

DDT de l'Aveyron



PRÉFET
DE L'AVEYRON

*Liberté
Égalité
Fraternité*

REVISION DU CLASSEMENT SONORE DES VOIES BRUYANTES (CSV) DES VOIES ROUTIERES DE L'AVEYRON

Rapport de classement



cereg

ÉTUDES - MESURES - MAÎTRISE D'ŒUVRE

Mai 2023

LE PROJET

Client	DDT de l'Aveyron
Projet	Révision du classement sonore des voies bruyantes (CSV) des voies routières de l'Aveyron
Intitulé du rapport	Rapport de classement

LES AUTEURS

	<p>Cereg Ingénierie – 399 rue Georges Seguy – 34080 MONTPELLIER Tel : 04.67.41.69.80 - Fax : 04.67.41.69.81 - montpellier@cereg.com www.cereg.com</p>
--	---

Réf. Cereg - 2022-CI-000170

Id	Date	Etabli par	Vérifié par	Description des modifications / Evolutions
V1	Novembre 2023	Laurent FRAISSE		Version initiale



TABLE DES MATIERES

A. CONTEXTE REGLEMENTAIRE	6
B. METHODOLOGIE GENERALE	8
B.I. LES INFRASTRUCTURES CONCERNEES	9
B.II. LES PRINCIPES DU CLASSEMENT	9
B.III. DEROULEMENT D'UN CLASSEMENT SONORE.....	10
C. METHODOLOGIE APPLIQUEE A LA REVISION DU CLASSEMENT SONORE DE L'AVEYRON	
12	
C.I. LE RESEAU CLASSE	13
C.II. IDENTIFICATION DES GESTIONNAIRES ET RETOURS DE LA CONSULTATION	13
C.III. SAISIE DES DONNEES	18
C.III.1. Saisie -Vérification des attributs	18
C.III.2. Géométrie	19
C.III.3. Création de nouveaux tronçons.....	20
C.III.4. Trafics.....	21
C.III.4.1. <i>Données de trafic par gestionnaire</i>	21
C.III.4.2. <i>Projection des trafics à l'horizon +20 ans</i>	22
C.III.4.3. <i>Calcul des débits horaires par période réglementaire</i>	22
C.V. CALCULS DES NIVEAUX SONORES ET LIVRABLES PRODUITS EN VUE DES PHASES DE CONSULTATION	23
D. LES RESULTATS DE LA REVISION DU CLASSEMENT SONORE	24
D.I. LES EVOLUTIONS DU RESEAU CLASSE	25
D.II. LE CLASSEMENT 2023	26

LISTE DES ILLUSTRATIONS

<i>Illustration 1 : Les différents outils utilisés pour le renseignement des attributs par tronçon</i>	<i>18</i>
<i>Illustration 2 : exemple d'erreur de géométrie modifiée dans l'outil Mapbruit</i>	<i>19</i>
<i>Illustration 3 : SIG issu de la base de données du gestionnaire</i>	<i>20</i>
<i>Illustration 4 : Création de nouveaux tronçons dans l'outil Mapbruit</i>	<i>20</i>

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Classement sonore et secteurs affectés par le bruit – Infrastructures routières	10
Tableau 2 : Paramètres collectés pour le calcul des niveaux sonores des infrastructures routières.....	11
Tableau 3 : Bilan de la consultation des gestionnaires et actions sous MapBruit	17
Tableau 4 : Formules d'estimation des débits moyens horaires pour les véhicules légers (VL) et poids lourds (PL)	22
Tableau 5 : Evolution du linéaire total de voiries concerné par le classement sonore de l'Aveyron (2016-2023)	25
Tableau 6 : Linéaire total de voiries concerné par gestionnaire en 2023	25
Tableau 7 : Linéaire total de voiries concerné par gestionnaire en 2016	25

PREAMBULE

Selon les dispositions de la loi « bruit » N°92-144 du 31 décembre 1992, codifiée à l'article L.571-10 du code de l'environnement :
« Dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire ».

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les documents d'urbanisme des communes concernées.

Dans le département de l'Aveyron, le classement sonore des infrastructures de transport terrestres a fait l'objet d'une dernière révision dont les arrêtés préfectoraux datent du 16 novembre 2016.

Conformément à la circulaire interministérielle du 25 mai 2004 sur le bruit des infrastructures de transport terrestres, ce classement doit être révisé tous les cinq ans.

Le présent rapport décrit la méthodologie ainsi que les hypothèses ayant conduit à la révision du classement sonore 2023 du département de l'Aveyron.

A. CONTEXTE REGLEMENTAIRE



Les textes de références liés au classement sonore sont :

- Article L.571-10 du code de l'environnement : le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les annexes informatives des plans locaux d'urbanisme des communes concernées.
- Articles R.571-32 à 43 du code de l'environnement : ces articles précisent les modalités de réalisation du classement sonore (définition des catégories, voies concernées, méthodes de calcul des niveaux sonores, procédure de classement par arrêté préfectoral...)
- Arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestres [...] modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013 : fixe les modalités de mesure des niveaux sonores, les modalités d'agrément des méthodes de mesure in situ ainsi que les prescriptions que doivent respecter les méthodes de calcul prévisionnelles et les logiciels de calcul utilisés pour évaluer les niveaux sonores. L'arrêté du 23 juillet 2013 consiste en une mise en cohérence avec l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires, et simplifie et affine la méthode forfaitaire d'évaluation de l'isolement acoustique minimal.
- Circulaire du 28 février 2002 : ce texte précise, pour les voies ferroviaires nouvelles ou faisant l'objet de travaux modificatifs, les modalités à suivre pour éviter que leur fonctionnement ne crée des nuisances sonores excessives, et rappelle les principes essentiels de la procédure de classement de ces voies.
- Circulaire du 25 avril 2003 : texte relatif à l'application de la réglementation acoustique des bâtiments n'étant pas des habitations (établissements de santé, d'enseignement et hôtels).
- Circulaire du 25 mai 2004 : porte sur l'ensemble des questions ayant trait au bruit des infrastructures existantes (classement sonore des infrastructures terrestres, observatoires du bruit des transports terrestres, recensement et résorption des points noirs dus au bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux). Cette circulaire demande, en particulier, de publier sans délai les arrêtés préfectoraux de classement sonore des infrastructures routières et impose la révision du classement tous les 5 ans.

B. METHODOLOGIE GENERALE



B.I. LES INFRASTRUCTURES CONCERNEES

Les infrastructures de transport terrestres (ITT) qui doivent faire l'objet d'un classement sonore peuvent être des **infrastructures existantes ou des projets**, à condition que ces derniers aient fait l'objet :

- D'une publication de l'acte décidant l'ouverture de l'enquête publique sur le projet,
- D'une institution d'un projet d'intérêt général (PIG), dès lors que celui-ci prévoit l'inscription en emplacement réservé,
- D'une Inscription du projet en emplacement réservé dans un document d'urbanisme.

Le classement des ITT porte sur les infrastructures dépassant un certain **seuil de débit journalier** en situation actuelle, à savoir :

- Les **voies routières** dont le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est supérieur à **5000 véhicules par jour**,
- Les **lignes ferroviaires interurbaines** assurant un trafic journalier moyen supérieur à **50 trains par jour**,
- Les **lignes ferroviaires urbaines** de plus de 100 trains par jour,
- Les **lignes de transport en commun en site propre** (TCSP) dont le trafic journalier moyen est supérieur à **100 autobus ou rames par jour**.

Le présent classement sonore porte sur **les voiries routières du département de l'Aveyron**.

B.II. LES PRINCIPES DU CLASSEMENT

Le classement sonore est établi à partir des **caractéristiques sonores de la voie**.

Pour les infrastructures routières, celles-ci sont évaluées à partir :

- du type de profil de la voie,
- de sa largeur,
- de la vitesse de circulation autorisée pour chaque type de véhicule et par tranche horaire,
- de la nature du flux de véhicules,
- de la rampe de la voie,
- du trafic (distinction PL/VL et débit horaire par période réglementaire)
- du type de revêtement.

Afin d'anticiper les évolutions prévisibles de trafic et donc de nuisances sonores, le classement est réalisé sur un **horizon de trafic à long terme** fixé à **20 ans**.

Les indicateurs retenus pour le classement des voies sont :

- LAeq 6h-22h : niveau acoustique équivalent pondéré A sur la période diurne,
- LAeq 22h-6h : niveau acoustique équivalent pondéré A sur la période nocturne,
- LDEN : niveau acoustique équivalent pondéré A sur la journée (indicateur européen),
- LN : niveau acoustique équivalent pondéré A sur la nuit (indicateur européen).

Ces niveaux sonores sont calculés à partir des caractéristiques de chaque voie en un **point de référence défini conventionnellement par la réglementation** (Arrêté du 23 juillet 2013). Les niveaux diurnes et nocturnes obtenus au point de référence permettent de déterminer la catégorie de l'infrastructure selon le tableau suivant (arrêté du 30 mai 1996 modifié par arrêté du 23 juillet 2013).

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

Tableau 1 : Classement sonore et secteurs affectés par le bruit – Infrastructures routières

B.III.DEROULEMENT D'UN CLASSEMENT SONORE

Les différentes étapes de détermination du classement consistent à :

- Recenser les voies à classer par examen des trafics écoulés et application des seuils de débit journalier, par consultation des différents gestionnaires des voiries existant sur le département,
- Évaluer les trafics diurnes et nocturnes à un **horizon de trafic à long terme (ici, 2043)**, en distinguant véhicules légers (VL) et poids lourds (PL), ainsi que les intervalles horaires 6h-18h, 18h-22h, 22h-6h
- Collecter les données nécessaires à la caractérisation de chaque voie à classer (vitesse, rampe, largeur, revêtement...),
- Calculer les **niveaux sonores au point de référence**, à partir des caractéristiques de la voie étudiée,
- En déduire la **catégorie de l'infrastructure**, et donc la largeur maximale du secteur affecté par le bruit associé.

Evaluation des trafics long terme

Pour les **infrastructures routières**, les données de trafic à prendre en compte sont obtenues à partir des TMJA actuels **recalés sur un horizon 20 ans**. Pour réaliser ces calculs, on applique des taux de croissance différents selon les différents réseaux étudiés.

Collecte des données

Les paramètres utilisés pour la détermination du niveau sonore sont présentés dans le tableau page suivante.

Type de donnée	Nature
Trafic	TMJA Débit moyen horaire jour/soir/nuit tous véhicules Pourcentage de poids lourds
Tissu	Rue en U ou tissu ouvert Largeur entre façades ou largeur de la chaussée
Vitesse et allure	Vitesse maximale autorisée Allure fluide ou pulsée
Rampe	Pente de voirie entre 0 et 6%
Revêtement de chaussée	Type de revêtement

Tableau 2 : Paramètres collectés pour le calcul des niveaux sonores des infrastructures routières

Calcul des niveaux sonores

Les niveaux sonores de référence et les catégories associées sont évalués à partir de l'application **MapBruit V3**, après importation de l'ensemble des données relatives aux infrastructures.

C. METHODOLOGIE APPLIQUEE A LA REVISION DU CLASSEMENT SONORE DE L'AVEYRON



C.I. LE RESEAU CLASSE

Sur le département de l'Aveyron, le classement sonore des routes départementales a fait l'objet d'un arrêté préfectoral n°2000-1089 en date du 5 juin 2000. Ce classement sonore a ensuite fait l'objet d'une mise à jour par arrêté n°2010355-0008 du 21 décembre 2010 puis par arrêté du 16 novembre 2016.

Le réseau étudié correspond au réseau classé dans le précédent classement de 2016, auquel s'ajoute l'ensemble des voies nouvelles à classer du fait de l'augmentation de trafic. Cela concerne :

- Le réseau autoroutier concédé ou non concédé ;
- Le réseau national ;
- Le réseau routier départemental ;
- Les réseaux routiers intercommunaux ;
- Les réseaux routiers communaux ;

En termes de projets en cours sur le Département de l'Aveyron, aucun gestionnaire n'a fait part de nouveaux éléments à produire dans la révision du classement sonore 2023.

C.II. IDENTIFICATION DES GESTIONNAIRES ET RETOURS DE LA CONSULTATION

CEREG a procédé à la consultation de l'ensemble des gestionnaires de voirie susceptibles de présenter un réseau supportant plus de 5 000 véhicules par jour :

- Conseil Départemental de l'Aveyron (CD 12)
- Direction Interdépartementale des Routes Massif Central (DIR MC)
- Direction Interdépartementale des Routes Sud-Ouest (DIR SO)
- Ville de Millau
- Ville d'Onet-le-Château
- Ville de Rodez
- Ville de Villefranche-de-Rouergue
- Agglomération du Grand Rodez
- Ville de Creissels
- Ville du Monastere
- Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (CEVM)

Le tableau page suivante présente le déroulement et l'issue de cette consultation.

Organisme	Type de réseau	Contact	Consultation initiale et échanges	Retours et données obtenus
CD12	Départemental	Renaud ROUQUETTE renaud.rouquette@aveyron.fr	Mail initial du 14/06/2022 puis échanges téléphoniques et électroniques jusqu'au 06/07/2022	Fourniture du SIG du réseau départemental Fourniture d'un tableau excel des comptages 2016 à 2021 sous excel
DIR MC	National non concédé	Jean-Philippe BRUISSON jean-philippe.bruisson@developpement- durable.gouv.fr		Fourniture d'un tableau excel des comptages 2007 à 2019
DIR SO		Nathalie RICHER nathalie.richer@developpement-durable.gouv.fr		Données disponibles en ligne : www.dir.sud-ouest.developpement-durable.gouv.fr
Ville de Millau	Communal	Cédric BAUMES c.baumes@millau.fr Sandrine STRASSER sandrine.strasser@millau.fr		Fourniture d'un tableau excel des comptages issus de radars pédagogiques sur petits axes de la commune
Ville d'Onet-le-Château		Franck JOUVIN f.jouvin@onet-le-chateau.fr		Aucun comptage disponible sur les axes dépassant les 5 000 v/j. Envoi de quelques corrections vitesses et correction gestion de la route de Séverac.
Ville de Rodez		Benoît BARRE benoit.barre@mairie-rodez.fr		Fourniture d'un tableau excel des comptages 2016-2022, peu concernant des axes dépassant les 5 000 v/j. Envoi de quelques corrections vitesses, sens uniques et correction gestion de RD
Ville de Villefranche-de-Rouergue		Jean-Philippe BEDEL a.laubies@villefranchederouergue.fr		Fourniture d'un tableau excel des comptages 2012-2017

Organisme	Type de réseau	Contact	Consultation initiale et échanges	Retours et données obtenus
Ville de Creissels		mairie.creissels@wanadoo.fr		Aucune donnée transmise
Ville du Monastère		mairie@lemonastere.fr		Correction de gestionnaire – Aucun réseau communal ne dépasse finalement les 5 000 v/j
CEVM	National concédé	Alexandre PONCET Alexandre.poncet@eiffage.com		Fourniture d'un tableau excel des comptages 2005-2021
Agglomération du Grand Rodez	Intercommunal	Nathalie CHAMPAGNOL nathalie.champagnol@rodezagglo.fr		Pas de compétence voirie -> renvoi vers les villes de Rodez et Onet-le-Château

Suite à cette consultation initiale, la liste des gestionnaires concernés par le nouveau classement sonore de l'Aveyron a été mise à jour :

- **Réseau Etat – autoroutes et routes nationales** : gestion de l'autoroute A75 et de la RN88, peu d'évolution de gestion
- **Réseau autoroutier concédé** : création d'un nouveau gestionnaire, la CEVM (Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau)
- **Réseau départemental** : Département de l'Aveyron, la transition de « Conseil Général » à « Conseil Départemental » a été effectuée dans MapBruit. Peu de rétrocessions de voiries aux communes. Certains tronçons non concernés par le département de l'Aveyron ont été modifiés pour ne plus apparaître sur le nouveau classement sonore. Cela concernait principalement des tronçons dépassant du département de l'Hérault et de Lozère.
- **Réseau intercommunal** : aucun réseau identifié, l'Agglomération du Grand Rodez indique qu'ils n'ont pas la compétence voirie
- **Réseau communal** : 6 communes encore gestionnaires de leur réseau. Des corrections d'erreurs de gestionnaires ont été apportées sur Creissels, Millau, Rodez, Villefranche-de-Rouergue, Vivez et Onet-le-Château.

Suite à ces mises à jour, le classement comporte désormais :

- **Réseau Etat** : 163 tronçons
- **Réseau autoroutier concédé** : 1 tronçon
- **Réseau départemental** : 267 tronçons – suppression de micro-tronçons inutiles – découpage de tronçons existants ou regroupement de tronçons existants – nombreuses créations de nouveaux tronçons du fait de l'évolution de trafic
- **Réseau intercommunal** : aucun tronçon identifié (aucun EPCI n'a la compétence voirie)
- **Réseau communal** : 6 villes gestionnaires de 172 tronçons – découpage de tronçons existants ou regroupement de tronçons existants – création de nouveaux tronçons du fait de l'évolution de trafic.

Le bilan de la consultation menée auprès de l'ensemble de ces gestionnaires, et les actions menées à partir des données reçues, sont présentés page suivante.

Gestionnaire	Actions menées à partir des données collectées – Saisie MAPBRUIT
Département de l'Aveyron	<p>Intégration dans Mapbruit des données de TMJA actuels projetés en 2043</p> <p>Reconduction du précédent classement lorsqu'il n'y a pas de comptage récent (concerne 30% des tronçons du réseau départemental – niveau d'information correct)</p> <p>Déclassement de tronçons lorsqu'un comptage récent (autre que 2020) indique un TMJA inférieur à 5000 v/j (concerne 1% des tronçons)</p>
	<p>Contrôle des vitesses réglementaires : de nombreuses corrections apportées et redécoupage de tronçons si besoin</p> <p>Contrôle du caractère de rues en « U » : 6 tronçons validés contre 5 précédemment</p>
	<p>Saisie de nouveaux tronçons suite à évolution de trafic conduisant à dépasser les 5000 véhicules/jour ou redécoupage de tronçons existants - une trentaine de nouveaux tronçons</p>
	<p>PL : saisie de la donnée gestionnaire OU reconduction précédente donnée OU donnée forfaitaire de 5% si ni l'une ni l'autre disponible</p>
DIRMC et DIRSO CEVM	<p>Intégration dans Mapbruit des données de TMJA 2019 ou 2021, projetés en 2043, pourcentage PL et vitesses fournis par le gestionnaire</p>
Villes	<p>Suppression de gestionnaires (erreurs sur Tanus et Le Monastere)</p> <p>Intégration des retours de Millau, Rodez, Villefranche-de-Rouergue</p> <p>Reconduction du précédent classement en l'absence de réponse ou absence de comptages (tronçons sur Millau, Creissels, Onet-le-Château) – Suppression des tronçons des villes de Tanus et Le Monastere</p> <p>Modification de vitesses notamment passages à 30 km/h (non pris en compte quand micro-tronçon)</p> <p>Contrôle du caractère de rues en « U » - 45 tronçons validés contre 45 précédemment</p>

Tableau 3 : Bilan de la consultation des gestionnaires et actions sous MapBruit

C.III.SAISIE DES DONNEES

La saisie des différents attributs d'un tronçon sous Mapbruit comprend notamment les étapes suivantes :

- Correction de la **géométrie** du tronçon si des écarts sont relevés par rapport au référentiel cartographique
- Renseignement des **vitesse**s par période réglementaire et par véhicules
- Renseignement et/ou correction des **débutants/finissants**
- Données de sens de circulation – largeurs chaussées – pente de la voirie – commentaires divers
- Notion de « rue en U » ou « tissu ouvert »
- Le **TMJA global** mis à jour ou récupéré du précédent classement
- La **projection du TMJA en 2043** avec taux de croissance défini au préalable
- La répartition en TMJA VL / TMJA PL avec le **taux de poids-lourds** fourni ou une donnée forfaitaire retenue
- Calcul des débits horaires par période réglementaire et par véhicules selon les **coefficients SETRA** : calculs différents selon la situation en zone urbaine ou non, la vocation de l'infrastructure.

C.III.1. Saisie -Vérification des attributs

Sur la totalité des tronçons, la saisie et/ou la vérification des attributs est réalisée via plusieurs outils :

- La vitesse règlementaire est vérifiée et corrigée sur chaque tronçon via l'application WAZE. Certaines données de vitesse ont été fournies par les gestionnaires.

Une part importante des voiries départementales de l'Aveyron est restée à 90km/h. Les secteurs auparavant limités à 70 et 80 km/h ont été conservés tels quels, après vérification.

Certains tronçons ont également été redécoupés pour respecter les changements de vitesse.

- La rampe de la voirie est vérifiée via l'outil Google Earth
- Enfin, la largeur de la voirie et le tissu (tissu ouvert ou rue en « U ») sont vérifiés via l'application Google Street

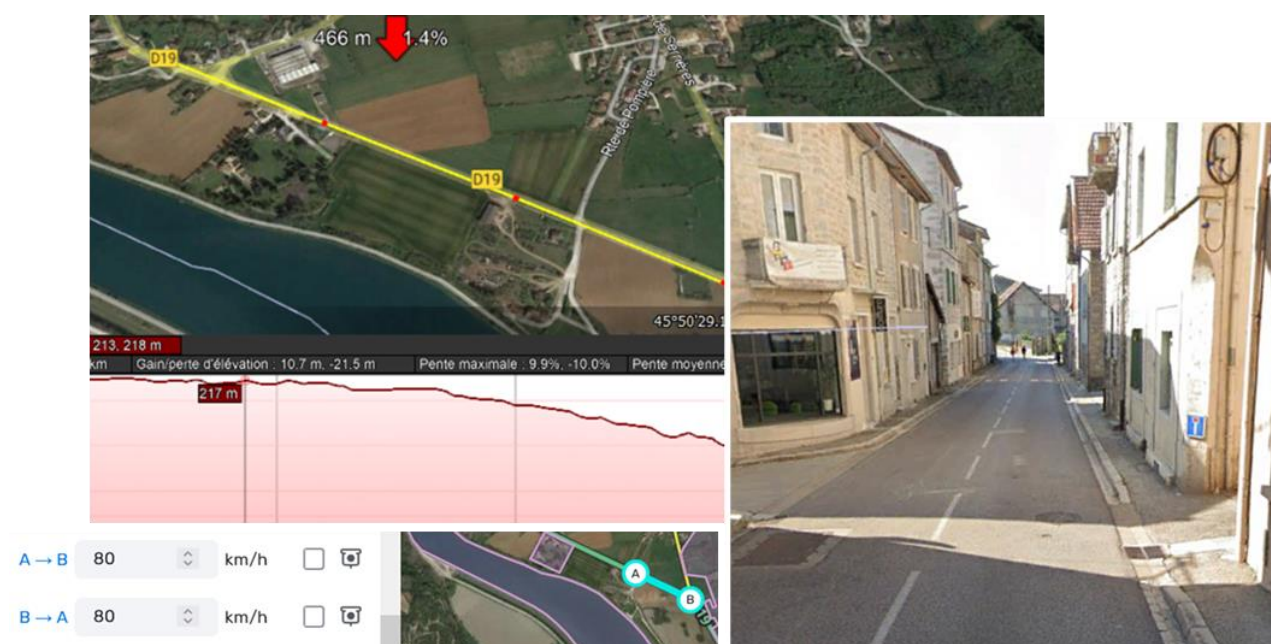


Illustration 1 : Les différents outils utilisés pour le renseignement des attributs par tronçon

Une vérification est également faite sur les débutants et finissants de chaque tronçon par traitement SIG :

- Pour les voiries communales, les débutants et finissant correspondent à des rues, intersections ou tout autre élément parlant permettant de décrire la localisation exacte du tronçon ;
- Pour le réseau départemental et autoroutier, les débutants et finissants sont définis par PR.

C.III.2. Géométrie

La géométrie de la majorité des voies (tronçons et segments) a été retravaillée dans l'outil Mapbruit, pour un total de 60 à 70 % des tronçons environ.



Illustration 2 : exemple d'erreur de géométrie modifiée dans l'outil Mapbruit

C.III.3. Création de nouveaux tronçons

Les évolutions de trafic ont conduit à un dépassement des 5000 véhicules par jour sur certaines parties du réseau non classées actuellement. Cela concerne une quarantaine de nouveaux tronçons.

La création et la saisie de ces nouveaux tronçons dans l'outil Mapbruit se décomposent en plusieurs étapes :

- Création du tronçon avec saisie des segments,
- Création « administrative » de l'infrastructure et attribution de son gestionnaire,
- Identification des débutants et le finissants de chaque tronçon (PR ou autre information)
- Saisie des données trafics fournies par le gestionnaire, renseignement des informations sur l'origine des différentes données
- Saisie de la largeur et de la rampe de la voirie – Sens de circulation – Tissu ouvert ou rue en « U » - vitesse réglementaire etc (voir chapitre C.III. « Attributs renseignés par tronçon »)

Le découpage des tronçons est généralement réalisé en fonction des changements de vitesses et/ou de trafic.



Illustration 3 : SIG issu de la base de données du gestionnaire

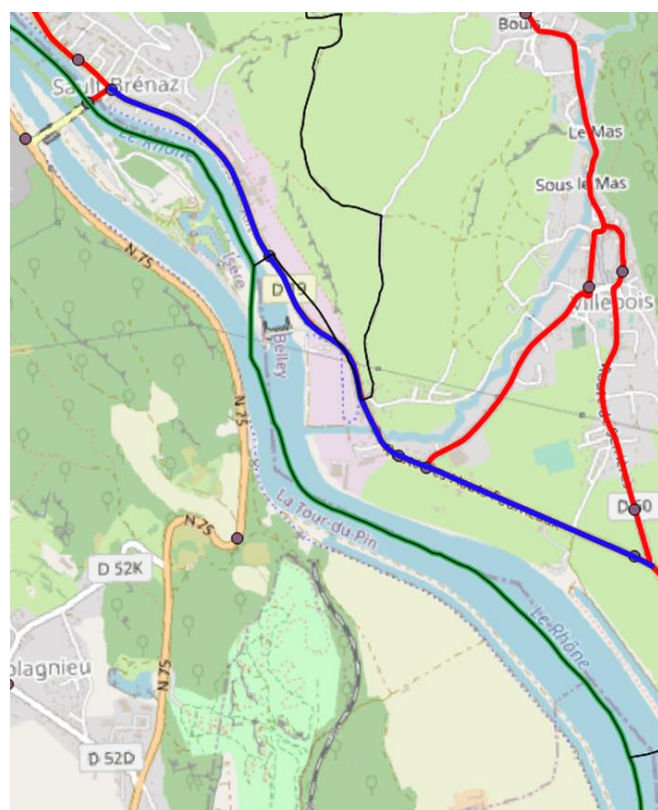


Illustration 4 : Création de nouveaux tronçons dans l'outil Mapbruit

C.III.4. Trafics

Le classement sonore est révisé tous les 5 ans, avec un horizon d'étude fixé à 20 ans. Le précédent classement date de 2016, et utilisait des trafics datant de 2000 à 2009.

L'horizon à terme fixé pour cette nouvelle révision est de 2043.

Les données de trafic sont issues de la consultation des différents gestionnaires de voiries, consultation réalisée en amont par CEREG dans le cadre de sa mission de révision du classement.

Lors de cette révision, l'origine et la datation de la donnée trafic ont été renseignées dans la cellule « comDonneesTrafic » de MapBruit.

C.III.4.1. Données de trafic par gestionnaire

Département de l'Aveyron

Les comptages fournis par le Département (sous forme SIG et de tableaux excel) ont été réalisés entre 2016 et 2021 et concernent l'ensemble des tronçons départementaux. Compte tenu de la crise sanitaire de 2020, et des confinements et couvre-feu qui ont été mis en place, les trafics comptabilisés lors de cette année perturbée n'ont pas été pris en compte. Certains départements français ont également vu leurs trafics 2019 fortement perturbés par les blocages du « mouvement des gilets jaunes ». Aucune baisse particulière n'a été constatée sur les comptages fournis par le Département de l'Aveyron sur l'année 2019. **Mise à part ces quelques cas particuliers, le trafic le plus récent disponible et validé sur le réseau départemental de l'Aveyron est retenu.** Ce même trafic sera utilisé pour calculer le trafic de long terme à l'horizon 2043.

Pour le réseau routier départemental, c'est le taux de croissance de + 1 % par an qui sera appliqué pour calculer le TMJA 2043 affiché dans le classement sonore.

Enfin, pour les voiries pour lesquelles le Département n'a pas fourni de données plus récentes, les données du précédent classement seront réutilisées. Les TMJA 2043 correspondent donc aux trafics reconduits du précédent classement de 2016.

Réseau national Etat

Les DIR Massif-Central et Sud-Ouest ont fourni leurs données de comptage pour l'autoroute A75 et la RN88. Les comptages 2019 ont été retenus et projetés en 2043 avec un taux de croissance de +2% par an.

Réseaux communaux

Les Villes de Millau, Rodez et Villefranche-de-Rouergue ont répondu à la sollicitation de Cereg en communiquant des tableaux de données de comptages récents. Ces trafics ont été projetés en 2043 avec un taux de progression de +1% par an.

En l'absence de retour des autres villes, ou en l'absence de comptages disponibles malgré réponse de ces communes, les trafics du précédent classement ont été reconduits. Concernant les voiries pour lesquelles aucune donnée de trafic n'était présentée dans le précédent classement sonore, le classement a été reconduit à l'identique.

Pour la totalité des données reconduites, les TMJA exportés de MapBruit ont été projetés à l'identique en 2043.

C.III.4.2. Projection des trafics à l'horizon +20 ans

Pour mémoire, les taux de croissance retenus pour l'extrapolation des trafics à l'horizon 2043 sont donc :

- +2 % par an pour les autoroutes et routes nationales,
- +1 % par an pour les voies départementales,
- +0,5 % par an pour les voies communales et intercommunales.

C.III.4.3. Calcul des débits horaires par période règlementaire

Les données horaires de trafic sont fixées selon la méthodologie suivante :

- Pour les routes nationales et routes départementales : valeurs de « Voirie interurbaine » de la note d'information du SETRA n°77 d'avril 2007,
- Pour les voies communales : valeurs de « Voirie urbaine » du guide du SETRA "Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires".

Type de voirie	Source	Voiries concernées	Débit moyen horaire sur la période concernée			
			6h-18h	18h-22h	22h-6h	
Autoroute de liaison - Fonction longue distance	Note n°77 du SETRA	/	TMJA VL = TMJA / 17	TMJA VL = TMJA / 19	TMJA VL = TMJA / 82	
			TMJA PL = TMJA / 20	TMJA PL = TMJA / 20	TMJA PL = TMJA / 39	
Autoroute de liaison - Fonction régionale		A75 et Viaduc de Millau	TMJA VL = TMJA / 17	TMJA VL = TMJA / 18	TMJA VL = TMJA / 100	
			TMJA PL = TMJA / 17	TMJA PL = TMJA / 28	TMJA PL = TMJA / 50	
Routes interurbaines - Fonction longue distance		/	TMJA VL = TMJA / 17	TMJA VL = TMJA / 19	TMJA VL = TMJA / 110	
			TMJA PL = TMJA / 17	TMJA PL = TMJA / 27	TMJA PL = TMJA / 51	
Routes interurbaines - Fonction régionale		RN 88 Toutes les RD	TMJA VL = TMJA / 17	TMJA VL = TMJA / 19	TMJA VL = TMJA / 120	
			TMJA PL = TMJA / 16	TMJA PL = TMJA / 34	TMJA PL = TMJA / 73	
Voiries en agglomération		Guide du SETRA "Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires"	Toutes les voies communales	TMJA VL - débit 18-22 - débit 22-6	TMJA VL = TMJA / 20,4	TMJA VL = TMJA / 143
				TMJA PL - débit 18-22 - débit 22-6	TMJA PL = TMJA / 36	TMJA PL = TMJA / 91

Tableau 4 : Formules d'estimation des débits moyens horaires pour les véhicules légers (VL) et poids lourds (PL)

C.V. CALCULS DES NIVEAUX SONORES ET LIVRABLES PRODUITS EN VUE DES PHASES DE CONSULTATION

Le classement est calculé à l'aide de l'outil MapBruit V3 développé par le Cerema. Chaque tronçon de voie a ainsi bénéficié d'un classement mis à jour, et la bande dite affectée par le bruit est définie autour de l'infrastructure en fonction.

Les cartographies correspondantes ont été réalisées, par commune. Un tableau de présentation de chacun des tronçons a également été produit, à nouveau par commune (tout gestionnaire confondu). Ce sont ainsi 80 communes qui sont concernées par le nouveau classement sonore de l'Aveyron et qui ont fait l'objet de ces cartes et tableaux de consultation.

A l'issue de cette phase de consultation / validation des communes, CEREG procédera aux modifications en conséquence, dans le cas de remarques ou corrections émises par les communes. Un nouveau jeu de cartographies et tableaux sera produit, en vue de la validation du classement par arrêté préfectoral.

D. LES RESULTATS DE LA REVISION DU CLASSEMENT SONORE



D.I. LES EVOLUTIONS DU RESEAU CLASSE

En termes de linéaire total de voiries classées, le classement sonore de l'Aveyron évolue extrêmement peu suite à sa révision : la révision 2023 prévoit le classement de 545,9 km de réseau (soit 5,9 km de plus qu'en 2016).

Catégorie	Linéaire 2023	Linéaire 2016
1	14.3	
2	113.3	103.2
3	352.4	390.8
4	65.7	57.7
5	0.2	
	545.9	551.8

Tableau 5 : Evolution du linéaire total de voiries concerné par le classement sonore de l'Aveyron (2016-2023)

L'évolution est un peu plus marquée au sein des catégories de classement avec par exemple une baisse de plus de 30 km de linéaire sur la catégorie 3. On note également 15 km de réseau qui entre en catégorie 1 suite à cette révision.

Le trafic étant modéré en Aveyron, de nombreux changements ont eu lieu. En effet, le trafic d'une grande partie du réseau oscillant autour des 5000 véhicules/jour explique la création d'un nombre important de tronçons, nouvellement classés, et le déclassement d'autres.

L'analyse a été affinée par gestionnaire, ci-dessous les 2 tableaux présentent le linéaire classé par gestionnaire en 2023 puis un rappel de la situation 2016.

Catégorie	Linéaire 2023							
	CD12	CEVM	Creissels	Etat	Millau	Onet le Château	Rodez	Villefranche de Rouergue
1				14.3				
2	10.0	5.1		93.8	1.4		2.9	0.1
3	244.6		0.7	90.1	4.2	5.0	7.8	0.03
4	39.9				9.1	1.1	7.6	8.0
5	0.2							
	294.7	5.1	0.7	198.3	14.7	6.1	18.2	8.2

Tableau 6 : Linéaire total de voiries concerné par gestionnaire en 2023

Catégorie	Linéaire 2016							
	CD12	Creissels	Etat	Le Monastere	Millau	Onet le Chateau	Rodez	Villefranche de Rouergue
1								
2	0,9		98,0		1,5		2,9	
3	231,7	0,7	142,7		4,5	1,5	9,0	0,9
4	35,3		0,9	0,2	6,8	1,0	6,3	7,3
5								
	267,9	0,7	241,6	0,2	12,7	2,4	18,1	8,2

Tableau 7 : Linéaire total de voiries concerné par gestionnaire en 2016

D.II. LE CLASSEMENT 2023

Le classement de 2023 représente un **linéaire d'infrastructures routières de 545,9 km, sur le territoire de 79 communes**. Ces 79 communes ont fait l'objet d'une carte et d'un tableau présentant l'ensemble du réseau routier sur leur territoire – voir l'**ATLAS CARTHOGRAPHIQUE DES COMMUNES**.

La plupart des communes est directement concerné par une ou plusieurs infrastructures sur leur territoire.