

**Plan de Prévention du Bruit dans
l'Environnement des infrastructures
Routières du Conseil départemental
de Lot-et-Garonne**

PPBE

4^{ème} échéance 2024-2029

Projet soumis à la consultation du public

Du 22 avril 2024 au 22 juin 2024

Directive n°2002/49/CE

relative à l'évaluation et à la gestion

du bruit dans l'environnement

SOMMAIRE

Résumé non technique.....	3
1 – Généralités	4
2 – Le cadre règlementaire du PPBE du Département de Lot-et-Garonne et infrastructures concernées	7
3 – Les cartes de bruit de infrastructures routières.....	11
4 – Prise en compte des « zones de calme »	26
5 – Bilan des actions entreprises sur les dix dernières années	27
6 – Programme d’action de prévention et de réduction des nuisances pour les cinq années à venir	28
7 – Bilan de la consultation du public	30

Résumé non technique

Dans le cadre de l'application de la Directive Européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, les grandes agglomérations et grandes infrastructures de transports terrestres doivent faire l'objet de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

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

Les textes de transposition de la directive ont été codifiés aux articles L.572-1 et suivants, R.572-1 et suivants, ainsi qu'à l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Sont notamment visées par les textes, les infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an.

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, les cartes de bruit stratégiques de quatrième échéance du département de Lot-et-Garonne ont été approuvées et publiées le 24 mars 2023.

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 10 ans et citées dans le cadre du précédent PPBE arrêté le 14 juin 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. A cette fin, la collectivité de Lot-et-Garonne envisage de :

- Construire ou cofinancer des infrastructures nouvelles délestant le trafic de transit des centres urbains.
- Exécuter des revêtements de chaussées performants atténuant fortement le bruit de roulement (enrobés bitumineux phoniques).

Le projet de PPBE a été présenté à la Commission permanente du Conseil départemental le 12 avril 2024.

Il a été mis en consultation du public du 22 avril 2024 au 22 Juin 2024

Le PPBE prenant en compte les remarques du public sera présenté à la commission permanente le 5 juillet 2024 et publié en version définitive sur le site internet à l'adresse suivante : <https://www.lotetgaronne.fr/PPBE-Lot-et-Garonne.pdf>

1. Généralités

1.1 *Contexte local et réglementaire*

La Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et sa transposition dans le Code de l'Environnement imposent aux gestionnaires des grandes infrastructures routières supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an, de réaliser un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sur la base des Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) établies par les services de l'Etat.

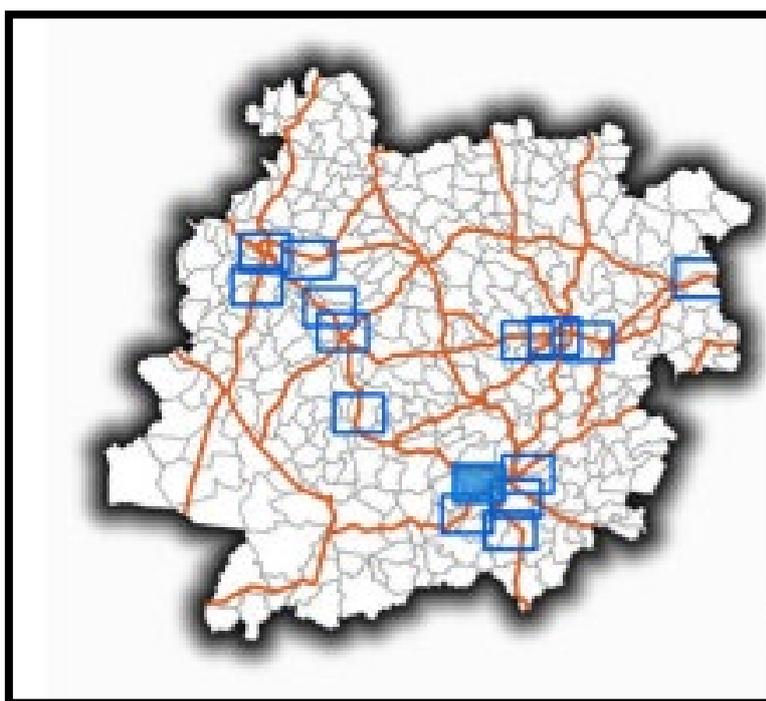
La mise en œuvre de la directive s'est déroulée en plusieurs phases, en fonction de la taille des infrastructures concernées. Le présent PPBE correspond à la quatrième échéance la directive.

L'objectif d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est principalement de lister sur un plan technique, stratégique et économique, les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques recensées au travers des cartes de bruit, et préserver la qualité acoustique des sites à intérêt remarquable. Conformément à l'article R.572-8 du code de l'environnement, le PPBE expose non seulement les mesures envisageables à court ou moyen terme, mais il recense également les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées par le Conseil Département de Lot-et-Garonne.

Le PPBE, comme les CBS, doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

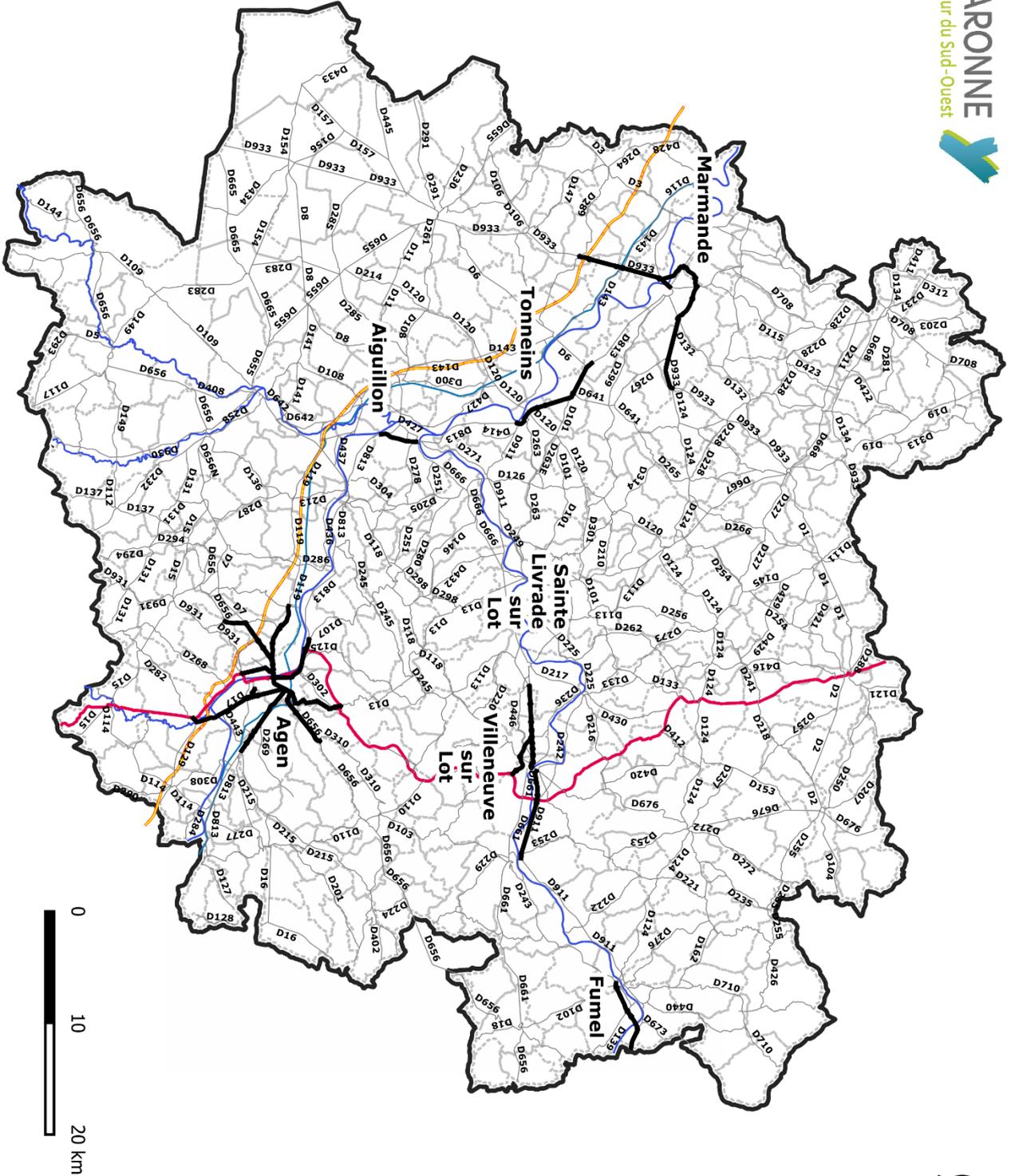
La carte ci-après présente les routes départementales concernées par le PPBE et qui ont fait l'objet d'une cartographie stratégique du bruit.

Extrait de la carte CBS





source : @DGFiP, Direction Générale Adjointe des Infrastructures et de la mobilité, DREAL



Direction Générale Adjointe des Infrastructures et de la mobilité

1.2 Les principaux textes réglementaires

La réglementation en matière de lutte contre les nuisances sonores dues au bruit des infrastructures de transport terrestre s'est considérablement étoffée depuis la loi sur le bruit de 1992.

- les textes généraux

Loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit

Code de l'environnement : livre V et titre VII (parties législative et réglementaire) relatif à la prévention des nuisances sonores

Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières

Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires

- les textes relatifs au classement sonore

Code de l'environnement : articles R.571-32 à R.571-43 relatifs au classement sonore des infrastructures de transports terrestres

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

Arrêté du 3 septembre 2013 illustrant par des schémas et des exemples les article 6 et 7 de l'arrêté du 30 mai 1995 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

- cartes de bruit stratégiques et plans de prévention du bruit dans l'environnement

Directive n°2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Règlement (UE) 2019/1010 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 sur l'alignement des obligations en matière de communication d'informations dans le domaine de la législation liée à l'environnement et modifiant les règlements (CE) no 166/2006 et (UE) no 995/2010 du Parlement européen et du Conseil, les directives 2002/49/CE, 2004/35/CE, 2007/2/CE, 2009/147/CE et 2010/63/UE du Parlement européen et du Conseil, les règlements (CE) no 338/97 et (CE) no 2173/2005 du Conseil et la directive 86/278/CEE du Conseil

Code de l'environnement : article L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-12

Arrêté du 4 avril 2006 modifié relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement

Arrêté du 3 avril 2006 qui fixant la liste des aéroports mentionnés au I de l'article R.147-5-1 du code de l'urbanisme

Arrêté du 14 avril 2017 modifié établissant les listes des agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L.572-2 du code de l'environnement.

2. Le cadre réglementaire du PPBE du Conseil départemental de Lot-et-Garonne et infrastructures concernées

2.1 *Cadre réglementaire du PPBE*

a) **Les sources de bruit**

Les sources de bruit concernées par cette directive sont :

les grandes infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental et communal, dépassant les 3 millions de véhicules par an soit 8 200 véhicules/jour,
les grandes infrastructures de transport ferroviaire dépassant les 30 000 passages de train par an soit 82 trains/jour,
les grandes infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires, de plus de 50 000 mouvements par an,
toutes les infrastructures de transport ainsi que les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE) situées dans le périmètre des grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants listées à l'arrêté du 14 avril 2017 modifié.

b) **Les autorités compétentes**

Les articles R.572-1 à R.572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes en charge de la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent, comme ci-dessous :

Infrastructure	Cartes de bruit stratégiques	PPBE
Routes nationales	Préfet du département	Préfet du département
Autoroutes concédées	Préfet du département	Préfet du département
Routes départementales (dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an)	Préfet du département	Conseil département
Routes communales ou communautaires (dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an)	Préfet du département	Communes ou Métropole (possibilité pour les communes de répondre à l'obligation en intégrant le PPBE métropolitain)
Toutes les infrastructures routières situées dans la métropole	Métropole	Métropole
Voies ferrées	Préfet du département	Préfet du département
Grands aéroports	Préfet du département	Préfet du département

Les cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures de transports terrestres du département de Lot-et-Garonne ont été arrêtées par le préfet de département le 31 mars 2023, 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.lot-et-garonne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Cartographie/Risques-Nuisances-Dechets/Bruit/Bruit-des-infrastructures-de-transports>

c) **Le contenu du PPBE**

Le contenu d'un PPBE doit comprendre à minima les éléments suivants (article R.572-8 du code de l'environnement) :

Une synthèse des résultats de la cartographie faisant apparaître le nombre de personnes et d'établissements sensibles exposés à un niveau de bruit excessif ainsi que l'évaluation des effets nuisibles du bruit, et la description des infrastructures concernées ;

L'identification et la localisation des zones calmes du territoire, et les mesures permettant de les préserver ;

Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à des niveaux excédant les seuils réglementaires ;

Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des 10 années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires d'infrastructures ;

Le financement et échéances associés à ces mesures, s'ils sont disponibles ;

Les motifs et, le cas échéant, l'analyse des coûts et avantages des mesures retenues ;

L'estimation de la diminution du nombre de personnes exposées permis par la mise en œuvre des mesures prévues ;

Un résumé non technique du plan.

2.2 *Infrastructures concernées*

Le présent PPBE concerne les voies routières départementales supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules. Sa consistance est la suivante, fixée en annexe à l'arrêté préfectoral n° 47-2023-03-31-00004 du 31 mars 2023 (extrait ci-dessous) et précisée sur les cartes de bruit stratégiques établies par l'Etat en application de l'article L.572-4 du code de l'environnement (115 km)

Routes Départementales	D 933
	D 236
	D 116
	D 813A
	D 242
	D 813C
	D 813
	D 931A3
	D 813D
	D 656
	D 931
	D 118
	D 119
	D 911
	D 933E1
	D 813B
	D 13
	D 305
D 17	

Le présent PPBE s'attachera à traiter les zones sensibles les plus urbaines définies ci-dessous

VOIE	LONGUEUR	TRONÇON SENSIBLE OU REMARQUABLE
RD 13 PR 0 à 5+000	5 km	Du giratoire des Anciens Combattants à l'entrée du CH Agen Nérac et à la N21
RD 17 PR 0 à 8+800 (N21)	8,800 km	Traversée de Layrac
RD 119 PR 0 (Demi-Lune) à 5+300 (D296)	5,3 km	Traversée du Passage, Brax, Roquefort
RD 305 PR 0 (Pelletan) à 3+000 (D17)	3 km	Traversée de Boé & d'Agen Boulevard E. Lacour
RD 656 PR 40 à 47	7 km	Traversée de Pont-du-Casse & Agen
RD 656 PR 47 à 54+000	7 km	Traversée du Passage et de Roquefort
RD 813 PR 9+900 (D443) à 21+300 (D107)	11,4 km	Traversées de Castelculier, Boé, Bon-Encontre, Agen, Foulayronnes
RD 813 PR 42+000 à 46+000	4 km	Déviations d'Aiguillon
RD 813 PR 56+000 (D911) à 66+0 (bourg)	10 km	Traversée de Tonneins, Fauillet , Fauguerolles
RD 911 PR 0+000 à 6+235 PR 21+800 à 30+000	14,435 km	Déviations de Fumel (Montayral) Traversée de St-Sylvestre & Villeneuve
RD 911 PR 30+000 à 39+000	9 km	Traversées de Villeneuve, Bias Entrée de Ste-Livrade
Déviations de SO de Villeneuve	4,865 km	Pm : dispose de toutes les protections phoniques
RD 931 PR 0 à 1+000	1 km	Le Gravier à Agen
RD 933 PR 22 (D124) à 30 (D132)	8 km	Traversée de Virazeil
RD 933 Déviations de Marmande	8 km	Pm : dispose de toutes les protections phoniques
RD 933 E1 (totalité)	1,2 km	Accès au pont suspendu de Marmande RD
RD 933 PR 33+000 à 40+000 (A62)	7 km	Traversée de Fourques – Pont des Sables
TOTAL	115 km	

NOTA BENE :

- Les D 813A, 813B, 813C, 813D ne sont pas reprises ci-dessus ni traitées par le présent plan car elles sont dans le réseau de l'agglomération d'Agen et disposent de toutes les protections phoniques (rocade de Beauregard)
- La D 118 n'est pas explicitée ci-dessus car son tronçon concerné (giratoire) est inclus dans la déviation Sud-Ouest de Villeneuve (D 911) disposant de toutes les protections phoniques.

- La D116 n'est pas explicitée ci-dessus car son tronçon concerné (giratoire) est inclus dans la déviation Sud-Ouest de Marmande (D 933) disposant de toutes les protections phoniques.
- La D242 (Bd Georges-Leygues à Villeneuve) n'est pas explicitée ci-dessus car elle a été rétrocedée à la ville et sera aménagée en zone calme.
- La D236 n'est pas explicitée ci-dessus car son tronçon concerné (giratoire) est inclus dans le barreau du pont de Bastérou à Villeneuve, dépendant de la Commune.

2.3 Démarche mise en œuvre pour le PPBE

Le Conseil départemental de Lot-et-Garonne a élaboré ce projet de PPBE en interne. Pour ce faire, une équipe projet a été constituée, et a travaillé avec la direction départementale du territoire.

3. Les cartes de bruit des infrastructures routières

3.1 La représentation du bruit

Les cartes de bruit représentent un bruit moyen sur une période donnée et peuvent, de ce fait, différer de la gêne réellement ressentie par les habitants.

Les cartes de bruit sont des documents de diagnostic à l'échelle de grands territoires. Elles visent à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits des infrastructures de transports et de certaines industries. Les sources de bruit à caractère fluctuant, local ou événementiel ne sont pas représentées sur ce document.

Les cartes de bruit ne sont pas des documents opposables. Les cartes sont exploitées pour établir un diagnostic global ou analyser des scénarii.

La lecture de la carte ne peut être comparée à des mesures de bruit sans un minimum de précaution, mesures et cartes ne cherchant pas à représenter les mêmes effets.

Les éléments relatifs à la carte de bruit et les méthodes d'évaluation du bruit sont définis par l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

3.1.1 Les indicateurs de bruit retenus

La Directive Bruit 2002/49/CE définit deux indicateurs communs du niveau sonore :

- L_{den} (acronyme de *Level day-evening-night*) pour évaluer l'exposition au bruit moyenne perçue en une journée ;
- L_{night} pour évaluer l'exposition au bruit moyenne perçue pendant la nuit.

L'indicateur L_{den} est calculé à partir des indicateurs L_{day} , $L_{evening}$ et L_{night} qui sont respectivement les indicateurs de bruit associés à la gêne en période diurne, en soirée et de perturbation du sommeil.

Il est calculé à partir de la formule suivante :

$$L_{den} = 10 * \log)$$

Les différences de sensibilité au bruit sont prises en compte au travers d'une pondération de 5 dB(A) en soirée et 10 dB(A) la nuit. En clair, le niveau admissible est abaissé de 5 dB la nuit par rapport à la journée de 24 h.

La Directive Bruit impose les plages de niveaux de bruit attendues dans les cartes de bruit stratégiques pour chaque indice :

L_{den} : 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75 dB(A)

L_{night} : 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70 dB(A)

Celles-ci devant correspondre au niveau de bruit à 4m de hauteur.

L'échelle de couleur utilisée pour les cartes présentées est conforme à la norme NF S 31-130 en vigueur, conformément à l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 modifié.

Niveau sonore en dB(A)	Couleur
Inférieur à 45	
45-50	
50-55	
55-60	
60-65	
65-70	
70-75	

3.1.2 La représentation

La cartographie représente des courbes isophones tracées par tranche de 5 dB(A) à partir de 50 dB(A) pour la période nocturne et de 55 dB(A) pour la période de 24h.

3.1.3 Les valeurs limites

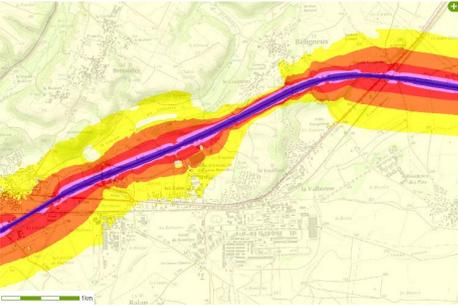
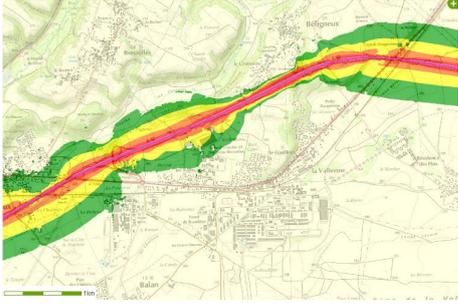
Les cartes de type C correspondent à la représentation des zones où les valeurs limites sont dépassées. Ces seuils sont indiqués dans l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 modifié, ils dépendent de l'indice et du type d'infrastructure de transport. Les couleurs de représentation sont aussi encadrées par la norme NF S 31-130 :

Source	Niveau de bruit en dB(A)					
	L _{den}			L _{night}		
Route ou LGV	68			62		
Voie ferrée conventionnelle	73			65		
Activité industrielle	71			60		
Aérodromes	55			50		
Codes RVB	255	106	0	255	0	220
Couleur						

3.2 Les différentes cartes de bruit

Les cartes de bruit représentent une modélisation des nuisances sonores générées par les différentes sources de bruit : infrastructures routières, ferroviaires, aériennes et par les industries.

Concernant les grandes infrastructures de transport terrestre, il existe quatre type de cartes de bruit :

	<p>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 palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le L_{den}.</p>
	<p>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 palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).</p>
	<p>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 24h) Les valeurs limites L_{den} figurent pages suivantes</p>



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

3.3 Méthode de calcul des niveaux sonores

Les cartes de bruit ont été établies par l'Etat. Elles servent de diagnostic du bruit pour l'identification des zones impactées par le bruit et l'élaboration du PPBE.

a) Le logiciel utilisé

Les CBS des grandes infrastructures de transport terrestre (GITT) sont calculées grâce au logiciel libre de modélisation acoustique NoiseModelling développé par l'Unité Mixte de Recherche en Acoustique Environnementale (UMRAE), un laboratoire de recherche commun à l'Université Gustave Eiffel (UGE) et au Cerema.

Ce logiciel permet notamment d'intégrer les nouvelles spécifications exigées par la Commission Européenne pour la 4^{ème} échéance, et notamment l'intégration de la nouvelle méthode de calcul CNOSSOS imposée par l'annexe II de la Directive Bruit modifiée et transposée au droit français par l'arrêté du 4 avril 2006 modifié.

Le changement d'outil de modélisation acoustique et l'entrée en vigueur de la méthode européenne CNOSSOS peuvent engendrer quelques différences mineures par rapport aux CBS des échéances précédentes. Ces différences sont inhérentes au processus de modélisation acoustique, qui n'a pas vocation à se substituer à des mesures acoustiques in situ.

Ce logiciel a effectué les calculs selon les indicateurs L_{den} et L_n conformément à la directive européenne 2002/49/CE et a intégré les normes de calcul en vigueur (NF S 31-133).

b) Les données d'entrée utilisées

Les données d'entrée utilisées sont la topographie, les bâtiments, les données de population et celles relatives aux infrastructures routières. Elles tiennent compte de l'ensemble de l'orographie, du mode d'occupation du sol, des bâtiments, des écrans acoustiques, et des infrastructures de transports.

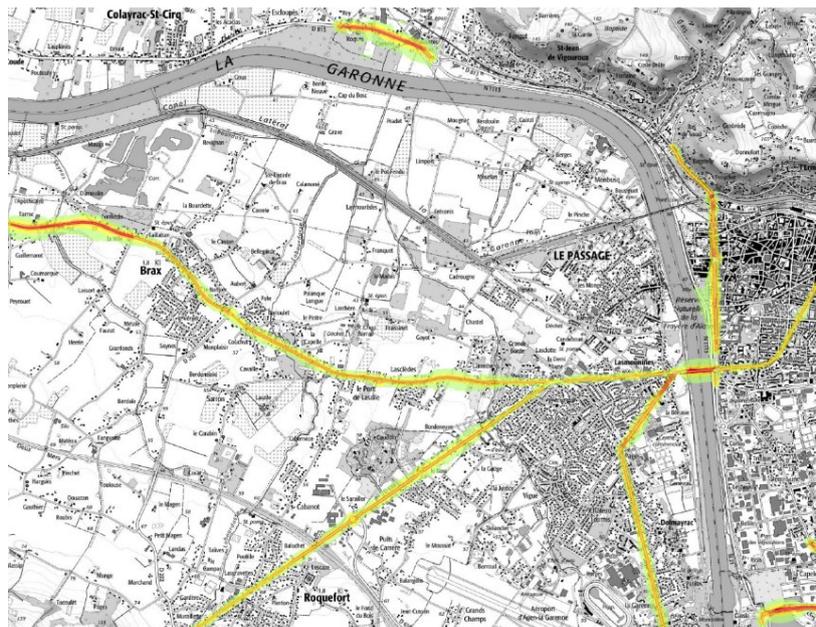
Les routes de plus de 3 millions de véhicules par an ont été prises en compte pour la réalisation des cartes de bruit (autoroutes, routes nationales, routes départementales et voies communales).

Les émissions de bruit de chaque axe sont calculées sur la base des trafic (Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA), des vitesses et des % de poids lourds. Les cartes ne font apparaître ni l'état, ni la qualité des voiries. Les cartes stratégiques de bruit de type a sont présentées ci-après. Elles constituent un premier état des lieux des nuisances sonores générées par les grandes infrastructures routières du département.

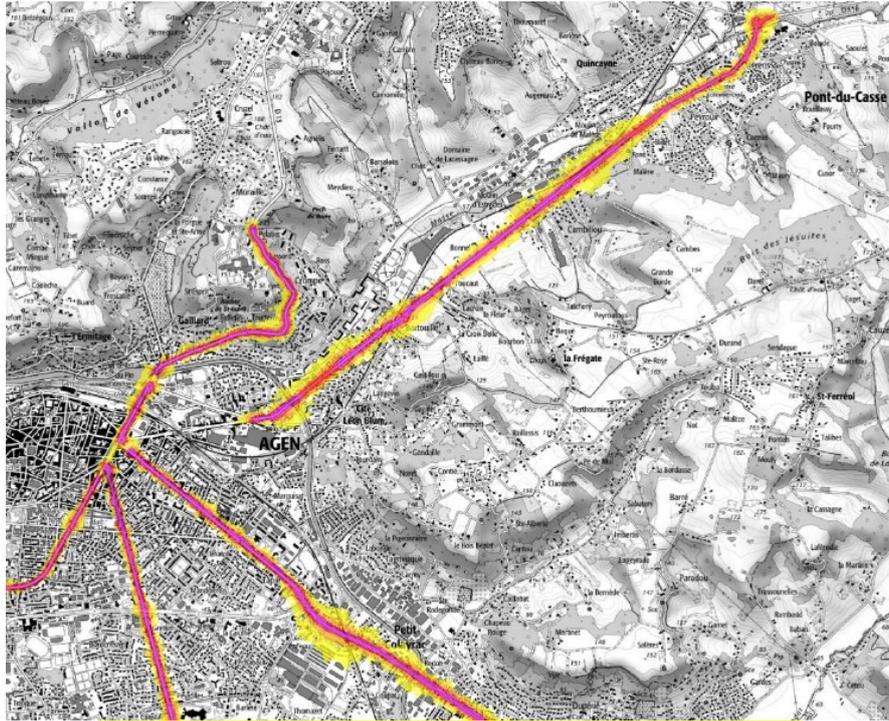
EXTRAIT DES CARTES DE TYPE A (bruit sur 24 heures et bruit de nuit)



Bruit mesuré sur 24 h : Agen – Le Passage – Brax – Roquefort – Foulayronnes (D119-656-931)



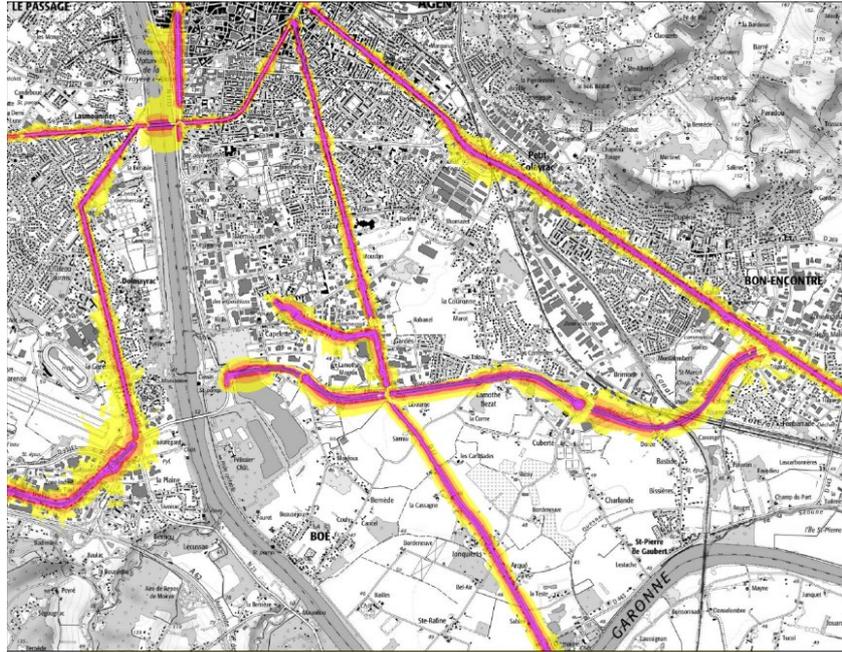
Bruit mesuré la nuit : Agen – Le Passage – Brax – Roquefort – Foulayronnes (D119-656-931)



Bruit mesuré sur 24 h : Agen – Pont-du-Casse (D 656, D13, D305)

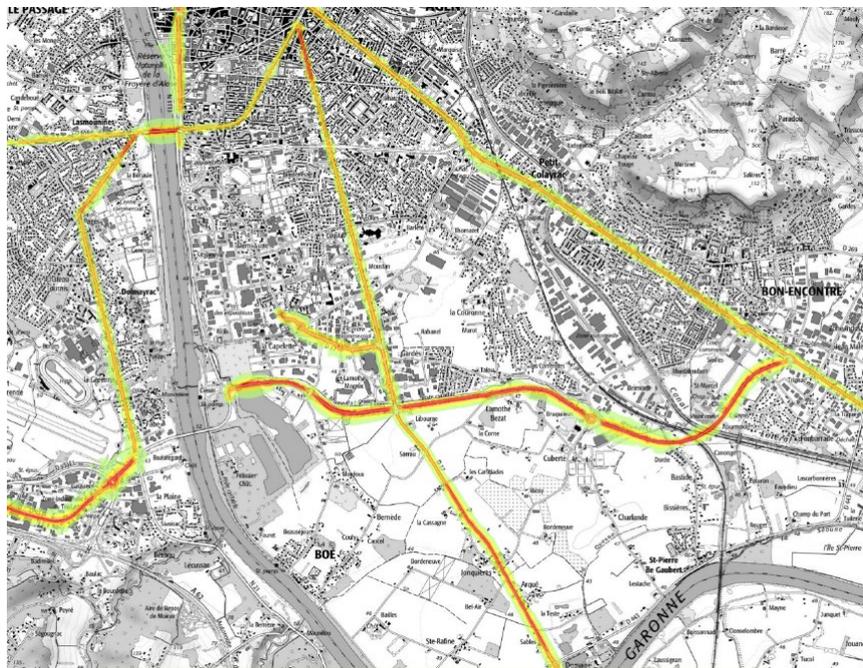


Bruit mesuré la nuit : Agen – Pont-du-Casse (D 656, D13, D305)

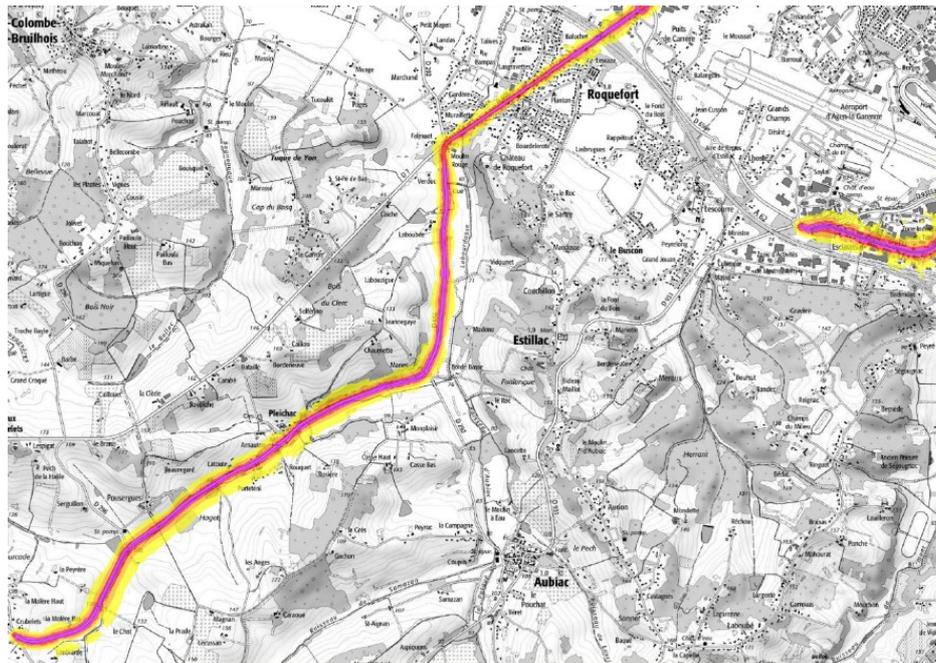


Bruit mesuré sur 24 h : Agen – Le Passage – Boé – Bon-Encontre
(D 813-17-305-931)

La liaison Beauregard / Castelculier (D813) n'est pas une route départementale

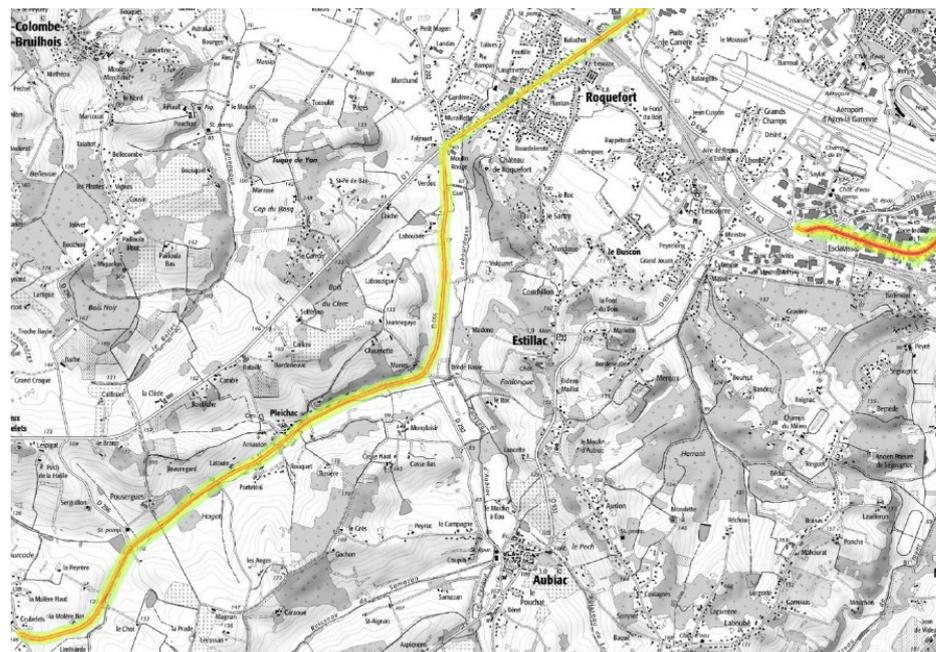


Bruit mesuré la nuit : Agen – Le Passage – Boé – Bon-Encontre
(D 813-17-305-931)



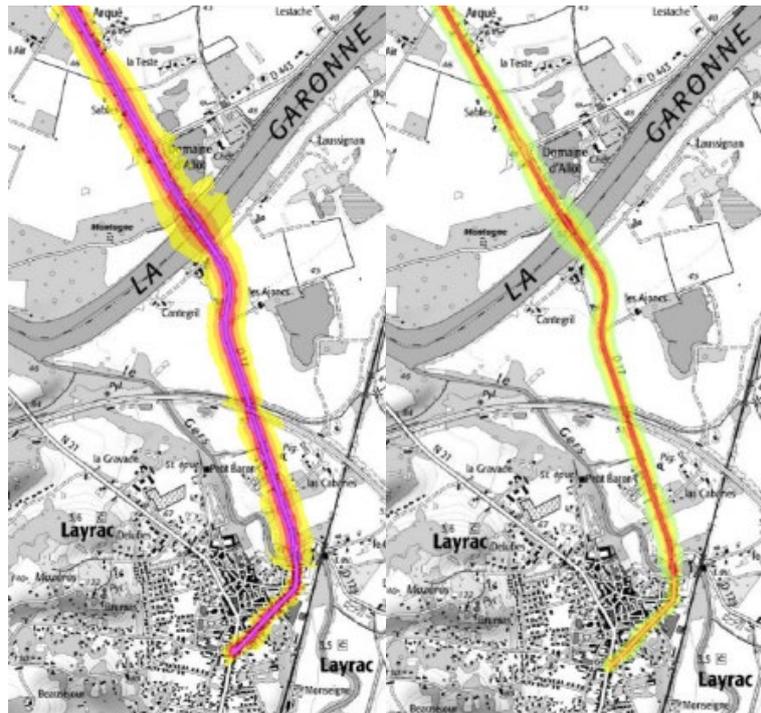
Bruit mesuré sur 24 h : Roquefort – Estillac (D 656, D 931)

La D656 au Sud de Roquefort n'entre pas dans le cadre du plan bruit avec un trafic de moins de 6500 v/j après le carrefour de la D7 et 4500 v/j à Calignac

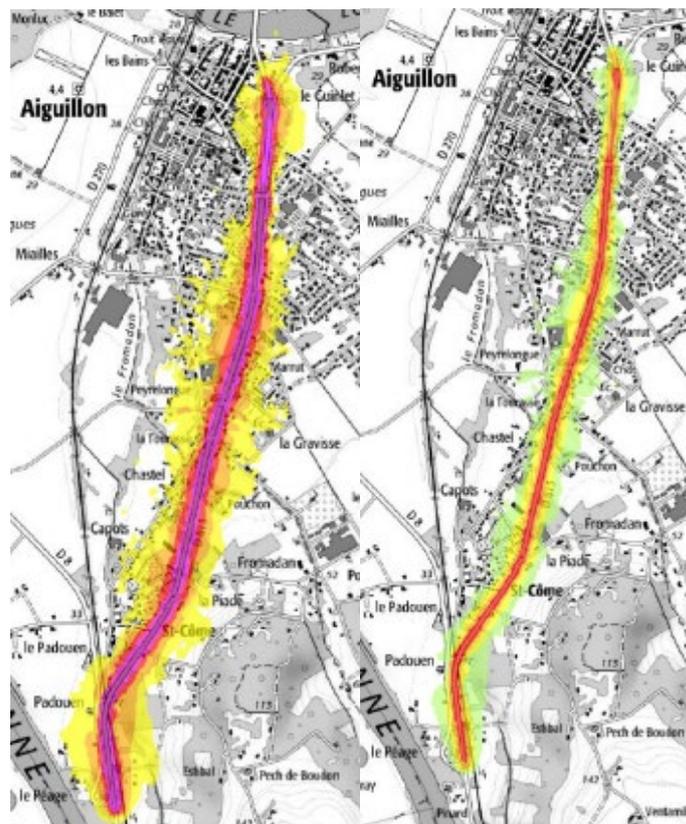


Bruit mesuré la nuit : Roquefort - Estillac (D656, D 931)

(NB : Sur Estillac la D 931 est en zone d'activité presque exclusivement)

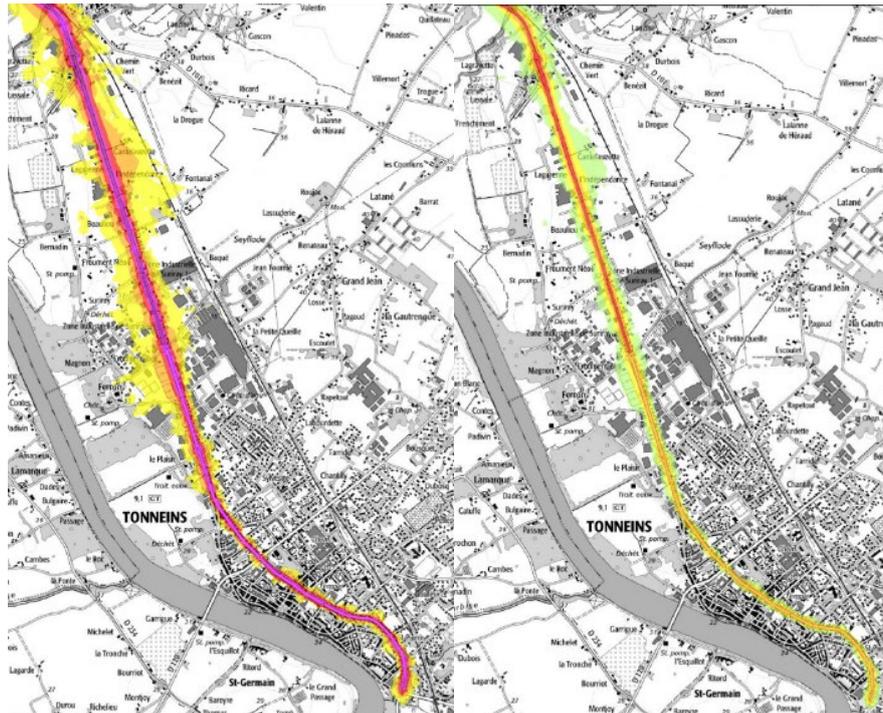


Bruit mesuré sur 24 h et la nuit : Boé – Layrac (D 17)

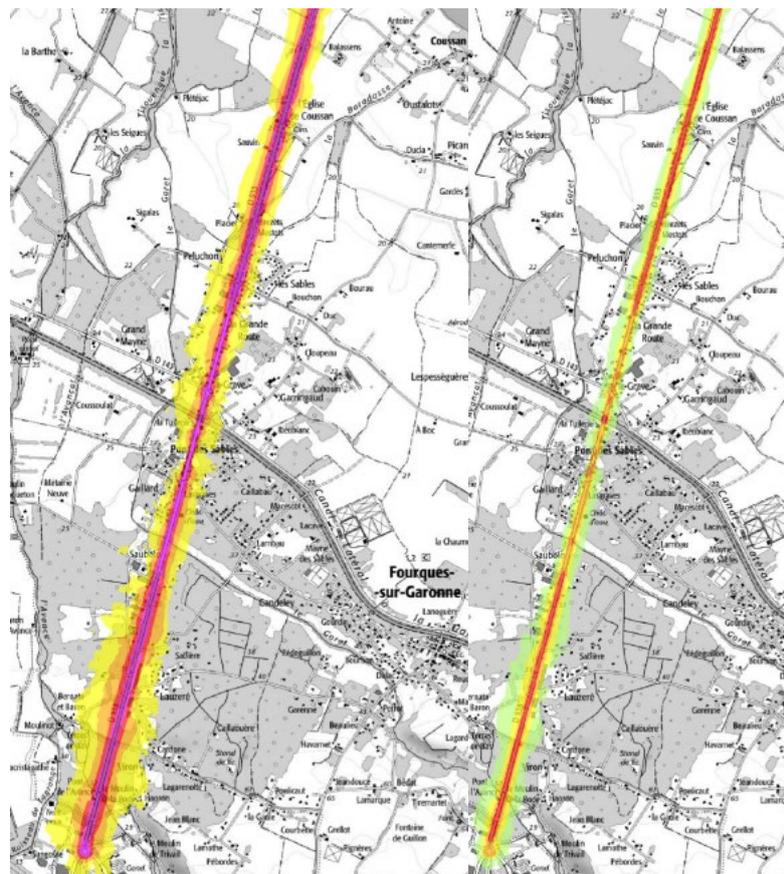


Bruit mesuré sur 24 h et la nuit : Aiguillon (D 813)

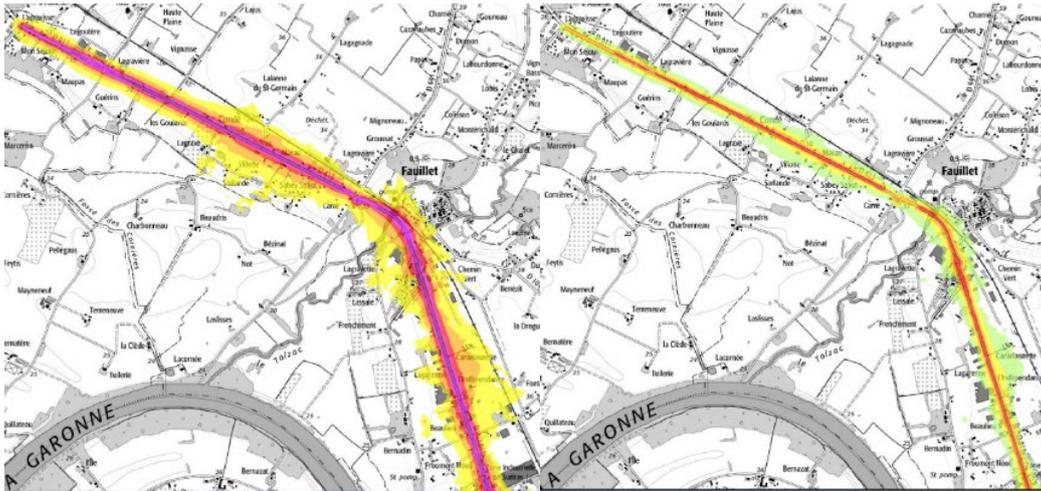
La D813 (ex-RN113) a été construite dans les années 60
Par l'Etat comme une déviation du centre-ville d'Aiguillon



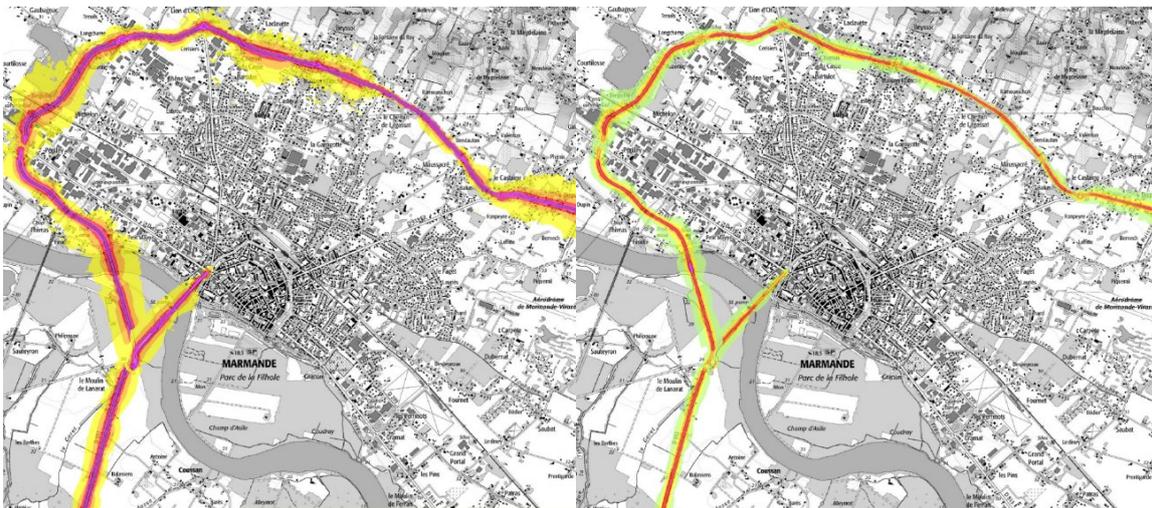
Bruit mesuré sur 24 h et la nuit : Tonneins, Fauillet (D 813)



Bruit mesuré sur 24 h et la nuit : Marmande – Fourques (D 933)

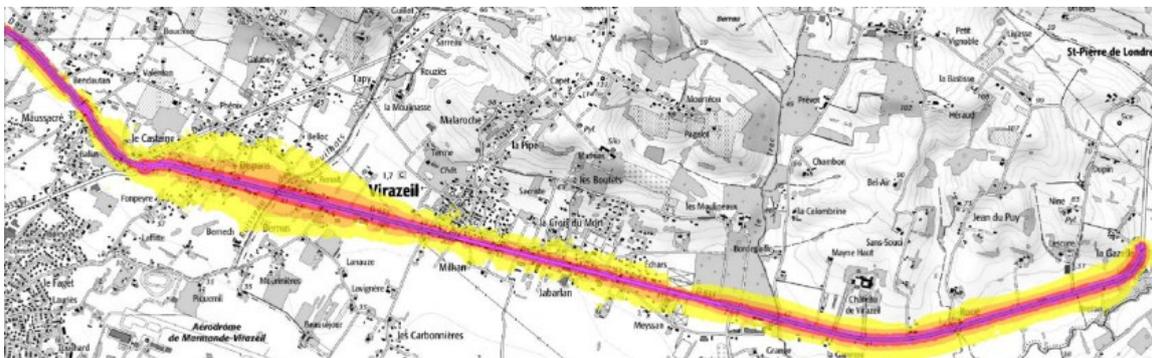


Bruit mesuré sur 24 h et la nuit : Fauillet, Fauguerolles (D 813)

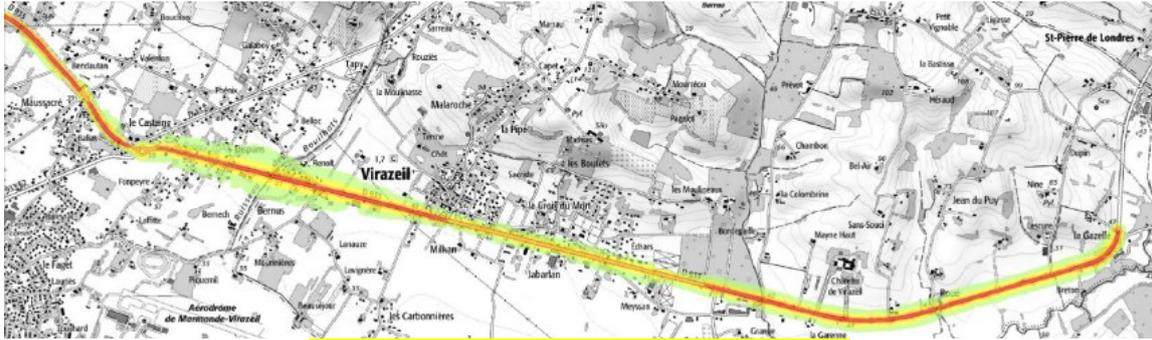


Bruit mesuré sur 24 h et la nuit : Marmande (D 933 et D933E1)

La déviation de Marmande a été équipée de toutes les protections phoniques à sa construction



Bruit mesuré sur 24 h : Marmande – Virazeil (D933)



Bruit mesuré la nuit : Marmande – Virazeil (D933)

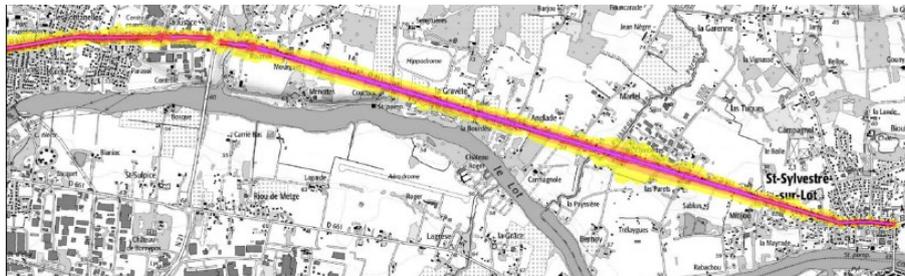


Bruit mesuré sur 24 h : Villeneuve – Bias – Pujols (911)

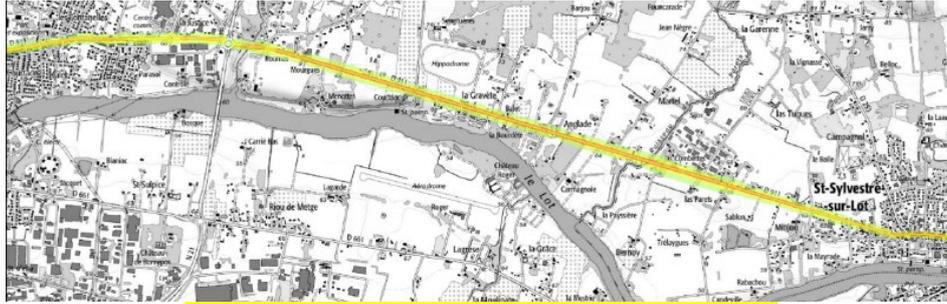
La déviation Sud-Ouest de Villeneuve a été équipée de toutes les protections phoniques à sa construction



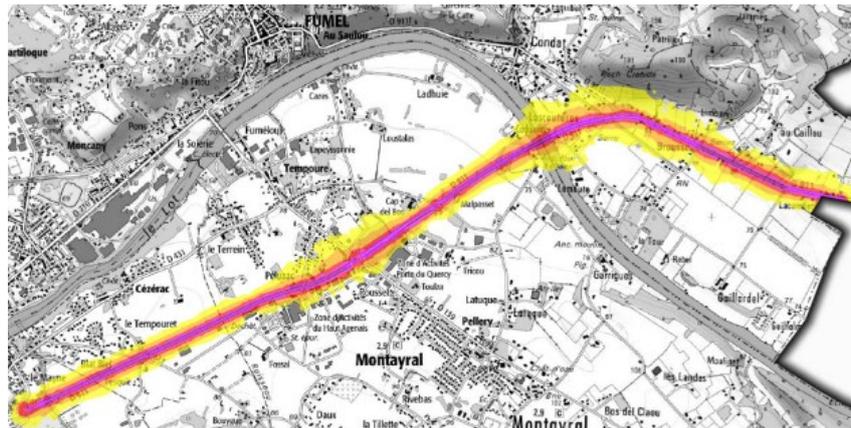
Bruit mesuré la nuit : Villeneuve – Bias – Pujols (D 911)



Bruit mesuré sur 24 h : Villeneuve-St-Sylvestre (D 911)

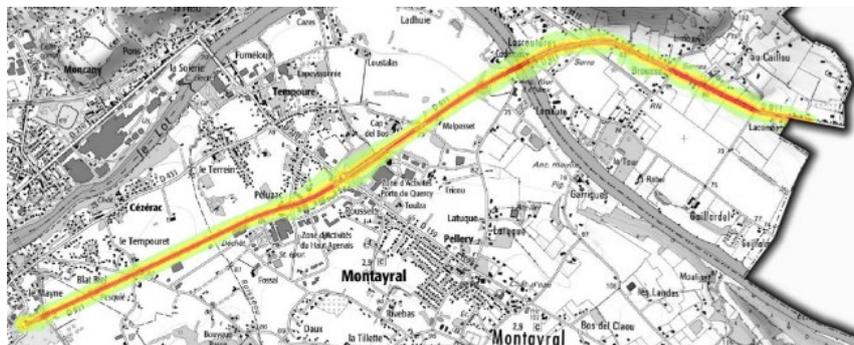


Bruit mesuré la nuit : Villeneuve – St-Sylvestre (D911)



Bruit mesuré sur 24 h : Fumel – Montayral – St-Vite (D911)

*Seule la déviation entre dans le cadre du plan bruit : au-delà vers le Lot le trafic tombe à 4400 v/j
Elle est dans un environnement commercial quasiment sans présence de logements.*



Bruit mesuré la nuit : Fumel – Montayral – St-Vite (D911)

Les autres cartes (type c – Lden / Ln) sont disponibles sur le site internet de la préfecture :
<https://www.lot-et-garonne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Cartographie/Risques-Nuisances-Dechets/Bruit/Bruit-des-infrastructures-de-transport>

3.4 *Estimation des populations exposées*

3.4.1 **Présentation de la méthode appliquée**

La cartographie de l'exposition des territoires au bruit des infrastructures de transport terrestre s'accompagne de statistiques. Pour chaque infrastructure, des tableaux d'exposition des populations indiquent pour chaque plage de niveaux sonores et indice :

- Le nombre de personnes exposées au bruit ;
- Le nombre de logements exposés au bruit ;
- Le nombre d'établissements de santé exposés au bruit ;
- Le nombre d'établissements d'enseignement exposés au bruit.

Les effets nuisibles sont définis dans l'annexe III de la Directive 2002/49/CE modifiée et transposée en droit français par les articles R. 572-5 et R. 572-6 du Code de l'environnement ainsi que l'arrêté du 4 avril 2006 modifié. Le nombre de personnes affectées par ces effets nuisibles est détaillé par effet nuisible et par infrastructure.

Les données d'exposition des populations sont obtenues sur la base de récepteurs en façade des bâtiments auxquels la modélisation acoustique attribue un niveau de bruit. Les décomptes sont ensuite opérés grâce aux bases de données de population et de bâtiments sensibles produites. Ces résultats sont le fruit de la modélisation acoustique, qui n'a pas vocation à suppléer des mesures acoustiques. La qualité de ces résultats dépend également des données d'entrée, dont l'objectif est de fournir une vision macroscopique du territoire.

Ces résultats de calculs d'exposition des populations apparaissent dans les résumés non techniques qui accompagnent les cartes de bruit. Comme indiquées par la réglementation, ces évaluations visent ensuite à estimer l'impact sanitaire du bruit des transports, en tenant compte de trois types de pathologie :

- la forte gêne
- les fortes perturbations du sommeil
- les cardiopathies ischémiques (CPI) pour les personnes exposées au bruit routier

L'évaluation des effets nuisibles est réalisée à partir des formules proposées par la Commission européenne issues des « lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé sur le bruit dans l'environnement dans la région européenne » de 2018. Ces formules sont rappelées à l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

3.4.2 Répartition de la population exposée par tranche de bruit

a) Analyse des cartes de type a

L'analyse des cartes de type a, représentant l'exposition aux différents niveaux de bruit, a permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux suivants. Ces tableaux indiquent, selon les indicateurs Lden et Ln, la répartition de la population exposée ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement potentiellement impactés par tranche de niveau de bruit.

Exposition aux routes départementales 47 > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
55 à 60	5.894	3	40
60 à 65	3.448	3	26
65 à 70	2.904	2	28
70 à 75	1.681	1	1
>75	23	0	0
Total >55	13.950	9	95

Exposition aux routes départementales 47 > 3 millions véh/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
50 à 55	3.575	5	51
55 à 60	2.973	5	37
60 à 65	1.791	3	24
65 à 70	121	2	28
>70	3	1	1
Total >50	8.463	16	141

b) Analyse des cartes de type c

Les cartes de type c, mettent en évidence les secteurs en dépassement des valeurs limites. L'analyse des cartes de type c, a permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux suivants. Ces tableaux indiquent, selon les indicateurs Lden et Ln, la répartition de la population exposée aux dépassements des valeurs limites, ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement dépassant potentiellement ces valeurs.

Exposition aux routes départementales 47 > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 68	2.761	2	13

Exposition aux routes départementales 47 > 3 millions véh/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 62	824	5	50

3.4.3 Evaluation des effets nuisibles

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.

Axe	Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles		
	Cardiopathie ischémique	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
D116	0	0	0
D118	0	4	1
D119	1	119	21
D13	0	67	18
D17	0	52	12
D236	0	6	1
D242	0	12	3
D305	2	165	45
D656	9	661	143
D813	9	745	185
D911	4	378	84
D931	2	209	52
D931 A3	0	2	0
D933	2	196	35
D933 E1	0	23	6

4. Prise en compte des « zones de calme »

Sans objet pour le Département qui n'a pas de compétence en matière de droit du sol.

5. Bilan des actions entreprises sur les dix dernières années

OBJECTIF : REDUCTION DU BRUIT DE ROULEMENT DE 2,5 dB

AXE	ACTIONS REALISEES	
	DATE ET ACTION	BUDGET
RD 13	2021 / 2022 : BB (*) Agen, Foulayronnes PR 0+000 à 3+230	0,956 M€
RD 17	2014 : BB Boé : PR 3+300 à 8+200	0,493 M€
RD 119	2015 : BB Le Passage : PR 0 à 0+484 2019 : BB Brax : 3+140 à 3+330	0,06 M€ + 0,09 M€
RD 305	2017 : BBTM Agen : PR 2+400 à 2+800	0,170 M€
RD 813	2018 : BBUM Colayrac : PR 22+900 à 25+650 2020 : BB Tonneins : 58+310 / 58+442 2022 : BB Tonneins : 58+051 / 58+310 2023 / 2024 : BB Agen : 14+000 à 16+000	0,470 M€ + 0,23 M€ + 0,12 M€ + 1 M€
RD 911	2014 St-Sylvestre : 21+8 / 22+3 2016 / 2020 Bias : 31+0 / 32 + 6 2020 / 2022 Allez & C. : 32+6 / 37+00 2022 Montayral : 2+350 / 3+000	0,168 M€ + 0,611 M€ + 1,781 M€ + 0,345 M€
RD 931	2014 Agen : PR 0+000 à 1+020	0,352 M€
RD 933 Nord de Marmande	2019 : BB Virazeil : 26+239 / 26+588	0,030 M€
RD 933 Sud de Marmande	2015 / 2023 : BB Marmande & Fourques PR 35+300 à 40 +000	5,182 M€
TOTAL	27,564 km	12,058 M€

(*) BB : Il s'agit d'une couche de roulement en matériaux bitumineux enrobés aux caractéristiques phoniques positives (- 2,5 dB)

6. Programme d'action de prévention et de réduction des nuisances pour les 5 ans à venir

6.1 Description des actions prévues ou en cours de réalisation

Axe 1 : Action sur la D 13		
Objectif : Réduction du bruit de roulement		
Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
Enrobés en traverse de Foulayronnes PR 3+230 à 5+100 : 1,870 km	2025-2029	0,900 M€

Axe 2 : Action sur la D 119		
Objectif : Réduction du bruit de roulement		
Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
Enrobés du Passage d'Agen à Feugarolles : traverses du Passage, Brax, Roquefort, Ste-Colombe, Sérignac PR 0+0 à 10+925 : 10,925 km	2026-2029	4,900 M€

Axe 3 : Action sur la D 656		
Objectif : Réduction du bruit de roulement		
Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
Enrobés du giratoire de la route de Bajamont (Pt du Casse) à Estillac. PR 40+0 à 49+400 : 9,4 km	2025 - 2029	3,980 M€

Axe 4 : Actions sur la D 813		
Objectif : Réduction du bruit de roulement		
Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
Enrobés D813 PR 16+800 à 18+600 : 1,8 km PR 9+000 à 12+700 : 3,7 km Autres sections Castelculier / Agen : 3,9 km	2025 - 2029	3,980 M€

Axe 5 : Action sur les D 813 et D931		
Objectif : Délestage du trafic en traverse de l'agglomération d'Agen		
Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
Barreau et pont de Camélat délestent la D813 PR 16+900 à 21+000 : 3,1 km et la D 931 PR 0+000 à 1+033 : 1,033 km de Camélat au Pont de Pierre D 931 Estillac PR 1+970 à 2+850 : 0,880 km	2024 Agen, Foulayronnes et Colayrac	11,700 M€ +
	2026 (Estillac)	0, 720 M€

Axe 6 : Actions sur la D 911		
Objectif : Réduction du bruit de roulement		
Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
Requalification de la traverse de St-Sylvestre PR 21+840 à 22+190 : 350 m	2024	0,350 M€

Axe 7 : Action sur la D 933		
Objectif : Délestage du trafic en traverse de Marmande		
Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
Déviation : Barreau Est de Marmande entre la D813 et la D933 libérant la D933E1 du transit. (1,2 km)	2025-2028	23 M€

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

Il est estimé que les actions inscrites dans le présent PPBE, d'un montant de 47 M€ et portant sur 33 km de zones sensibles agglomérées (total des longueurs traitées sur les axes 1 à 7 ci-dessus) pourraient conduire soulager l'exposition au bruit de 9691 personnes sur une population de 13 950 riverains (cf § 3.4.2 a) des voies concernées par le plan bruit, sous l'hypothèse d'une répartition linéaire de la population riveraine des routes concernées (115 km), avec une densité en agglomération double de la moyenne générale.

Ce nombre de 9691 est estimé par défaut car il faut y ajouter les riverains qui vont bénéficier des équipements tendant à ralentir les vitesses et à favoriser les modes doux en agglomération sur les routes départementales. Il n'est pas possible de préciser davantage car ces équipements relèvent de l'initiative communale.

7. Bilan de la consultation du public

7.1 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 22 avril au 22 juin 2024. Elle a fait l'objet d'un avis préalable par voie de presse dans le journal SUD-OUEST dans son édition du vendredi 29 mars 2024.

Le projet de PPBE a été mis à la consultation du public par voie électronique sur le site internet de la collectivité : <https://www.lotetgaronne.fr/PPBE-Lot-et-Garonne.pdf>

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.

7.2 Remarques du public

Faire la synthèse des observations et du nombre de participants.

7.3 Réponses aux observations

Compléter

7.4 Prise en compte des remarques dans le PPBE de la collectivité

Considérant que les réponses ont été intégrées dans le PPBE, le PPBE a été approuvé le précisez la date.

Il est publié sur le site internet de la collectivité à l'adresse suivante : <https://www.lotetgaronne.fr/PPBE-Lot-et-Garonne.pdf>