



Liberté . Egalité . Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU GERS

DEPARTEMENT DU GERS

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

du réseau routier national dans le Gers RN21 – RN 124

(1^{ère} échéance de la directive européenne n°2002/49/CE)



Mis à la consultation du public du 26 novembre 2012 au 28 janvier 2013 inclus

Résumé non technique

La directive 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 du Gers, les cartes de bruit de première échéance concernant les réseaux routier national non concédé, départemental et communal ont été approuvées par arrêté préfectoral du 17 octobre 2011.

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

- RN 124 : de la fin de la déviation de Pujaudran à l'intersection avec la RD 934 (soit 7,1 km principalement sur la commune de l'Isle Jourdain)
- RN 21 sur la Commune d'AUCH du PR 46.900 au PR 52,260 (soit 5,6 km du panneau entrée sud de la ville d'AUCH à l'entrée du supermarché Intermarché)

Les zones bruyantes identifiées dans les cartes de bruit (carte de 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 :

- pour la RN 21 : 271 bâtiments dont une maison de retraite et une dizaine d'immeubles collectifs, soit 760 personnes exposées
- pour la RN 124 : 0 bâtiment pour la RN 124 et aucune personne exposée.

Table des matières

I. Bruit et santé.....	4
I.1 Généralités sur le bruit.....	4
I.2 Les effets sur la santé.....	5
Les effets objectifs.....	5
Les effets subjectifs.....	5
II. Cadre réglementaire et contexte départemental.....	6
II.1 Cadre réglementaire issu de la directive européenne 2002/49/CE.....	7
II.2. Cadre réglementaire issu de la loi 92-1444 du 31 décembre 1992 dite « loi bruit ».....	8
II.3. Objectifs réglementaires en matière de réduction du bruit.....	11
II.4. Contexte départemental et infrastructures concernées par le PPBE.....	13
III. Démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État.....	14
IV. Principaux résultats du diagnostic.....	16
IV.1. Cartes de bruit.....	16
IV.2. Observatoire du bruit.....	18
V. Mesures réalisées depuis 2001.....	21
V.1 Mesures préventives.....	21
V.2 Mesures curatives.....	21
VI. Mesures prévues entre 2011 et 2013.....	23
VI.1 Mesures préventives.....	23
VI.2 Mesures de réduction.....	24
VII. Prise en compte des « zones calmes » / « zones à objectif calme ».....	24
VIII. Glossaire.....	25

Annexes

1 – Cartographie et liste des bâtiments touchés

2 – Concordance entre les bâtiments touchés par le PPBE et le programme de résorption des Supers Points Noirs du Bruit (SPNB) en cours

I. Bruit et santé

Sources: AFSSET, Bruitparif, CSTB

I.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 impulsif, continu ou intermittent.



I.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 cardio-vasculaire 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.

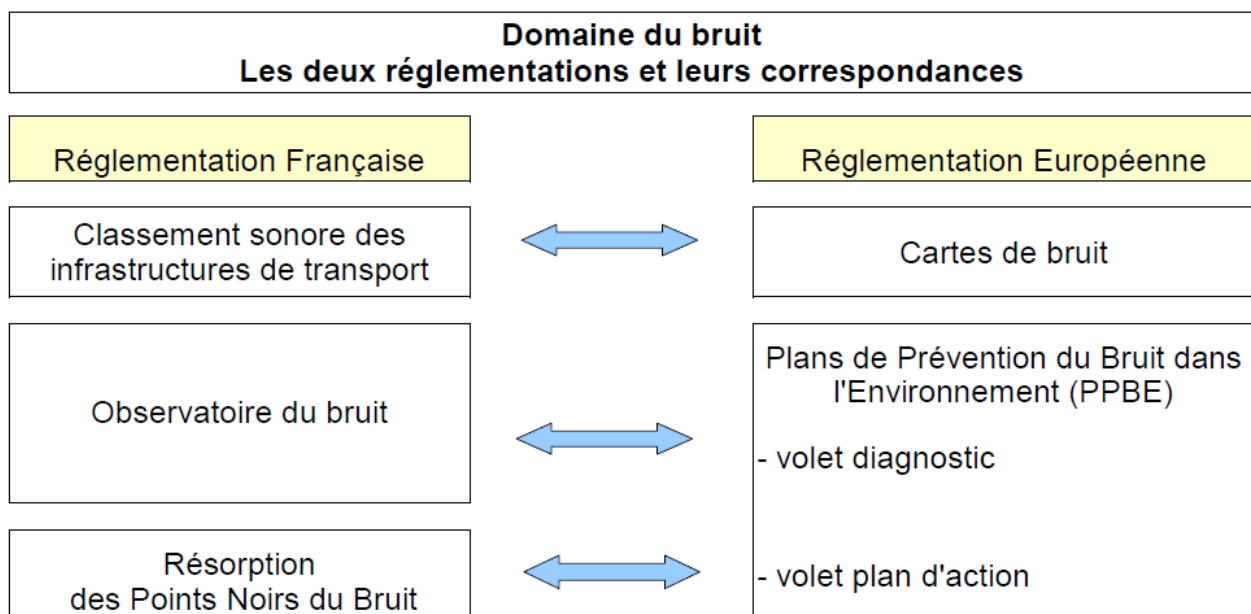
En dehors de la gêne, trois autres effets subjectifs du bruit sont habituellement décrits : sur les attitudes et le comportement social (agressivité et troubles du comportement, diminution de la sensibilité et de l'intérêt à l'égard d'autrui), sur les performances intellectuelles et l'interférence avec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

II. Cadre réglementaire et contexte départemental

La directive européenne 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 éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nocifs pour la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant.

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

Elle vient se superposer au cadre réglementaire national, issu de la loi-cadre 92-1444 du 31 décembre 1992.



II.1 Cadre réglementaire issu de la directive européenne 2002/49/CE

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 codifié aux articles R572-1 et suivants du code de l'environnement définit les agglomérations et les infrastructures concernées, le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

L'arrêté du 4 avril 2006 fixe les modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit.

L'arrêté du 3 avril 2006 fixe la liste des aéroports concernés par l'application de la directive.

La circulaire du 7 juin 2007 traite de la mise en œuvre de l'élaboration des cartes de bruit et de la réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

L'instruction du 23 juillet 2008 a pour objet de préciser l'organisation de la réalisation des PPBE ainsi que leur contenu pour les infrastructures nationales et ferroviaires les plus circulées.

Les sources de bruit concernées par cette réglementation sont :

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
- les aéroports listés par l'arrêté du 3 avril 2006 ;
- les agglomérations de plus de 100 000 habitants (sur ces cartographies, sont prises en compte toutes les infrastructures ferroviaires, routières et aéroportuaires ainsi que les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation).

Pour une application progressive, la mise en œuvre de la directive se déroule selon deux échéances :

- première échéance : réalisation des cartes de bruit et des PPBE correspondants pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de passages (soit 16 400 véhicules/jour), les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 60000 passages de train, les aéroports et les agglomérations de plus de 250 000 habitants.
- deuxième échéance : réalisation des cartes de bruit et des PPBE correspondants pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de passages (soit 8 200 véhicules/jour), les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30000 passages de train et les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Cette seconde étape devra être achevée en 2013.

Ces documents doivent être révisés à minima tous les cinq ans.

Plusieurs autorités compétentes sont en charge de réaliser ces cartographies et PPBE:

Type de réseau	Réalisation des cartes	Réalisation des PPBE
Routes nationales	Préfet	Préfet
Autoroutes concédées	Préfet/société concessionnaire	Préfet
Routes collectivités	Préfet	Collectivités
Voies ferrées	Préfet	Préfet
Grands aéroports	Préfet	Préfet
Agglomérations	EPCI / communes	EPCI / communes

II.2. Cadre réglementaire issu de la loi 92-1444 du 31 décembre 1992 dite « loi bruit »

Les efforts entrepris par l'État pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE.

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE, avant de préciser les actions à venir, recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes.

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

Deux articles du code de l'environnement proposent des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

Cette réglementation relative aux nuisances sonores routières et ferroviaires s'articule autour du principe d'antériorité. Lors de la construction d'une infrastructure routière ou ferroviaire, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement. Par contre, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

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 pré-existants 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. Les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

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).

La protection des riverains s'installant en bordure de voies existantes et le classement sonore

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit au voisinage d'infrastructures de transports terrestres existantes. La réglementation ne vise pas à interdire de futures constructions (il ne s'agit pas d'une servitude d'utilité publique), mais de faire en sorte qu'elles soient suffisamment insonorisées. Il s'agit d'une règle de construction relevant de la responsabilité du constructeur. 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 isolements 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 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore.

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestres est un dispositif réglementaire préventif avec projection de trafics à long terme (article L 571-10 du code de l'environnement).

Il s'agit de classer le réseau de transport terrestre en tronçons auxquels sont affectés une catégorie sonore, de délimiter des secteurs dits « affectés par le bruit » dans lesquels les futurs bâtiments sensibles (notamment d'habitation) devront présenter une isolation acoustique renforcée et de définir des prescriptions d'isolement qui seront applicables dans ces secteurs.

La réglementation précise que le classement sonore concerne les voies suivantes :

- voies routières dont le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est supérieur à 5000 véhicules/jours
- 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

Seule la première catégorie de voies existe dans le Gers.

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

Le classement sonore des voies fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Dans le Gers, il est consultable sur le site Internet de la DDT et conformément aux articles L121-2 et R121-1 du code de l'urbanisme, le préfet porte à la connaissance des communes ou groupements de communes engagés dans l'élaboration ou la révision de leur Plan Local d'Urbanisme, les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associés. L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite obligation de reporter ces informations dans les annexes de son Plan Local d'Urbanisme (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme). Les autorités compétentes en matière de délivrance de Certificat d'Urbanisme doivent, elles, informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres et résorption des points noirs bruit

Les objectifs de l'observatoire sont principalement de connaître les situations de forte nuisance pour définir des actions et les prioriser, de résorber les points noirs du bruit du réseau routier national et ferroviaire identifiés et de porter à la connaissance du public ces informations.

Cette démarche est cousine de celle imposée par la directive européenne du bruit ; elle prône les mêmes objectifs, mais avec une méthode et des indicateurs différents. L'observatoire du bruit du Gers, finalisé en mars 2010, a défini les zones de bruit critique (ZBC), et dans ces zones, les points noirs du bruit (PNB).

Un bâtiment doit satisfaire 4 critères afin d'être considéré comme point noir bruit. Il s'agit :

- d'un bâtiment sensible au bruit (habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale) ;
- répondant à certaines exigences acoustiques ;
- répondant aux critères d'antériorité définis ci-dessous ;
- situé le long d'une route ou d'une voie ferrée nationales.

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- 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 la plus ancienne des mesures suivantes :
 - 1° publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure
 - 2° 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

- 3° inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables
- 4° mise en service de l'infrastructure
- 5° 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, ...) 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).

Lors d'une résorption de PNB, lorsque la solution technique consiste à renforcer l'isolation acoustique des façades, le principe financier retenu est celui du subventionnement. Les subventions accordées aux propriétaires des logements ou des bâtiments sensibles au bruit sont accordées pour la réalisation de travaux d'isolation acoustique qui peuvent s'accompagner de travaux et aspects connexes (établissement ou rétablissement de l'aération, maintien du confort thermique par exemple).

Le taux de subvention pour l'habitat est d'à minima 80 % de la dépense subventionnable, 90 % quand les revenus du bénéficiaire n'excèdent pas les limites définies par l'article 1417 du code général des impôts et de 100 % pour les bénéficiaires de l'allocation supplémentaire mentionnée à l'article L. 815-2 ou à l'article L.815-3 du code de la sécurité sociale. La dépense subventionnable est plafonnée suivant les dispositions de l'arrêté du 3 mai 2002 pris pour l'application des articles D 571-53 à 57 du code de l'environnement, relatif aux subventions accordées par l'État concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux.

II.3. Objectifs réglementaires en matière de réduction du bruit

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 relatives aux contributions sonores en façade en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie ferrée conventionnelle
LAeq (6h-22h)	70	73	73
LAeq (22h-6h)	65	68	68
Lden	68	73	73
Ln	62	65	65

Cependant, les textes de transposition français ne fixent aucun objectif à atteindre suite à la réduction des nuisances. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, 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:

Objectifs relatifs aux contributions sonores dans l'environnement (en dB(A)) après réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modelé acoustique)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie ferrée conventionnelle
L _{Aeq} (6h-22h)	65	68	68
L _{Aeq} (22h-6h)	60	63	63
L _{Aeq} (6h-18h)	65	-	-
L _{Aeq} (18h-22h)	65	-	-

Objectifs d'isolement acoustique des façades (D_{nT,A,tr} en dB(A)) (renforcement de l'isolement acoustique des façades)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie ferrée conventionnelle
D _{nT,A,tr}	≥ L _{Aeq} (6h-22h) – 40 et ≥ L _{Aeq} (6h-18h) – 40 et ≥ L _{Aeq} (18h-22h) – 40 et ≥ L _{Aeq} (22h-6h) – 35 et ≥ 30 dB(A)	I _r (6h-22h) – 40 et I _r (22h-6h) – 35 et ≥ 30 dB(A)	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée

NB : pour l'explication des indicateurs, le lecteur s'orientera vers le circulaire du 25 mai 2004.

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.

Par défaut, ces objectifs de réduction sont donc appliqués.

Cependant, en fonction des dates d'existence administrative des voies et des réglementations de l'époque, les objectifs de réduction peuvent être différents et notamment plus contraignants.

La portion de la RN 124 concernée par ce PPBE de première échéance (précisée ci-dessous) a notamment fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 09 septembre 1991 et les références acoustiques à respecter sont indiquées dans la circulaire du 2 mars 1983.

II.4. Contexte départemental et infrastructures concernées par le PPBE

Dans le département du Gers, sont concernés par la première échéance de la directive :

- 12,7 km de routes non concédées,
- 750 m de voies communales.

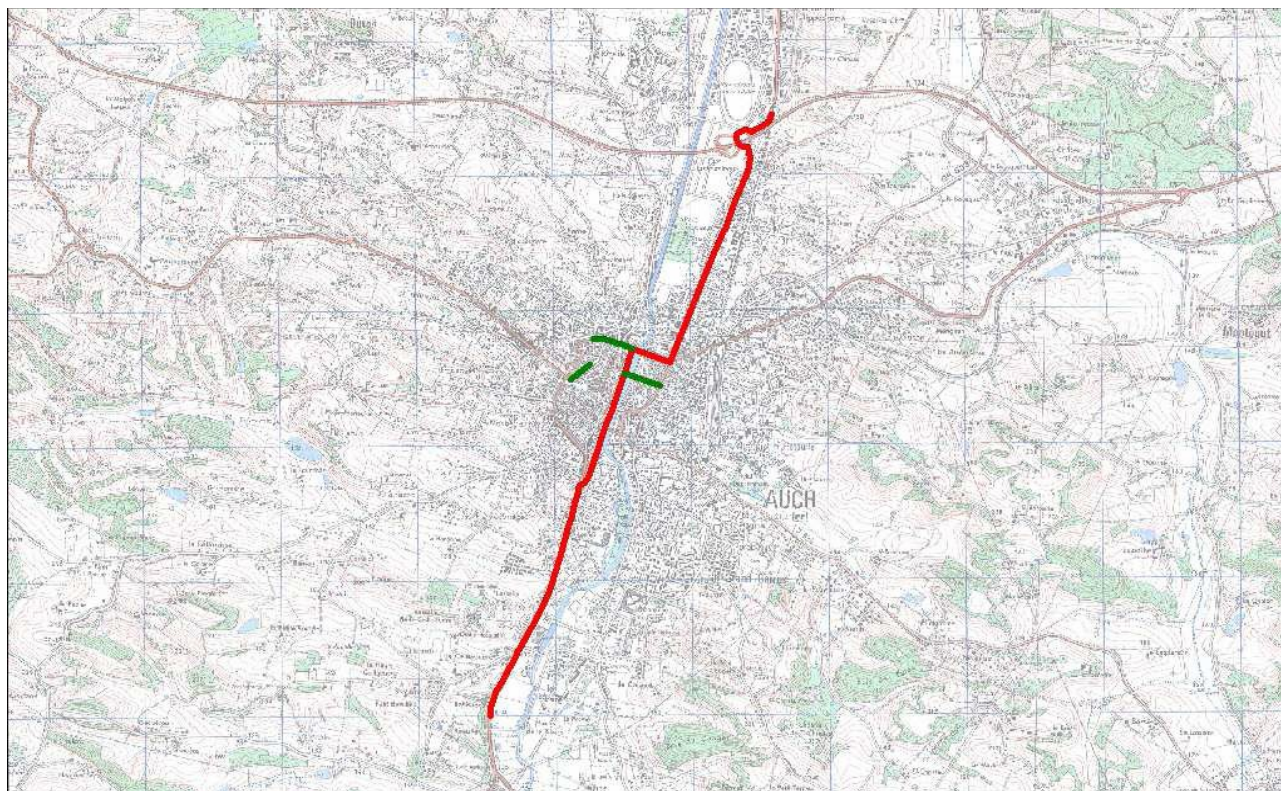
Aucune voie ferrée du département n'est concernée par la première phase de cartographie des infrastructures, le trafic ferroviaire y étant inférieur à 164 trains/jour.

Infrastructures concernées par le PPBE de l'Etat

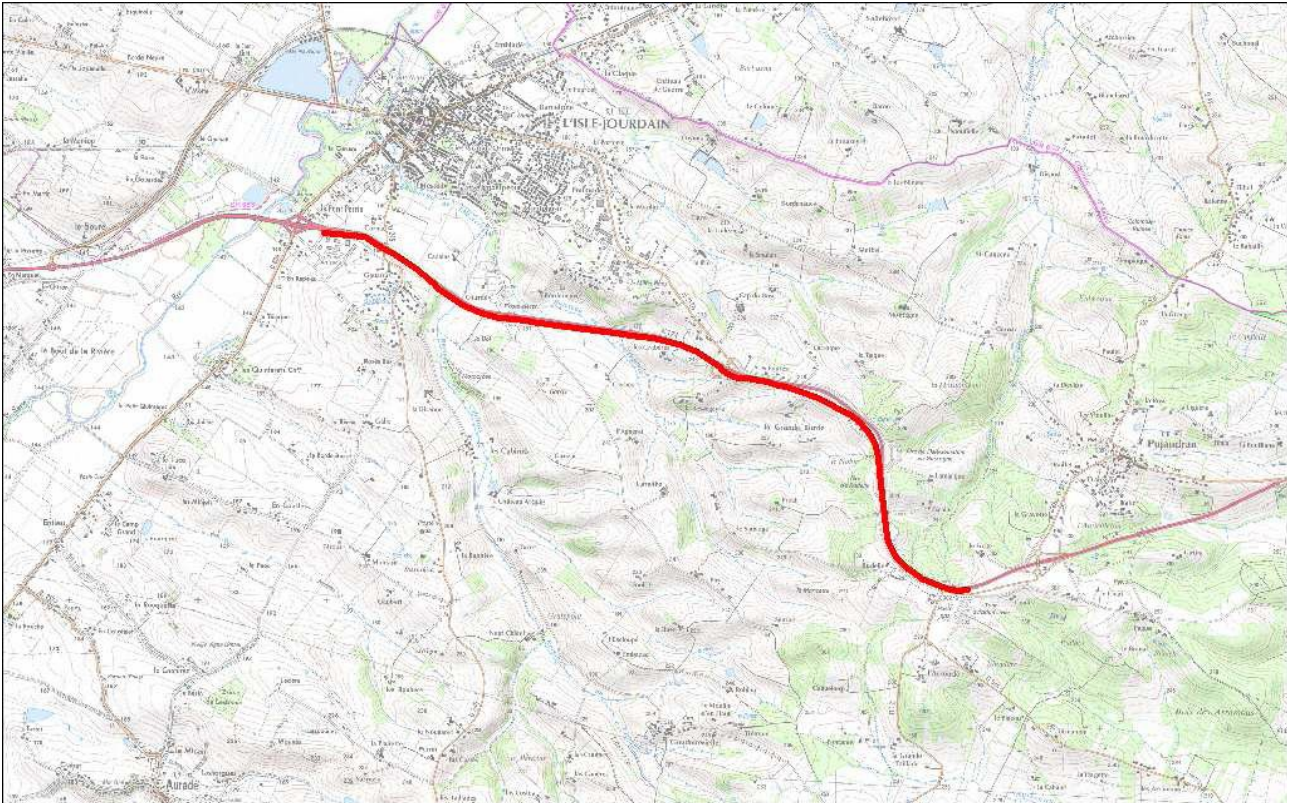
Infrastructures routières non concédées:

Axe	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
RN 21	PR 46.900	PR 52.260	5,6 km	D.I.R.S.O
RN 124	Fin de la déviation à Pujaudran	RD 634 à L'Isle-Jourdain	7,1 km	D.I.R.S.O

R.N. 21 :



R.N. 124 :



Dans le département du Gers, les cartes de bruit concernant les grandes infrastructures du réseau routier national ont été approuvées par le préfet du Gers par arrêté du 17 octobre 2011.

Cet arrêté, ainsi que les cartes, sont disponibles sur les sites Internet de la préfecture et de la DDT.

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

Un comité départemental de suivi bruit a été mis en place dans le département du Gers par arrêté du 19 novembre 2010 afin de suivre la mise en œuvre des différentes réglementations en matière de bruit des infrastructures de transport terrestre.

Il regroupe toutes les autorités compétentes, les gestionnaires d'infrastructures, les agences, administrations et techniciens concernés, les collectivités territoriales, l'Agence Régionale de Santé, les professionnels du bâtiment et des travaux publics, les bailleurs sociaux et le Centre Permanent d'Initiative pour l'Environnement du Gers.

La méthode d'élaboration et le contenu envisagé, le projet de PPBE, le résultat de la consultation du public et enfin le document final sont présentés au comité de suivi de l'évaluation et de la gestion du bruit dans l'environnement du département du Gers.

Le PPBE relevant de l'État a été élaboré sous l'autorité du préfet du Gers par la direction départementale des territoires du Gers. Il est le fruit d'une collaboration entre la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et la direction interdépartementale des routes Sud-Ouest (gestionnaire des routes non concédées).

L'élaboration du PPBE a été menée en quatre étapes :

- Une première phase de diagnostic réalisée par la direction départementale des territoires a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations. L'objectif de cette étape a été d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites définies par la réglementation, et les bâtiments à traiter.

Ce diagnostic a été établi par croisement des données disponibles:

- cartes de bruit stratégiques arrêtées par le préfet, en 2011
- classement sonore des voies arrêté par le préfet en 2004, actualisé en 2012
- observatoire départemental du bruit des transports terrestres finalisé en 2010 et définissant les zones de bruit critique et les points noirs du bruit le long du réseau national,
- études préliminaires de validation des points noirs du bruit nationaux,
- études acoustiques ponctuelles.

Ce diagnostic a été présenté en comité départemental de suivi du bruit du 9 mars 2012 et à l'ensemble des organismes et collectivités concernées.

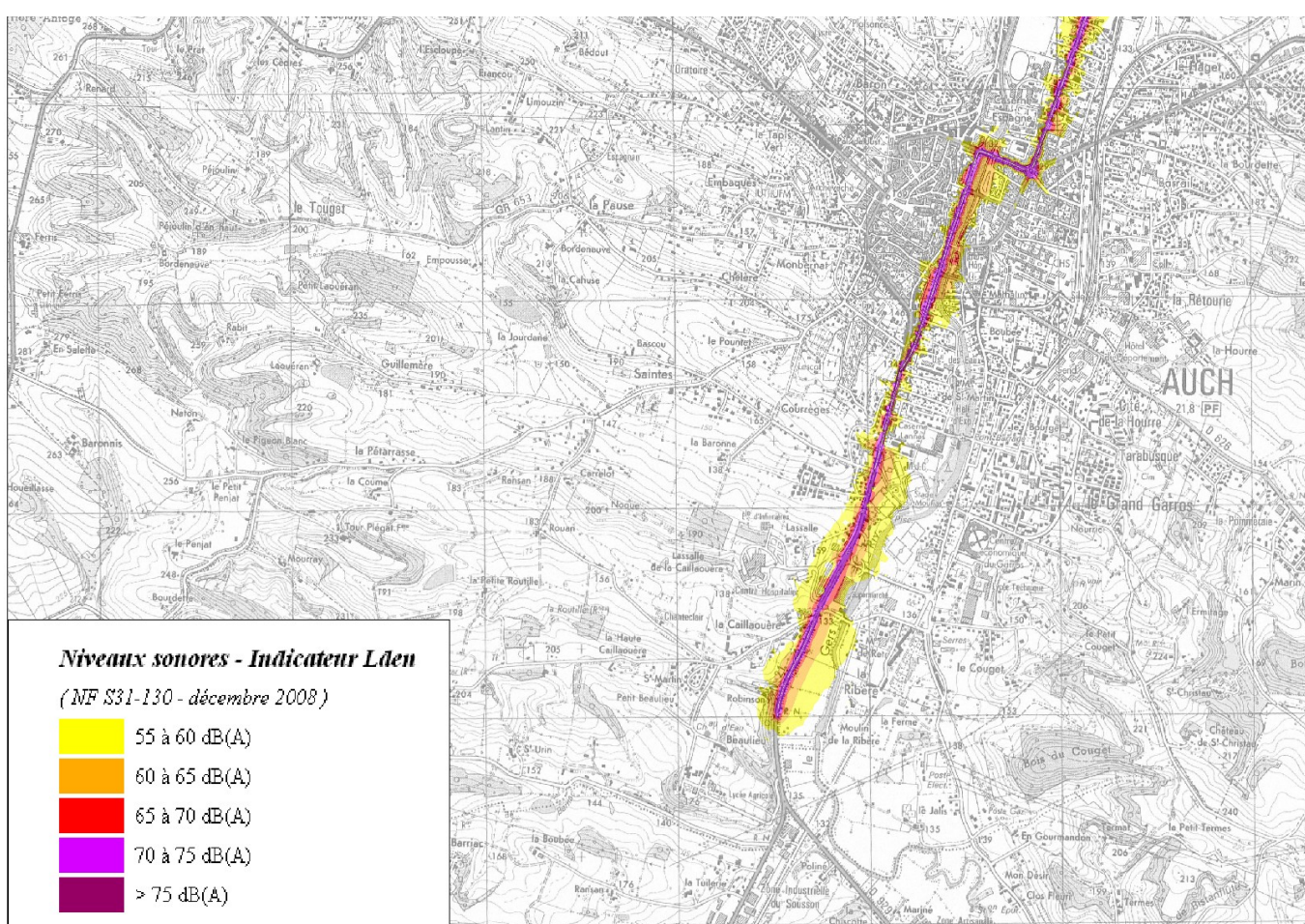
Simultanément, le maître d'ouvrage a fait le bilan des actions réalisées sur son réseau depuis une dizaine d'années.

- A l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme bruyantes, une seconde phase de définition des mesures de protection a été réalisée par le gestionnaire. Chacun a conduit les réflexions nécessaires afin d'aboutir à la hiérarchisation des priorités de traitement et à l'estimation de leurs coûts. Compte tenu des moyens financiers à disposition, ces travaux ont permis d'identifier une série de mesures à programmer sur la durée du PPBE c'est à dire jusqu'en 2013, mais aussi les études complémentaires nécessaires et prévues sur cette même période pour poursuivre l'action.
- A partir des propositions faites par le gestionnaire, la direction départementale des territoires a rédigé un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées. Ce projet de PPBE est porté à la consultation du public comme le prévoit l'article R572-8 du code de l'environnement. A l'issue de cette consultation, la direction départementale des territoires établira une synthèse des observations du public sur le PPBE de l'Etat. Cette synthèse sera transmise pour suite à donner aux différents gestionnaires qui répondront aux observations du public et modifieront éventuellement leur volet du PPBE. Ce travail sera présenté en comité départemental de suivi du bruit.
- Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et les suites qui leurs ont été données, constitue le PPBE qui est arrêté par le préfet du Gers et publié sur les sites Internet de la préfecture et de la DDT du Gers.

IV. Principaux résultats du diagnostic

IV.1. Cartes de bruit

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 prenant en compte la topographie, mais ne permet pas, à cette échelle, une définition précise du niveau sonore en chaque point localisé. Elles ont essentiellement pour objectif d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit, et de préservation des zones de calme. Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures et les activités industrielles ; les secteurs subissant du bruit excessif nécessitent ensuite un diagnostic complémentaire.



Les décomptes de population effectués dans le cadre des cartographies du bruit ont une valeur en partie conventionnelle qu'il convient de manipuler avec prudence et de ne pas considérer comme une restitution fidèle de la réalité. Ce décompte est en effet basé sur un ratio de nombre d'habitants par habitation estimé d'après les données de l'INSEE.

Pour plus de renseignements sur les cartes de bruit élaborées dans le département du Gers le lecteur consultera les sites Internet de la préfecture ou de la DDT.

La cartographie européenne définit les zones où les valeurs limites de bruit sont dépassées, et dans ces zones, évalue la population exposée, ainsi que le nombre de bâtiments sensibles au bruit. Les résultats obtenus pour le département du Gers sur les secteurs concernés par la première échéance de la directive sont les suivants :

RN 21 :

Lden en dB(A)	Nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
55 < Lden < 60	725	0	0
60 < Lden < 65	273	0	2
65 < Lden < 70	387	0	0
70 < Lden < 75	1109	2	3
Lden > 75	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 68 dB(A)	1373	2	3

Ln en dB(A)	Nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
50 < Ln < 55	317	0	2
55 < Ln < 60	365	0	0
60 < Lden < 65	1061	2	3
65 < Lden < 70	0	0	0
Lden > 70	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 62 dB(A)	22	2	0

RN 124 :

Lden en dB(A)	Nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
55 < Lden < 60	144	0	0
60 < Lden < 65	42	0	0
65 < Lden < 70	7	0	0
70 < Lden < 75	0	0	0
Lden > 75	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 68 dB(A)	0	0	0

Ln en dB(A)	Nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
50 < Ln < 55	40	0	0
55 < Ln < 60	6	0	0
60 < Lden < 65	0	0	0
65 < Lden < 70	0	0	0
Lden > 70	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 62 dB(A)	0	0	0

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 ont donc été utilement croisées avec les données de population exposées recensées par l'observatoire départemental du bruit, établies à partir d'une méthodologie nationale et d'investigations fines sur le terrain, assurant ainsi une très bonne connaissance de la sensibilité du bâti.

IV.2. Observatoire du bruit

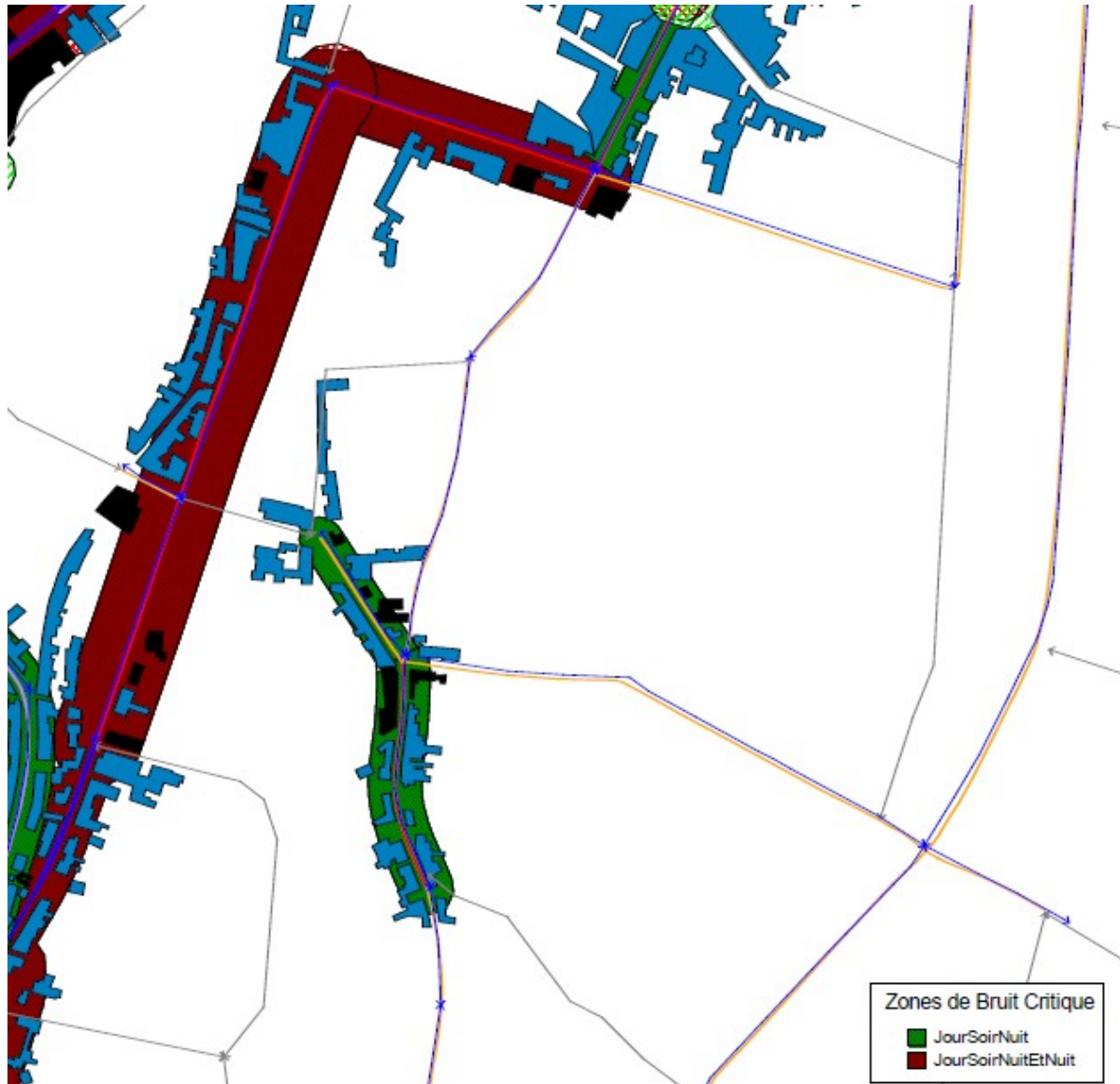
Les observatoires du bruit recensent dans chaque département les zones de bruit critique. Il s'agit d'une zone urbanisée relativement continue composées de bâtiments sensibles existants (habitation, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale) dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres.

Dans l'étude de l'observatoire du bruit menée en 2010, ont été considérés comme bâtiments des blocs d'immeubles contigus. Ceci ne permet donc pas une évaluation précise et exhaustive du nombre de points noirs du bruit et de personnes exposées, comme l'illustre le tableau ci-dessous, dont les résultats diffèrent nettement de ceux du paragraphe précédent mais la DDT a pu apporter des précisions à cette étude lors de l'élaboration du présent PPBE.

Données issues de l'observatoire départemental des infrastructures de transports terrestres:

Axe	NOM_ZBC	Nombre total de logements PNB	Lden > 68			Ln > 62		
			Population exposée	Etablissements d'enseignement	Etablissements de santé	Population exposée	Etablissements d'enseignement	Etablissements de santé
RN 21	N21-31-Auch	18	41	0	0	0	0	0
	N21-32-Auch	43	99	0	0	99	0	0
	N21-33-Auch	139	319	0	0	269	0	0
	N21-34-Auch	8	18	0	0	0	0	0
	N21-35-Auch	1	2	0	0	0	0	0
	N21-92-Auch	20	46	0	0	46	0	0
Total :		229	525	0	0	414	0	0

Dans l'exemple ci-dessous, les ZBC où l'indicateur Lden (« day, evening, night » pour jour, soir, nuit) seul est susceptible de dépasser la valeur limite de 68 dBA sont en vert. Les ZBC représentées en rouge sont celles où, de surcroît, l'indicateur Ln (nuit) peut dépasser la valeur limite de 62 dBA. Les bâtiments touchés sont en bleu.



En 2011-2012, la DDT a conduit des études complémentaires pour fiabiliser les données de l'observatoire sur la RN21 et la RN124. Ces études ont confirmé comme points noirs du bruit 401 bâtiments en bordure de la RN21 et 89 en bordure de la RN124, représentant respectivement 642 et 126 logements et 3 autres bâtiments sensibles. Une partie de ces points noirs sont concernés par le présent PPBE dans la traversée d'Auch par la RN 21, mais aucun sur la RN 124.

Croisement des données :

Pour le diagnostic final, il a été décidé de retenir les bâtiments touchés par les cartes de bruit de première échéance, auxquels on a ajouté des bâtiments listés dans l'observatoire du bruit dont la position par rapport à l'infrastructure est manifestement similaire aux premiers. Des bâtiments vraisemblablement oubliés lors de l'élaboration de l'observatoire ont été également ajoutés. Cette opération a nécessité un examen des constructions parcelle par parcelle.

La liste et la cartographie des bâtiments sensibles exposés, telle qu'elle ressort du croisement de ces deux méthodes fait l'objet de l'annexe 1. Certains bâtiments repérés sur les plans ne sont pas répertoriés dans les tableaux, car il s'est avéré qu'ils n'étaient pas des bâtiments « sensibles » (habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale) mais des locaux commerciaux.

Les décomptes réalisés dans le cadre des cartes de bruit stratégique peuvent présenter certaines discordances avec les données de l'observatoire, du fait de l'approche volontairement à grande échelle proposées par la cartographie européenne. Le croisement des décomptes de populations réalisé à travers la cartographie européenne d'une part, et l'observatoire du bruit du Gers d'autre part, une fois corrigées les divergences d'interprétation expliquées au chapitre précédent, montre une assez bonne cohérence à quelques exceptions près qui sont détaillées en annexe 1

En affectant une population moyenne de 2,5 habitants par logement, et en retenant la liste de bâtiments augmentée telle que figurant à l'annexe 1 (271 bâtiments dont une maison de retraite et une dizaine d'immeubles collectifs), on peut évaluer la population exposée à 760 personnes environ, toutes situées aux abords de la RN 21.

(voir annexe 1)

Les situations de multi-exposition route / fer ou route / route :

Il s'agit de la liste des parties de territoires exposées au bruit de plusieurs infrastructures de transports terrestres du réseau national, dont une au moins rentre dans la liste des grandes infrastructures cartographiées au titre de la directive européenne.

Le Gers ne contient pas de ZBC en multi-exposition route/fer, étant donné le faible trafic ferroviaire qui s'y trouve.

Il existe d'autres situations de multi-exposition mettant en jeu l'État et d'autres maîtres d'ouvrages, notamment la commune d'Auch. Elles concerneront surtout les PPBE de deuxième échéance, où certaines rues d'Auch proches de la RN 21 sont exposées à une circulation supérieure à 3 millions de véhicules par an. Le présent PPBE ne traite pas de ces situations qui seront abordées en 2013.

V. Mesures réalisées depuis 2001

V.1 Mesures préventives

La protection des riverains installés en bordure de voies nouvelles

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

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

Dans le département du Gers, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en 2004 et l'a révisé en 2012. Ce classement a fait l'objet de l'arrêté n °2012081-0008 du 23 avril 2012. le classement doit être révisé tous les cinq ans.

Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres (OBITT)

L'OBITT du Gers a été réalisé en 2010. Depuis, des études permettant d'affiner les résultats ont été menées afin de pouvoir lancer des actions de résorption des points noirs du bruit

V.2 Mesures curatives

Les deux tronçons concernés par le présent PPBE n'ont pas fait l'objet de travaux de traitement du bruit ces 10 dernières années.

Murs anti-bruit

Le tronçon de RN 124 concerné, déviation de L'Isle-Jourdain, a été réalisé entre 1993 et 2000. Il comprend divers équipements anti-bruit réalisés dès l'origine, et aucun Point Noir du Bruit n'a été identifié à ses abords.

Le Tronçon de RN 21 concerné est bordé immédiatement de bâtiments et comporte de nombreux carrefours en plan. De ce fait, aucune zone de points noirs du bruit n'est susceptible d'accueillir des écrans ou merlons.

Action de résorption des PNB

L'observatoire du Bruit dans le Gers montre que la majorité des routes nationales ont un tracé ancien, qui traverse des zones habitées où les mesures de correction à la source sont impraticables. La DDT du Gers a donc entrepris un programme de résorption des points noirs du bruit par traitement des façades.

En août 2010, un avis d'appel public à concurrence a été lancé en vue de la passation d'un marché d'ingénierie concernant la résorption des 212 « Super Points Noirs du Bruit » sur le réseau national du Gers, soit des bâtiments où les valeurs limites réglementaires sont a priori dépassées à la fois de jour et de nuit. La DDT a donc mis le traitement de ces points noirs en priorité.

Sur ces 212 PNB concernés, 133 sont situés sur la traversée de Auch par la RN 21, secteur concerné par le présent PPBE. A noter que 163 de ces bâtiments sont situés en Zone de Protection du Patrimoine Architectural et Paysager (ZPPAUP), et que leur traitement nécessitera donc des précautions particulières au plan de leur esthétique.

Confié au bureau d'études Gamba Acoustique, le marché comprend deux étapes:

1ère étape:

- fiabilisation des données de l'observatoire et recensement des bâtiments sensibles satisfaisant à tous les critères d'éligibilité des super Points Noirs du Bruit sur l'ensemble du réseau routier national du Gers (RN 21 et 124), notamment le critère d'antériorité qui n'était pas nécessairement renseigné dans l'observatoire;

A l'issue de cette action, le nombre de points éligibles diminue car tous les critères ne sont pas respectés par tous les bâtiments identifiés par la modélisation acoustique de l'observatoire du bruit.

- diagnostic individuel des bâtiments ou logements concernés, proposition de travaux à envisager pour atteindre les objectifs réglementaires d'isolation acoustique et estimation du coût de ces travaux.

A l'issue de cette action, le nombre de points potentiels à traiter diminue car tous les propriétaires ne souhaitent pas rentrer dans cette démarche.

2ème étape:

- signature de conventions entre les différents maîtres d'ouvrage privés et l'État;
- choix des entreprises réalisant les travaux;
- suivi des travaux et contrôle en réception.

A fin octobre 2012, une quarantaine de conventions sont signées.

Les travaux liés à cette action s'étaleront sur toute l'année 2013.

Le coût moyen d'une résorption de façade pour un habitat individuel étant de 10 000€, le budget à prévoir par l'Etat est d'environ deux millions d'euros pour cette action.

133 PNB situés sur les secteurs du présent PPBE sont concernés par cette action. Une fois le programme de résorption des Super Points Noirs du Bruit, actuellement en cours, mené à son terme, ce sont environ 640 personnes (somme de la colonne « population de l'annexe 2, parties verte et bleue) dont les logements seront traités contre les nuisances sonores (ou à qui des mesures auront été proposées, mais qui n'auront pas souhaité donner suite) et 2 établissements sensibles qui auront été traités.

Après la résorption des « Super Points Noirs du Bruit » en cours et en fonction des budgets disponibles, la DDT pourra envisager de poursuivre son action par la résorption des « simples » Points Noirs du Bruit restant sur ces secteurs du PPBE de 1ère échéance. Ce seront alors environ 420 personnes (somme de la colonne « population de l'annexe 2, partie ocre) supplémentaires qui bénéficieront d'une diminution des nuisances sonores.

VI. Mesures prévues entre 2011 et 2013

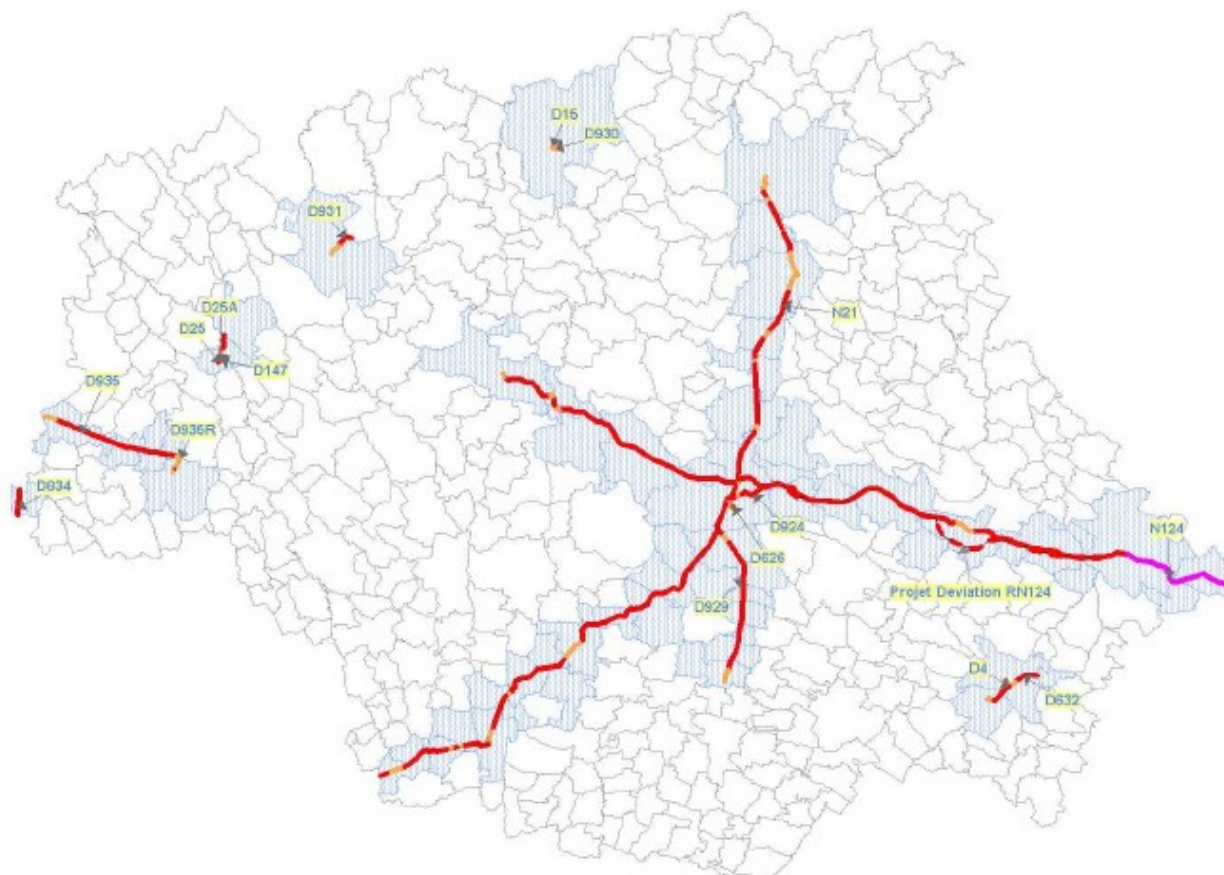
VI.1 Mesures préventives

Classement sonore

La DDT du Gers dispose d'un classement sonore des voies sur tout le département (arrêté préfectoral du 23 avril 2012). Pour garder toute son efficacité et sa pertinence, le classement sonore, principal dispositif de prévention de nouvelles situations de fortes nuisances le long des infrastructures, doit être régulièrement mis à jour (au minimum tous les 5 ans).

Il s'agit d'une démarche lourde puisqu'il a été dénombré environ 237 km de voies classées sur tout le département du Gers, pour lesquels il a été indispensable de vérifier les données d'entrée (trafic, vitesse, pente...) et les hypothèses d'évolution, de modéliser les données pour établir le nouveau classement sonore des voies, et enfin de conduire la procédure d'approbation. Les 66 communes concernées devront intégrer le nouveau classement dans leur PLU par simple mise à jour.

Cartographie sonore des voies du Gers et communes concernées



LEGENDE

Routes par Catégorie infrastructure	
	2
	3
	4
	5
	3 En projet

Amplification du contrôle des règles de construction, notamment de l'isolation acoustique

Le respect des règles de construction des bâtiments et notamment à usage d'habitation, repose d'une part sur l'engagement pris par le maître d'ouvrage de respecter les dites règles lors de la signature de sa demande de permis de construire et d'autre part sur les contrôles a posteriori que peut effectuer l'État en application des dispositions de l'article L 151.1 du Code de la Construction et de l'Habitation. Le contrôle porte sur les constructions neuves et notamment sur l'habitat collectif (public, privé), sur l'ensemble du département. Le centre d'études techniques de l'Équipement du Sud-Ouest effectue en liaison avec la DDT les vérifications sur place en présence du maître d'ouvrage, de l'architecte, voire du bureau de contrôle. Les rubriques contrôlées sont nombreuses : les gardes-corps, l'aération et la ventilation des logements, la sécurité contre l'incendie, le transport du brancard, l'accessibilité, l'isolation acoustique et l'isolation thermique. A la suite de la visite, un rapport et éventuellement un procès-verbal de constat sont établis par le CETE. Si des non-conformités sont relevées, il est demandé au maître d'ouvrage d'y remédier dans un délai raisonnable. Le suivi du dossier pour la remise en conformité est assuré par la DDT en lien avec le procureur de la république qui est destinataire du procès-verbal. Dans le cadre du programme de contrôle de l'année 2011, 3 opérations ont été retenues dont une au titre de l'acoustique. Il s'agissait d'une opération de logement collectif. Les résultats étaient non conformes aux exigences réglementaires. Dans le cadre des objectifs de qualité de la construction de l'État, les contrôles des règles de la construction vont s'intensifier dans les années à venir.

VI.2 Mesures de réduction

Résorption des PNB

La totalité de ces cas ne peuvent être traités que par leur façade, la configuration des lieux excluant tout traitement à la source.

Après la résorption des « Super Points Noirs du Bruit » en cours, il conviendra de poursuivre par la résorption des simples Points Noirs du Bruit.

VII. Prise en compte des « zones calmes » / « zones à objectif calme »

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.

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.

→ **L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations**

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée a priori de leur impact. Dans le cadre des bilans, ces actions pourront par contre être évaluées a posteriori.

Il est par contre possible d'évaluer l'efficacité de certaines actions curatives proposées dans le présent plan. Cette efficacité s'apprécie en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations. Les indicateurs retenus se basent sur :

- le nombre d'habitants qui ne seront plus exposés au delà des valeurs limites,
- le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au delà des valeurs limites.

Une fois le programme de résorption des Super Points Noirs du Bruit, actuellement en cours, mené à son terme, ce sont environ 640 personnes (chiffre estimé à partir d'un ratio de 2,5 personnes par logement) dont les logements seront traités contre les nuisances sonores (ou à qui des mesures auront été proposées, mais qui n'auront pas souhaité donner suite).

Si, dans le cadre du présent PPBE, le programme est étendu aux simples « Points Noirs du Bruit », ce sont environ 420 personnes supplémentaires qui bénéficieront d'une diminution des nuisances sonores et donc d'un meilleur confort.

VIII. Glossaire

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

ASF: Société des autoroutes du sud de la France

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

DIR: Direction Inter-départementale des routes

DREAL: Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

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 (PNB) : 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.

RFF : Réseau Ferré de France.

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.

Zones urbaines sensibles (ZUS): territoires infra-urbains définis par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville, en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ces territoires.