses » Panneau fin 70 km/h Mairé l'Evescault	Entrée « la Presle » panneau 70 km/h Clussais la Pommeraie	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Coulon						
D648-1	D 648	Giratoire de Buffevent Carrefour avec boulevard Willy Brandt Niort	Limite Vendée	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Coulonges sur l'Autize						
D744-29	D 744	Sortie bourg de Coulonges	Carrefour voie communale « les grues » panneau fin 70 km/h Coulonges sur l'Autize	4	30 m	Tissu ouvert
D744-23	D 744	Carrefour voie communale « les grues » panneau 70 km/h Coulonges sur l'Autize	500 m au nord du village Guilbeau Ardin	3	100 m	Tissu ouvert
D744-24	D 744	Carrefour avec RD 745 Coulonges sur l'Autize	Entrée bourg de Coulonges sur l'Autize	4	30 m	Tissu ouvert
D744-25	D 744	Carrefour route de St Maixent de Beugné	Carrefour avec RD 745 Coulonges sur l'Autize	4	30 m	Tissu ouvert
Commune de La Crèche						
D611-13	D 611	Entrée Kadoré Azay le Brûlé	Sortie Kadoré La Crèche	3	100 m	Tissu ouvert
D611-14	D 611	Sortie Kadoré La Crèche	Giratoire entrée bourg de La Crèche	3	100 m	Tissu ouvert
D611-15	D 611	Giratoire entrée bourg de La Crèche	Giratoire sortie bourg de La Crèche	3	100 m	Tissu ouvert
D611-16	D 611	Giratoire sortie bourg de La Crèche	Giratoire D 647/A83 La Crèche	2	250 m	Tissu ouvert
D611-17	D 611	Carrefour avec bretelle sortie vers boulevard Mendès France Chauray	Giratoire avec D 647/A83 La Crèche	2	250 m	Tissu ouvert
D647-1	D 647	Carrefour D 7 La Crèche	Giratoire avec D 611/A83 La Crèche	3	100 m	Tissu ouvert
A10 – A83 Bretelles 1	Bretelles A10/A83	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	3	100 m	Tissu ouvert
A10 – A83 Bretelles 2	Bretelles A10/A83	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	3	100 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de La Crèche						
A10 – A83_Bretelles 3	Bretelles A10/A83	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	3	100 m	Tissu ouvert
A10-2	A 10	Sortie 31 – St Maixent Soudan	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	1	300 m	Tissu ouvert
A10-3	A 10	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	Sortie 32 – Niort Est Vouillé	1	300 m	Tissu ouvert
A83-2	A 83	Sortie 10 – Niort Nord Echiré	Sortie 11 – Niort Est La Crèche	2	250 m	Tissu ouvert
A83-3	A 83	Sortie 11 – Niort Est La Crèche	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Echiré						
D743-14	D 743	Carrefour D 122 Germond Rouvre	Carrefour avec rue du champ de tir panneau 70 km/h Niort	3	100 m	Tissu ouvert
A83-1	A 83	Limite Vendée	Sortie 10 – Niort Nord Echiré	2	250 m	Tissu ouvert
A83-2	A 83	Sortie 10 – Niort Nord Echiré	Sortie 11 – Niort Est La Crèche	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Epannes						
RN11-1	N 11	Carrefour D 611 et N 248 Frontenay Rohan Rohan	Fin 2X2 voies Mauzé sur le Mignon	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Exireuil						
D611-9	RD 611	Carrefour D 24 St Maixent l'Ecole	Carrefour D 737 Nanteuil	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Faye sur Ardin						
A83-1	A 83	Limite Vendée	Sortie 10 – Niort Nord Echiré	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de La Ferrière en Parthenay						
RN149-1	N 149	Limite avec la Vienne La Ferrière en Parthenay	Entrée bourg de la Ferrière en Parthenay	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-2	N 149	Entrée bourg de la Ferrière en Parthenay	300 m avant la sortie du bourg de la Ferrière en Parthenay	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-3	N 149	300 m avant la sortie du bourg de la Ferrière en Parthenay	Sortie bourg de la Ferrière en Parthenay	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-4	N 149	Sortie bourg de la Ferrière en Parthenay	Début 2X2 voies la Ferrière en Parthenay	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-5	N 149	Début 2X2 voies la Ferrière en Parthenay	Fin 2X2 voies la Peyratte	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de La Forêt sur Sèvre						
D744-26	D 744	250 m avant D 938TER panneau fin 70 km/h La Forêt sur Sèvre	Carrefour D 938ter La Forêt sur Sèvre	3	100 m	Tissu ouvert
D744-27	D 744	Carrefour avenue de la promenade Giratoire à l'entrée du bourg de Cerizay	250 m avant D 938TER panneau fin 70 km/h La Forêt sur Sèvre	3	100 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Fors						
A10-4	A 10	Sortie 32 – Niort Est Vouillé	Sortie 33 – Niort Sud Fors	1	300 m	Tissu ouvert
A10-5	A 10	Sortie 33 – Niort Sud - FORS	Limite Charente-Maritime	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de La Foye Monjault						
A10-5	A 10	Sortie 33 - Niort Sud Fors	limite Charente-Maritime	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de François						
A83-2	A 83	Sortie 10 – Niort Nord Echiré	Sortie 11 – Niort Est La Crèche	2	250 m	Tissu ouvert
A83-3	A 83	Sortie 11 – Niort Est La Crèche	Bifurcation A10 A83 La Crèche	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Fressines						
A 10-3	A 10	Bifurcation A10 A83 La Crèche	Sortie 32 – Niort Est Vouillé	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de Frontenay Rohan Rohan						
D611-21	D 611	Giratoire de l'Ebaupin Bessines	Départ 2X2 voies Frontenay Rohan Rohan	2	250 m	Tissu ouvert
D611-22	D 611	Départ 2X2 voies Frontenay Rohan Rohan	Carrefour RN 248 Frontenay Rohan Rohan	2	250 m	Tissu ouvert
RN11-1	N 11	Carrefour RD 611 et RN 248 Frontenay Rohan Rohan	Fin 2X2 voies Mauzé sur le Mignon	2	250 m	Tissu ouvert
RN248-1	N 248	Carrefour RD 650 / sortie péage A10 Granzay-gript	Carrefour RD 611 et RN 11 Frontenay Rohan Rohan	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Geay						
D938ter-16	D 938	Sortie bourg de Geay	Entrée bourg de Noirterre Bressuire	3	100 m	Tissu ouvert
D938ter-17	D 938	Entrée bourg de Geay	Sortie bourg de Geay	4	30 m	Tissu ouvert
D938ter-18	D 938	Sortie bourg de Ste Gemme	Entrée bourg de Geay	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Germond Rouvre						
D743-13	D 743	Carrefour D 122 Germond Rouvre	Carrefour D 6 Giratoire Montplaisir	2	250 m	Tissu ouvert
D743-14	D 743	Carrefour D 122 Germond Rouvre	Carrefour avec rue du champ de tir panneau 70 km/h Niort	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Glénay						
D938-17	D 938	Carrefour avec D 28 St Varent	Carrefour avec D 46 Louin	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Gourgé						
D938-14	D 938	Sortie bourg de Lageon	Début 3 voies Gourgé	3	100 m	Tissu ouvert
D938-15	D 938	Début 3 voies Gourgé	PR 66+200 – fin 3 voies Louin	3	100 m	Tissu ouvert
D938-16	D 938	PR 66+200 – fin 3 voies Louin	Carrefour D 46 Louin	3	100 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Gournay Loizé						
D948-15	D 948	Panneau fin 70 km/h Sortie Chaignepain St Vincent la Châtre	Entrée bourg de Maisonnais	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Granzay Gript						
D650-4	D 650	Sortie Cherves St Symphorien	Carrefour N 248 / A 10 Granzay-Gript	3	100 m	Tissu ouvert
D650-5	D 650	Carrefour N 248 / A 10 Granzay-Gript	Entrée bourg de Granzay-Gript	3	100 m	Tissu ouvert
D650-6	D 650	Entrée bourg de Granzay-Gript	Sortie bourg de Granzay-Gript	4	30 m	Tissu ouvert
D650-7	D 650	Sortie bourg de Granzay-Gript	Entrée bourg de Beauvoir sur Niort	3	100 m	Tissu ouvert
RN248-1	N 248	Carrefour RD 650 / sortie péage A10 Granzay-Gript	Carrefour RD 611 et RN 11 Frontenay Rohan Rohan	3	100 m	Tissu ouvert
A10-5	A 10	Sortie 33 - Niort Sud Fors	limite Charente-Maritime	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de Lageon						
D938-11	D 938	Sortie bourg de Viennay	Panneau 70 km/h 150 m avant bourg de Lageon	3	100 m	Tissu ouvert
D938-12	D 938	Panneau 70 km/h 150 m avant bourg de Lageon	Entrée bourg de Lageon	3	100 m	Tissu ouvert
D938-13	D 938	Entrée bourg de Lageon	Sortie bourg de Lageon	4	30 m	Tissu ouvert
D938-14	D 938	Sortie bourg de Lageon	Début 3 voies Gourgé	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Limalonges						
D948-25	D 948	Panneau fin 70 km/h 150 m carrefour avant RD 113E Limalonges	Entrée Est du bourg de Sauzé-Vaussais	3	100 m	Tissu ouvert
D948-26	D 948	Échangeur RN 10 Limalonges	Panneau fin 70 km/h 150 m carrefour avant RD 113E Limalonges	3	100 m	Tissu ouvert
D948-27	D 948	Panneau 50 km/h Entrée les Maisons Blanches Limalonges	Echangeur RN 10 Limalonges	4	30 m	Tissu ouvert
D948-28	D 948	Limite avec la Vienne Limalonges	Panneau 50 km/h Entrée les Maisons Blanches Limalonges	3	100 m	Tissu ouvert
RN10-1	N 10	Limite avec la Vienne Limalonges	Carrefour avec RD 948 Limalonges	2	250 m	Tissu ouvert
RN10-2	N 10	Carrefour avec RD 948 Limalonges	Limite avec la Charente Montalembert	2	250 m	Tissu ouvert
Voie ferrée Poitiers/Bordeaux	Voie ferrée	St Benoit (86)	Ruffec (16)	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de Louin						
D938-15	D 938	Début 3 voies Gourgé	PR 66+200 – fin 3 voies Louin	3	100 m	Tissu ouvert
D938-16	D 938	PR 66+200 – fin 3 voies Louin	Carrefour avec D 46 Louin	3	100 m	Tissu ouvert
D938-17	D 938	Carrefour avec D 28 St Varent	Carrefour avec D 46 Louin	3	100 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Louzy						
D938-26	D 938 boulevard Hellensburgh	Carrefour avec rue Waldeck Rousseau	Carrefour avec D 63E Louzy	3	100 m	Tissu ouvert
D938-27	D 938	Carrefour avec D 938E Louzy	Carrefour avec D 63E Louzy	3	100 m	Tissu ouvert
D938-28	D 938	Carrefour D 938 E Louzy	Début 70 km/h Brion Près Thouet	3	100 m	Tissu ouvert
D938E-1	D 938E	Carrefour D 938 Louzy	Carrefour avec rue de Villeneuve Louzy	3	100 m	Tissu ouvert
D938E-2	D 938E	Carrefour avec rue de Villeneuve Louzy	Carrefour rue Pasteur – Ste Verge entrée Thouars	3	100 m	Tissu ouvert
D938-contournement Brion Près Thouet	Projet D 938	120 m après carrefour avec la route de Sanzay Entrée bourg de Brion Près Thouet	Carrefour avec RD 938E Ste Verge	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Luzay						
D938-18	D 938	Carrefour avec RD 28 St Varent	Fin 3 voies Luzay	3	100 m	Tissu ouvert
D938-19	D 938	Fin 3 voies Luzay	Carrefour « les Gardes » PR 85+034 Luzay	3	100 m	Tissu ouvert
D938-20	D 938	Carrefour « les Gardes » PR 85+034 Luzay	Carrefour avec D 938TER St Jean de Thouars / Missé	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Magné						
D9-3	D 9	Entrée de Sevreau Niort	Carrefour avec rue du four banal Magné	4	30 m	Tissu ouvert
D9-4	D 9	Carrefour avec rue du four banal Magné	Sortie du bourg de Magné	4	30 m	Tissu ouvert
D9-5	D 9	Sortie du bourg de Magné	Carrefour avec RD 1 Magné	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Mairé l'Evescault						
D948-19	D 948	Sortie «les Brousses » Panneau fin 70 km/h Mairé l'Evescault	Entrée « la Presle » panneau 70 km/h Clussais la Pommeraie	3	100 m	Tissu ouvert
D948-20	D 948	Entrée «les Brousses » Mairé l'Evescault	Sortie «les Brousses » Mairé l'Evescault	3	100 m	Tissu ouvert
D948-21	D 948	Panneau 70 km/h 100 m avant carrefour avec D 15 Sauzé-Vaussais	Entrée «les Brousses » Mairé l'Evescault	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Maisonnais						
D948-13	D 948	Sortie bourg Maisonnais	Entrée le Cerizat Chail	3	100 m	Tissu ouvert
D948-14	D 948	Entrée bourg de Maisonnais	Sortie bourg de Maisonnais	3	100 m	Tissu ouvert
D948-15	D 948	Panneau fin 70 km/h Sortie Chaignepain St Vincent la Châtre	Entrée bourg de Maisonnais	3	100 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Marigny						
D650-7	D 650	Sortie bourg de Granzay-gript	Entrée bourg de Beauvoir sur Niort	3	100 m	Tissu ouvert
A10-5	A 10	Sortie 33 - Niort Sud Fors	limite avec la Charente-Maritime	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de Mauléon						
D149BIS-1	D 149BIS	Carrefour avec D 41 Mauléon	Giratoire – sortie bourg de Mauléon	4	30 m	Tissu ouvert
D759-11	D 759	Carrefour échangeur RN 249 Mauléon	Carrefour voie communale « la Gaignonnière » Mauléon	3	100 m	Tissu ouvert
D759-12	D 759	Carrefour voie communale « la Gaignonnière » Mauléon	Panneau 70 km/h Entrée bourg de Mauléon	4	30 m	Tissu ouvert
D759-13	D 759	Panneau 70 km/h Entrée bourg de Mauléon	Carrefour avec D 149BIS Mauléon	4	30 m	Tissu ouvert
RN249-2	N 249	Carrefour avec D 759 Mauléon	Carrefour avec D 33 Nueil les Aubiers	2	250 m	Tissu ouvert
RN249-3	N 249	Carrefour avec D 41 Mauléon	Carrefour avec D 759 Mauléon	2	250 m	Tissu ouvert
RN249-4	N 249	Limite avec le Maine et Loire	Carrefour avec D 41 Mauléon	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Mauzé sur le Mignon						
D911-1	D 911	Carrefour avec RN 11 Mauzé sur le Mignon	Limite avec la Charente-Maritime	3	100 m	Tissu ouvert
RN11-1	N 11	Carrefour avec RD 611 et RN 248 Frontenay Rohan Rohan	Fin 2X2 voies Mauzé sur le Mignon	2	250 m	Tissu ouvert
RN11-3	N 11	Fin 2X2 voies Mauzé sur le Mignon	Carrefour avec RD 911 Mauzé sur le Mignon	2	250 m	Tissu ouvert
RN11-4	N 11	Carrefour avec RD 911 Mauzé sur le Mignon	Début 2X2 voies – PR 65+470 Mauzé sur le Mignon	2	250 m	Tissu ouvert
RN11-5	N 11	Début 2X2 voies – PR 65+470 Mauzé sur le Mignon	Limite avec la Charente-Maritime	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Mazières en Gâtine						
D743-6	D 743	Panneau fin 70 km/h sortie « la croix des Vignes » St Pardoux	Bretelle nord – contournement Mazières en Gâtine	3	100 m	Tissu ouvert
D743-7	D 743	Bretelle sud – contournement Mazières en Gâtine	Bretelle nord – contournement Mazières en Gâtine	3	100 m	Tissu ouvert
D743-8	D 743	Bretelle sud – contournement Mazières en Gâtine	PR 14+554 – la Fertière Mazières en Gâtine	3	100 m	Tissu ouvert
D743-9	D 743	PR 14+554 – la Fertière Mazières en Gâtine	PR 15+204 – le petit Chêne Mazières en Gâtine	3	100 m	Tissu ouvert
D743-10	D 743	PR 15+204 – le petit Chêne Mazières en Gâtine	PR 17+121 – le Pin Mazières en Gâtine	3	100 m	Tissu ouvert
D743-11	D 743	PR 17+121 Carrefour chemin « le Pin » Mazières en Gâtine	PR 19+663 – au niveau du LASAT Champdeniers	3	100 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Missé						
D938-20	D 938	Carrefour « les Gardes » PR 85+034 Luzay	Carrefour avec D 938TER St Jean de Thouars / Missé	3	100 m	Tissu ouvert
D938-21	D 938	sortie bourg de St Jean de Thouars	Carrefour avec D 938TER St Jean de Thouars / Missé	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Montalembert						
RN10-2	N 10	Carrefour avec RD 948 Limalonges	Limite avec la Charente Montalembert	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Mougon						
D948-6	D 948	Carrefour D 174 – échangeur bourg de Vouillé	Carrefour C 9 – échangeur bourg de Mougon	2	250 m	Tissu ouvert
D948-7	D 948	Carrefour C 9 – échangeur bourg de Mougon	début 70 km/h 560m avant rond point D 737 Saint Martin lès Melle	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Nanteuil						
D611-6	D 611	Panneau fin 70 km/h 400 m après sortie Soudan	330 m avant rue du four à chaux Nanteuil	3	100 m	Tissu ouvert
D611-7	D 611	330 m avant rue du four à chaux Nanteuil	330 m après rue du four à chaux Nanteuil	3	100 m	Tissu ouvert
D611-8	D 611	Carrefour avec D 737 Nanteuil	330 m avant rue du four à chaux Nanteuil	3	100 m	Tissu ouvert
D611-9	D 611	Carrefour avec D 24 St Maixent l'Ecole	Carrefour avec D 737 Nanteuil	3	100 m	Tissu ouvert
D737-1	D 737	Carrefour avec D 611 Nanteuil	Carrefour rue de la mairie Nanteuil	4	30 m	Tissu ouvert
A10-2	A 10	Sortie 31 – St Maixent Soudan	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de Nueil les Aubiers						
D33-1	D 33	Carrefour rue du souvenir français Nueil les Aubiers	Carrefour avec D 759 Nueil les Aubiers	4	30 m	Tissu ouvert
D33-2	D 33	Carrefour avec allée de Caphar Nueil les Aubiers	Carrefour rue du souvenir français Nueil les Aubiers	4	30 m	Tissu ouvert
D33-3	D 33	Place des justices Nueil les Aubiers	Carrefour avec allée de Caphar Nueil les Aubiers	4	30 m	Tissu ouvert
D33-4	D 33	Rue de l'Atlantique Nueil les Aubiers	Place des justices Nueil les Aubiers	4	30 m	Tissu ouvert
D33-5	D 33	N° 81 avenue St Hubert Nueil les Aubiers	Rue de l'Atlantique Nueil les Aubiers	4	30 m	Tissu ouvert
D33-6	D 33	Carrefour avec rue des platanes Nueil les Aubiers	N° 81 avenue St Hubert Nueil les Aubiers	4	30 m	Tissu ouvert
D33-7	D 33	Carrefour avec rue des Gennetries Nueil les Aubiers	Carrefour avec rue des platanes Nueil les Aubiers	4	30 m	Tissu ouvert
D33-8	D 33	Carrefour avec impasse du parc Nueil les Aubiers	Carrefour avec rue des Gennetries Nueil les Aubiers	4	30 m	Tissu ouvert
D33-9	D 33	Entrée bourg de Nueil les Aubiers	Carrefour avec impasse du parc Nueil les Aubiers	4	30 m	Tissu ouvert
D33-10	D 33	Carrefour avec D 35 Nueil les Aubiers	Entrée bourg de Nueil les Aubiers	3	100 m	Tissu ouvert
RN249-1	N 249	Carrefour RD 33 Nueil les Aubiers	lieudit « la Boulaie » - Déviation Bressuire	2	250 m	Tissu ouvert
RN249-2	N 249	Carrefour avec RD 759 Mauléon	Carrefour avec RD 33 Nueil les Aubiers	2	250 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Pamproux						
A10-1	A 10	Limite avec la Vienne Pamproux	Sortie 31 – St Maixent Soudan	1	300 m	Tissu ouvert
D611-23	D 611	Sortie de la Villedieu du Perron Pamproux	Embranchement A10 « les Epinettes » Soudan	3	100 m	Tissu ouvert
D611-24	D 611	Limite avec la Vienne	Sortie de la Villedieu du Perron Pamproux	4	30 m	Tissu ouvert
Commune de La Peyratte						
RN149-5	N 149	Début 2X2 voies la Ferrière en Parthenay	Fin 2X2 voies la Peyratte	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-6	D 149	Fin 2X2 voies la Peyratte	PR 13 – Carrefour avec VC en direction de la Pillaudière La Peyratte	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-7	N 149	PR 13 – Carrefour avec VC en direction de la Pillaudière La Peyratte	Entrée ville de Parthenay	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Le Pin						
RN249-2	N 249	Croisement avec D 759 Mauléon	Croisement avec D 33 Nueil les Aubiers	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Pompaire						
D743BIS-1	D 743	Carrefour avec D 142 Parthenay / Pompaire	Carrefour avec RN 149 Parthenay	3	100 m	Tissu ouvert
D743BIS-2	D 743	Carrefour avec D 743TER Parthenay	Carrefour avec D 142 Parthenay / Pompaire	4	30 m	Tissu ouvert
Commune de Pouffonds						
D 948-11	D 948	Carrefour D 44 sortie le Cerizat Chail	panneau 70 km/h Entrée la Mardre St Léger de la Martinière	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Prahecq						
D740-7	D 740	Sortie bourg Aiffres	Entrée bourg Prahecq	3	100 m	Tissu ouvert
D740-8	D 740	Entrée bourg Prahecq	140 m avant carrefour rue de la paix Prahecq	3	100 m	Tissu ouvert
D740-9	D 740	140 m avant carrefour rue de la paix Prahecq	Place de l'Eglise Prahecq	4	30 m	Tissu ouvert
D740-10	D 740	Place de l'Eglise Prahecq	Carrefour avec D 124 Prahecq	4	30 m	Tissu ouvert
D740-11	D 740	Carrefour avec D 124 Prahecq	Carrefour avec D 108 Prahecq	4	30 m	Tissu ouvert
A10-4	A 10	Sortie 32 – Niort Est Vouillé	Sortie 33 – Niort Sud Fors	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de Prin Deyrançon						
RN11-1	N 11	Carrefour RD 611 et RN 248 Frontenay Rohan Rohan	Fin 2X2 voies Mauzé sur le Mignon	2	250 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Prissé la Charrière						
A10-5	A 10	Sortie 33 - Niort Sud Fors	limite avec la Charente-Maritime	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de Romans						
A10-2	A 10	Sortie 31 – St Maixent Soudan	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de St Christophe sur Roc						
D743-12	D 743	PR 19+663 – au niveau du LASAT Champdeniers	Carrefour D 6 Champdeniers	3	100 m	Tissu ouvert
D743-13	D 743	Carrefour D 122 Germond Rouvre	Carrefour D 6 Champdeniers	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de St Gelais						
A83-2	A 83	Sortie 10 – Niort Nord Echiré	Sortie 11 – Niort Est La Crèche	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de St Germier						
A10-1	A 10	Limite avec la Vienne Pamproux	Sortie 31 – St Maixent Soudan	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de St Jean de Thouars						
D938-20	D 938	Carrefour « les Gardes » PR 85+034 Luzay	Carrefour avec D 938TER St Jean de Thouars / Missé	3	100 m	Tissu ouvert
D938-21	D 938	sortie bourg de St Jean de Thouars	Carrefour avec D 938TER St Jean de Thouars / Missé	2	250 m	Tissu ouvert
D938-22	D 938	Entrée bourg de St Jean de Thouars	Carrefour avec D 39 St Jean de Thouars	2	250 m	Tissu ouvert
D938-23	D 938	Carrefour avec D 39 St Jean de Thouars	Carrefour avec Bd Alfred de Vigny Thouars	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de St Léger de la Martinière						
D948-10	D 948	Panneau 70 km/h Entrée « la Mardre » St Léger de la Martinière	Carrefour avec D 950 rond point de la colonne St Léger de la Martinière	3	100 m	Tissu ouvert
D948-11	D 948	Carrefour D 44 sortie le Cerizat Chail	panneau 70 km/h Entrée la Mardre St Léger de la Martinière	3	100 m	Tissu ouvert
D950-1	D 950	Carrefour avec D 948 contournement Melle Melle	Carrefour avec D 948 rond point de la colonne St Léger de la Martinière	3	100 m	Tissu ouvert
D950-2	D 950	Entrée ville de Melle – PR 21-360 Melle / St Léger de la Martinière	Carrefour avec D 948 rond point de la colonne St Léger de la Martinière	4	30 m	Tissu ouvert
D950-3	D 950	Entrée bourg de St Léger de la Martinière	Entrée ville de Melle	4	30 m	Tissu ouvert
D950-4	D 950	Sortie bourg de St Léger de la Martinière	Carrefour avec D 14 St Léger de la Martinière	3	100 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de St Maixent L'Ecole						
D611-9	D 611	Carrefour avec D 24 St Maixent l'Ecole	Carrefour avec D 737 Nanteuil	3	100 m	Tissu ouvert
D611-10	D 611	Carrefour avec D 8 Azay le Brûlé	Carrefour avec D 24 St Maixent l'Ecole	3	100 m	Tissu ouvert
D24-1	D 24	Carrefour avec D 938 St Maixent l'Ecole	Carrefour avec D 611 St Maixent l'Ecole	4	30 m	Tissu ouvert
D24-2	D 24	Carrefour avec D 611 St Maixent l'Ecole	Carrefour avec D 10 St Maixent l'Ecole	4	30 m	Tissu ouvert
Commune de St Martin de St Maixent						
A10-2	A 10	Sortie 31 – St Maixent Soudan	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de St Martin de Sanzay						
D938-31	D 938	Sortie bourg de Brion Près Thouet	Limite Maine et Loire	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de St Martin lès Melle						
MELLE-AV ROGER AUBIN	Avenue Roger Aubin Avenue du Commandant Bernier	Carrefour avec D 948 et RD 737 St Martin lès Melle	Place René Groussard Melle	4	30 m	Tissu ouvert
D948-7	D 948	Carrefour C 9 – échangeur bourg de Mougon	début 70 km/h 560 m avant rond point D 737 Saint Martin lès Melle	2	250 m	Tissu ouvert
D948-8	D 948	début 70 km/h 560 m avant rond point D 737 Saint Martin lès Melle	Giratoire avec D 737 St Martin lès Melle	3	100 m	Tissu ouvert
D948-9	D 948	Giratoire avec D 737 St Martin lès Melle	Carrefour avec D 950 Melle	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de St Maxire						
D744-11	D 744	Sortie bourg de Villiers en Plaine	Panneau 70 km/h 300 m avant entrée ville de Niort	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de St Pardoux						
D743-3	D 743	PR 5+251 (au niveau de la petite Foye) Le Tallud	PR 5+851 (au niveau carrefour la Bezochère) St Pardoux	3	100 m	Tissu ouvert
D743-4	D 743	PR 5+851 (au niveau carrefour la Bezochère) St Pardoux	Panneau 70 km/h Entrée lieudit « la croix des Vignes » St Pardoux	3	100 m	Tissu ouvert
D743-5	D 743	Panneau 70 km/h Entrée lieudit « la croix des Vignes » St Pardoux	Panneau fin 70 km/h Sortie lieudit « la croix des Vignes » St Pardoux	3	100 m	Tissu ouvert
D743-6	D 743	Panneau fin 70 km/h sortie « la croix des Vignes » St Pardoux	Bretelle nord – contournement Mazières en Gâtine	3	100 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (l)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de St Pierre des Echaubrognes						
RN249-4	N 249	Limite avec le Maine et Loire	Carrefour avec D 41 Mauléon	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de St Pompain						
D744-21	D 744	Village Guilbeau Ardin	Carrefour avec D 168 Champbertrand/Villiers	3	100 m	Tissu ouvert
A83-1	A 83	Limite Vendée	Sortie 10 – Niort Nord Echiré	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de St Rémy						
D648-1	D 648	Giratoire de Buffevent Niort	Limite Vendée	3	100 m	Tissu ouvert
D648-2	D 648	Sortie ville de Niort	Giratoire de Buffevent Carrefour avec boulevard Willy Brandt Niort	3	100 m	Tissu ouvert
D744-11	D 744	Sortie bourg de Villiers en Plaine	Panneau 70 km/h 300 m avant entrée ville de Niort	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de St Symphorien						
D611-20	D 611	Carrefour avec la RD 740 Niort	Giratoire de l'Ebaupin Bessines	2	250 m	Tissu ouvert
D611-21	D 611	Giratoire de l'Ebaupin Bessines	Départ 2X2 voies Frontenay Rohan Rohan	2	250 m	Tissu ouvert
D650-2	D 650	Bretelle sud D 611 Carrefour avec rue du fief filadeau Niort	Entrée bourg de Cherves	3	100 m	Tissu ouvert
D650-3	D 650	Entrée bourg de Cherves	Sortie bourg de Cherves	3	100 m	Tissu ouvert
D650-4	D 650	Sortie bourg de Cherves	Carrefour avec RN 248 Granzay Gript	3	100 m	Tissu ouvert
RN248-1	N 248	Carrefour RD 650 / sortie péage A10 Granzay-gript	Carrefour RD 611 et RN 11 Frontenay Rohan Rohan	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de St Varent						
D938-17	D 938	Carrefour avec D 28 St Varent	Carrefour avec D 46 Louin	3	100 m	Tissu ouvert
D938-18	D 938	Carrefour avec D 28 St Varent	Fin 3 voies Luzay	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de St Vincent la Châtre						
D948-15	D 948	Panneau fin 70 km/h Sortie Chaignepain St Vincent la Châtre	Entrée bourg de Maisonnais	3	100 m	Tissu ouvert
D948-16	D 948	Panneau 70 km/h Entrée Chaignepain Les Alleuds	Panneau fin 70 km/h Sortie Chaignepain St Vincent La Châtre	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Ste Eanne						
A10-2	A 10	Sortie 31 – St Maixent Soudan	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	1	300 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Ste Gemme						
D938ter-18	D 938	Sortie bourg de Ste Gemme	Entrée bourg de Geay	3	100 m	Tissu ouvert
D938ter-19	D 938	Entrée bourg de Ste Gemme	Sortie bourg de Ste Gemme	4	30 m	Tissu ouvert
D938ter-20	D 938	Sortie lieudit « la Butte » Ste Gemme	Entrée bourg de Ste Gemme	3	100 m	Tissu ouvert
D938ter-21	D 938	Carrefour avec RD 28 Ste Gemme	Sortie lieudit « la Butte » Ste Gemme	4	30 m	Tissu ouvert
Commune de Ste Néomaye						
A10-2	A 10	Sortie 31 – St Maixent Soudan	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de Ste Ouenne						
A83-1	A 83	Limite Vendée	Sortie 10 – Niort Nord Echiré	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Ste Radégonde des Pommiers						
D759-10	D 759	Carrefour avec D 61 Ste Radégonde	Carrefour boulevard du général De Gaulle – D 938E Thouars	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Ste Verge						
D938E-2	D 938E	Carrefour avec rue de Villeneuve Louzy	Carrefour rue Pasteur – Ste Verge entrée Thouars	3	100 m	Tissu ouvert
D938E-3	D 938E	Carrefour rue Pasteur – Ste Verge entrée Thouars	Boulevard du 8 mai Thouars	3	100 m	Tissu ouvert
D938-28	D 938	Carrefour RD 938 E Louzy	Début 70 km/h Brion Près Thouet	3	100 m	Tissu ouvert
D938-contournement Brion Près Thouet	Projet D 938	120 m après carrefour avec la route de Sanzay Entrée bourg de Brion Près Thouet	Carrefour avec RD 938E Ste Verge	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Sauzé-Vaussais						
D948-21	D 948	Panneau 70 km/h 100 m avant carrefour avec D 15 Sauzé-Vaussais	Entrée «les Brousses » Mairé l'Evescault	3	100 m	Tissu ouvert
D948-22	D 948	Panneau 70 km/h 100 m avant carrefour avec D 15 Sauzé-Vaussais	Entrée bourg de Sauzé-Vaussais	3	100 m	Tissu ouvert
D948-23	D 948	Carrefour avec D 1 Sauzé-Vaussais	Sortie bourg de Sauzé-Vaussais	3	100 m	Tissu ouvert
D948-24	D 948	Entrée bourg de Sauzé-Vaussais	Carrefour avec D 1 Sauzé-Vaussais	3	100 m	Tissu ouvert
D948-25	D 948	Panneau fin 70 km/h 150 m carrefour avant D 113E Limalonges	Entrée Est du bourg de Sauzé-Vaussais	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Sciecq						
D744-11	D 744	Sortie bourg de Villiers en Plaine	Panneau 70 km/h 300 m avant entrée ville de Niort	3	100 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Soudan						
D611-1	D 611	Embranchement A10 « les Epinettes » Soudan	Début 3 voies « les champs carrés » Soudan	3	100 m	Tissu ouvert
D611-2	D 611	Début 3 voies « les champs carrés » Soudan	Panneau 70 km/h 300 m avant entrée bourg de Soudan	3	100 m	Tissu ouvert
D611-3	D 611	Panneau 70 km/h 300 m avant entrée bourg de Soudan	Entrée bourg de Soudan	3	100 m	Tissu ouvert
D611-4	D 611	Entrée bourg de Soudan	Panneau 70 km/h sortie bourg de Soudan	4	30 m	Tissu ouvert
D611-5	D 611	Panneau 70 km/h sortie bourg de Soudan	Panneau fin 70 km/h 400 m après sortie Soudan	3	100 m	Tissu ouvert
D611-6	D 611	Panneau fin 70 km/h 400 m après sortie Soudan	330 m avant rue du four à chaux Nanteuil	3	100 m	Tissu ouvert
D611-23	D 611	Sortie de la Villedieu du Perron Pamproux	Embranchement A10 « les Epinettes » Soudan	3	100 m	Tissu ouvert
A10-1	A 10	Limite avec la Vienne Pamproux	Sortie 31 – St Maixent Soudan	1	300 m	Tissu ouvert
A10-2	A 10	Sortie 31 – St Maixent Soudan	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de Souvigné						
A10-2	A 10	Sortie 31 – St Maixent Soudan	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	1	300 m	Tissu ouvert
Commune de Surin						
A83-1	A 83	Limite Vendée	Sortie 10 – Niort Nord Echiré	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Le Tallud						
D743-1	D 743	Carrefour avec N 149 Châtillon sur Thouet	Carrefour D 743ter Le Tallud	3	100 m	Tissu ouvert
D743-2	D 743	Carrefour RD 743ter Le Tallud	PR 5+251 (au niveau de la petite Foye) Le Tallud	3	100 m	Tissu ouvert
D743-3	D 743	PR 5+251 (au niveau de la petite Foye) Le Tallud	PR 5+851 (au niveau carrefour la Bezochère) St Pardoux	3	100 m	Tissu ouvert
D743-ter1	D 743TER	Panneau 50 km/h Entrée ville de Parthenay	Carrefour avec D 949BIS Parthenay	4	30 m	Tissu ouvert
D743-ter2	D 743TER	Panneau 50 km/h Entrée ville de Parthenay	Carrefour avec rue des peupliers Le Tallud	4	30 m	Tissu ouvert
D743-ter3	D 743TER	Carrefour avec rue des peupliers Le Tallud	Giratoire avec D 743 Le Tallud	3	100 m	Tissu ouvert
D949Bis-5	D 949BIS	Giratoire avec D 743TER Parthenay	Sortie quartier Bois vert Le Tallud	4	30 m	Tissu ouvert
D949Bis-6	D 949BIS	Sortie quartier Bois vert Le Tallud	Entrée bourg Le Tallud	3	100 m	Tissu ouvert
D949Bis-7	D 949BIS	Entrée bourg Le Tallud	Place de l'Eglise Le Tallud	4	30 m	Tissu ouvert
Commune de Tessonnière						
D938-17	D 938	Carrefour avec D 28 St Varent	Carrefour avec D 46 Louin	3	100 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Thorigné						
D948-7	D 948	Carrefour C 9 – échangeur bourg de Mougon	début 70 km/h 560m avant rond point RD 737 Saint Martin lès Melle	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Viennay						
D938-9	D 938	Entrée bourg Viennay	200 m avant entrée bourg Viennay panneau 70 km/h Châtillon sur Thouet	3	100 m	Tissu ouvert
D938-10	D 938	Entrée bourg de Viennay	Sortie bourg de Viennay	4	30 m	Tissu ouvert
D938-11	D 938	Sortie bourg de Viennay	Panneau 70 km/h 150 m avant bourg de Lageon	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-17	N 149	Sortie zone activité – 700 m après giratoire avec RD 743 panneau fin 70 km/h Châtillon	PR 23 – environ 300 m après vc en direction de la Couture Viennay	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-18	N 149	PR 23 – environ 300 m après vc en direction de la Couture Viennay	Entrée bourg Amailloux	3	100 m	Tissu ouvert
Commune de Villiers en Plaine						
D744-11	D 744	Sortie Sud bourg de Villiers en Plaine	Panneau 70 km/h 300 m avant entrée ville de Niort	3	100 m	Tissu ouvert
D744-12	D 744	Carrefour avec rue des tilleuls Villiers en Plaine	Sortie bourg de Villiers en Plaine	4	30 m	Tissu ouvert
D744-13	D 744	Carrefour avec chemin de la grille Villiers en Plaine	Carrefour avec rue des tilleuls Villiers en Plaine	4	30 m	Tissu ouvert
D744-14	D 744	Carrefour avec route de St Pompain Villiers en Plaine	Carrefour avec chemin de la grille Villiers en Plaine	4	30 m	Tissu ouvert
D744-15	D 744	Carrefour avec impasse des artisans Villiers en Plaine	Carrefour avec route de St Pompain Villiers en Plaine	4	30 m	Tissu ouvert
D744-16	D 744	Entrée Nord bourg de Villiers en Plaine	Carrefour avec impasse des artisans Villiers en Plaine	4	30 m	Tissu ouvert
D744-17	D 744	Sortie bourg de Champbertrand Villiers en Plaine	Entrée Nord bourg de Villiers en Plaine	3	100 m	Tissu ouvert
D744-18	D 744	Entrée bourg de Champbertrand Villiers en Plaine	Carrefour chemin des roches Champbertrand/Villiers	4	30 m	Tissu ouvert
D744-19	D 744	Carrefour chemin des roches Champbertrand/Villiers	Carrefour chemin du vieux puits Champbertrand/Villiers	4	30 m	Tissu ouvert
D744-20	D 744	Carrefour chemin du vieux puits Champbertrand/Villiers	Carrefour avec D 168 Champbertrand/Villiers	4	30 m	Tissu ouvert
D744-21	D 744	Village Guilbeau Ardin	Carrefour avec D 168 Champbertrand/Villiers	3	100 m	Tissu ouvert
A83-1	A 83	Limite Vendée	Sortie 10 – Niort Nord Echiré	2	250 m	Tissu ouvert
Commune de Vouillé						
D125-1	D 125	Carrefour avec rue de Cambalon Vouillé	Carrefour D 174 Vouillé	4	30 m	Tissu ouvert
D125-2	D 125	Carrefour avec rue de Cambalon Vouillé	Carrefour avec chemin du Plénisseau Vouillé	4	30 m	Tissu ouvert
D125-3	D 125	La Motte fin 70 km/h sortie bourg de Vouillé	Carrefour avec chemin du Plénisseau Vouillé	4	30 m	Tissu ouvert

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Commune de Vouillé						
D125-4	D 125	La Motte fin 70 km/h sortie bourg de Vouillé	Entrée Chauray environ 65 m avant giratoire	3	100 m	Tissu ouvert
D611-17	D 611	Carrefour avec bretelle sortie vers boulevard Mendès France Chauray	Giratoire avec D 647/A83 La Crèche	2	250 m	Tissu ouvert
D948-5	D 948	Fin panneau 70 km/h Sortie ZA Niort	Carrefour D 174 – échangeur bourg de Vouillé	2	250 m	Tissu ouvert
D948-6	D 948	Carrefour D 174 – échangeur bourg de Vouillé	Carrefour C 9 – échangeur bourg de Mougon	2	250 m	Tissu ouvert
A10-3	A 10	Bifurcation A 10 / A 83 La Crèche	Sortie 32 – Niort Est Vouillé	1	300 m	Tissu ouvert
A10-4	A 10	Sortie 32 – Niort Est Vouillé	Sortie 33 – Niort Sud Fors	1	300 m	Tissu ouvert

(1) La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée dans le tableau ci-dessus est comptée de part et d'autre de l'infrastructure :

- - pour les infrastructures routières, à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche ;
- - pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

Article 3 : Niveaux sonores de référence

Pour la construction des bâtiments inclus dans les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 2 du présent arrêté, les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte sont ceux mentionnés à l'article 7 de l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 modifié.

Article 4 : Règles de construction

Les bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé et les hôtels à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 2 doivent_présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément à l'article R571-43 du code de l'environnement.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé par l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 modifié.

Pour les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels, l'isolement acoustique minimum est déterminé par les arrêtés interministériels du 25 avril 2003.

Article 5 : Mise à jour des documents d'urbanisme

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et le périmètre des secteurs affectés par le bruit doivent être reportés par les maires des communes dans les annexes du document d'urbanisme, à titre d'information, ainsi que la mention du présent arrêté et des lieux où il peut être consulté.

Article 6 : Publication

Le présent arrêté fait l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département des Deux-Sèvres et d'un affichage, durant un mois, à la mairie des communes concernées.

Une publicité est réalisée dans des journaux locaux (Nouvelle République et Courrier de l'Ouest).

Il sera également consultable sur le site INTERNET des services de l'État en Deux-Sèvres à l'adresse suivante : http://deux-sevres.gouv.fr

Article 7 : Liste des communes concernées

Les communes intéressées par le présent arrêté sont :

Adilly, Aiffres, Airvault, Les Alleuds, Amailloux, Amuré, Ardin, Argenton les Vallées, Azay le Brûlé, Beauvoir sur Niort, Belleville, Bessines, Brétignolles, Le Breuil sous Argenton, Brion Près Thouet, Celles sur Belle, Cerizay, Chail, Champdeniers St Denis, Chanteloup, La Chapelle Bertrand, La Chapelle Pouilloux, Châtillon sur Thouet, Chauray, Cherveux, Chiché, Cirières, Clussais la Pommeraie, Coulon, Coulonges sur l'Autize, La Crèche, Echiré, Epannes, Exireuil, Faye sur Ardin, La Ferrière en Parthenay, La Forêt sur Sèvre, Fors, La Foye Monjault, François, Fressines, Frontenay Rohan Rohan, Geay, Germond Rouvre, Glénay, Gourgé, Gournay Loizé, Granzay Gript, Lageon, Limalonges, Louin, Louzy, Luzay, Magné, Mairé l'Evescault, Maisonnais, Marigny, Mauléon, Mauzé sur le Mignon, Mazières en Gâtine, Missé, Montalembert, Mougon, Nanteuil, Nueil les Aubiers, Pamproux, La Peyratte, Le Pin, Pompaire, Pouffonds, Prahecq, Prin Deyrançon, Prissé la Charrière, Romans, St Christophe sur Roc, St Gelais, St Germier, St Jean de Thouars, St Léger de la Martinière, St Maixent l'Ecole, St Martin de St Maixent, St Martin de Sanzay, St Martin lès Melle, St Maxire, St Pardoux, St Pierre des Echaubrognes, St Pompain, St Rémy, St Symphorien, St Varent, St Vincent la Châtre, Ste Eanne, Ste Gemme, Ste Néomaye, Ste Ouenne, Ste Radégonde des Pommiers, Ste Verge, Sauzé Vaussais, Sciecq, Soudan, Souvigné, Surin, Le Tallud, Tessonnière, Thorigné, Viennay, Villiers en Plaine et Vouillé.

Article 8 : Recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Poitiers sis 15 rue de Blossac 86000 Poitiers dans le délai de deux mois à compter du jour de sa parution au recueil des actes administratifs.

Article 9 : Exécution

Les maires des communes listées à l'article 7, le secrétaire général de la Préfecture des Deux-Sèvres et le directeur départemental des territoires des Deux-Sèvres sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

NIORT, le - 6 FEV. 2015

Pour le Préfet,

Le chef du service Eau Environnement

Nicolas ALBAN

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES DEUX-SÈVRES

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES
Service Eau et Environnement

ARRÊTÉ

portant approbation du classement sonore des infrastructures de transports terrestres sur le territoire communal de Parthenay

Le Préfet des Deux-Sèvres
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L 571-1, L 571-10 et R571-32 à R571-43 ;

Vu le code de la construction et de l'habitation et notamment ses articles R 111-4-1, R 111-23-1 à R111-23-3 ;

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles R123-13 (13°), R123-14 (5°) et R123-22 ;

Vu l'arrêté interministériel du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté interministériel 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 l'arrêté interministériel du 3 septembre 2013 illustrant par des schémas et des exemples les articles 6 et 7 de 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 interministériel du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement ;

Vu l'arrêté interministériel du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements de santé ;

Vu l'arrêté interministériel du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les hôtels ;

Vu l'arrêté préfectoral du 13 octobre 2003 modifié portant classement à l'égard du bruit des infrastructures de transports terrestres situées sur la commune de Parthenay ;

Vu la délégation de signature au profit du Directeur Départemental des Territoires signée le 20 janvier 2015 par le Préfet des Deux-Sèvres et publiée au Recueil des Actes Administratifs de la Préfecture, ainsi que l'arrêté de subdélégation ;

Vu la consultation de la commune de Parthenay du 1er octobre 2014 au 31 décembre 2014 ;

Vu la consultation de la communauté de communes Parthenay-Gâtine du 1er octobre 2014 au 31 décembre 2014 ;

Vu la consultation du Conseil Général des Deux-Sèvres du 1er octobre 2014 au 31 décembre 2014 et son avis formulé ;

Vu la consultation du public réalisée sur le site INTERNET des services de l'Etat dans le département des Deux-Sèvres du 1er octobre 2014 au 31 décembre 2014 ;

Considérant que le classement sonore de 2003 des infrastructures de transports terrestres des Deux-Sèvres doit être réactualisé ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires des Deux-Sèvres ;

ARRETE

Article 1er : Abrogation des arrêtés précédents

Le présent arrêté abroge l'arrêté du 13 octobre 2003 modifié portant classement à l'égard du bruit des infrastructures de transports terrestres situées sur la commune de Parthenay.

Article 2 : Infrastructures de transports terrestres classées

Le tableau suivant et la cartographie annexée fixent, pour chaque infrastructure recensée et par tronçons homogènes :

- le classement sonore dans une des 5 catégories définies par l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 modifié (la catégorie 1 correspondant à la voie la plus bruyante et la 5 à la voie la moins bruyante des voies classées),

- la largeur des secteurs affectés par le bruit,

- le type de tissu urbain.

N° du tronçon	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
Parthenay A. France	Voie communale boulevard Anatole France	Carrefour avenue Pierre Mendès France	Carrefour rue Carnot	4	30 m	Tissu Ouvert
Parthenat-Carnot	Voies communales rue du bourg Belay (en partie) et rue Carnot	Carrefour rue Anatole France	Carrefour rue Victor Hugo D 949	4	30 m	Tissu Ouvert
D743BIS-1	D 743	Carrefour avec RD 142 Parthenay / Pompaire	Carrefour avec RN 149 Parthenay	3	100 m	Tissu ouvert
D743BIS-2	D 743	Carrefour avec RD 743TER Parthenay	Carrefour avec RD 142 Parthenay / Pompaire	4	30 m	Tissu ouvert
D743-TER1	D 743TER	Panneau 50 km/h Entrée ville de Parthenay	Carrefour avec RD 949BIS Parthenay	4	30 m	Tissu ouvert
D938-1	D 938 avenue de la Maladrerie	Rue du Marchioux	Carrefour avec avenue de Verdun	4	30 m	Tissu Ouvert
D938-2	D 938 Rue du Marchioux	Carrefour avec rue des Cordiers	Avenue de la Maladrerie	4	30 m	Tissu Ouvert
D938-3	D 938 Rue du Marchioux	Place des martyrs	Carrefour avec rue des Cordiers	3	100 m	Rue en U
D938-4	D 938 avenue Pierre Mendès France	Carrefour avec D 949 avenue du général De Gaulle	D 949 Bis Place des martyrs	4	30 m	Tissu ouvert
D949-1	D 949 avenue du Général de Gaulle avenue Victor Hugo une partie de rue du bourg Belay avenue Aristide Briand	Giratoire avec RN 149	Carrefour avec avenue Wilson	4	30 m	Tissu ouvert
D949-2	D 949 avenue Wilson	Carrefour avec avenue du général De Gaulle	Carrefour avec rue du faubourg St Jacques	4	30 m	Tissu ouvert
D949-3	D 949 avenue Wilson	Carrefour avec rue du faubourg St Jacques	Carrefour avec rue du moulin de la maison-Dieu	2	250 m	Rue en U
D949-4	D 949 avenue de la Morinière route de Bressuire	Carrefour avec rue du moulin de la maison-Dieu	Giratoire avec RN 149 Châtillon sur Thouet	4	30 m	Tissu Ouvert
D949BIS-1	D 949BIS avenue du 114ème RI	Giratoire avec rue Dassier	Giratoire avec avenue Pierre Mendès France	4	30 m	Tissu ouvert
D949BIS-2	D 949BIS avenue François Mitterrand	Giratoire avec rue Dassier	Giratoire avec boulevard Ambroise Paré	4	30 m	Tissu ouvert
D949BIS-3	D 949BIS avenue Ambroise Paré	Giratoire avec avenue François Mitterrand	Carrefour avec rue du sépulcre	4	30 m	Tissu ouvert
D949BIS-4	D 949BIS rue du sépulcre boulevard Georges Clémenceau	Giratoire avec D 743Ter	Carrefour avec boulevard Ambroise Paré	4	30 m	Tissu ouvert
D949BIS-5	D 949BIS	Giratoire avec RD 743TER Parthenay	Sortie quartier Bois vert Le Tallud	4	30 m	Tissu ouvert
RN149-7	N 149	PR 13 – Carrefour avec VC en direction de la Pillaudière La Peyratte	Entrée ville de Parthenay	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-8	RN 149 avenue Aristide Briand	Entrée ville de Parthenay	Giratoire avec boulevard de l'Europe	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-9	RN 149 boulevard de l'Europe	Giratoire avec avenue Aristide Briand	Giratoire avec rue Marcel Pagnol	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-10	RN 149 boulevard de l'Europe	Giratoire avec rue Marcel Pagnol	Giratoire avec rue Descartes	3	100 m	Tissu ouvert
RN149-11	RN 149	Carrefour avec la rue Descartes Parthenay	Carrefour avec la rue Cote du Rouget - Châtillon	3	100 m	Tissu ouvert

(1) La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée dans le tableau ci-dessus est comptée de part et d'autre de l'infrastructure :

- - pour les infrastructures routières, à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche ;
- - pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

Article 3 : Niveaux sonores de référence

Pour la construction des bâtiments inclus dans les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 2 du présent arrêté, les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte sont ceux mentionnés à l'article 7 de l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 modifié.

Article 4 : Règles de construction

Les bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé et les hôtels à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 2 doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément à l'article R571-43 du code de l'environnement.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé par l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 modifié.

Pour les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels, l'isolement acoustique minimum est déterminé par arrêtés interministériels du 25 avril 2003.

Article 5 : Mise à jour des documents d'urbanisme

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et le périmètre des secteurs affectés par le bruit doivent être reportés par les maires des communes dans les annexes du document d'urbanisme, à titre d'information, ainsi que la mention du présent arrêté et des lieux où il peut être consulté.

Article 6 : Publication

Le présent arrêté fait l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département des Deux-Sèvres et d'un affichage, durant un mois, à la mairie de Parthenay.

Une publicité est réalisée dans des journaux locaux (Nouvelle République et Courrier de l'Ouest).

Il sera également consultable sur le site INTERNET des services de l'État en Deux-Sèvres à l'adresse suivante : http://deux-sevres.gouv.fr

Article 7 : Recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Poitiers sis 15 rue de Blossac 86000 Poitiers dans le délai de deux mois à compter du jour de sa parution au recueil des actes administratifs.

Article 8 : Exécution

Le maire de Parthenay, le secrétaire général de la Préfecture des Deux-Sèvres et le directeur départemental des territoires des Deux-Sèvres sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

NIORT, le - 6 FEV. 2015

Pour le Préfet,

Le chef du service Eau Environnement

Nicolas ALBAN