

PREFECTURE

Direction
Départementale
des Territoires

Arrêté n° 2012285-0012 du 11 octobre 2012

Objet : Arrêté portant approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) relatif au réseau routier national non concédé du département de l'Aveyron.

LE PREFET DE L'AVEYRON
*Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite*

VU la directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

VU le Code de l'Environnement et notamment les articles L 572-1 à L 572-11, R 572-1 à R 572-11 relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

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'instruction du 23 juillet 2008 du Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire relative aux modalités de réalisation des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures ferroviaires et routières nationales ;

VU la circulaire du 7 juin 2007, relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU l'arrêté préfectoral n°2010-131-8 du 11 mai 2010 portant constitution du comité de pilotage de l'Observatoire départemental du Bruit des Infrastructures de Transports Terrestres de l'Aveyron ;

VU l'arrêté préfectoral n°2011-283-0005 du 10 octobre 2011 portant publication des cartes de bruit stratégiques pour les réseaux routiers national, départemental et communal supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules sur le département de l'Aveyron ;

VU la validation du projet de PPBE relatif au réseau routier national lors de la réunion du comité de pilotage de l'Observatoire départemental du Bruit des Infrastructures de Transports Terrestres de l'Aveyron en date du 29 juin 2012 ;

VU l'absence d'observation lors de la mise à disposition du public du projet de PPBE, organisée du 23 juillet 2012 au 24 septembre 2012 inclus ;

SUR proposition du Directeur Départemental des Territoires,

SUR proposition du Secrétaire Général de la Préfecture de l'Aveyron,

- ARRETE -

Article 1er : Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) annexé au présent arrêté et relatif aux infrastructures suivantes, est approuvé :

- A75 entre La Cavalerie et la limite sud du département (commune de La Couvertoirade)
- RN 88 entre le giratoire de Saint Marc (commune d'Onet le Château) et le giratoire des Molinières (commune de Calmont)

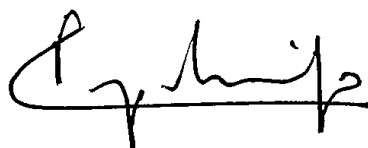
Article 2 : Ce document, intégrant notamment une note exposant les résultats de la consultation du public, sera mis en ligne sur le site Internet des services de l'Etat de l'Aveyron.

Il sera également consultable par le public à la Direction Départementale des Territoires - Service Énergie, Déchets et Prévention des Risques – Unité Sécurité des Infrastructures et Circulation.

Article 3 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Toulouse dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 4 : Le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Aveyron et le Directeur Départemental des Territoires de l'Aveyron sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Recueil des Actes Administratifs de la Préfecture de l'Aveyron.

Fait à Rodez, le 11 octobre 2012



Cécile POZZO di BORGO



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE L'AVEYRON



Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

du Réseau routier national en AVEYRON A75 - RN88



Annexé à l'arrêté préfectoral n° 2012285-0012 du 11 octobre 2012

Direction Départementale des territoires
de l'Aveyron
Service Energie Déchets et Prévention des Risques

Résumé non technique :

La directive européenne n° 2002/49/CE du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement fixe les principaux objectifs qui sont de :

- réaliser une évaluation harmonisée dans tous les Etats membres de l'exposition au bruit dans l'environnement : Réalisation des cartes de bruit stratégiques (CBS)
- prévenir et réduire les bruits excessifs et protéger les zones calmes : Réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)
- informer le public : Publication des cartes et des plans de prévention

Cette directive a été transposée en droit français dans les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement.

Dans le département de l'Aveyron, les cartes de bruit de première échéance concernant les réseaux routier national non concédé, départemental et communal ont été approuvées par arrêté préfectoral du 10 octobre 2011.

Le présent PPBE concerne uniquement les grandes infrastructures routières nationales dans le département de l'Aveyron dont le trafic dépasse les 16 400 véhicules/jour pour la route (première échéance). Il s'agit des secteurs suivants:

- A75: de La Cavalerie à la limite Sud du Département, sur la commune de la Couvertoirade (18,2 km)
- RN88: du rond-point Saint-Marc à Onet le Château jusqu'à l'intersection avec la RD888 à Calmont (13,5 km).

Les zones bruyantes identifiées dans les cartes de bruit (carte type C) ont été croisées avec les données de l'observatoire départemental du bruit permettant ainsi de recenser les bâtiments et groupes de bâtiments à traiter.

Le diagnostic des zones bruyantes et des populations exposées a abouti à l'identification de 1 bâtiment à traiter pour l'A75 et 10 pour la RN88 et à 47 personnes exposées.

Sommaire

PREFET DE L'AVEYRON.....	1
1 - Contexte règlementaire relatif à l'établissement du PPBE	7
1-1 Obligations règlementaires	7
1-2 Infrastructures concernées dans le département de l'Aveyron	8
2 - Démarche mise en oeuvre pour la réalisation du PPBE de l'Etat	10
3 - Objectifs règlementaires en matière de réduction du bruit	11
3-1 La directive européenne	11
3-2 Cadre législatif français, loi « bruit » du 31 décembre 1992	11
3-2-1 La protection des riverains installés en bordure de voies nouvelles.....	11
3-2-2 La protection des riverains s'installant en bordure de voies existantes	12
3-2-3 Définitions (circulaire du 25 mai 2004)	13
4 - Principaux résultats de diagnostic sur le réseau routier national du Département de l'Aveyron.....	15
4-1 Les cartes de bruit stratégiques	15
4-1-1 Types de cartes	15
4-1-2 Décompte des populations impactées.....	16
4-2 L'observatoire départemental du bruit	17
4-3 Croisement des données: cartes de bruit – observatoire du bruit.....	17
5 - Prise en compte des zones calmes	18
6 - Description des différentes mesures	19
6-1 Actions réalisées sur les 10 dernières années	19
6-1-1 Actions préventives	19
6-1-2 Actions curatives	19
6-2 Actions prévues.....	20
6-2-1 Actions préventives	20
6-2-2 Actions curatives	20
7 - Consultation du public	21
8 – Annexe 1 : SYNTHÈSE DE LA CONSULTATION DU PUBLIC	23
9 – Annexe 2 : Bruit et santé	25
9-1 Généralités sur le bruit	25
9-2 Les effets sur la santé	25
10 - Glossaire	27

1 - CONTEXTE REGLEMENTAIRE RELATIF A L'ETABLISSEMENT DU PPBE

1-1 Obligations règlementaires

La directive n° 2002/49/CE du 25/06/2002 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 prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Elle impose, pour les grandes infrastructures, les grandes agglomérations et les grands aéroports, l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic notamment, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Ce dispositif réglementaire complète la loi « Bruit » du 31 décembre 1992 et plus particulièrement le volet « Aménagement et infrastructures de transport terrestre » qui prévoit des mesures à la fois de prévention et de résorption du bruit pour les infrastructures routières et ferroviaires.

La directive européenne a été transposée en droit français par l'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 et ratifiée par la loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005. Ces textes sont codifiés dans les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement.

Les objectifs de cette directive sont de :

- protéger la population vivant dans les établissements dits sensibles, ainsi que les zones calmes ;
- prévenir de nouvelles situations de gêne sonore ;
- garantir une information de la population sur le niveau d'exposition au bruit auquel elle est soumise et sur les actions prévues pour réduire ces nuisances sonores.

Cela se traduit par :

- d'une part, évaluer le bruit émis dans l'environnement aux abords des principales infrastructures de transports ainsi que dans les grandes agglomérations. Cette évaluation est dénommée **Cartes de bruit** ;
- d'autre part, programmer des actions tendant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement. Ces actions sont définies dans un **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)**.

Ces documents sont réexaminés et, le cas échéant, révisés tous les 5 ans (article L572-5 du code de l'environnement).

Deux échéances sont fixées par l'article L572-9 du code de l'environnement en fonction des seuils suivants :

- 1^{ère} échéance, objet du présent PPBE : trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules (16400 véhicules jour) pour les infrastructures routières, 60 000 passages de trains par an (164 passages par jour) pour les infrastructures ferroviaires, les agglomérations de plus de 250 000 habitants et certains aérodromes;
- 2^{ème} échéance : trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules (8200 véhicules jour) pour les infrastructures routières, 30 000 passages de trains par an (82 passages par jour) pour les infrastructures ferroviaires, les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les compétences de réalisation sont réparties entre le Préfet, les collectivités et les gestionnaires de voies en application des articles L572-4 et L572-7 du code de l'environnement.

Autorités compétentes responsables des cartographies et PPBE		
Type de réseau	Réalisation des cartes	Réalisation des PPBE
Routes nationales	Préfet	Préfet
Autoroutes concédées	Concessionnaire	Préfet
Routes départementales, communales et communautaires	Préfet	Collectivités
Voies ferrées	Préfet	Préfet
Grands aéroports	Préfet	Préfet
Agglomérations	EPCI / commune compétente	EPCI / commune compétente

1-2 Infrastructures concernées dans le département de l'Aveyron

Les voies routières du département de l'Aveyron qui sont concernées par la 1^{ère} échéance de la directive européenne (réseau routier dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an) sont :

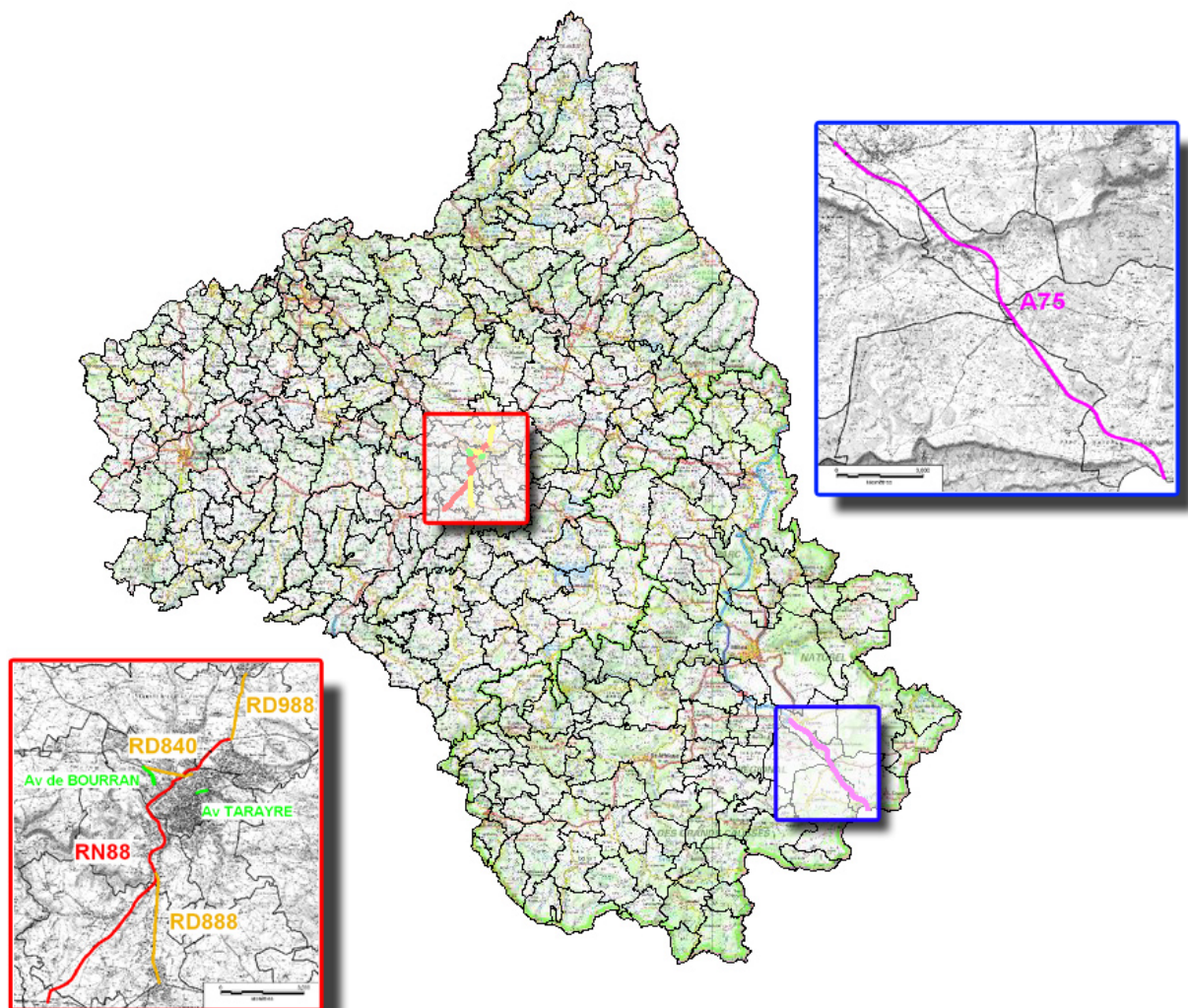
Axe	Début	Fin	Longueur (km)	Gestionnaire
A75	La Cavalerie	Limite Sud du Département	18,200	DIR MC
RN88	Giratoire Saint-Marc (Onet le Château)	Giratoire des Molinières (Calmont)	13,500	DIR SO
RD840	Carrefour Saint-Eloi (Rodez)	Giratoire Calcomier (Rodez)	1,720	Conseil Général
RD888	Echangeur d'Olemps	Giratoire de l'Etoile (La Primaube)	4,250	Conseil Général
RD988	Giratoire Saint-Marc (Onet le Château)	Mail de Bourran (Rodez)	2,450	Conseil Général
Avenue de Bourran	Giratoire Calcomier	Mail de Bourran	1,480	Commune de Rodez
Avenue Taraire	Carrefour Saint-Cyrice	Avenue des Fusillés	0,395	Commune de Rodez

Les cartes de bruit se rapportant à ces axes ont été approuvées par arrêté préfectoral du 10 octobre 2011. Elles sont consultables sur le site Internet de l'Etat en Aveyron à l'adresse suivante :

<http://aveyron.gouv.fr/fr/amenager/infrastructures-circulation.php>

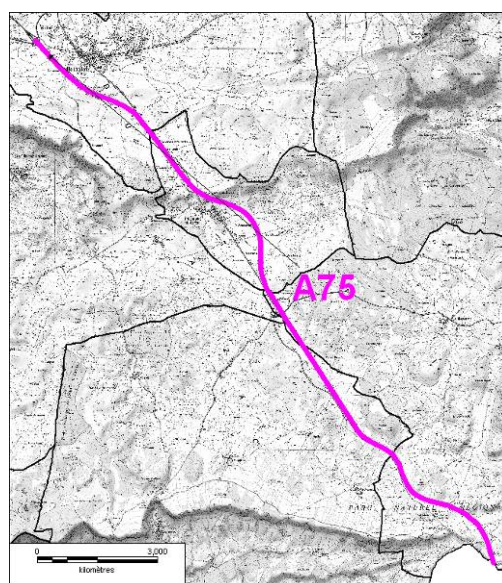
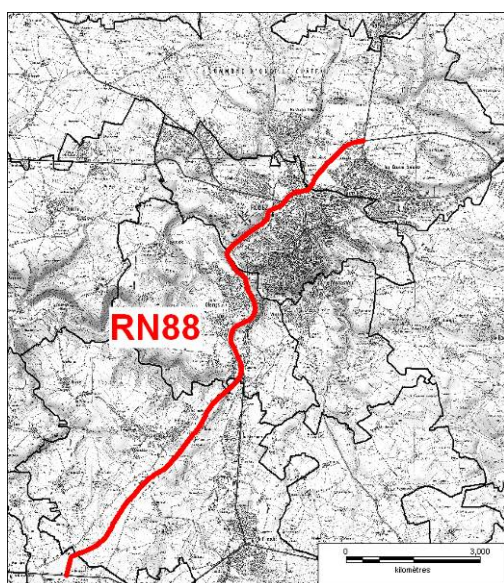
Le Conseil Général de l'Aveyron réalisera le PPBE relatif aux RD 840, RD 888 et RD 988. La Communauté d'Agglomération du Grand Rodez réalisera celui relatif aux voies communales (Avenues Tarayre et de Bourran).

Voies concernées par la 1^{ère} échéance



Pour information, les infrastructures ferroviaires traversant le département de l'Aveyron ne rentrent pas dans ce contexte réglementaire du fait de leur trafic inférieur à 164 trains par jour. De plus, le département de l'Aveyron ne compte pas d'agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le présent document ne concerne que le PPBE 1^{ère} échéance relatif aux secteurs des routes nationales dont les cartes de bruit ont été approuvées par arrêté préfectoral du 10 octobre 2011.



2 - DEMARCHE MISE EN OEUVRE POUR LA REALISATION DU PPBE DE L'ETAT

Un comité départemental de suivi bruit a été mis en place dans le département de l'Aveyron par arrêté préfectoral en date du 11 mai 2010 afin de suivre la mise en oeuvre des différentes réglementations en matière de bruit des infrastructures de transport terrestre.

Il regroupe toutes les autorités compétentes : les gestionnaires d'infrastructures, les professionnels du BTP, les organismes des logements sociaux, les établissements publics, les collectivités territoriales, les associations, les administrations.

Le PPBE relevant de l'État a été élaboré sous l'autorité du Préfet de l'Aveyron, par la direction départementale des territoires de l'Aveyron.

Il a été réalisé en collaboration avec la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Midi-Pyrénées (DREAL/MP) et le CETE du Sud-Ouest.

L'élaboration du présent PPBE s'est articulée selon les étapes suivantes :

Etape 1

Une première phase de diagnostic réalisée par le CETE du Sud-Ouest a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations sur les secteurs en question. L'objectif de cette étape a été d'identifier les zones considérées comme bruyantes et les bâtiments à traiter au regard des valeurs limites définies par la réglementation.

Ce diagnostic a été établi par le croisement des données disponibles:

- le classement sonore des voies* approuvé par arrêté préfectoral du 21 décembre 2010,
- l'observatoire départemental du bruit des transports terrestres, en cours de finalisation au moment de la rédaction du projet de PPBE,
- les cartes de bruit stratégiques* approuvées arrêté préfectoral du 10 octobre 2011.

Etape 2

Sur la base du diagnostic définissant les zones considérées comme bruyantes et les bâtiments à traiter, une phase de définition des mesures de protection a été réalisée par la DREAL Midi-Pyrénées en lien avec les gestionnaires (DIRSO / DIRMC).

Cette approche a permis d'identifier les mesures réalisées sur le réseau depuis sa construction ou durant les 10 dernières années selon le cas et les éventuelles mesures à programmer sur la durée du PPBE (jusqu'en 2013).

Etape 3

A partir des éléments remis par la DREAL, la Direction Départementale des Territoires de l'Aveyron a rédigé le présent projet de PPBE qui doit faire l'objet d'une présentation au comité départemental de suivi du bruit.

Le projet de PPBE sera ensuite mis à la consultation du public pendant 2 mois, comme le prévoit l'article R572-8 du code de l'environnement.

A l'issue de cette consultation, la Direction Départementale des Territoires de l'Aveyron établira une synthèse des observations du public sur le PPBE de l'Etat. Cette synthèse sera transmise à la DREAL qui répondra aux observations du public et modifiera éventuellement son volet du PPBE.

Selon la nécessité, le PPBE modifié pourra ensuite être présenté de nouveau en comité départemental de suivi du bruit pour validation.

Etape 4

Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation du public et les suites qui leurs ont été données, constituera le PPBE qui sera arrêté par le Préfet de l'Aveyron et publié sur les sites Internet des services de l'Etat en Aveyron.

* Documents consultables sur le site Internet des services de l'Etat en Aveyron :

<http://aveyron.gouv.fr/fr/amenager/infrastructures-circulation.php>

3 - OBJECTIFS REGLEMENTAIRES EN MATIERE DE REDUCTION DU BRUIT

3-1 La directive européenne

La directive européenne n°2002/49/CE du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif de réduction du bruit quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres. Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	-	62	65	60

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements dits sensibles (cf. définition §3-3).

Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national existant, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité, précisé ci-après (§ 4.2.2).

3-2 Cadre législatif français, loi « bruit » du 31 décembre 1992

Les dispositions de cette loi ont pour objet de prévenir, supprimer ou limiter les bruits susceptibles de causer un trouble excessif aux personnes, de nuire à leur santé ou de porter atteinte à l'environnement.

La politique de lutte contre le bruit concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres repose sur cette loi.

Le code de l'environnement propose des mesures de prévention et de réduction, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit (PNB).

3-2-1 La protection des riverains installés en bordure de voies nouvelles

L'article L571-9 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 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 préexistants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables. L'arrêté du 5 mai 1995 fixe les seuils à ne pas dépasser pour les voies routières.

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).

3-2-2 La protection des riverains s'installant en bordure de voies existantes

3-2-2-1 Le classement sonore

L'article L571-10 du Code de l'Environnement, précise que le Préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Ce classement détermine les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour les constructions des bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Les infrastructures concernées par ce classement sonore sont les :

- voies routières dont le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est supérieur à 5000 véhicules/jour,
- voies ferroviaires interurbaines à TMJA supérieur à 50 trains/jour,
- voies ferroviaires urbaines à TMJA supérieur à 100 trains/jour,
- lignes de transport en commun en site propre à trafic supérieur à 100 autobus/jour.

Le classement sonore n'est ni une servitude, ni un règlement d'urbanisme, mais une règle de construction fixant les performances acoustiques minimales que les futurs bâtiments devront respecter.

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 se protéger du bruit en mettant en place des isollements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes à la réglementation en vigueur.

Les articles R571-32 à R571-43 du Code de l'Environnement précisent les modalités d'application de l'article L571-10 du même code. L'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore, l'article 4 précise la catégorie de la voie classée et la largeur maximale affectée par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure en fonction des niveaux sonores de référence :

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= 300m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	d= 250m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	d= 100m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	d= 30m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 65	5	d= 10m

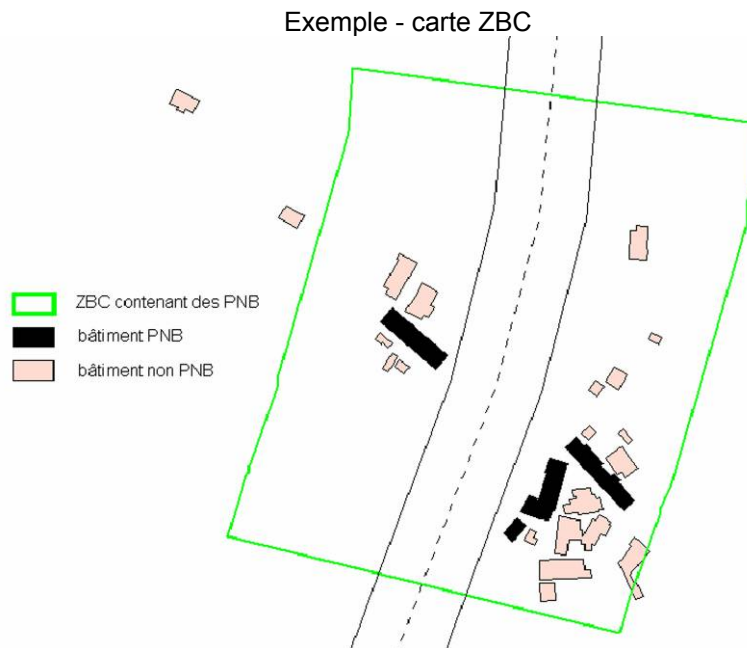
En ce qui concerne le département de l'Aveyron, le classement sonore a été approuvé par arrêté du 21 décembre 2010. Il est consultable sur le site Internet des services de l'Etat en Aveyron à l'adresse : <http://aveyron.gouv.fr/fr/amenager/infrastructures-circulation.php>

3-2-2-2 L'Observatoire du bruit

L'objectif principal de l'observatoire du bruit est de connaître les situations de forte nuisance pour ensuite définir des actions et les prioriser, de résorber les points noirs du bruit du réseau routier national et ferroviaire identifiés et de porter ces informations à la connaissance du public.

Cette démarche s'apparente à celle imposée par la directive européenne du bruit ; elle prône les mêmes objectifs, mais avec une méthode et des indicateurs différents.

3-2-3 Définitions (circulaire du 25 mai 2004)



Bâtiments sensibles

On entend par bâtiment sensible, un bâtiment composé de locaux à usage :

- d'habitation,
- d'enseignement,
- de soins ou de santé,
- d'action sociale.

Zone de bruit Critique (ZBC)

C'est une zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne, évalués en façade des bâtiments sensibles et résultant de l'exposition de l'ensemble des infrastructures de transports terrestres dont la contribution sonore est significative, dépassent ou risquent de dépasser à terme, la valeur limite (indicateurs norme Française) :

- diurne : LAeq (6h – 22h) de 70 dB(A)
- nocturne : LAeq (22h – 6h) de 65 dB(A)

Point noir du bruit (PNB)

Un point noir du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux est un bâtiment sensible, qui est localisé dans une zone de bruit critique engendrée par au moins une infrastructure de transport terrestre des réseaux routier et ferroviaire nationaux.

Un point noir répond aux critères suivants :

- acoustiques (circulaire du 25 mai 2004)

La détermination du niveau d'exposition se fait sur la base d'un calcul théorique selon le type de tissu : en U pour les voies urbaines bâties à l'alignement de la voie ou en champ libre dans les autres cas. En champ libre, tous les obstacles éventuels à la propagation du bruit ne sont pas pris en compte dans le calcul (obstacles naturels liés à la topographie ou obstacles anthropiques).

En application de la circulaire du 25 mai 2004, qui a défini des équivalences entre indicateurs français et européens pour le niveau d'exposition, les indicateurs utilisés sont ceux définis par la directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002.

Les valeurs limites sont définies dans le tableau ci-dessous, qui rappelle les indicateurs français d'origine et les nouveaux indicateurs introduits par la directive européenne.

Règlementation	Indicateur de bruit	Route et/ou LGV dB(A)	Voie ferrée conventionnelle dB(A)	Cumul route et/ou LGV + voie conventionnelle dB(A)
Française	LAeq (6h-22h)	70	73	73
	LAeq (22h-6h)	65	68	68
Européenne	Lden	68	73	73
	Ln	62	65	65

Indicateur français:

- Laeq, niveau sonore équivalent correspondant à la moyenne énergétique des niveaux présents pendant une période donnée

Indicateurs européens:

- Lden, somme des niveaux sonores pondérés 6h-18h / 18h-22h / 22h-6h
- Ln , niveau sonore de nuit, 22h-6h

► d'antériorité, en l'occurrence :

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

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

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

4 - PRINCIPAUX RESULTATS DE DIAGNOSTIC SUR LE RESEAU ROUTIER NATIONAL DU DEPARTEMENT DE L'AVEYRON

4-1 Les cartes de bruit stratégiques

Les cartes de bruit, réalisées par le CETE du Sud-Ouest, ont été arrêtées le 10 octobre 2011 par le Préfet de l'Aveyron. Le dossier est constitué :

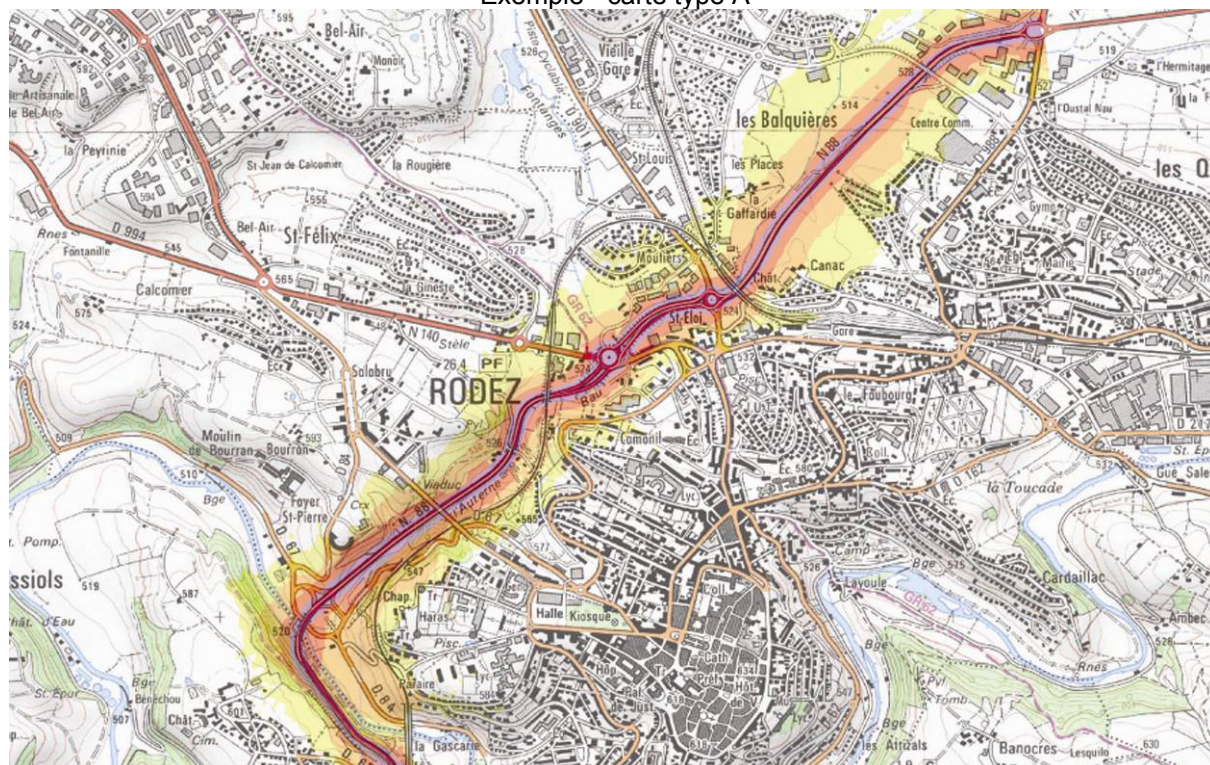
- de documents graphiques représentant les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit et notamment les zones où les valeurs limites sont dépassées ;
- de tableaux de données estimant le nombre de personnes exposées et le nombre d'établissements de santé et d'enseignement concernés par les nuisances sonores ;
- d'un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et de l'exposé sommaire de la méthodologie employée.

4-1-1 Types de cartes

► carte de type « A » localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones selon l'indicateur Lden (level day night evening- indicateur jour nuit soirée) allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A),

► carte de types « A » localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones selon l'indicateur Ln (level night - indicateur nuit) allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A),

Exemple - carte type A



► carte de types « C » localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones selon l'indicateur Lden (level day night evening- indicateur jour nuit soirée) dont la valeur est supérieure à 68 dB(A)

► carte de types « C » localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones selon l'indicateur Ln (level night - indicateur nuit) dont la valeur est supérieure à 62 dB(A) ,

Exemple - carte type C



4-1-2 Décompte des populations impactées

Axe	Lden > valeur limite 68dB(A)			Ln > valeur limite 62 dB(A)		
	Population exposée	Bâtiment d'enseignement	Bâtiment de santé	Population exposée	Bâtiment d'enseignement	Bâtiment de santé
A75	24	0	0	10	0	0
RN88	23	0	0	7	0	0

Limite des cartographies :

1. Les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique dite « simplifiée » qui permet d'obtenir une bonne représentation de l'ambiance sonore aux abords de l'infrastructure en question prenant en compte la topographie, mais ne permet pas, à cette échelle, une définition précise du niveau sonore en chaque point localisé.
2. Les décomptes de population sont basés sur le ratio nombre d'habitants par habitation (ou par surface urbanisée) à partir des données INSEE. Ils ont une valeur approchée en partie conventionnelle (affectation de l'ensemble de la population d'un bâtiment au niveau sonore calculé sur la façade la plus exposée) qu'il convient de manipuler avec prudence et de ne pas considérer comme une restitution fidèle de la réalité.

L'objectif des cartes de bruit stratégiques est d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et d'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 bien 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 nécessitent ensuite un diagnostic complémentaire.

4-2 L'observatoire départemental du bruit

Le classement sonore du département de l'Aveyron, approuvé le 21 décembre 2010, a permis d'engager l'étude de l'observatoire du bruit.

Cet observatoire dans le département de l'Aveyron est en cours de finalisation au moment de l'étude du PPBE ; ainsi, les zones de bruit critiques (ZBC) et les points noirs du bruit (PNB) ont pu être intégrés à l'élaboration de ce PPBE.

Données issues de l'observatoire départemental du bruit sur les secteurs concernés par le présent PPBE:

Axe	PNB jour LAeq supérieur à 68 dB(A)				PNB nuit LAeq supérieur à 62 dB(A)			
	Population exposée	Bâtiment d'enseignement	Bâtiment de santé	Habitation	Population exposée	Bâtiment d'enseignement	Bâtiment de santé	Habitation
A75	3	0	0	1	3	0	0	1
RN88	36	0	0	12	24	0	0	8

Conformément aux textes réglementaires et au guide relatif aux observatoires du bruit, un ratio d'occupation de 3 personnes par logement exposé a été utilisé pour déterminer la population soumise aux nuisances sonores.

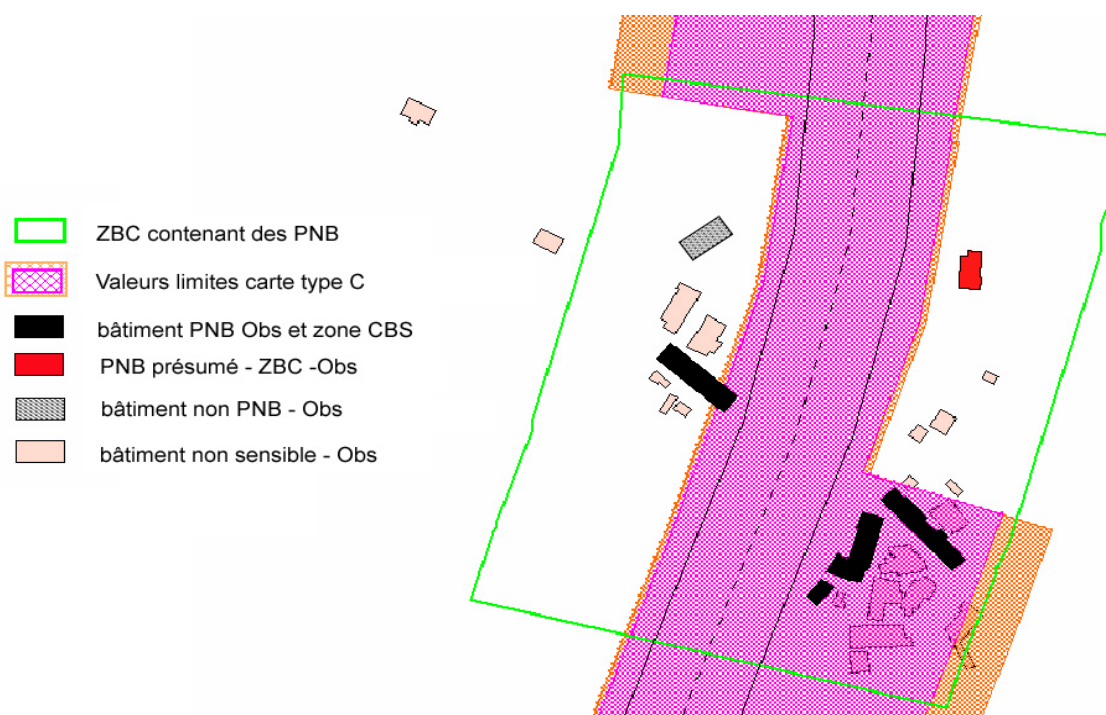
N.B.: un même point noir du bruit peut être impacté à la fois le jour et la nuit (il n'est compté qu'une seule fois en tant que PNB, mais la population exposée est elle comptabilisée le jour et la nuit).

4-3 Croisement des données: cartes de bruit – observatoire du bruit

La directive européenne a confirmé la nécessité de recenser les secteurs exposés à des niveaux de bruit critique qui avait été lancée dès 2001 par l'État français dans le cadre de la mise en place des observatoires départementaux du bruit.

Les données d'exposition des territoires proposées par les cartes de bruit stratégiques ont été croisées avec les données de population exposées, recensées dans l'observatoire départemental du bruit, établies à partir d'une méthodologie nationale et d'investigations sur le terrain, permettant ainsi une connaissance de la sensibilité du bâti.

Exemple de carte de croisement de données



Sur le plan méthodologique :

- l'observatoire départemental du bruit permet d'avoir une approche des populations susceptibles d'être exposées plus fine que celle des cartes de bruit du fait d'un recensement qui repose sur une investigation du terrain. A contrario les cartes de bruit s'appuient sur une démarche de calcul en fonction des données de l'INSEE et des surfaces urbanisées des communes,
- les cartes de bruit donnent un résultat plus précis sur la représentation des secteurs affectés par le bruit. En effet les paramètres de modélisation permettent d'intégrer les données relatives à la topographie alors que l'observatoire issu du classement sonore ne considère qu'une propagation théorique du bruit suivant le tissu de la voie (rue en U ou tissu ouvert)

Sur le plan des résultats :

- l'observatoire du bruit, après élimination des bâtiments non habités, met en évidence 11 bâtiments dont l'exposition au bruit est susceptible de dépasser les seuils acoustiques définis pour un PNB (points noirs du bruit potentiels). La population exposée est estimée à 33 personnes. Aucun bâtiment sensible autre que des habitations n'est concerné.
- les cartes de bruit font apparaître une population exposée de 47 personnes par rapport aux valeurs limites de 68 dB(A) en Lden et de 17 personnes par rapport aux valeurs limites de 62 dB(A) en Ln suivant les indicateurs de bruit définis au 3-1 supra. Certains des bâtiments concernés étant protégés par des murs anti-bruit, non pris en compte dans l'étude des cartes de bruit de première échéance, le nombre de personnes exposées est en réalité inférieur à ces valeurs.

Sont donc considérés au titre de la présente étude à la fois les 10 PNB identifiés dans l'observatoire du bruit et les bâtiments dont le niveau sonore estimé est supérieur ou égal aux valeurs limites (Lden 68 dB(A) ou Ln 62dB(A)) dans les cartes de bruit.

Le diagnostic a donc abouti à l'identification de 11 bâtiments potentiellement à traiter, ainsi répartis :

Route	Commune	Nombre
A75	L'Hospitalet du Larzac	1
RN88	Olemps	7
RN88	Rodez	3

Il est à noter qu'un de ces bâtiments est, d'après les cartes de bruit, exposé à la fois à la RN 88 et à la RD 840.

5 - PRISE EN COMPTE DES ZONES CALMES

La directive européenne n° 2002/49/CE du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de repérer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver.

Cette définition introduit la notion de « zone calme » qui est inscrite dans le Code de l'Environnement à l'article L.572-6. Cet article 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. »

Il convient de noter que les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires, ils sont donc laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

Dans un cadre réglementaire plus global, cette notion de « zone calme » peut-être élargie non seulement à la gestion de l'environnement sonore mais à l'environnement en général sur lequel le préfet exerce une responsabilité (ZNIEFF, ZPPAUP ...) et à la cohérence avec les documents de planification et d'urbanisme (SCOT, PLU...).

Par nature, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés. Aucune zone calme n'a donc été identifiée dans le présent PPBE.

6 - DESCRIPTION DES DIFFERENTES MESURES

6-1 Actions réalisées sur les 10 dernières années

6-1-1 Actions préventives

Révision du classement sonore

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestres est un dispositif réglementaire préventif avec projection de trafics à long terme. Il est révisable tous les 5 ans.

Comme précisé ci-dessus, dans le département de l'Aveyron, le classement sonore actuellement en vigueur a été approuvé par le préfet le 21 décembre 2010. Il est annexé aux documents d'urbanisme.

Porter à connaissance (PAC) de l'Etat

La loi définit le rôle de l'Etat et les modalités de son intervention dans l'élaboration des documents d'urbanisme des collectivités (PLU, SCOT). Il appartient aux services de l'Etat de veiller au respect des principes fondamentaux tels que définis à l'article L.121.1. du code de l'urbanisme (principes d'équilibre, de diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, de respect de l'environnement) ;

L'Etat intervient ainsi lors ;

- du porter à connaissance
- de l'association des services de l'Etat à la démarche d'élaboration des documents d'urbanisme.

Site Internet

Les démarches de prévention et de protection contre les nuisances sonores des infrastructures sont des outils d'aide qu'il convient de mettre à la dispositions de tout le public.

Sur le site Internet de l'Etat en Aveyron, une rubrique sur le bruit des infrastructures de transports terrestres permet d'avoir accès à la réglementation, au classement sonore, aux cartes de bruit stratégiques et autres informations utiles de prise en compte du bruit. Cette rubrique est accessible à l'adresse : <http://aveyron.gouv.fr/fr/amenager/infrastructures-circulation.php>

6-1-2 Actions curatives

La déviation de La Primaube sur la RN88 sous forme de 2x2 voies a été mise en service en avril 2002.

Les recommandations relatives aux nuisances sonores, définies par l'arrêté du 5 mai 1995, en vigueur au moment des études, ont été respectées dans le cas de logements compris dans une zone d'ambiance sonore préexistante non modérée.

Des murs anti-bruit ont été mise en place aux abords des parties urbanisées et notamment au raccordement avec la RD888 à Olemps.



Portion	PR début	PR fin	Longueur (m)	Sens de la voie
A	52+700	53+194	544	Albi - Rodez
B	52+630	52+1046	416	Rodez - Albi
C	53+030	53+140	108	Rodez - Albi
D	53+070	53+180	108	Albi - Rodez

Ces murs sont ainsi constitués :

- Face avant béton de bois Type structura
- Face arrière avec finition désactivé P03
- Eléments de 0.90m par 4.00m bloqués dans HEA galvanisés laqués
- Mur monté avec 1 ou plusieurs éléments de façon à obtenir des hauteurs totales de mur variant de 1m à 4m
- Les éléments sont posés sur une semelle en béton armé isolée ou sur longrine

Ces travaux, dont le montant s'est élevé à 1 200 000 €, ont permis de protéger ou d'améliorer l'exposition au bruit pour une trentaine de bâtiments.

6-2 Actions prévues

Ce PPBE définit les mesures prévues à l'échéance 2013.

La publication des cartes de bruit de la deuxième échéance est prévue avant le 30 juin 2012. Le PPBE correspondant devra être arrêté et publié avant le 18 juillet 2013.

Un PPBE unique sera établi pour l'ensemble du réseau routier national. Il intégrera les dispositions du présent PPBE et fixera et priorisera les mesures prévues pour les 5 années suivantes.

6-2-1 Actions préventives

Les démarches relevant des services de l'Etat seront poursuivies dans la même logique de communication (classement sonore, publication des cartes et des PPBE de seconde échéance) afin que la prévention du bruit des infrastructures de transports terrestres soit prise en compte le plus en amont possible.

6-2-2 Actions curatives

Compte tenu que les 11 bâtiments concernés sont des constructions individuelles réparties de façon éparse, et que des traitements à la source tels que la mise en place de merlons ou de murs anti-bruit sont difficiles, voire impossibles, à mettre en œuvre techniquement, un renforcement de l'isolation phonique des façades est donc envisagé pour l'ensemble des ces constructions.

Cependant, avant d'engager des travaux, il conviendra de s'assurer de leur pertinence en vérifiant notamment pour chaque bâtiment :

- l'antériorité par rapport à la voie,
- l'existence d'ouvertures sur la façade exposée,
- le niveau acoustique en façade en réalisant, à minima, une ou plusieurs mesures in situ par ZBC pour confirmer les études actuellement réalisées.

La DDT pilotera l'action générale mais chaque propriétaire restera maître d'ouvrage des travaux réalisés.

Le cas particulier du bâtiment exposé à la fois à la RN 88 et à la RD 840 pourra faire l'objet, en fonction des façades exposées notamment, d'une cogestion par l'État et le Conseil Général.

Exemple de phasage d'une action de résorption de façade sur le réseau routier national:

Phase 1: Recensement et diagnostic des bâtiments

- recensement des PNB réels: mesures acoustiques par ZBC, recalage du modèle acoustique, recherche de l'antériorité des bâtiments par rapport à la voie;
- information des propriétaires et diagnostic des locaux (constitution des menuiseries, vitrages existants, système de ventilation, mode de chauffage, système d'occultation des fenêtres);
- réalisation du dossier technique et estimation des travaux.

Phase 2: Travaux (en cas d'accord du propriétaire sur le dossier technique)

- réalisation des conventions avec les propriétaires;
- consultation des entreprises;
- travaux;
- contrôle à réception des travaux.

L'objectif est d'atteindre un nombre de 0 personne exposée à la fin de l'action.

Une isolation de façade est estimée à 10 000€ en moyenne par habitation individuelle. Sous réserve du maintien des dispositions actuelles, ces interventions pourront être subventionnées à hauteur de 80% à 100% par l'État (en fonction des conditions de ressources des propriétaires) conformément aux articles D571-53 à D571-57 du Code de l'Environnement. Les 20% maximum restant sont à la charge du propriétaire.

Le coût total à prévoir par l'Etat pour cette action est donc de :

- 10 000 € maximum pour une habitation sur l'A75
- 100 000 € maximum pour dix habitations sur la RN88

Cette action de résorption de façade fera l'objet d'une priorisation des bâtiments selon différents paramètres dont le niveau d'exposition acoustique perçu en façade. Sous réserve de la disponibilité de financements, cette action débutera en 2013 et pourra être groupée, selon les résultats de l'étude du PPBE de 2^{ème} échéance notamment, avec d'autres actions de résorption.

7 - CONSULTATION DU PUBLIC

Le projet de PPBE a été présenté au comité départemental de pilotage du bruit des infrastructures de transports terrestres le 29 juin 2012.

Conformément à l'article R 572-9 du Code de l'Environnement, il a été mis pendant 2 mois à la disposition du public, du 23 juillet au 24 septembre 2012 inclus.

La publication officielle d'un avis dans le quotidien local Centre Presse a été réalisée le 6 juillet 2012. Le document était consultable sur le site Internet des services de l'Etat de l'Aveyron et à la Direction Départementale des Territoires.

Un registre a été ouvert à la Direction Départementale des Territoires pour recueillir les informations.

Conformément à l'article R 572-11 du Code de l'Environnement, une note exposant les résultats de la consultation et les suites données est annexée au présent PPBE (annexe 1).

Le PPBE, identique au projet qui a été soumis à la consultation du public, a donc été arrêté par le Préfet de l'Aveyron par arrêté préfectoral n° 2012285-0012 du 11 octobre 2012 et publié sur le site Internet des services de l'Etat en Aveyron.

8 – ANNEXE 1 : SYNTHÈSE DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

La publication officielle d'un avis dans le quotidien local Centre Presse a été réalisée le 6 juillet 2012.

Le document était consultable sur le site Internet des services de l'Etat de l'Aveyron et à la Direction Départementale des Territoires du 23 juillet au 24 septembre 2012 inclus.

Aucune observation n'a été formulée sur le registre ouvert à cet effet à la Direction Départementale des Territoires.

9 – ANNEXE 2 : BRUIT ET SANTE

Sources: AFSSET, Bruitparif, CSTB

9-1 Généralités sur le bruit



Le son est le produit d'une vibration acoustique caractérisée par son intensité, ou niveau sonore, exprimée en décibels (dB); sa hauteur, ou fréquence, exprimée en hertz (Hz) et sa durée.

Le bruit correspond à une énergie acoustique audible provenant de sources multiples.

Notre champ auditif s'étend de 20 à 20 000 Hz. Au dessous de 20 Hz, ce sont les infrasons, au-delà de 20 000 Hz, il s'agit d'ultrasons. Ni les uns ni les autres ne sont perceptibles par l'oreille humaine. D'autres caractéristiques temporelles complètent la description du bruit, notamment le caractère stable, ou impulsionnel, continu ou intermittent.

9-2 Les effets sur la santé

Le bruit peut être néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être physique, mental et social.

Les effets objectifs

Le bruit est nocif pour l'audition à des niveaux très inférieurs au seuil de la douleur. Le seuil de danger au-delà duquel des dommages peuvent survenir est estimé à 85dB(A). Avec le niveau sonore, la durée d'exposition est l'autre facteur prépondérant dans l'apparition de dommages auditifs. Un bruit impulsionnel, c'est-à-dire très fort et ponctuel, pourra être à l'origine d'un traumatisme sonore aigu. Plus insidieux, le traumatisme sonore chronique affecte progressivement l'oreille interne sans que le sujet ait vraiment conscience de la dégradation de son audition, jusqu'au stade du réel handicap social. La sensation de sifflements aigus, de bourdonnements dans les oreilles en dehors de tout stimulus externe est un signe fréquemment rapporté en cas de traumatisme sonore : ce sont les acouphènes.

Ceux-ci, très invalidants sur le plan psychique et professionnel, ne sont pas spécifiques de l'exposition au bruit. Le signe clinique objectif confirmant un traumatisme sonore (aigu ou chronique) peut être détecté par un audiogramme.

Les effets biologiques extra-auditifs sont nombreux mais difficiles à attribuer de façon indéniable et univoque au bruit. Ainsi, 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. A long terme une perturbation ou une réduction quotidienne de la durée du sommeil entraîne une fatigue chronique excessive et de la somnolence, sources de baisses de vigilance diurnes qui peuvent avoir une incidence sur les risques d'accidents de la circulation ou du travail. Une réduction de la motivation de travail et des troubles d'apprentissage a également été constatée.

Une élévation des concentrations nocturnes de certaines hormones – adrénaline, noradrénaline, cortisol – a été observée lors de l'exposition au bruit au cours du sommeil, avec des conséquences

possibles sur le système cardiovasculaire ou les défenses immunitaires. Les personnes dépressives, anxieuses ou ayant des problèmes psychologiques sont très sensibles à l'environnement sonore qui jouerait un rôle dans l'évolution et le risque d'aggravation de ces maladies.

Les effets subjectifs

La gêne est une notion subjective, nous ne sommes pas tous égaux devant le bruit. Aucune échelle de niveau sonore ne peut donner une indication absolue de la gêne occasionnée. Cependant, on peut avoir en tête qu'une augmentation du niveau sonore de 3dB revient en fait à multiplier le niveau sonore par 2 et à ne faire varier l'impression sonore que très légèrement. Augmenter le niveau sonore de 5 dB revient cependant à multiplier le niveau sonore par 3 et à percevoir nettement une aggravation. Augmenter le niveau sonore de 10dB revient à multiplier le niveau sonore par 10, ce qui correspond à un doublement de la sensation auditive.

La gêne peut ainsi dépendre :

- de nombreux facteurs individuels : les antécédents de chacun et les 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, trois autres effets subjectifs du bruit sont habituellement décrits : 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), sur les performances intellectuelles et l'interférence avec la communication.

10 - GLOSSAIRE

ADEME: Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'Énergie

CERTU: Centre d'Etudes pour les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

DREAL: Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

CETE: Centre d'Etudes Technique de l'Équipement

DDT: Direction Départementale des Territoires

Décibel (dB): Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique).

Hertz (Hz): Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son.

L_{aeq}: 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.

L_{day}: Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne 6h à 18h.

L_{den}: Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soirée), night (nuit).

L_n: Niveau acoustique moyen de nuit (22h à 6h)

OMS: Organisation Mondiale de la Santé

Point noir du bruit: 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) en période diurne (L_{Aeq} (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (L_{Aeq} (22h-6h)) et qui répond aux critères d'antériorité.

Super point noir bruit: Point noir bruit où les valeurs limites diurne et nocturne sont dépassées.

TMJA: Trafic moyen journalier annuel - unité de mesure du trafic routier

Zone de bruit critique (ZBC): Zone urbanisée composée de bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres.