

Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) des grandes infrastructures de transports terrestres – Département du Gard (30) – Réseau routier départemental

3ème échéance (2017)

Résumé non technique



CBS des grandes infrastructures de transports terrestres – département du Gard (30)

Réseau routier départemental

Résumé non technique

date : juin 2018

auteurs : Cerema Méditerranée – Cerema Centre-Est

zone géographique : 30

nombre de pages : 32

SOMMAIRE

1 CONTEXTE.....	4
2 RÉGLEMENTATION.....	4
2.1 Texte européen de référence : Directive n° 2002/49/CE du 25/06/2002.....	4
2.1.1 Les objectifs.....	4
2.1.2 Les outils.....	4
2.1.3 Champ d'application.....	5
2.1.4 les échéances.....	5
2.2 La transposition en droit français.....	6
3 OBJECTIF DU RÉSUMÉ NON TECHNIQUE.....	7
4 IDENTIFICATION DES INFRASTRUCTURES CONCERNÉES AU TITRE DE L'ÉCHÉANCE 2017.....	7
4.1 Méthodologie du réexamen.....	7
4.2 Linéaire concerné.....	8
5 MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE DE L'ÉTUDE.....	13
5.1 Les indicateurs harmonisés.....	13
5.2 Méthodes de calcul.....	13
5.3 le logiciel de modélisation acoustique.....	13
5.4 Les données.....	14
5.4.1 Les données géométriques.....	14
5.4.2 Données relatives à l'occupation du sol.....	14
5.4.3 Estimation des populations.....	14
5.4.4 Les données de trafics.....	15
5.5 Le contenu des cartes de bruit.....	15
6 RÉSULTATS DES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES.....	16
6.1 Les documents graphiques.....	16
6.1.1 Les zones exposées au bruit (carte de type A).....	16
6.1.2 Les secteurs affectés par le bruit (carte de type B).....	16
6.1.3 Les zones dépassant les valeurs limites (carte de type C).....	17
6.2 Les estimations.....	18
6.2.1 Dénombrement des populations exposées.....	18
6.2.2 Dénombrement spécifique en agglomération.....	21
6.2.3 Établissements sensibles (santé, enseignement) exposés.....	22
6.2.4 Superficies exposées (en km ²).....	30
7 CONCLUSION.....	31

1 Contexte

La directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement implique, pour les États membres de l'UE, une évaluation du bruit émis dans l'environnement aux abords des grandes infrastructures de transports (terrestres et aérien) et dans les grandes agglomérations.

Cette évaluation se fait notamment via l'élaboration de cartes de bruit « dite » stratégiques dont les premières séries ont été élaborées en 2007 (1^{er} échéance de la directive) et 2012 (2^e échéance).

L'article L572-5 du Code de l'Environnement précise que ces cartes sont « *réexaminées, et le cas échéant, révisées, au moins tous les cinq ans* ».

Ainsi, la mise en œuvre de ce réexamen conduit, en 2017 et selon les cas, à réviser ou reconduire les cartes précédemment élaborées.

Le présent document présente ainsi les principaux résultats de cette 3^e échéance en ce qui concerne le réseau routier départemental dans le département du Gard.

2 Réglementation

2.1 Texte européen de référence : Directive n° 2002/49/CE du 25/06/2002

2.1.1 Les objectifs

Cette directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour objet de définir une approche commune à tous les États membres afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement. Cet objectif se décline en trois actions :

1. une évaluation de l'exposition au bruit des populations basée sur des méthodes communes aux pays européens, au moyen de cartes de bruit stratégiques
2. une information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé
3. une mise en œuvre de politiques publiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme.

2.1.2 Les outils

Afin d'atteindre ces objectifs, la directive a induit, pour les États membres, l'élaboration :

- de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit et à établir des prévisions de son évolution
- de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)¹, fondés sur les

1 Dénommés « plans d'actions » dans la directive et traduit en « PPBE » dans la retranscription française.

CBS, visant à prévenir et/ou réduire le niveau d'exposition et à préserver les zones calmes. Ils comprennent une liste de mesures qui seront mises en œuvre et les éléments budgétaires associés.

2.1.3 Champ d'application

Les CBS et les PPBE sont requis pour :

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains par an ;
- les aéroports civils² dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements par an
- les agglomérations³ de plus de 100 000 habitants

2.1.4 les échéances

Les premières séries de cartes et de PPBE devaient être élaborées selon l'échéancier suivant, fixé par la directive :

	1^{ère} échéance *	2^{ème} échéance*
	<i>*Agglomérations > 250 000 habitants Grands aéroports Voies routières > 6 millions de veh/an Voies ferroviaires > 60 000 passages/an</i>	<i>*Agglomérations > 100 000 habitants Voies routières > 3 millions de veh/an Voies ferroviaires > 30 000 passages/an</i>
CBS	30 juin 2007	30 juin 2012
PPBE	18 juillet 2008	18 juillet 2013

Ces cartes et PPBE devant être réexaminés et le cas échéant, révisés au plus tard tous les cinq ans (art L572-5 et L572-8), la troisième échéance s'établit donc comme suit :

- 30 juin 2017 pour les cartes de bruit stratégiques
- 18 juillet 2018 pour les PPBE.

2 Fixés par arrêté ministériel du 3 avril 2006 (neuf aéroports concernés)

3 Fixées par arrêté ministériel du 17 avril 2017

2.2 La transposition en droit français

La directive européenne a été transposée en droit français par ordonnance, ratifiée par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005 modifiant le code de l'environnement, et s'est achevée début 2006 avec la parution des textes réglementaires correspondants. À la suite de cette transposition, les textes en vigueur en France sont les suivants :

- les articles L.572-1 à L.572-11 du code de l'environnement relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;
- les articles R572-1 à R572-11 relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme
- ses arrêtés d'application des 3 et 4 avril 2006 relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Différentes circulaires et instructions ministérielles ont précisé l'organisation des services de l'État, les financements nécessaires ainsi que la méthodologie à mettre en œuvre pour réaliser notamment les cartes de bruit des grandes infrastructures de transports terrestres :

- circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement de la 1^{ère} échéance
- circulaire du 10 mai 2011 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement de la 2^e échéance (30 juin 2012 pour les cartes de bruit et 18 juillet 2013 pour les PPBE).

La directive européenne a laissé le choix aux États-Membres de déterminer les autorités compétentes sur leur territoire pour la mise en œuvre de la directive européenne.

- **En ce qui concerne les CBS**

Pour les grandes infrastructures de transports routières et ferroviaires, les CBS sont établies, arrêtées et approuvées sous l'autorité du préfet du département.

Pour les agglomérations, la réalisation des CBS est confiée aux collectivités locales qui se déclinent suivant l'organisation intercommunale pour la compétence « lutte contre les nuisances sonores ». Ce sont les communes ou leurs établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, s'ils existent.

Les CBS sont tenues à la disposition du public au siège de l'autorité compétente et publiées par voie électronique.

- **En ce qui concerne les PPBE**

Les PPBE sont établis arrêtés et publiés :

- par le préfet de département pour les grandes infrastructures de transports ferroviaires et routières nationales (autoroutes, routes nationales et réseau ferré)
- par la collectivité territoriale agissant en qualité de maître d'ouvrage, pour les autres routes (routes départementales, voiries communales par exemple),
- par chaque commune concernée ou par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores pour les agglomérations concernées.

Les PPBE font l'objet d'une consultation du public durant 2 mois.

3 Objectif du résumé non technique

Le résumé non technique fait partie intégrante des cartes de bruit et a pour objectif de présenter :

- la démarche mise en œuvre pour établir les cartes.
- les résultats des cartes de bruit.

Le présent document précise donc :

- le linéaire du réseau routier départemental ayant fait l'objet des cartes de bruit relevant de cette 3^e échéance ;
- la méthodologie mise en œuvre pour réaliser ces cartes de bruit ;
- les résultats des cartes de bruit (les documents graphiques, les estimations des populations, établissements sensibles et surfaces exposées).

4 Identification des infrastructures concernées au titre de l'échéance 2017

4.1 Méthodologie du réexamen

Concernant les grandes infrastructures de transports terrestres concernées au titre de cette 3^e échéance, les grands principes du réexamen des cartes de bruit ont été fixés par la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR)⁴ du Ministère de la Transition Énergétique et Solidaire (MTES).

De manière générale, si aucune modification substantielle des infrastructures n'est intervenue entre les précédentes échéances de cartes (2007-2012) et aujourd'hui, les cartes en cours de validité sont reconduites en l'état. Dans le cas contraire, les cartes

4 Note relative à l'organisation et au financement du réexamen et le cas échéant de la révision des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures de transport terrestre (2017-2018) – 3^e échéance – DGPR décembre 2016

doivent être révisées ce qui nécessite un re-calcul de l'exposition au bruit et des statistiques qui y sont associées (dénombrement des populations, etc.).

Les modifications substantielles à considérer sont liées :

- aux éléments de nature à faire évoluer l'exposition au bruit : modification effective des vitesses, constructions effectives de protections anti-bruit (écrans, merlons), etc
- à une remise à niveau des cartes existantes : présence d'anomalies relevées post-approbation (ex : routes cartographiées à tort), changements de domanialité, cartes élaborées en « méthode simplifiée »⁵,etc
- aux évolutions du réseau : infrastructures nouvellement éligibles, effets induits des infrastructures nouvellement mises en service sur les réseaux déjà cartographiés.

Ce travail de réexamen a été réalisé par le Cerema en 2016 et 2017 après validation des services de la DDTM30 et consultation du Conseil Départemental 30. Ainsi, les itinéraires de voiries départementales concernées par cette troisième échéance sont présentés au paragraphe 4.2.

4.2 Linéaire concerné

Dans le Gard, les voies départementales supportant un trafic journalier > 8200 véhicules, objet de cette 3^e échéance, sont les suivantes :

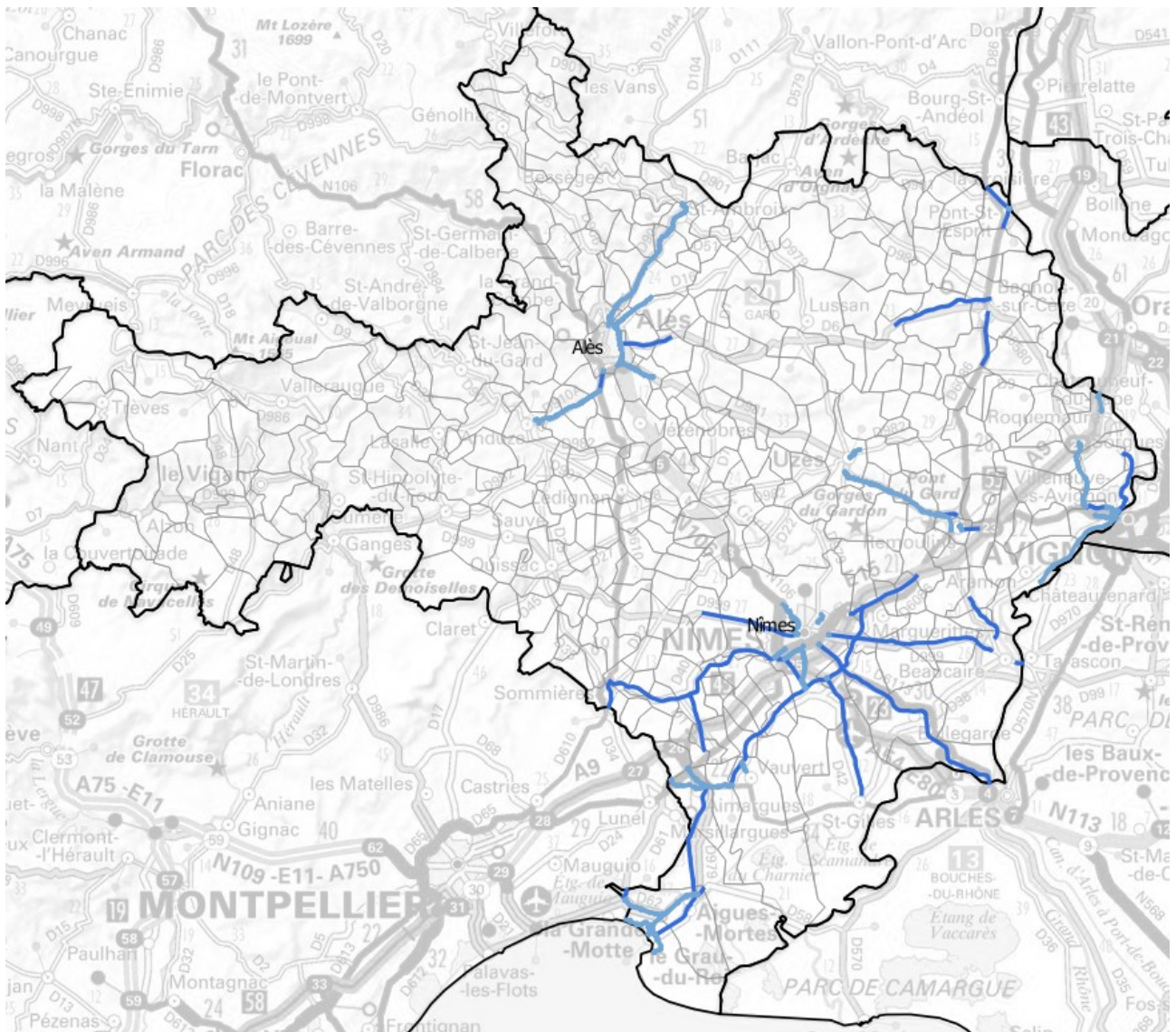
5 Méthode décrite dans le Guide Méthodologique «Production des Cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » SETRA 2007

Réseau routier départemental				
Dénomination de la voie	Débutant	Finissant	Linéaire concerné (en km)	Type
D1	Carrefour N113 à Codognan	Carrefour D40 à Calvisson	6,4	Nouvelle infra
D2	Intersection D126 à Aramon	Les Angles échangeur D6100	12,6	
D6	Carrefour D60 à Alès	Carrefour D131 à Mons	16,9	Révisée
	Intersection D23 à Saint-Marcel-de-Careret	Giratoire D6086 à Bagnols-sur-Cèze		
D13	Giratoire avenue Salvador Alende à Nîmes	Giratoire D135 à Nîmes	4,2	Reconduite
D16	Giratoire D60 à Alès	Intersection rue du Castellans à Salindres	7	Reconduite
D19	Giratoire D19A à Vers-Pont-du-Gard	Giratoire D6086 à Remoulins	3,3	Reconduite
D19A	Giratoire D19 à Castillon-du-Gard	Giratoire D60686 à Castillon-du-Gard	1,7	Nouvelle infra
D40	Carrefour N113 à Nîmes	Giratoire D6110 à Villevielle	24,2	Révisée
D42	Carrefour D135 à Caissargues	Place Frédéric Mistral à Saint-Gilles	13,8	Révisée
D46	Giratoire D979 à Aigues-Mortes	Intersection D58 à Aigues-Mortes	1	Révisée
D56	Intersection avenue Ampère à Vauvert	Giratoire D135 à Vauvert	1,3	Reconduite
D60	Échangeur D936 à Alès	Giratoire route de Saint-Ambroix à Saint-Martin-de-Valgalmes	10,1	Reconduite
D61	Intersection D62 à Aigues-Mortes	Limite département Gard/Hérault	0,9	Révisée
D62	Giratoire D46 à Aigues-Mortes	Limite département Gard/Hérault	10	Reconduite
D62A	Giratoire D62 à Aigues-Mortes	Giratoire boulevard Docteur Jean Bastide au Grau-du-Roi	6,3	Reconduite
D62B	Giratoire D62A au Grau-du-Roi	Giratoire Route des Marines au Grau-du-Roi	6,6	Reconduite
D62C	Giratoire D62A au Grau-du-Roi	Giratoire boulevard Docteur Jean Bastide au Grau-du-Roi	1,5	Reconduite
D135	Giratoire D6572 à Vauvert	Giratoire D6572 à Marguerittes	26,9	Révisée
D255	Intersection D62C au Grau-du-Roi	Limite département Gard/Hérault	1,9	Reconduite

Réseau routier départemental				
Dénomination de la voie	Débutant	Finissant	Linéaire concerné (en km)	Type
D540	Rue Amavielle, intersection rue Sollier à Nîmes	Intersection Av Georges Dayan route de Rouquairol à Nîmes	2,6	Reconduite
D613	Carrefour N113 à Nîmes	Carrefour D13 à Nîmes	2,6	Nouvelle infra
D640	Giratoire D40 à Nîmes	Giratoire N106 à Nîmes	1,4	Reconduite
D900	Giratoire N100 aux Angles	Limite département Gard/Vaucluse	4,4	Révisée
D904	Giratoire D60 à Saint-Martin-de-Valgalgues	Intersection D51 à Saint-Brès	16,2	Reconduite
D910A	Intersection D907 à Anduze	Giratoire D6110 à Saint-Christol-les-Alès	9,5	Reconduite
D926	Intersection avenue Pompidou à Nîmes	Intersection N106 à Nîmes	4,5	Reconduite
D976	Giratoire D980 à Roquemaure	Limite département Gard/Vaucluse	2,3	Reconduite
D979	Carrefour rue de la Maison Maternelle à Nîmes	Intersection Route d'Uzès chemin Combe de Lune à Nîmes	20,6	Nouvelle infra
	Giratoire D62B au Grau-du-Roi	Giratoire D6313 à Aimargues		Révisée
D980	Échangeur D2 pont Daladier aux Angles	Carrefour D242 à Sauveterre	8	Nouvelle infra
D981	Intersection chemin Sous Lamac à Saint-Hilaire de Brethmas	Giratoire D131 à Méjeanne-lès-Alès	18,7	Reconduite
	Giratoire D979 à Uzès	Giratoire D19 à Vers-Pont-du-Gard		
D982	Intersection D5 à Uzès	Intersection rue Saint-Julien à Uzès	1,8	Reconduite
D986L	Échangeur D90 à Beaucaire	Échangeur D500 à Montfrin	5,7	Nouvelle infra
D994	Limite département Gard/Vaucluse	Giratoire D6086 à Pont-Saint-Esprit	0,4	Reconduite
D999	Intersection avenue Pompidou à Nîmes	Intersection D1 à Parignargues	30,2	Révision
	Giratoire avenue Salvador Alende à Nîmes	Carrefour D90 à Beaucaire		
	Carrefour quai de la Liberté à Beaucaire	Carrefour D99 à Tarascon		

Réseau routier départemental				
Dénomination de la voie	Débutant	Finissant	Linéaire concerné (en km)	Type
D6086	Échangeur A9 à Nîmes Est	Carrefour D500 à Bezouces	19,7	Révision
	Carrefour D9 à Laudun-Lardoise	Giratoire D6 à Bagnols-sur-Cèze		
	Carrefour N86 à Pont-Saint-Esprit	Limite département Gard/Ardèche		Nouvelle infra
D6100	Giratoire échangeur A9 à Fournès	Carrefour D6101 à Remoulins	4,3	Nouvelle infra
D6101	Giratoire N100 à Remoulins	Giratoire D6086 à Remoulins	0,6	Reconduite
D6110	Carrefour D40 à Villevielle	Limite département Gard/Hérault	5,4	Révisée
	Giratoire D60 à Alès	Giratoire D910A à Saint-Christol-les-Alès		
D6113	Carrefour D6113 à Nîmes	Limite département Gard/Bouches-du-Rhône	27	Révisée
D6313	Giratoire N113 à Aigues-Vives	Giratoire D979 à Aimargues	5,8	Reconduite
D6572	Giratoire D979 à Aimargues	Giratoire D135 à Vauvert	8,2	Reconduite
D6580	Échangeur de Roquemaure à Roquemaure	Giratoire N100 aux Angles	9,9	Reconduite
Total linéaire CBS			366,4	

Carte du réseau RD



En bleu clair, le réseau RD reconduit

En bleu plus foncé, le réseau RD révisé

5 Méthodologie générale de l'étude

Les articles L572-1 à L572-5 du Code de l'Environnement et ses textes d'application (décret du 24 mars 2006 et arrêté du 4 avril 2006) ainsi que la circulaire du 7 juin 2007 précisent les indicateurs à utiliser, les méthodes de calcul et les résultats attendus.

Par ailleurs, la démarche de réalisation des cartes de bruit s'appuie sur les recommandations du guide méthodologique « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » (SETRA- août 2007).

5.1 Les indicateurs harmonisés

Les cartes de bruit sont élaborées suivant les indicateurs instaurés par la directive européenne à savoir le **Lden** (Day Evening Night Level) et le **Ln** (Night Level). Chaque État-membre de l'UE définit ses propres périodes (jour, soir et nuit) sachant que la durée de chaque période est la même pour tous les États (jour : 12h / soir : 4h / nuit : 8h).

En France, les périodes ont été définies de la manière suivante :

- day/jour : [6h-18h]
- evening/soir : [18h-22h]
- night/nuit : [22h-6h]

Les indicateurs **Lden** et **Ln** correspondent à une moyenne énergétique définie sur les périodes (Jour/Soir/Nuit) pour le Lden et (Nuit) pour le Ln. Les résultats correspondants sont exprimés en décibels pondérés A ou dB(A).

5.2 Méthodes de calcul

Les calculs de propagation du bruit incluant les effets météorologiques et des émissions sonores dues au trafic routier ont été réalisés respectivement suivant les prescriptions de la norme NF S31-133 / 2011 et du manuel « Prévision du bruit routier - 1 - Calcul des émissions sonores dues au trafic routier » SETRA 2009.

L'influence des conditions météorologiques (facteurs thermiques, vitesse et direction du vent) est significative à partir d'une distance à la voie de 100m. Il est donc nécessaire de prendre en compte les effets météorologiques sur la propagation des niveaux de bruit dans la cartographie. Les valeurs des occurrences météorologiques sur les trois périodes sont consignées en annexe de la norme NF S 31-133 / 2011.

Les niveaux sonores sont évalués à une hauteur de 4m relative au sol conformément aux préconisations de la directive européenne.

5.3 le logiciel de modélisation acoustique

La production de cartes de bruit repose sur un modèle acoustique, produit à l'aide du logiciel Mithra-Sig V5. Le code de calcul est conforme aux méthodes décrites ci-avant et dont l'utilisation est recommandée en annexe II de la directive européenne 2002/49/CE.

5.4 Les données

L'établissement des CBS nécessitent la collecte et la validation des données d'entrée qui peuvent être regroupées en quatre grandes familles.

5.4.1 Les données géométriques

Le référentiel utilisé est le Lambert 93.

Les données géométriques utilisées, principalement issues de l'IGN, sont les suivantes :

- BD ALTI® au pas de 10m [format shp / année 2017], qui permet d'obtenir un modèle numérique de terrain (MNT) maillé décrivant le relief du territoire français à moyenne échelle et apporte une 3^{ème} dimension pour représenter et analyser le territoire. Ce MNT est matérialisé par des courbes de niveau dessinées régulièrement.
- BD TOPO® [format shp / année 2017] qui est une modélisation 3D du territoire et de ses infrastructures et permet ainsi d'avoir une approche détaillée ; en effet, elle est saisie par photogrammétrie à partir de photos au 1:25 000. Au sein de cette BD TOPO®, plusieurs couches ont été utilisées :

-couche « orographie » [format shp / année 2017] permettant d'insérer les objets matérialisant le relief notamment les talus, buttes et murs de soutènement

-couche « routes » format shp / année 2017], permettant une description du réseau routier et de ses éléments d'habillage. La couche route est également utilisée pour mailler de manière plus fine le terrain si besoin.

-couche « bâtiment » [format shp / année 2017], permettant d'avoir accès à la structuration du bâti (surface, hauteur, nb d'étage) ainsi qu'à sa nature.

5.4.2 Données relatives à l'occupation du sol

La localisation des bâtiments dit sensibles (habitation, établissements d'enseignement, établissement de santé, de soins et d'action sociale) a été effectuée grâce à des croisements entre :

- la couche « bâtiment » de la BD TOPO® qui regroupe « bâtiment industriel », « bâtiment remarquable » et « bâtiment indifférencié » [format .shp / 2017]
- de la couche « Point Activité » et « Surface Activité » de la BD TOPO® [format .shp / 2017] permettant d'identifier la fonction du bâti.

5.4.3 Estimation des populations

Pour les cartes reconduites, les données de population utilisées proviennent de l'INSEE (données carroyées 2012).

La procédure consiste à affecter la population à l'ensemble des bâtiments d'habitation (ou supposés tels), au prorata de leur surface habitable⁶.

Pour cela, il est nécessaire :

- d'identifier autant que possible les bâtiments d'habitation sur le territoire
- de calculer pour chaque bâtiment d'habitation, sa surface habitable (surface au sol x nombre de niveaux)

L'affectation des données population par bâtiment se fait dès lors, par croisement entre la population totale et les surfaces développées des bâtiments d'habitations contenus dans la commune.

Pour les cartes révisées, les données de population utilisées proviennent de la base de données des populations spatialisées produites par l'INERIS et mise à disposition pour les besoins propres de cette étude.

5.4.4 Les données de trafics

Les données de trafic se présentent sous la forme d'un Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) avec un pourcentage de poids lourds associé.

Les données de trafics du réseau routier départemental sont issues de données de comptages 2016, réalisées par le Conseil départemental du Gard.

La répartition des trafics routiers sur les trois périodes (Jour/ Soir/ Nuit) à partir des TMJA s'est faite à l'aide la note d'information n° 77 « calcul prévisionnel du bruit routier-profil journaliers de trafics sur routes et autoroutes interurbaines » (SETRA-2007) et du Guide « comment réaliser les cartes de bruit en agglomération ? » (CERTU-2006).

Les vitesses retenues sont les vitesses réglementaires à savoir :

hors agglomération sur autoroutes : 130 km/h pour les VL et 90 km/h pour les PL

hors agglomération sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central : 110 km/h pour les VL et 80 km/h pour les PL

hors agglomération sur les autres routes : 90 km/h pour les VL et 80 km/h pour les PL

en milieu urbain : 50 km/h pour tous les véhicules

Ces vitesses réglementaires ont été ré-ajustées le cas échéant aux conditions réelles de circulation.

5.5 Le contenu des cartes de bruit

Les cartes de bruit sont produites à l'aide d'une approche détaillée basée sur l'utilisation d'un logiciel de prévision de bruit (Mithra-SIG V5) intégrant les méthodes de calculs préconisées par la réglementation.

6 Méthode décrite dans le Guide Méthodologique «Production des Cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » SETRA 2007

Les cartes de bruit d'un grand axe de transport terrestre sont constituées :

- de documents graphiques comportant des données attributaires dites standardisées (géostandard).
- de tableaux d'estimation des populations, des établissements sensibles et des surfaces exposés au bruit de l'infrastructure.
- d'un résumé non technique.

6 Résultats des cartes de bruit stratégiques

Les CBS sont arrêtées par le préfet de département et publiées par voie électronique (site de la Préfecture) afin que chaque citoyen puisse accéder à ces informations. Elles sont produites au format numérique et organisées suivant les prescriptions des II et III de l'article 6 de l'arrêté du 4 avril 2006 susvisé.

6.1 Les documents graphiques

Pour chaque axe routier concerné, les cartes suivantes sont réalisées :

6.1.1 Les zones exposées au bruit (carte de type A)

Il s'agit de deux cartes représentant

- les zones exposées à plus de 55 dB(A) en Lden
- les zones exposées à plus de 50 dB(A) en Ln

Elles se présentent sous la forme de courbes isophones matérialisant des zones de même niveau sonore et sont tracées par pas de 5 dB(A) à partir du seuil de 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln.

6.1.2 Les secteurs affectés par le bruit (carte de type B)

Les cartes de type B correspondent aux secteurs affectés par le bruit conformément au classement sonore des infrastructures de transports terrestres qui a été établi et arrêté par le préfet en application de l'article L571-10 du Code de l'Environnement.

Ce classement définit, pour les futurs bâtiments de type habitation, enseignement, santé et hôtel situés dans ces secteurs affectés par le bruit, un isolement acoustique minimal des constructions. Ces prescriptions sont fixées dans l'arrêté du 30 mai 1996 modifié par arrêté du 23 juillet 2013.

Dans le département du Gard, le classement sonore des voies routières départementales a fait l'objet d'un arrêté préfectoral daté du 12 mars 2014 (cf

<http://www.gard.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit-lie-aux-transports/Classement-sonore-des-transports-terrestres>).

6.1.3 Les zones dépassant les valeurs limites (carte de type C)

Les cartes de type C représentent les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées pour les bâtiments d'habitations, d'enseignement et de santé.

Pour les voies routières et lignes ferroviaires à grande vitesse, les valeurs limites sont de 68 dB(A) en Lden et de 62 dB(A) en Ln.

6.2 Les estimations

6.2.1 Dénombrement des populations exposées

Itinéraire	Nombre de personnes exposées - Lden					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
D1	19	7	6	2	0	4
D2	44	41	0	0	0	0
D6	253	298	112	0	0	28
D13	609	294	184	418	0	531
D16	341	288	268	0	0	83
D19	194	555	206	185	0	192
D19A	9	21	4	0	0	0
D40	1577	564	278	76	6	139
D42	646	370	301	12	0	123
D46	5	25	6	0	0	1
D56	20	17	8	0	0	0
D60	619	158	318	0	0	22
D61	0	0	0	0	0	0
D62	209	48	2	0	0	0
D62A	48	17	0	0	0	0
D62B	114	17	0	0	0	0
D62C	44	41	0	0	0	0
D135	1663	418	314	32	0	104
D255	0	0	0	0	0	0
D540	1628	1046	583	163	0	365
D613	5	7	6	11	0	11
D640	1254	300	534	69	0	189
D900	653	463	355	10	0	86
D904	1128	832	1461	151	0	576
D910A	506	391	100	34	0	61
D926	1314	1300	874	396	6	775
D976	0	0	0	0	0	0
D979	1498	483	268	149	0	280

Itinéraire	Nombre de personnes exposées - Lden					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
D980	317	271	111	2	0	27
D981	349	497	282	109	0	253
D982	6	20	3	0	0	2
D986L	60	45	52	11	0	39
D994	37	9	0	0	0	0
D999	2602	1226	897	207	0	428
D6086	2662	1101	485	315	0	483
D6100	1104	516	154	27	0	62
D6101	229	66	0	0	0	0
D6110	409	133	53	62	0	89
D6113	4265	1136	611	66	0	315
D6313	173	34	22	5	0	9
D6572	179	115	145	29	3	111
D6580	36	12	2	0	0	0

Itinéraire	Nombre de personnes exposées – Ln					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
D1	9	6	2	0	0	2
D2	51	8	0	0	0	0
D6	245	206	3	0	0	0
D13	399	187	411	12	0	235
D16	328	273	19	0	0	0
D19	517	293	185	0	0	88
D19A	23	4	0	0	0	0
D40	756	305	102	33	0	84
D42	439	312	37	0	0	0
D46	20	12	0	0	0	0
D56	17	11	0	0	0	0
D60	174	338	0	0	0	0
D61	0	0	0	0	0	0
D62	85	2	0	0	0	0
D62A	22	0	0	0	0	0
D62B	27	0	0	0	0	0
D62C	47	0	0	0	0	0
D135	673	372	52	2	0	17
D255	0	0	0	0	0	0
D540	1069	560	163	0	0	28
D613	9	6	11	0	0	0
D640	443	548	69	0	0	24
D900	425	432	26	0	0	0
D904	865	1531	178	0	0	21
D910A	418	128	47	0	0	12
D926	1351	864	350	0	0	47
D976	0	0	0	0	0	0
D979	583	219	223	19	0	86

Itinéraire	Nombre de personnes exposées – Ln					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
D980	278	122	2	0	0	2
D981	501	317	121	0	0	0
D982	20	4	0	0	0	0
D986L	51	52	12	0	0	4
D994	38	1	0	0	0	0
D999	1370	1006	249	0	0	116
D6086	1356	574	366	1	0	234
D6100	872	252	29	7	0	12
D6101	112	0	0	0	0	0
D6110	152	60	68	0	0	46
D6113	2221	718	98	0	0	9
D6313	57	34	5	0	0	0
D6572	131	107	76	3	0	4
D6580	13	4	0	0	0	0

6.2.2 Dénombrement spécifique en agglomération.

L'article 5-II de l'arrêté du 4 avril 2006 précise qu'un décompte spécifique des populations situées au sein d'une agglomération⁷ traversée par l'infrastructure soit produit. Le département du Gard n'est pas concerné par cette disposition, en l'absence d'agglomération au sens de la réglementation susvisée.

⁷ Liste fixée par l'arrêté du 14 avril 2017 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L. 572-2 du code de l'environnement

6.2.3 Établissements sensibles (santé, enseignement) exposés

Itinéraire	Nombre d'établissements de soin/santé exposés – Lden					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
D1	0	0	0	0	0	0
D2	0	0	0	0	0	0
D6	0	0	0	0	0	0
D13	0	0	0	0	0	0
D16	0	0	0	0	0	0
D19	0	0	0	0	0	0
D19A	0	0	0	0	0	0
D40	1	1	0	0	0	0
D42	0	0	0	0	0	0
D46	0	0	0	0	0	0
D56	0	0	0	0	0	0
D60	1	0	0	0	0	0
D61	0	0	0	0	0	0
D62	0	0	0	0	0	0
D62A	0	0	0	0	0	0
D62B	0	0	0	0	0	0
D62C	0	0	0	0	0	0
D135	0	0	0	0	0	0
D255	1	0	0	0	0	0
D540	0	0	0	0	0	0
D613	0	0	0	0	0	0
D640	1	0	0	0	0	0
D900	0	0	0	0	0	0
D904	1	0	0	0	0	0
D910A	0	0	0	0	0	0
D926	0	0	0	0	0	0
D976	0	0	0	0	0	0
D979	0	0	0	0	0	0

Itinéraire	Nombre d'établissements de soin/santé exposés – Lden					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
D980	0	0	1	0	0	0
D981	0	0	0	0	0	0
D982	0	0	0	0	0	0
D986L	0	0	0	0	0	0
D994	0	0	0	0	0	0
D999	0	0	0	0	0	0
D6086	0	0	0	0	1	1
D6100	0	0	0	0	0	0
D6101	0	0	0	0	0	0
D6110	1	0	0	0	0	0
D6113	1	0	0	0	0	0
D6313	0	0	0	0	0	0
D6572	0	0	0	0	0	0
D6580	0	0	0	0	0	0

Itinéraire	Nombre d'établissements de soin/santé exposés - Ln					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
D1	0	0	0	0	0	0
D2	0	0	0	0	0	0
D6	0	0	0	0	0	0
D13	0	0	0	0	0	0
D16	0	0	0	0	0	0
D19	0	0	0	0	0	0
D19A	0	0	0	0	0	0
D40	0	1	0	0	0	0
D42	0	0	0	0	0	0
D46	0	0	0	0	0	0
D56	0	0	0	0	0	0
D60	1	0	0	0	0	0
D61	0	0	0	0	0	0
D62	0	0	0	0	0	0
D62A	0	0	0	0	0	0
D62B	0	0	0	0	0	0
D62C	0	0	0	0	0	0
D135	0	0	0	0	0	0
D255	0	0	0	0	0	0
D540	0	0	0	0	0	0
D613	0	0	0	0	0	0
D640	0	0	0	0	0	0
D900	0	0	0	0	0	0
D904	0	0	0	0	0	0
D910A	0	0	0	0	0	0
D926	0	0	0	0	0	0
D976	0	0	0	0	0	0
D979	0	0	0	0	0	0

Itinéraire	Nombre d'établissements de soin/santé exposés - Ln					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
D980	0	1	0	0	0	0
D981	0	0	0	0	0	0
D982	0	0	0	0	0	0
D986L	0	0	0	0	0	0
D994	0	0	0	0	0	0
D999	0	0	0	0	0	0
D6086	0	0	0	0	0	0
D6100	0	0	0	0	0	0
D6101	0	0	0	0	0	0
D6110	0	0	0	0	0	0
D6113	0	0	0	0	0	0
D6313	0	0	0	0	0	0
D6572	0	0	0	0	0	0
D6580	0	0	0	0	0	0

Itinéraire	Nombre d'établissements d'enseignement exposés – Lden					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
D1	0	0	0	0	0	0
D2	0	0	0	0	0	0
D6	0	1	0	0	0	0
D13	0	0	0	0	0	0
D16	0	0	1	0	0	0
D19	0	0	0	0	0	0
D19A	0	0	0	0	0	0
D40	2	2	1	0	0	0
D42	0	0	1	0	0	1
D46	0	0	0	0	0	0
D56	0	0	0	0	0	0
D60	0	1	0	0	0	0
D61	0	0	0	0	0	0
D62	0	0	0	0	0	0
D62A	0	0	0	0	0	0
D62B	0	0	0	0	0	0
D62C	0	0	0	0	0	0
D135	0	0	0	0	0	0
D255	0	1	0	0	0	0
D540	1	0	1	0	0	0
D613	0	0	0	0	0	0
D640	0	2	0	0	0	0
D900	0	0	0	0	0	0
D904	0	0	1	0	0	0
D910A	1	1	0	0	0	0
D926	1	0	1	0	0	1
D976	0	0	0	0	0	0
D979	2	1	0	0	0	0

Itinéraire	Nombre d'établissements d'enseignement exposés – Lden					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
D980	0	0	0	0	0	0
D981	0	0	0	0	0	0
D982	0	0	0	0	0	0
D986L	0	0	0	0	0	0
D994	0	0	0	0	0	0
D999	4	2	2	0	0	1
D6086	3	4	1	0	0	1
D6100	0	0	0	0	0	0
D6101	0	0	0	0	0	0
D6110	1	0	0	0	0	0
D6113	6	0	0	0	0	0
D6313	0	0	0	0	0	0
D6572	0	0	1	0	0	0
D6580	0	0	0	0	0	0

Itinéraire	Nombre d'établissements d'enseignement exposés - Ln					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
D1	0	0	0	0	0	0
D2	0	0	0	0	0	0
D6	1	0	0	0	0	0
D13	0	0	0	0	0	0
D16	0	1	0	0	0	0
D19	0	0	0	0	0	0
D19A	0	0	0	0	0	0
D40	2	1	0	0	0	0
D42	0	1	0	0	0	0
D46	0	0	0	0	0	0
D56	0	0	0	0	0	0
D60	1	0	0	0	0	0
D61	0	0	0	0	0	0
D62	0	0	0	0	0	0
D62A	0	0	0	0	0	0
D62B	0	0	0	0	0	0
D62C	0	0	0	0	0	0
D135	0	0	0	0	0	0
D255	1	0	0	0	0	0
D540	0	1	0	0	0	0
D613	0	0	0	0	0	0
D640	2	0	0	0	0	0
D900	0	0	0	0	0	0
D904	0	1	0	0	0	0
D910A	0	1	0	0	0	0
D926	0	1	0	0	0	0
D976	0	0	0	0	0	0
D979	1	0	0	0	0	0

Itinéraire	Nombre d'établissements d'enseignement exposés - Ln					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
D980	0	0	0	0	0	0
D981	0	0	0	0	0	0
D982	0	0	0	0	0	0
D986L	0	0	0	0	0	0
D994	0	0	0	0	0	0
D999	3	2	0	0	0	0
D6086	3	2	0	0	0	0
D6100	0	0	0	0	0	0
D6101	0	0	0	0	0	0
D6110	0	0	0	0	0	0
D6113	1	0	0	0	0	0
D6313	0	0	0	0	0	0
D6572	0	1	0	0	0	0
D6580	0	0	0	0	0	0

6.2.4 Superficies exposées (en km²)

Les superficies exposées (en Lden) ont été calculées en retirant la plate-forme des routes.

Itinéraire	Surfaces exposées - en km ²		
	> 55 dB(A)	> 65 dB(A)	> 75 dB(A)
D1	1,42	0,43	0,05
D2	2,48	0,68	0,00
D6	4,63	1,09	0,07
D13	1,24	0,33	0,01
D16	0,66	0,16	0,00
D19	0,49	0,13	0,00
D19A	0,30	0,09	0,00
D40	8,07	1,83	0,17
D42	3,18	0,83	0,02
D46	0,14	0,05	0,00
D56	0,11	0,01	0,00
D60	0,98	0,29	0,00
D61	0,34	0,08	0,01
D62	2,08	0,51	0,00
D62A	0,56	0,13	0,00
D62B	0,52	0,09	0,00
D62C	0,24	0,06	0,00
D135	9,27	2,26	0,37
D255	0,23	0,04	0,00
D540	0,38	0,12	0,00
D613	0,54	0,13	0,00
D640	0,43	0,13	0,01
D900	0,64	0,17	0,00
D904	2,32	0,54	0,00
D910A	1,13	0,25	0,00
D926	0,62	0,18	0,00
D976	0,46	0,11	0,00
D979	7,63	1,79	0,28

Itinéraire	Surfaces exposées - en km ²		
	> 55 dB(A)	> 65 dB(A)	> 75 dB(A)
D980	1,28	0,34	0,00
D981	2,35	0,58	0,00
D982	0,17	0,03	0,00
D986L	1,33	0,32	0,02
D994	0,02	0,00	0,00
D999	9,12	2,22	0,25
D6086	6,24	1,33	0,10
D6100	2,75	0,68	0,14
D6101	0,05	0,01	0,00
D6110	1,41	0,32	0,02
D6113	10,54	2,35	0,33
D6313	0,75	0,16	0,00
D6572	1,83	0,47	0,00
D6580	2,04	0,56	0,02

7 Conclusion

La réalisation des cartes de bruit sur le réseau routier départemental du Gard a donc permis d'estimer par itinéraire l'exposition au bruit des populations, des établissements d'enseignement et de santé ainsi que des surfaces de territoire situés de part et d'autre des voies.

Ces cartes de bruit (documents graphiques et estimation) serviront de base de réflexion pour la mise à jour du PPBE porté par le Conseil Départemental.

