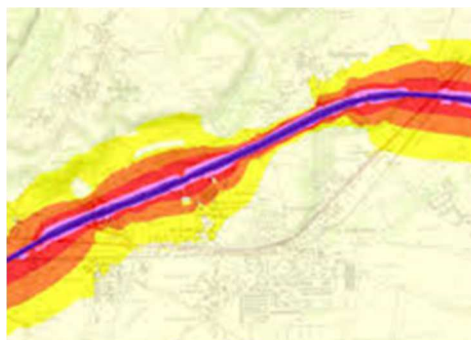


**Plan de Prévention du Bruit dans  
l'Environnement des infrastructures du  
Département de l'Ardèche**

# PPBE

**4<sup>ème</sup> échéance 2024-2029**



**Projet soumis à la consultation du public**

**Directive n°2002/49/CE**  
relative à l'évaluation et à la gestion  
du bruit dans l'environnement

## SOMMAIRE

Résumé non technique .....	3
1. Généralités .....	4
2. Le cadre réglementaire du PPBE du Département de l’Ardèche et infrastructures concernées .....	7
3. Les cartes de bruit des infrastructures routières .....	11
4. Prise en compte des « zones de calme » .....	17
5. Bilan des actions entreprises sur les dix dernières années .....	18
6. Programme d’action de prévention et de réduction des nuisances pour les cinq années à venir .....	22
7. Bilan de la consultation du public .....	23
8. Annexe 1 : le bruit et la santé .....	24
Annexe 2 : Le coût social du bruit en France .....	33
Annexe 3 : routes de la collectivité concernée par le PPBE .....	34
Annexe 4 : Cartes de bruit stratégiques de type A/C	
Annexe 5 : Carte d’évolution du trafic entre 2017 et 2022	

## Résumé non technique

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

L'objectif de cette directive est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

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

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

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, les cartes de bruit stratégiques de quatrième échéance du Département de l'Ardèche ont été approuvées et publiées le 7 mars 2023.

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 10 ans et citées dans le cadre du précédent PPBE approuvé par l'assemblée en 2019.

La troisième et dernière étape a consisté à recenser une liste d'actions permettant d'abaisser l'exposition sonore de nos concitoyens et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2024-2029.

S'agissant de projets d'aménagement de nouvelles voiries, ils sont désormais soumis à un contexte financier contraint, conjugué à la raréfaction des financements extérieurs.

De plus, le département ne se trouve pas dans une situation de congestion du trafic qui l'oblige à démultiplier des infrastructures nouvelles.

Ses interventions porteront ainsi prioritairement sur l'amélioration ou l'adaptation du réseau existant aux nouveaux modes de déplacement tels les modes doux ou les transports collectifs.

A cette fin, le Département de l'Ardèche intègre ces enjeux de lutte contre le bruit dans ses politiques d'infrastructures routières, en particulier dans son programme d'exploitation et surtout dans ses interventions volontaristes en termes de mobilité (développement des aménagements cyclables notamment).

Le présent projet de PPBE est soumis à la consultation du public du 20 mars 2024 au 21 mai 2024 via le site internet de la collectivité à l'adresse suivante :

**[www.ardeche.fr/88-le-reseau-routier.htm](http://www.ardeche.fr/88-le-reseau-routier.htm)**

Les remarques du public peuvent être transmises par courrier électronique à l'adresse suivante :

**[routes@ardeche.fr](mailto:routes@ardeche.fr)**

ou par courrier postal à l'adresse suivante :

**Direction des routes de des mobilités  
Mission Gestion domaine Public  
2 bis rue de la Recluse  
BP 737  
07 007 PRIVAS Cedex**

Une synthèse des observations sera annexée au projet de PPBE.

Il sera ensuite proposé à l'approbation du Département pour in fine être consultable sur son site internet : [www.ardeche.fr](http://www.ardeche.fr)

## 1. Généralités

### *1.1 Contexte local et réglementaire*

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

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

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

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

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

Ces cartes ont été calculées sur la base des trafics routiers reçus à l'époque, et malgré les phases de consultation des erreurs peuvent subsister.

Ainsi on note que le trafic utilisé pour certaines sections des CBS se situe dorénavant sous les seuils de 8 200 véhicules / jour (**v/j**) :

Il s'agit de la RD 86 entre Cruas et Meysse avec 7 678 v/j en 2022,

de la RD 86 au sud de Tournon avec 7 791 v/j en 2022

Par ailleurs le trafic de la RD 86c entre Sarras et ST Vallier avec 8 080 v/j est inférieur au seuil de 8 200.

Une mise à jour du PPBE sera opérée à la cinquième échéance prévue sur la période 2030-2034.

De façon générale pour les sections de route concernées par ce PPBE, on note une **tendance majoritaire de baisse du trafic**, en particulier en vallée du Rhône sur la RD 86 entre Tournon et Viviers ainsi que pour les franchissements du Rhône à Tournon, Soyons, Charmes et au Pouzin.

Précisons que l'Ardèche, contrairement à la Drôme avec l'A7 et la RN7, n'est pas sujette à du trafic de transit continu sur l'ensemble de la vallée du Rhône comme le montre les importants écarts de trafic sur la RD 86 (exemple 3 200 v/j entre Serrières et Andance, contre plus de 16 000 dans le secteur aggloméré de St Peray-Guilherand-Granges)

Sur les autres sections, le trafic peut être considéré comme stable, les augmentations étant inférieures à 2 % à l'exception de la RD 86 au sud de Viviers où l'on relève une augmentation du trafic de près de 10%. Cette dernière s'explique par un report de trafic de la RN 102 entre Aubenas et Le Teil, du fait de l'interdiction aux poids lourds en vigueur dans la traversée du Teil depuis fin 2019 consécutive au séisme. Cette situation évoluera courant 2025 avec la mise en service de la déviation de la RN 102 à Le Teil.

La carte ci-après illustre les routes départementales concernées par le PPBE de la quatrième échéance. Ce réseau routier départemental apparaît de façon plus détaillée en annexe 3.



### *1.2 Les principaux textes réglementaires*

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

#### **- les textes généraux**

- Loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit
- Code de l'environnement : livre V et titre VII (parties législative et réglementaire) relatif à la prévention des nuisances sonores

- Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières
- Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires

#### - les textes relatifs au classement sonore

- Code de l'environnement : articles R.571-32 à R.571-43 relatifs au classement sonore des infrastructures de transports terrestres
- Arrêté du 30 mai 1996 modifié relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit
- Arrêté du 3 septembre 2013 illustrant par des schémas et des exemples les article 6 et 7 de l'arrêté du 30 mai 1995 modifié relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit

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

- Directive n°2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement
- Règlement (UE) 2019/1010 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 sur l'alignement des obligations en matière de communication d'informations dans le domaine de la législation liée à l'environnement et modifiant les règlements (CE) no 166/2006 et (UE) no 995/2010 du Parlement européen et du Conseil, les directives 2002/49/CE, 2004/35/CE, 2007/2/CE, 2009/147/CE et 2010/63/UE du Parlement européen et du Conseil, les règlements (CE) no 338/97 et (CE) no 2173/2005 du Conseil et la directive 86/278/CEE du Conseil
- Code de l'environnement : article L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-12
- Arrêté du 4 avril 2006 modifié relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- Arrêté du 3 avril 2006 qui fixant la liste des aéroports mentionnés au I de l'article R.147-5-1 du code de l'urbanisme
- Arrêté du 14 avril 2017 modifié établissant les listes des agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L.572-2 du code de l'environnement

## 2. Le cadre réglementaire du PPBE du Département de l'Ardèche et infrastructures concernées

### 2.1 Cadre réglementaire du PPBE

#### a) Les sources de bruit

Les sources de bruit concernées par cette directive sont :

- les grandes infrastructures de transport routier, incluant le réseau autoroutier, national, départemental et communal, dépassant les 3 millions de véhicules par an soit 8 200 véhicules/jour,

- les grandes infrastructures de transport ferroviaire dépassant les 30 000 passages de train par an soit 82 trains/jour,
- les grandes infrastructures de transport aérien, à l’exception des trafics militaires, de plus de 50 000 mouvements par an,
- toutes les infrastructures de transport ainsi que les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l’environnement soumises à autorisation (ICPE) situées dans le périmètre des grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants listées à l’arrêté du 14 avril 2017 modifié.

#### b) Les autorités compétentes

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

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

Les cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures de transports terrestres du département de l’Ardèche ont été arrêtées par le préfet de département de l’Ardèche par l’arrêté préfectoral N° 07-2023-03-07-00009 du 07 mars 2023 conformément aux articles L.572-4 et R.572-7 du code de l’environnement.

Les cartes sont consultables via le site dédié GeoIDE : Cartes du bruit stratégiques 2023 ( <https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=90c8c640-b33f-47b5-86c9-6b80b676e6c6>)



### c) Le contenu du PPBE

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

- Une synthèse des résultats de la cartographie faisant apparaître le nombre de personnes et d'établissements sensibles exposés à un niveau de bruit excessif ainsi que l'évaluation des effets nuisibles du bruit, et la description des infrastructures concernées ;
- L'identification et la localisation des zones calmes du territoire, et les mesures permettant de les préserver ;
- Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à des niveaux excédant les seuils réglementaires ;
- Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des 10 années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires d'infrastructures ;
- Les financements et échéances associés à ces mesures, s'ils sont disponibles ;
- Les motifs et, le cas échéant, l'analyse des coûts et avantages des mesures retenues ;
- L'estimation de la diminution du nombre de personnes exposées permis par la mise en œuvre des mesures prévues ;
- Un résumé non technique du plan.

## 2.2 Infrastructures concernées

Le présent PPBE concerne les voies routières départementales supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules, soit plus de 8 200 véhicules par jour.

Ainsi, le réseau concerné est le suivant :

Nom de la route	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur
D104	0	13	14440
	39+900	69++500	26360
D11	0	1+200	1177
D121	26+972	28+837	1975
D2	54	64+400	10822
D206	4	4+100	100
D206A	0	0+660	660
D519	0	1+147	1173
D533	57+459	57+803	344
D533N	0	0+190	190
D578	0+396	2+540	2186
	110	111+650	1644
	112+325	112+975	650
D579	20+800	23+800	3006
D82	0	9+200	9181
D820	0	2+800	2797
	8+400	17+800	9343
D86	35+800	51+800	16611
	54+400	78+700	24490
	85+300	98+200	12861
	109+400	115+200	5873
D86C	0	0+1000	1000
D86E	2+900	4+1000	2037
D86H	0+000	0+380	380
D86K	2+096	2+238	142
D95	0	0+160	160
D96	0	1+400	1769

### 2.3 Démarche mise en œuvre pour le PPBE

La collectivité de l'Ardèche a élaboré ce projet de PPBE en interne, avec l'accompagnement technique et méthodologique de la direction départementale des territoires de l'Ardèche.

## 3. Les cartes de bruit des infrastructures routières

### 3.1 La représentation du bruit

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

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

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

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

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

#### 3.1.1 Les indicateurs de bruit retenus

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

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

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

Il est calculé à partir de la formule suivante :

$$L_{den} = 10 * \log\left(\frac{1}{24} * \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}}\right)\right)$$

Les différences de sensibilité au bruit sont prises en compte au travers d'une pondération de 5 dB(A) en soirée et 10 dB(A) la nuit.

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

- $L_{den}$  : 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75 dB(A)
- $L_{night}$  : 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70 dB(A)

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

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

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

### 3.1.2 La représentation

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

### 3.1.3 Les valeurs limites

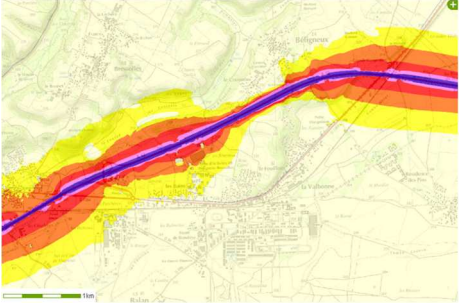
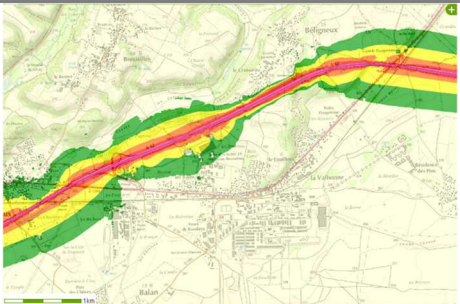

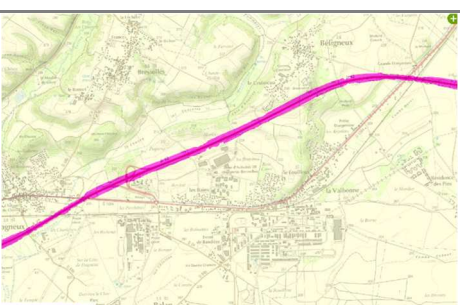
Les cartes de type C correspondent à la représentation des zones où les valeurs limites sont dépassées. Ces seuils sont indiqués dans l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 modifié, ils dépendent de l'indice et du type d'infrastructure de transport. Les couleurs de représentation sont aussi encadrées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

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

### 3.2 Les différentes cartes de bruit

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

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

	<p><b>Carte de type « a » indicateur <math>L_{den}</math></b> Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur <math>L_{den}</math> (période de 24 h), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le <math>L_{den}</math>.</p>
	<p><b>Carte de type « a » indicateur <math>L_n</math></b> Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur <math>L_n</math> (période nocturne), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).</p>
	<p><b>Carte de type « c » indicateur <math>L_{den}</math></b> Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur <math>L_{den}</math> (période de 24h) Les valeurs limites <math>L_{den}</math> figurent pages suivantes</p>
	<p><b>Carte de type « c » indicateur <math>L_n</math></b> Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur <math>L_n</math> (période nocturne) Les valeurs limites <math>L_n</math> figurent pages suivantes</p>

### 3.3 Méthode de calcul des niveaux sonores

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

#### a) Le logiciel utilisé

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

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

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

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

#### b) Les données d'entrée utilisées

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

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

Les émissions de bruit de chaque axe sont calculées sur la base des trafic (Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA), des vitesses et des % de poids lourds.

Les cartes ne font apparaître ni l'état, ni la qualité des voiries.

Les extraits de cartes stratégiques de bruit de type A et C sont joints en annexe 4.

Elles constituent un premier état des lieux des nuisances sonores générées par les grandes infrastructures routières du Département de l'Ardèche :

### *3.4 Estimation des populations exposées*

#### **3.4.1 Présentation de la méthode appliquée**

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

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

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

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

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

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

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

#### **3.4.2 Répartition de la population exposée par tranche de bruit**

##### **a) Analyse des cartes de type a**

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

<b>Exposition aux routes du Département de l'Ardèche &gt; 3 millions véh/an</b>			
<b>Lden dB(A)</b>	<b>Nombre d'habitants</b>	<b>Nombre d'établissements de santé</b>	<b>Nombre d'établissements d'enseignement</b>
55 à 60	5 553	14	13
60 à 65	3 691	9	25
65 à 70	2634	6	4
70 à 75	2285	3	11
>75	219	0	0
Total >55	14 382	32	53

<b>Exposition aux routes du Département de l'Ardèche &gt; 3 millions véh/an</b>			
<b>Ln dB(A)</b>	<b>Nombre d'habitants</b>	<b>Nombre d'établissements de santé</b>	<b>Nombre d'établissements d'enseignement</b>
50 à 55	3748	7	31
55 à 60	2700	16	15
60 à 65	2326	9	26
65 à 70	425	6	5
>70	0	3	12
Total >50	9199	41	89

#### **b) Analyse des cartes de type c**

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

<b>Exposition aux routes du Département de l'Ardèche &gt; 3 millions véh/an</b>			
<b>Lden dB(A)</b>	<b>Nombre d'habitants</b>	<b>Nombre d'établissements de santé</b>	<b>Nombre d'établissements d'enseignement</b>
> valeur limite de 68	3436	4	13

<b>Exposition aux routes du Département de l'Ardèche &gt; 3 millions véh/an</b>			
<b>Ln dB(A)</b>	<b>Nombre d'habitants</b>	<b>Nombre d'établissements de santé</b>	<b>Nombre d'établissements d'enseignement</b>
> valeur limite de 62	1883	13	32



### 3.4.3 Evaluation des effets nuisibles

Publiées en 2018, des informations statistiques provenant des Lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sur le bruit dans l'environnement mettent en avant les relations dose-effet des effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. L'arrêté du 4 avril 2006 modifié, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement introduit une méthode de quantification des personnes exposées à trois de ces effets nuisibles : la cardiopathie ischémique (correspondant aux codes BA40 à BA6Z de la classification internationale ICD-11 de l'OMS), la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil.

Le nombre de personnes affectées par ces effets nuisibles est détaillé par effet nuisible et par infrastructure.

Axe	Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles		
	Cardiopathie ischémique	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
D104	6	482	127
D11	0	12	3
D121	0	35	9
D2	3	204	38
D206	0	3	0
D206A	0	29	7
D519	0	13	2
D533	0	37	9
D533N	0	0	0
D578	2	187	50
D579	0	30	5
D82	0	41	10
D820	1	133	29
D86	20	1384	338
D86C	0	50	13
D86E	2	179	49
D86H	0	0	0
D86K	0	4	0
D95	0	5	1
D96	0	21	2

## 4. Prise en compte des « zones de calme »

Les zones calmes sont définies dans l'article L.572-6 du Code de l'Environnement, comme des « 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 ».

#### 4.1 Détermination des zones calmes

Les caractéristiques physiques des sons n'expliquent qu'une partie de la gêne ressentie. La notion de bruit est une notion relative, très dépendante de la perception de chacun. A ce titre, les zones de calmes peuvent être des zones faiblement exposées au bruit mais aussi des zones où la sensation de calme est importante.

La réglementation européenne et française ne donne aucune recommandation quant à des valeurs-seuils acoustiques pour définir et identifier les zones de calme.

Les articles L. 572-6 et R. 572-8 du Code de l'Environnement demande d'identifier les zones calmes où l'autorité compétente doit maîtriser l'évolution du bruit. L'article L.572-6 du Code de l'Environnement définit une zone calme comme étant un espace extérieur remarquable et de faible nuisance, dans cette définition, deux types de notions sont présentées : une notion d'utilisation par les usagers et une notion acoustique.

Le Département de l'Ardèche n'est pas concerné par ces zones, que l'on trouve principalement dans les grandes métropoles dotées par exemple de zones à faible émission (ZFE).

#### 4.2 Objectifs de préservation des zones calmes

Sans objet pour le Département de l'Ardèche.

## 5. Bilan des actions entreprises sur les dix dernières années

### Axe 1: Aménagement de nouvelles infrastructures

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.

La réglementation relative aux nuisances sonores routières 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.

Ce principe a été appliqué lors de la construction du nouveau pont de Charmes en 2023 sur RD 11, où pour la protection phoniques des riverains une glissière en béton pour un cout de 90 000 € TTC a été réalisée.

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.

## **Axe 2 : Aménagement des infrastructures existantes**

Afin de favoriser la pratique du vélo notamment, il est nécessaire de sécuriser et d'aménager des itinéraires cyclables. Les actions consistent en la pose de panneaux rappelant les distances de sécurité à respecter lors du dépassement d'un vélo, mais également la réalisation de pistes ou de surlargeurs cyclables.

Ainsi de 2019 à 2023, 45 kilomètres de surlargeurs supplémentaires ont été réalisés

Des aménagements plus ponctuels tels que l'aménagement de ponts ou de carrefours sont également réalisés.

Citons la réalisation de la passerelle pour vélo et piéton sur la RD 222 entre Glun et la Roche de Glun, avec une participation du Département de 155 k€, l'élargissement et la sécurisation du trottoir par un garde-corps sur la RD 86 c entre Sarras et St Vallier avec une participation du Département de 1,2 M€, et enfin la création d'une piste cyclable sur le pont Mistral sur RD 533N entre Guilhaud-Granges et Valence avec une participation du Département de 80 k€.

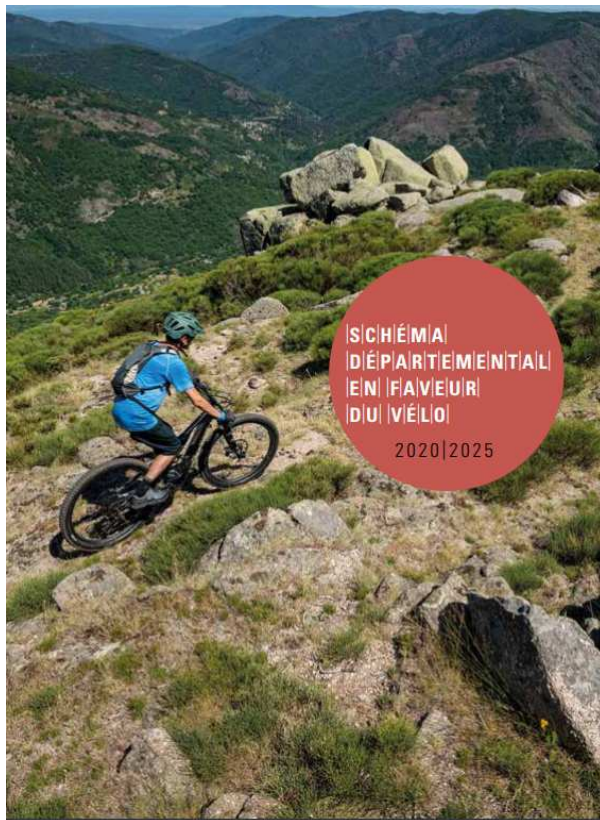
Hors agglomération très ponctuellement des matériaux innovants plus minces sont mis en œuvre, permettant dans certains cas un gain phonique de quelques décibels. Ces techniques sont toutefois à réserver aux chaussées soumises à un trafic inférieur 150 poids lourds par jour.

En agglomération, le département participe financièrement sous forme de subvention à l'aménagement des traverses d'agglomération. Ce sont 25 communes par an, pour un montant de 1 million d'euros qui font l'objet d'un renouvellement de la couche de roulement en agglomération. Rendre un uni à une chaussée contribue à atténuer les nuisances sonores en agglomération.

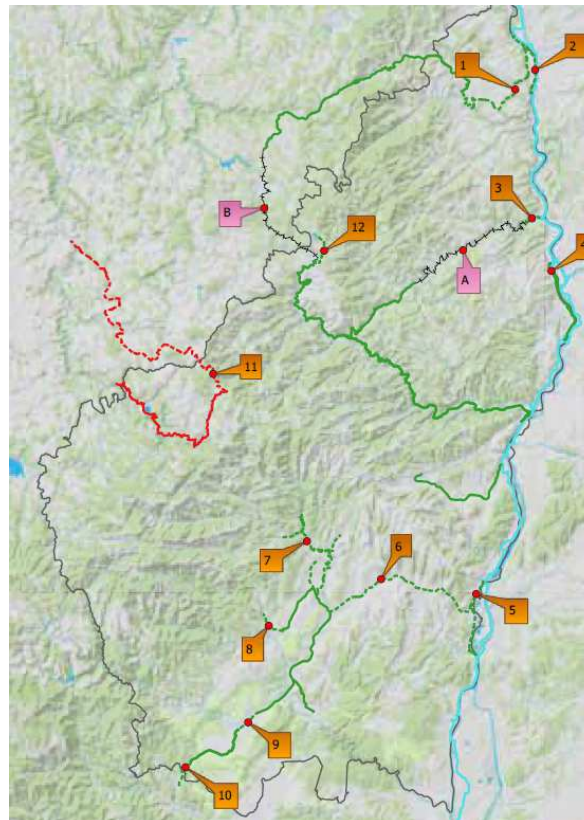
A Privas il convient de relever la suppression de 3 carrefours à feux entre 2019 et 2021 sur RD 2 et RD 104, remplacés par 3 carrefours giratoires permettant dorénavant une circulation plus fluide et surtout du fait de la diminution des arrêts et redémarrages une diminution globale du bruit routier.

### Axe 3 : Révision du schéma départemental en faveur du vélo

Le Département a en 2021 révisé son schéma départemental en faveur du vélo pour la période 2020-2025 comprenant notamment la définition du réseau ossature du département garant d'actions cohérentes des futurs aménagements.



Réseau ossature des voies vertes



Il a été complété en 2022 par le guide de la cyclabilité et celui de la signalisation des itinéraires cyclables devant permettre aux porteurs de projets d'homogénéiser les pratiques et les réponses aux demandes d'aménagements routiers, et rendre la future signalisation homogène, continue et compréhensible pour l'utilisateur.



#### **Axe 4 : Déploiement de vélos routes et voies vertes**

Rappelons l'aménagement ces dernières années de la ViaRhona sur 93 km. En cohérence avec le schéma départemental cyclable, le Département apporte un soutien méthodologique et technique aux collectivités maîtres d'ouvrage pour l'aménagement de nouvelles voies. Citons à ce titre en 2021 la réalisation de 20 km de la ViaFluvia autour d'Annonay.

#### **Axe 5 : Soutien pour les aménagements d'aires de covoiturage**

Le covoiturage permet également de diminuer le trafic routier et donc le bruit engendré par les véhicules. 47 aires ont été réalisées ces dernières années.

#### **Axe 6 : Actions au sein de la collectivité en direction de ses agents**

Le Département de l'Ardèche, conscient de la valeur ajoutée du télétravail tant en termes de conditions de vie au travail que de réduction des besoins de déplacements et donc de bruit, a étendu les possibilités de télétravail pour l'ensemble des agents de la collectivité, tous cadres d'emploi confondus.

Il encourage par ailleurs l'utilisation alternative de la voiture pour les déplacements domicile

travail avec la possibilité de bénéficier du forfait annuel de mobilité durable pour les déplacements en vélo ou covoiturage, ou le versement d'un forfait employeur couvrant 70% de l'abonnement d'un transport en commun.

## 6. Programme d'action de prévention et de réduction des nuisances pour les cinq années à venir

### *6.1 Description des actions prévues ou en cours de réalisation*

Comme indiqué précédemment, l'action du Département portera prioritairement sur l'amélioration ou l'adaptation du réseau existant aux nouveaux modes de déplacement tels les modes doux notamment le vélo, ou les transports collectifs.

Conjugué à la stagnation voire la diminution du trafic routier observé ces dernières années, ces interventions devraient conduire à une temporisation des nuisances sonores supplémentaires.

A cette fin, le Département de l'Ardèche intègre ces enjeux de lutte contre le bruit dans ses politiques d'infrastructures routières, en particulier dans son programme d'exploitation et surtout dans ses interventions volontaristes en termes de mobilité (développement des aménagements cyclables avec les EPCI ou Communes notamment).

Le Département de l'Ardèche prévoit de mettre en œuvre sur la durée du présent PPBE les actions suivantes ;

Le renouvellement des revêtements de la chaussée conformément à la politique annuelle d'entretien des chaussées, avec dans la mesure du possible la création de surlargeurs multifonctionnelles facilitant la pratique du vélo.

Précisons que le Département privilégie désormais l'utilisation d'enrobés et revêtements moins bruyants lors de la réfection des couches de roulement des chaussées.

L'aménagement de la voirie dans les traversées d'agglomération sur l'ensemble du département en accompagnement des communes concernées.

Il favorisera la création de nouvelles aires de covoiturage, 6 étant envisagées en 2024.

Enfin il poursuivra son programme d'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique (VAE), permettant sous condition de bénéficier jusqu'à 200 €.

Les comptages routiers pour connaître les trafics et leurs évolutions avec une mise en perspective des cartes stratégiques de bruit.

Le Département de l'Ardèche s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 10 ans, en particulier en ce qui concerne sa participation à la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres (communication à la DDT 07 les nouvelles hypothèses sur les voies déjà classées et la présence de nouvelles voies à classer).

Ces données sont intégrées aux documents d'urbanisme. Ainsi, 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.

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

Les indicateurs retenus pour évaluer l'impact des actions programmées ou envisagées se basent sur la population résidente et sur le nombre d'établissements sensibles (enseignement, soin/santé, action sociale) qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites définies au chapitre 3.

Les mesures préventives proposées par le Département de l'Ardèche étant par définition destinées à éviter de nouvelles expositions au bruit, il n'est pas possible d'en chiffrer précisément leur impact en termes de personnes protégées.

## 7. Bilan de la consultation du public

### *7.1 Modalités de la consultation*

La consultation du public est prévue après la validation du présent projet par l'assemblée départementale. Elle fera l'objet d'un avis préalable par voie de presse dans un journal local.

Le projet de PPBE sera mis à la consultation du public par voie électronique sur le site internet de la collectivité : Ardeche.fr

Une adresse mail permettait le recueil des observations. Cette adresse électronique sera précisée dans l'avis de presse pour recueillir les observations du public.

## *7.2 Remarques du public*

Synthèse des observations et du nombre de participants : Ce point sera complété après la consultation pré citée.

## *7.3 Réponses aux observations*

Ce point sera complété après la consultation pré citée.

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

Le PPBE sera proposé pour approbation par le Département après l'analyse des remarques issues de la consultation.

Sa version définitive sera ensuite publiée sur le site internet de la collectivité à l'adresse suivante : Ardeche.fr

# 8. Annexe 1 : le bruit et la santé

## *8.1 Généralité sur le bruit*

Le bruit constitue une nuisance très présente dans la vie quotidienne des Français : 86% d'entre eux se déclarent gênés par le bruit à leur domicile. Selon une étude de 2009 de l'INRETS, la pollution de l'air (35%), le bruit (28%) et l'effet de serre (23%) sont cités par les Français comme les trois principaux problèmes environnementaux relatifs aux transports.

Au-delà de la gêne, l'excès de bruit a des effets sur la santé, auditifs (surdité, acouphènes...) et extra-auditifs (pathologies cardiovasculaires...).

### **8.1.1 Le son**

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné.

Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air ; ce phénomène vibratoire est caractérisé par sa force, sa hauteur et sa durée.

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20  $\mu$ Pascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.



Perception	Échelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression)	Fort / Faible	Intensité I Décibel, dB(A)
Hauteur (son pur)	Aigu / Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu / Grave	Spectre
Durée	Longue / Brève	Durée LAeq (niveau équivalent moyen)

### 8.1.2 Le bruit

La pression sonore s'exprime en Pascal (Pa). Pour plus de facilité, on utilise le décibel (dB) qui a une échelle logarithmique et qui permet de comprimer cette gamme entre 0 et 140.

Ce niveau de pression, exprimé en dB, est défini par la formule suivante :

$$Lp = 10 * \log \left( \frac{P}{p_0} \right)^2$$

Où :

p est la pression acoustique efficace (en Pascal)

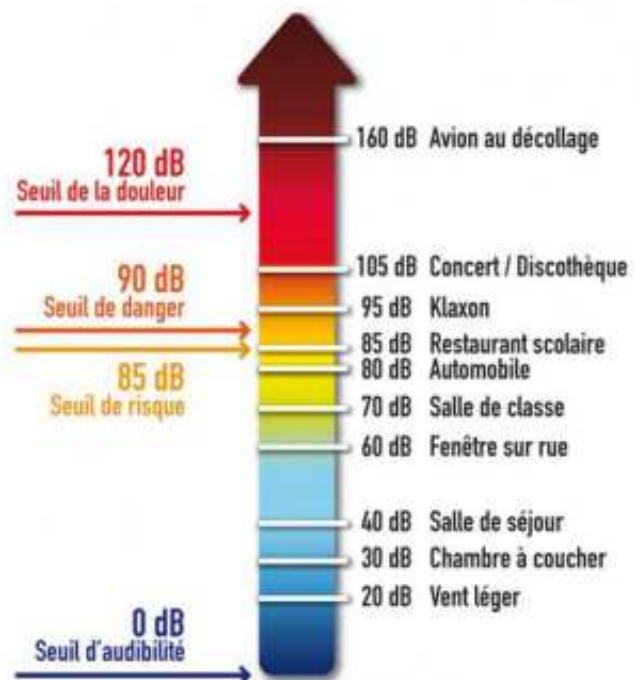
p<sub>0</sub> est la pression acoustique de référence (20 µPa)

Le bruit se mesure sur une échelle allant de 0 à 130 décibels. 0 dB représentant le seuil d'audibilité et 130 le seuil de douleur. La plupart des sons de la vie courante sont compris entre 30 et 90 db.

Ce n'est pas la nature du son qui peut engendrer un risque auditif, mais son intensité.

L'échelle des décibels a une progression logarithmique et les calculs sur les décibels suivent des règles particulières. La règle générale est que lorsque l'intensité d'un son double, son niveau ne s'élève que de 3 db. A l'inverse, si l'on divise l'intensité d'un son par trois, le niveau sonore ne baisse que de 3db.

Plus simplement, à chaque fois que le niveau s'élève de 10 dB, on entend deux fois plus fort.



### a) La fréquence d'un son

La fréquence correspond au nombre de vibration par seconde d'un son. Elle est l'expression du caractère grave ou aigu du son et s'exprime en Hertz (Hz).

La plage de fréquence audible pour l'oreille humaine est comprise entre 20 Hz (très grave) et 200 000 Hz (très aigu).

En dessous de 20 Hz, on se situe dans le domaine des infrasons et au-dessus de 20 000 Hz dans celui des ultrasons. Infrasons et ultrasons sont inaudibles pour l'oreille humaine.

### b) Pondération A

Afin de prendre en compte les particularités de l'oreille humaine qui ne perçoit pas les sons aigus et les sons graves de la même façon, on utilise la pondération A. Il s'agit d'appliquer un « filtre » défini par la pondération fréquentielle suivante :

Fréquence	Hz	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
Pondération	A	-26	-16	-8,5	-3	0	+1	+1	+1

L'unité du niveau de pression devient alors le décibel « A », noté dB(A).

## 8.2 Les effets du bruit sur la santé

### **Les effets sur la santé de la pollution par le bruit sont multiples**

Les bruits de l'environnement, générés par les routes, les voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisir sont à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées. La première fonction affectée par l'exposition à des niveaux de bruits excessifs est le sommeil.

Les populations socialement défavorisées sont plus exposées au bruit, car elles occupent souvent les logements les moins chers à la périphérie de la ville et près des grandes infrastructures de transports. Elles sont en outre les plus concernées par les expositions au bruit cumulées avec d'autres types de nuisances : bruit et agents chimiques toxiques pour le système auditif dans le milieu de travail ouvrier ; bruit et températures extrêmes – chaudes ou froides dans les habitats insalubres – ; bruit et pollution atmosphérique dans les logements à proximité des grands axes routiers ou des industries, etc. Ce cumul contribue à une mauvaise qualité de vie qui se répercute sur l'état de santé.

### **Perturbations du sommeil - à partir de 30 dB(A)**

L'audition est en veille permanente, l'oreille n'a pas de paupières ! Pendant le sommeil la perception auditive demeure : les sons parviennent à l'oreille et sont transmis au cerveau qui interprète les signaux reçus. Si les bruits entendus sont reconnus comme habituels et acceptés, ils n'entraîneront pas de réveils des personnes exposées. Mais ce travail de perception et de reconnaissance des bruits se traduit par de nombreuses réactions physiologiques, qui entraînent des répercussions sur la qualité du sommeil.

Occupant environ un tiers de notre vie, le sommeil est indispensable pour récupérer des fatigues tant physiques que mentales de la période de veille. Le sommeil n'est pas un état unique mais une succession d'états, strictement ordonnés : durée de la phase d'endormissement, réveils, rythme des changements de stades (sommeil léger, sommeil profond, périodes de rêves). Des niveaux de bruits élevés ou l'accumulation d'événements sonores perturbent cette organisation complexe de la structure du sommeil et entraînent d'importantes conséquences sur la santé des personnes exposées alors même qu'elles n'en ont souvent pas conscience.

Perturbations du temps total du sommeil :

- Durée plus longue d'endormissement : 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 ;
- Éveils nocturnes prolongés : le seuil de bruit provoquant des éveils dépend du stade dans lequel est plongé le dormeur, des caractéristiques physiques du bruit et de la signification de ce dernier (par exemple, à niveau sonore égal, un bruit d'alarme réveillera plus facilement qu'un bruit neutre) ; des éveils nocturnes sont provoqués par des bruits atteignant 55 dB(A) ;
- Éveil prématuré non suivi d'un ré-endormissement : aux heures matinales, les bruits peuvent éveiller plus facilement un dormeur et l'empêcher de retrouver le sommeil.

Modification des stades du sommeil :

La perturbation d'une séquence normale de sommeil est observée pour un niveau sonore de l'ordre de 50 dB(A) même sans qu'un réveil soit provoqué ; le phénomène n'est donc pas perçu consciemment par le dormeur. Ces changements de stades, souvent accompagnés de mouvements corporels, se font au détriment des stades de sommeil les plus profonds et au bénéfice des stades de sommeil les plus légers.

A plus long terme : si la durée totale de sommeil peut être modifiée dans certaines limites sans entraîner de modifications importantes des capacités individuelles et du comportement, les répercussions à long terme d'une réduction quotidienne de la durée du sommeil sont plus critiques. Une telle privation de sommeil entraîne une fatigue chronique excessive et de la somnolence, une réduction de la motivation de travail, une baisse des performances, une anxiété chronique. Les perturbations chroniques du sommeil sont source de baisses de vigilance diurnes qui peuvent avoir une incidence sur les risques d'accidents.

L'organisme ne s'habitue jamais complètement aux perturbations par le bruit pendant les périodes de sommeil : si cette accoutumance existe sur le plan de la perception, les effets, notamment cardio-vasculaires, mesurés au cours du sommeil montrent que les fonctions physiologiques du dormeur restent affectées par la répétition des perturbations sonores.

### **Interférence avec la transmission de la parole – à partir de 45 dB(A)**

La compréhension de la parole est compromise par le bruit. La majeure partie du signal acoustique dans la conversation est située dans les gammes de fréquences moyennes et aiguës, en particulier entre 300 et 3 000 hertz. L'interférence avec la parole est d'abord un processus masquant, dans lequel les interférences par le bruit rendent la compréhension difficile voire impossible. Outre la parole, les autres sons de la vie quotidienne seront également perturbés par une ambiance sonore élevée : écoute des médias et de musique, perception de signaux utiles tels que les carillons de porte, la sonnerie du téléphone, le réveille-matin, des signaux d'alarmes.

La compréhension de la parole dans la vie quotidienne est influencée par le niveau sonore, par la prononciation, par la distance, par l'acuité auditive, par l'attention mais aussi par les bruits interférents. Pour qu'un auditeur avec une audition normale comprenne parfaitement la parole, le taux signal/bruit (c.-à-d. la différence entre le niveau de la parole et le niveau sonore du bruit interférent) devrait être au moins de 15 dB(A). Puisque le niveau de pression acoustique du discours normal est d'environ 60 dB(A), un bruit parasite de 45 dB(A) ou plus, gêne la compréhension de la parole dans les plus petites pièces.

La notion de perturbation de la parole par les bruits interférents provenant de la circulation s'avère très importante pour les établissements d'enseignement où la compréhension des messages pédagogiques est essentielle. L'incapacité à comprendre la parole a pour résultat un grand nombre de handicaps personnels et de changements comportementaux. Les personnes particulièrement vulnérables sont celles souffrant d'un déficit auditif, les personnes âgées, les enfants en cours d'apprentissage du langage et de la lecture, et les individus qui ne dominent pas le langage parlé.

### **Effets psycho physiologiques – 65-70 dB(A)**

Chez les travailleurs exposés au bruit, et les personnes vivant près des aéroports, des industries et des rues bruyantes, l'exposition au bruit peut avoir un impact négatif sur leurs fonctions physiologiques. L'impact peut être temporaire mais parfois aussi permanent. Après une exposition prolongée, les individus sensibles peuvent développer des troubles permanents, tels que de l'hypertension et une maladie cardiaque ischémique. L'importance et la durée des troubles sont déterminées en partie par des variables liées à la personne, son style de vie et ses conditions environnementales. Les bruits peuvent également provoquer des réponses réflexes, principalement lorsqu'ils sont peu familiers et soudains.

Les travailleurs exposés à un niveau élevé de bruit industriel pendant 5 à 30 ans peuvent souffrir de tension artérielle et présenter un risque accru d'hypertension. Des effets cardiovasculaires ont été également observés après une exposition de longue durée aux trafics aérien et automobile avec des valeurs de LAeq 24h de 65-70db(A). Bien que l'association soit rare, les effets sont plus importants chez les personnes souffrant de troubles cardiaques que pour celles ayant de l'hypertension. Cet accroissement limité du risque est important en termes de santé publique dans la mesure où un grand nombre de personnes y est exposé.

### **Effets sur les performances**

Il a été montré, principalement pour les travailleurs et les enfants, que le bruit peut compromettre l'exécution de tâches cognitives. Bien que l'éveil dû au bruit puisse conduire à une meilleure exécution de tâches simples à court terme, les performances diminuent sensiblement pour des tâches plus complexes. La lecture, l'attention, la résolution de problèmes et la mémorisation sont parmi les fonctions cognitives les plus fortement affectées par le bruit. Le bruit peut également distraire et des bruits soudains peuvent entraîner des réactions négatives provoquées par la surprise ou la peur.

Dans les écoles autour des aéroports, les enfants exposés au trafic aérien, ont des performances réduites dans l'exécution de tâches telles que la correction de textes, la réalisation de puzzles difficiles, les tests d'acquisition de la lecture et les capacités de motivation. Il faut admettre que certaines stratégies d'adaptation au bruit d'avion, et l'effort nécessaire pour maintenir le niveau de performance ont un prix. Chez les enfants vivant dans les zones plus bruyantes, le système sympathique réagit davantage, comme le montre l'augmentation du niveau d'hormone de stress ainsi qu'une tension artérielle au repos élevée. Le bruit peut également produire des troubles et augmenter les erreurs dans le travail, et certains accidents peuvent être un indicateur de réduction des performances.

### **Effets sur le comportement avec le voisinage et gêne**

Le bruit peut produire un certain nombre d'effets sociaux et comportementaux aussi bien que des gênes. Ces effets sont souvent complexes, subtils et indirects et beaucoup sont supposés provenir de l'interaction d'un certain nombre de variables auditives. La gêne engendrée par le bruit de l'environnement peut être mesurée au moyen de questionnaires ou par l'évaluation de la perturbation due à des activités spécifiques. Il convient cependant d'admettre qu'à niveau égal des bruits différents, venant de la circulation et des activités industrielles, provoquent des gênes de différente amplitude.

Ceci s'explique par le fait que la gêne des populations dépend non seulement des caractéristiques du bruit, y compris sa source, mais également dans une grande mesure de nombreux facteurs non-acoustiques, à caractère social, psychologique, ou économique. La corrélation entre l'exposition au bruit et la gêne générale, est beaucoup plus haute au niveau d'un groupe qu'au niveau individuel. Le bruit au-dessus de 80 dB(A) peut également réduire les comportements de solidarité et accroître les comportements agressifs. Il est particulièrement préoccupant de constater que l'exposition permanente à un bruit de niveau élevé peut accroître le sentiment d'abandon chez les écoliers.

On a observé des réactions plus fortes quand le bruit est accompagné des vibrations et contient des composants de basse fréquence, ou quand le bruit comporte des explosions comme dans le cas de tir d'armes à feu. Des réactions temporaires, plus fortes, se produisent quand l'exposition au bruit augmente avec le temps, par rapport à une exposition au bruit constante. Dans la plupart des cas, LAeq, 24h et Ldn sont des approximations acceptables d'exposition au bruit pour ce qui concerne la gêne éprouvée. Cependant, on estime de plus en plus souvent que tous les paramètres devraient être individuellement évalués dans les recherches sur l'exposition au bruit, au moins dans les cas complexes. Il n'y a pas de consensus sur un modèle de la gêne totale due à une combinaison des sources de bruit dans l'environnement.

### **Effets biologiques extra-auditifs : le stress**

Les effets biologiques du bruit ne se réduisent pas uniquement à des effets auditifs : des effets non spécifiques peuvent également apparaître. Du fait de l'étroite interconnexion des voies nerveuses, les messages nerveux d'origine acoustique atteignent de façon secondaire d'autres centres nerveux et provoquent des réactions plus ou moins spécifiques et plus ou moins marquées au niveau de fonctions biologiques ou de systèmes physiologiques autres que ceux relatifs à l'audition.

Ainsi, en réponse à une stimulation acoustique, l'organisme réagit comme il le ferait de façon non spécifique à toute agression, qu'elle soit physique ou psychique. Cette stimulation, si elle est répétée et intense, entraîne une multiplication des réponses de l'organisme qui, à la longue, peut induire un état de fatigue, voire d'épuisement. Cette fatigue intense constitue le signe évident du « stress » subi par l'individu et, au-delà de cet épuisement, l'organisme peut ne plus être capable de répondre de façon adaptée aux stimulations et aux agressions extérieures et voir ainsi ses systèmes de défense devenir inefficaces.

### **Les effets sur le système cardiovasculaire**

Un état de stress créé par une exposition au bruit entraîne la libération excessive d'hormones telles que le cortisol ou les catécholamines (adrénaline, dopamine). C'est l'augmentation de ces hormones qui peut engendrer des effets cardiovasculaires. Le cortisol est une hormone sécrétée par le cortex. Cette hormone gère le stress et a un rôle important dans la régulation de certaines fonctions de l'organisme. Le profil de cortisol montre normalement une variation avec un taux bas la nuit et haut le matin. A la suite d'une longue exposition stressante, la capacité pour l'homme de réguler son taux de cortisol (baisse la nuit) peut être inhibée.

L'augmentation de la tension artérielle et l'augmentation des pulsations cardiaques sont des réactions cardiovasculaires pouvant être associées à une augmentation du stress

### **Effets subjectifs et comportementaux du bruit**

La façon dont le bruit est perçu a un caractère éminemment subjectif. Compte tenu de la définition de la santé donnée par l'Organisation Mondiale de la Santé en 1946 (« un état de complet bien-être physique, mental et social et pas seulement l'absence de maladies »), les effets subjectifs du bruit doivent être considérés comme des événements de santé à part entière. La gêne « sensation de désagrément, de déplaisir provoqué par un facteur de l'environnement (exemple : le bruit) dont l'individu ou le groupe connaît ou imagine le pouvoir d'affecter sa santé » (OMS, 1980), est le principal effet subjectif évoqué.

Le lien entre gêne et intensité sonore est variable : la mesure physique du bruit n'explique qu'une faible partie, au mieux 35%, de la variabilité des réponses individuelles au bruit. L'aspect « qualitatif » est donc également essentiel pour évaluer la gêne. Par ailleurs, la plupart des enquêtes sociales ou socio-acoustiques ont montré qu'il est difficile de fixer le niveau précis où commence l'inconfort.

Un principe consiste d'ailleurs à considérer qu'il y a toujours un pourcentage de personnes gênées, quel que soit le niveau seuil de bruit. Pour tenter d'expliquer la gêne, il faut donc aller plus loin et en particulier prendre en compte des facteurs non acoustiques :

- De nombreux facteurs individuels, qui comprennent les antécédents de chacun, la confiance dans l'action des pouvoirs publics et des 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, d'autres effets du bruit sont habituellement décrits : les effets 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), les effets sur les performances (par exemple, dégradation des apprentissages scolaires), l'interférence avec la communication.

### **Déficit auditif dû au bruit - 80 dB(A) seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu de travail.**

Les bruits de l'environnement, ceux perçus au voisinage des infrastructures de transport ou des activités économiques, n'atteignent pas des intensités directement dommageables pour l'appareil auditif. Par contre le bruit au travail, l'écoute prolongée de musiques amplifiées à des niveaux élevés et la pratique d'activités de loisir tels que le tir ou les activités de loisirs motorisés exposent les personnes à des risques d'atteinte grave de l'audition.

Le déficit auditif est défini comme l'augmentation du seuil de l'audition. Des déficits d'audition peuvent être accompagnés d'acouphènes (bourdonnements ou sifflements). Le déficit auditif dû au bruit se produit d'abord pour les fréquences aiguës (3 000-6 000 hertz, avec le plus grand effet à 4 000 hertz).

La prolongation de l'exposition à des bruits excessifs aggrave la perte auditive qui s'étendra à la fréquence plus graves 2000 hz et moins) qui sont indispensables pour la communication et compréhension de la parole.

Partout dans le monde entier, le déficit auditif dû au bruit est le plus répandu des dangers professionnels.

L'ampleur du déficit auditif dans les populations exposées au bruit sur le lieu de travail dépend de la valeur de LAeq, 8h, du nombre d'années d'exposition au bruit, et de la sensibilité de l'individu. Les hommes et les femmes sont de façon égale concernés par le déficit auditif dû au bruit. Le bruit dans l'environnement avec un LAeq 24h de 70 dB(A) ne causera pas de déficit auditif pour la grande majorité des personnes, même après une exposition tout au long de leur vie. Pour des adultes exposés à un bruit important sur le lieu de travail, la limite de bruit est fixée aux niveaux de pression acoustique maximaux de 140 dB, et l'on estime que la même limite est appropriée pour ce qui concerne le bruit dans l'environnement. Dans le cas des enfants, en prenant en compte leur habitude de jouer avec des jouets bruyants, la pression acoustique maximale ne devrait jamais excéder 120 dB.

La conséquence principale du déficit auditif est l'incapacité de comprendre le discours dans des conditions normales, et ceci est considéré comme un handicap social grave.



## Annexe 2 : Le coût social du bruit en France

Le bruit constitue une préoccupation majeure des Français dans leur vie quotidienne, que ce soit au sein de leur logement, dans leurs déplacements, au cours de leurs activités de loisirs ou encore sur leur lieu de travail. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), le bruit représente le second facteur environnemental provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe, derrière la pollution atmosphérique : de l'ordre de 20% de la population européenne (soit plus de 100 millions de personnes) est exposée de manière chronique à des niveaux de bruit préjudiciables à la santé humaine.

En 2021, l'ADEME, en coopération avec le Conseil National du Bruit a réalisé une évaluation du coût social du bruit en France.

Dans cette étude, le coût social est attribué à trois familles de sources de bruit : le transport, le voisinage et le milieu du travail.

Pour chacune de ces familles, ont été distingués :

- les effets sanitaires induits par le bruit : gêne, perturbations du sommeil, maladies cardiovasculaires, obésité, diabète, trouble de la santé mentale, difficultés d'apprentissage, médication, hospitalisation, maladies et accidents professionnels.
- les effets non sanitaires induits par le bruit : pertes de productivité et dépréciation immobilière

Le coût social du bruit en France est ainsi estimé à 147,1 milliards d'euros par an, sur la base des données et connaissances disponibles. 66,5% de ce coût social, soit 97,8 Md€/an, correspond au bruit des transports, principalement le bruit routier qui représente 54,8% du coût total, suivi du bruit ferroviaire (7,6%) et du bruit aérien (4,1%).

Le coût social lié au bruit de voisinage, pour lequel il existe très peu de données chiffrées, est évalué à 26,3 Md€/an (17,9% du coût total) ; il se décompose en bruit émis par les particuliers (12,1%), bruit des chantiers (3,6%) et bruit généré dans l'environnement par les activités professionnelles (2,2%).

Enfin, le coût social du bruit dans le milieu du travail, estimé à 21 Md€/an (14,2% du total), se répartit entre les milieux industriel et tertiaire, scolaire et hospitalier.

Une part importante des coûts sociaux du bruit peut être néanmoins évitée en exploitant les co-bénéfices avec d'autres enjeux écologiques, comme la réduction de la pollution atmosphérique.

Pour en savoir plus : **Le coût social du bruit en France - Estimation du coût social du bruit en France et analyse de mesures d'évitement simultané du coût social du bruit et de la pollution de l'air. Rapport d'étude et synthèse** : <https://librairie.ademe.fr/air-et-bruit/4815-cout-social-du-bruit-en-france.html>

### Annexe 3 : routes de la collectivité concernée par le PPBE

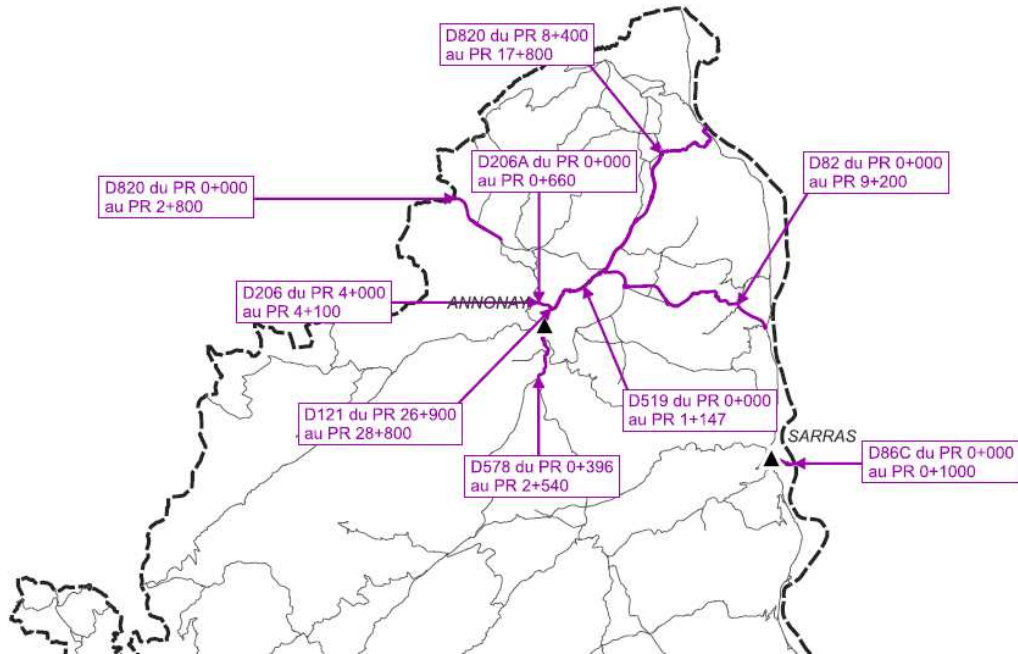
Le tableau suivant recense toutes les routes de la collectivité dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an (soit 8 200 véh/jour) et leur linéaire.

Le linéaire concerné par le PPBE est de 151,371 km.

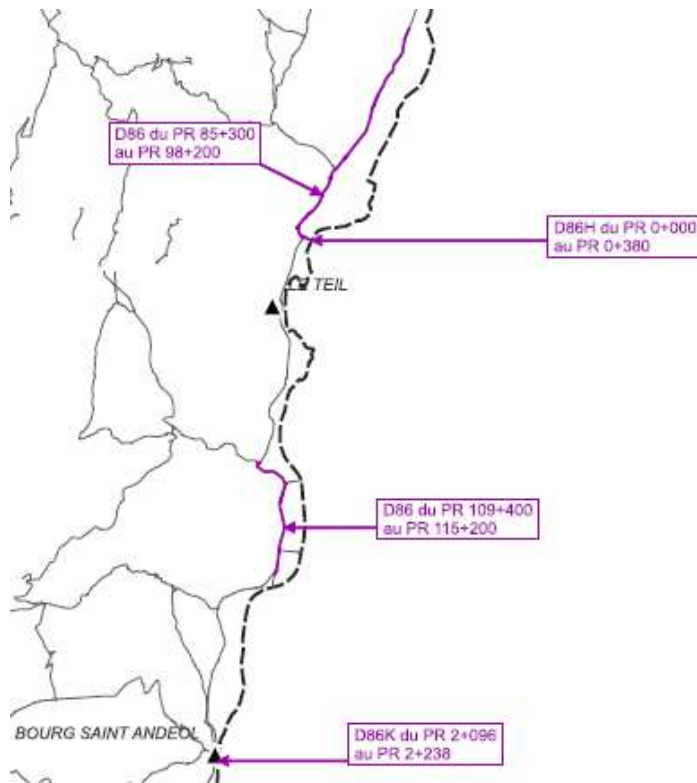
<b>Routes de la collectivité</b>	<b>Longueur (km)</b>
D104	40,800
D11	1,177
D121	1,975
D2	10,822
D206	0,1
D206A	0,660
D519	1,173
D533	0,344
D533N	0,190
D578	4,480
D579	3,006
D82	9,181
D820	12,14
D86	59,835
D86C	1
D86E	2,037
D86H	0,380
D86K	0,142
D95	0,160
D96	1,769
<b>TOTAL</b>	<b>151,371</b>

Cartes par secteurs du réseau routier départemental concerné par le PPBE de la quatrième échéance

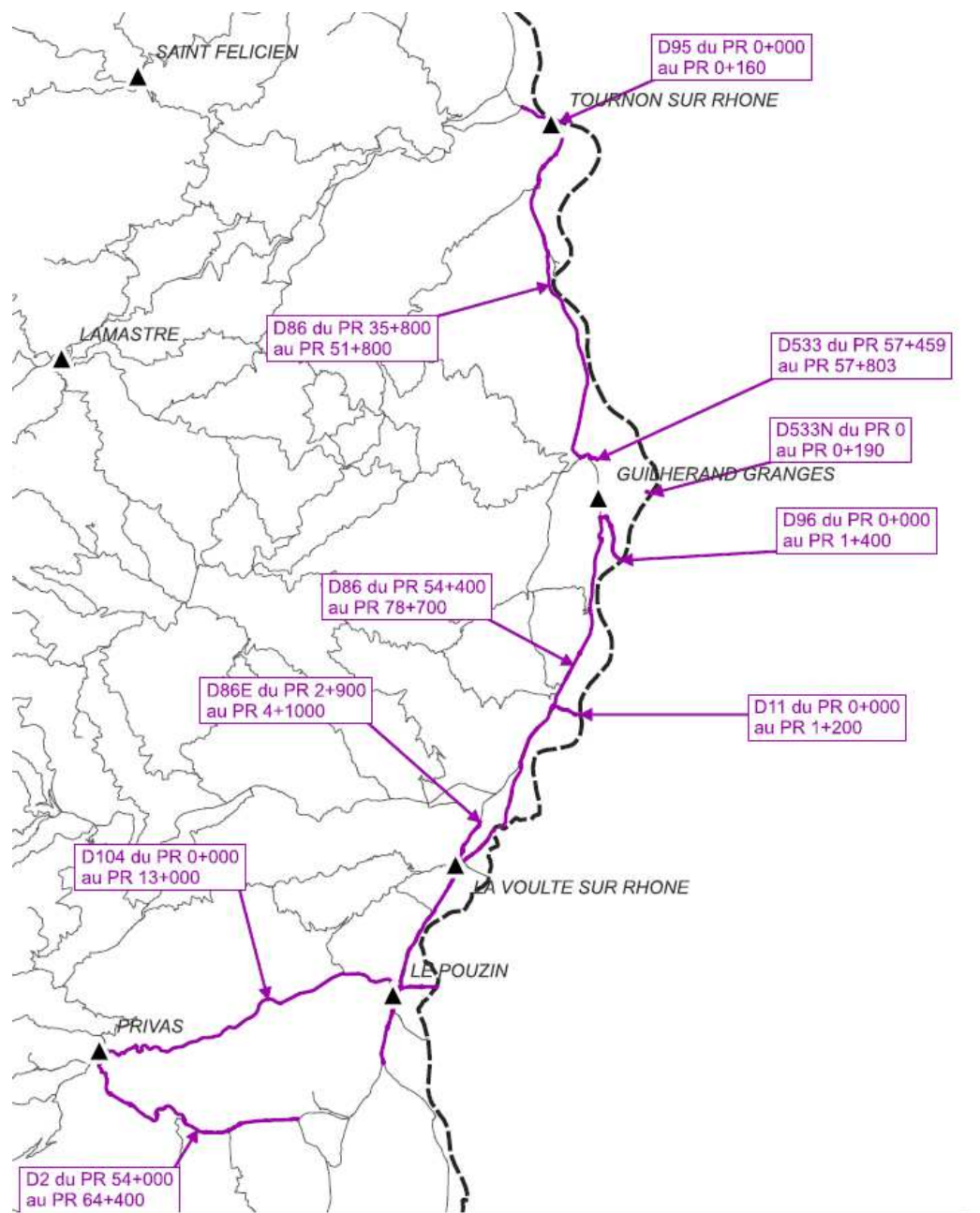
### Nord Ardèche



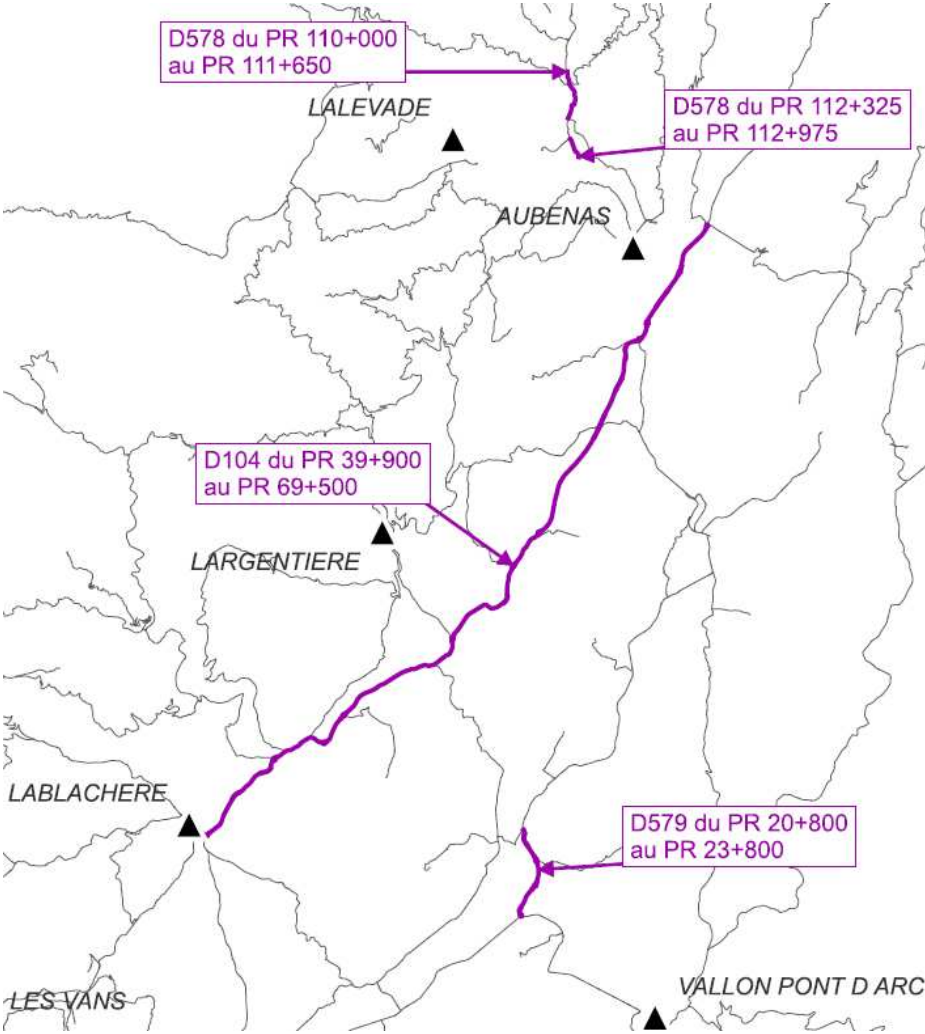
### Le Teil – Viviers - Bourg St Andéol



## Tournon – Le Pouzin -Privas



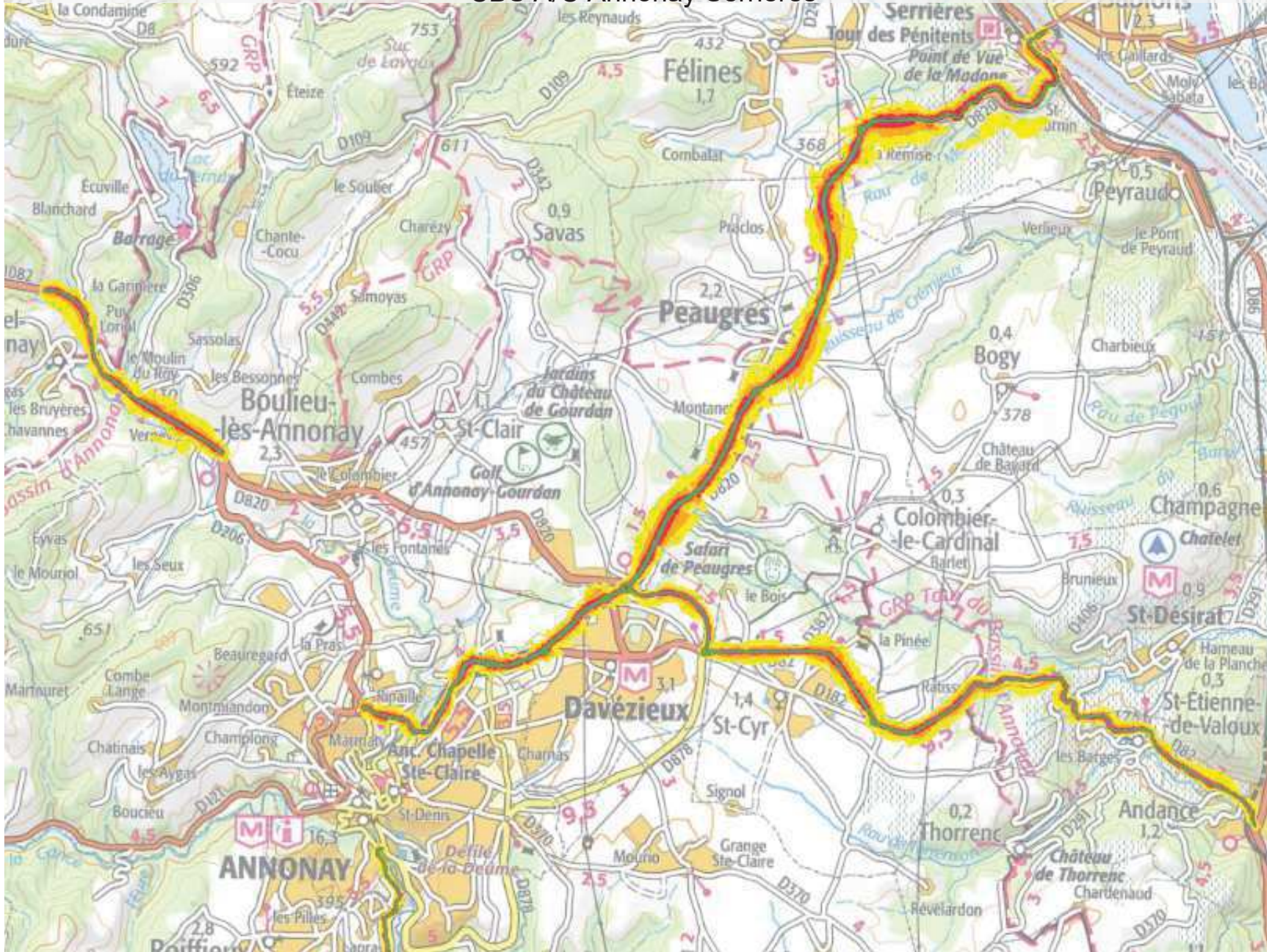
**Aubenas – Largentière – Lablachère -Ruoms**



Annexe 4 : Cartes de bruit stratégiques de type A/C

Annexe 5 : Carte d'évolution du trafic entre 2017 et 2022

## CBS A/C Annonay Serrieres



Cartes IGN

Le chargement de la légende a échoué.

C Ln 62 et plus

C Ln 62 et plus

C Lden 68 et plus

C Lden 68 et plus

a\_In\_50

a\_In\_50

a\_In\_55

a\_In\_55

a\_In\_60

a\_In\_60

a\_In\_65

a\_In\_65

a\_In\_70

a\_In\_70

a\_Id\_55

a\_Id\_55

a\_Id\_60

a\_Id\_60

a\_Id\_65

a\_Id\_65

a\_Id\_70

a\_Id\_70

a\_Id\_75

a\_Id\_75

Lineaire\_2023

Lineaire\_2023

Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

# CBS A/C Tournon Chateaubourg



Cartes IGN  
Le chargement de la légende a échoué.

C Ln 62 et plus

C Ln 62 et plus

C Lden 68 et plus

C Lden 68 et plus

a\_In\_50

a\_In\_50

a\_In\_55

a\_In\_55

a\_In\_60

a\_In\_60

a\_In\_65

a\_In\_65

a\_In\_70

a\_In\_70

a\_Id\_55

a\_Id\_55

a\_Id\_60

a\_Id\_60

a\_Id\_65

a\_Id\_65

a\_Id\_70

a\_Id\_70

a\_Id\_75

a\_Id\_75

Lineaire\_2023

Lineaire\_2023

Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)



# CBS A/C Cornas Soyons



## Cartes IGN

Le chargement de la légende a échoué.

### C Ln 62 et plus

C Ln 62 et plus

>62

### C Lden 68 et plus

C Lden 68 et plus

>68

### a\_In\_50

a\_In\_50

a\_In\_50

### a\_In\_55

a\_In\_55

a\_In\_55

### a\_In\_60

a\_In\_60

a\_In\_60

### a\_In\_65

a\_In\_65

a\_In\_65

### a\_In\_70

a\_In\_70

a\_In\_70

### a\_Id\_55

a\_Id\_55

a\_Id\_55

### a\_Id\_60

a\_Id\_60

a\_Id\_60

### a\_Id\_65

a\_Id\_65

a\_Id\_65

### a\_Id\_70

a\_Id\_70

a\_Id\_70

### a\_Id\_75

a\_Id\_75

a\_Id\_75

### Lineaire\_2023

Lineaire\_2023

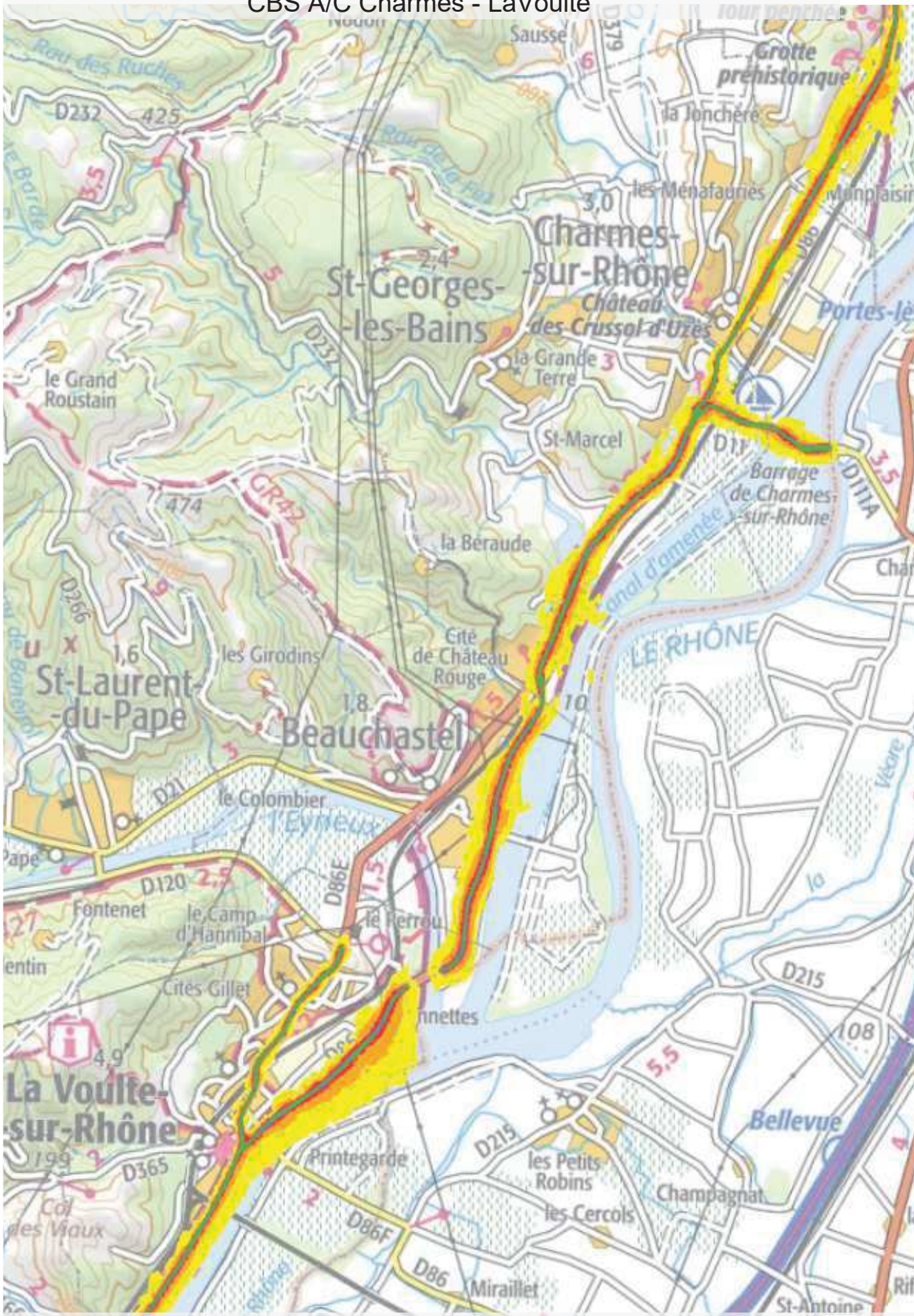
Lineaire\_2023

### Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

# CBS A/C Charmes - LaVoulte



Cartes IGN

Le chargement de la  
carte de chargée

C Ln 62 et plus

C Ln 62 et plus

>62

C Lden 68 et plus

C Lden 68 et plus

>68

a\_In\_50

a\_In\_50

>a\_In\_50

a\_In\_55

a\_In\_55

>a\_In\_55

a\_In\_60

a\_In\_60

>a\_In\_60

a\_In\_65

a\_In\_65

>a\_In\_65

a\_In\_70

a\_In\_70

>a\_In\_70

a\_Id\_55

a\_Id\_55

>a\_Id\_55

a\_Id\_60

a\_Id\_60

>a\_Id\_60

a\_Id\_65

a\_Id\_65

>a\_Id\_65

a\_Id\_70

a\_Id\_70

>a\_Id\_70

a\_Id\_75

a\_Id\_75

>a\_Id\_75

Lineaire\_2023

Lineaire\_2023

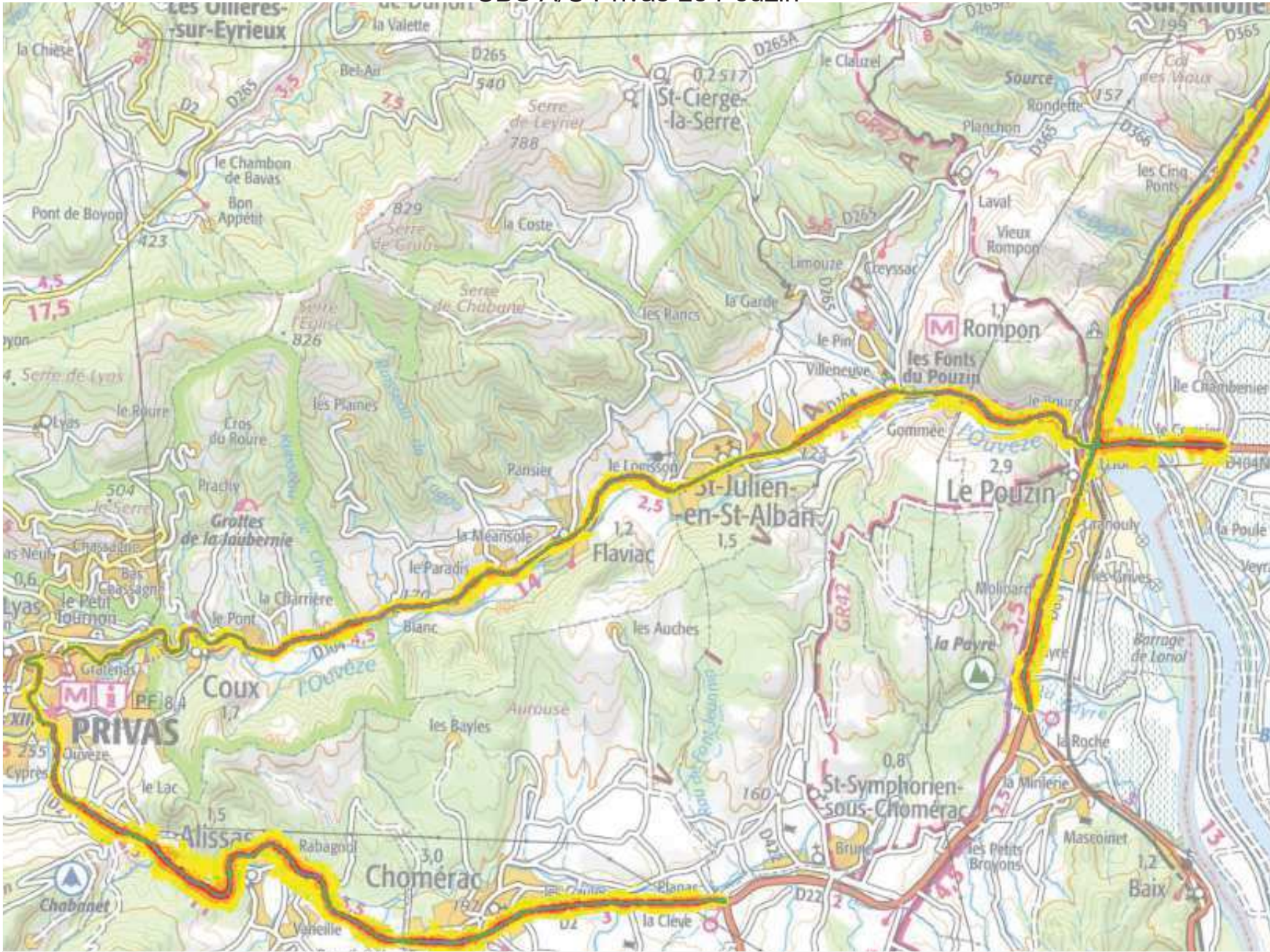
Lineaire\_2023

Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

# CBS A/C Privas Le Pouzin

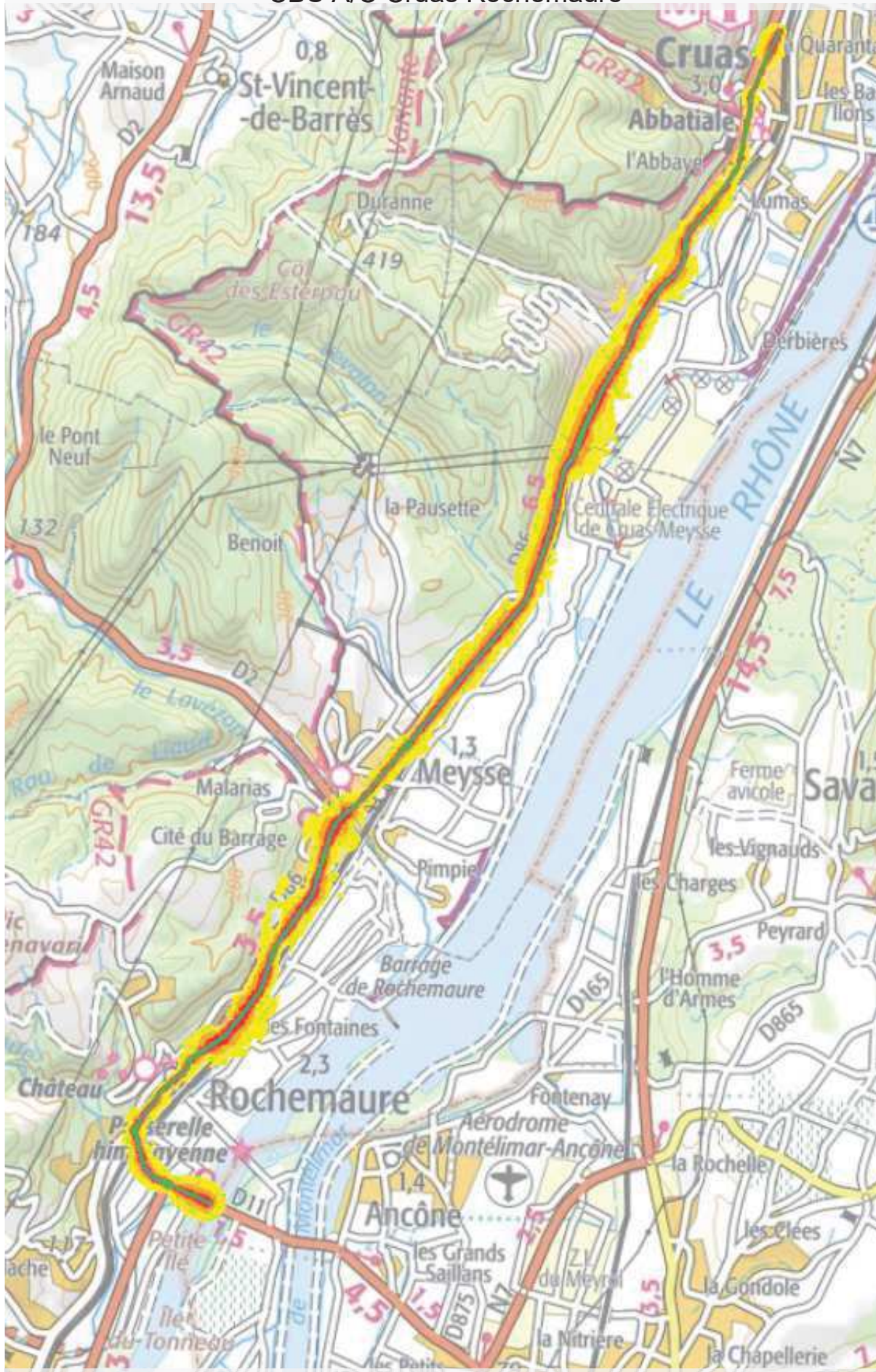


- Cartes IGN  
Le chargement de la légende a échoué.
- C Ln 62 et plus  
C Ln 62 et plus  
■ >62
- C Lden 68 et plus  
C Lden 68 et plus  
■ >68
- a\_In\_50  
a\_In\_50  
■ a\_In\_50
- a\_In\_55  
a\_In\_55  
■ a\_In\_55
- a\_In\_60  
a\_In\_60  
■ a\_In\_60
- a\_In\_65  
a\_In\_65  
■ a\_In\_65
- a\_In\_70  
a\_In\_70  
■ a\_In\_70
- a\_Id\_55  
a\_Id\_55  
■ a\_Id\_55
- a\_Id\_60  
a\_Id\_60  
■ a\_Id\_60
- a\_Id\_65  
a\_Id\_65  
■ a\_Id\_65
- a\_Id\_70  
a\_Id\_70  
■ a\_Id\_70
- a\_Id\_75  
a\_Id\_75  
■ a\_Id\_75
- Lineaire\_2023  
Lineaire\_2023  
— Lineaire\_2023
- Communes (BD Topo)  
Communes (BD Topo)  
□ Communes (BD Topo)

Service producteur : DDT 07 (Direction Départementale des Territoires de l'Ardèche)

Données © MTES

# CBS A/C Cruas Rochemaure



**Cartes IGN**  
Le chargement de la légende a échoué.

**C Ln 62 et plus**

- C Ln 62 et plus
- >62

**C Lden 68 et plus**

- C Lden 68 et plus
- >68

**a\_In\_50**

- a\_In\_50
- a\_In\_50

**a\_In\_55**

- a\_In\_55
- a\_In\_55

**a\_In\_60**

- a\_In\_60
- a\_In\_60

**a\_In\_65**

- a\_In\_65
- a\_In\_65

**a\_In\_70**

- a\_In\_70
- a\_In\_70

**a\_Id\_55**

- a\_Id\_55
- a\_Id\_55

**a\_Id\_60**

- a\_Id\_60
- a\_Id\_60

**a\_Id\_65**

- a\_Id\_65
- a\_Id\_65

**a\_Id\_70**

- a\_Id\_70
- a\_Id\_70

**a\_Id\_75**

- a\_Id\_75
- a\_Id\_75

**Lineaire\_2023**

- Lineaire\_2023
- Lineaire\_2023

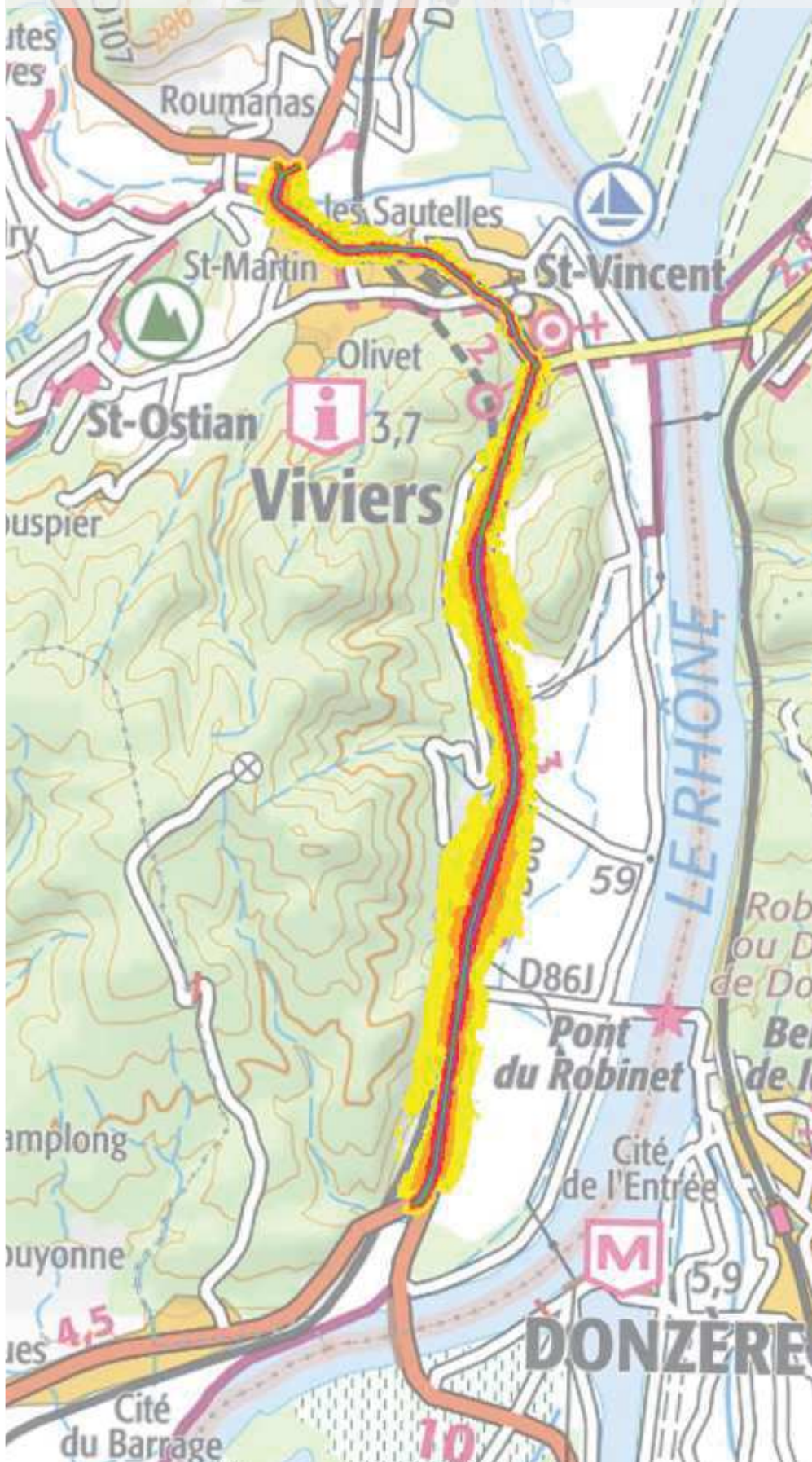
**Communes (BD Topo)**

- Communes (BD Topo)
- Communes (BD Topo)

Service producteur : DDT 07 (Direction Départementale des Territoires de l'Ardèche)

Données © MTES

# CBS A/C Viviers



## Cartes IGN

Le chargement de la légende a échoué.

### C Ln 62 et plus

C Ln 62 et plus

>62

### C Lden 68 et plus

C Lden 68 et plus

>68

### a\_In\_50

a\_In\_50

a\_In\_50

### a\_In\_55

a\_In\_55

a\_In\_55

### a\_In\_60

a\_In\_60

a\_In\_60

### a\_In\_65

a\_In\_65

a\_In\_65

### a\_In\_70

a\_In\_70

a\_In\_70

### a\_Id\_55

a\_Id\_55

a\_Id\_55

### a\_Id\_60

a\_Id\_60

a\_Id\_60

### a\_Id\_65

a\_Id\_65

a\_Id\_65

### a\_Id\_70

a\_Id\_70

a\_Id\_70

### a\_Id\_75

a\_Id\_75

a\_Id\_75

### Lineaire\_2023

Lineaire\_2023

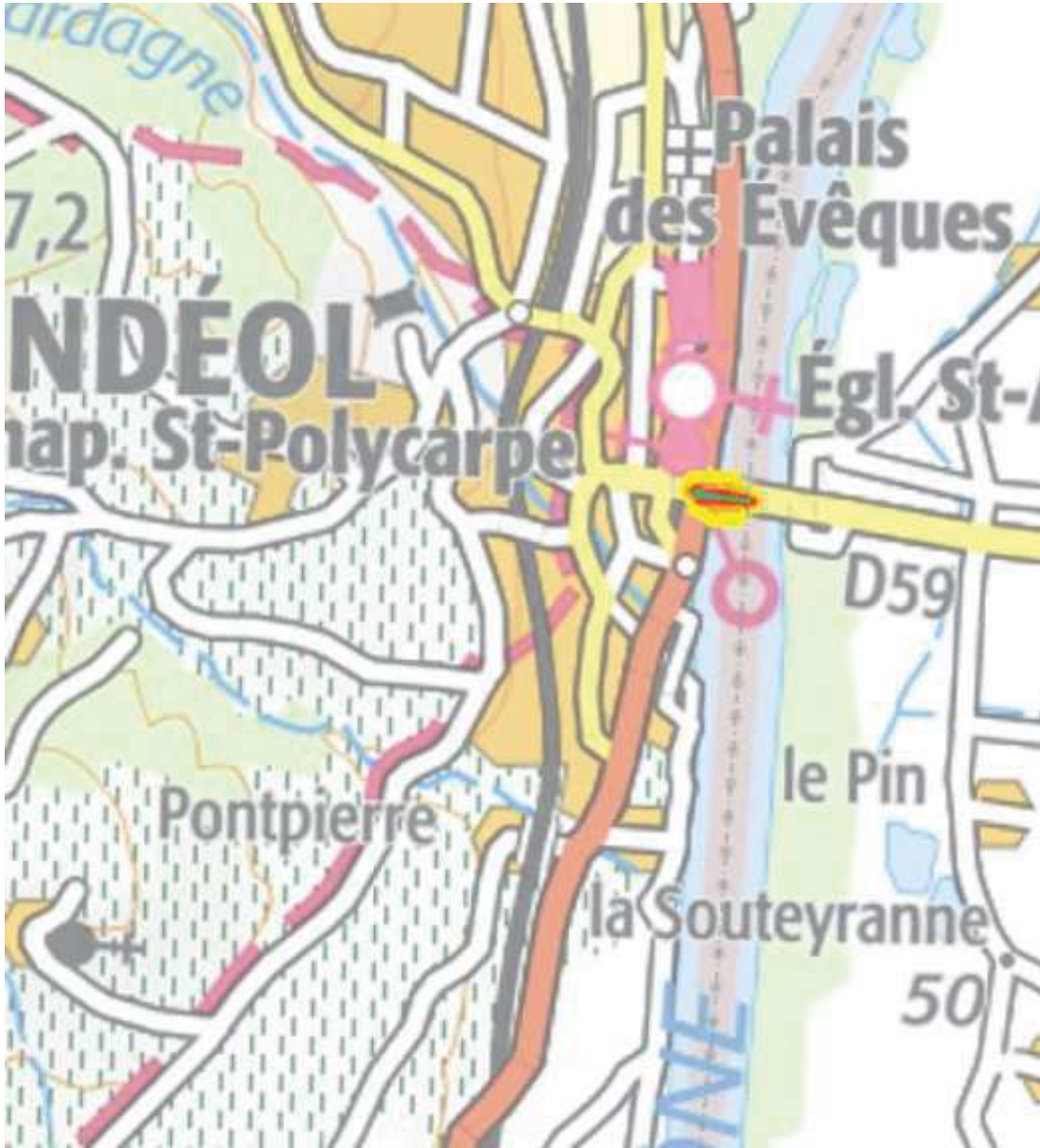
Lineaire\_2023

### Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

# CBS A/C Bourg St AndeolViviers



## Cartes IGN

Le chargement de la légende a échoué.

### C Ln 62 et plus

C Ln 62 et plus

>62

### C Lden 68 et plus

C Lden 68 et plus

>68

### a\_In\_50

a\_In\_50

a\_In\_50

### a\_In\_55

a\_In\_55

a\_In\_55

### a\_In\_60

a\_In\_60

a\_In\_60

### a\_In\_65

a\_In\_65

a\_In\_65

### a\_In\_70

a\_In\_70

a\_In\_70

### a\_Id\_55

a\_Id\_55

a\_Id\_55

### a\_Id\_60

a\_Id\_60

a\_Id\_60

### a\_Id\_65

a\_Id\_65

a\_Id\_65

### a\_Id\_70

a\_Id\_70

a\_Id\_70

### a\_Id\_75

a\_Id\_75

a\_Id\_75

### Lineaire\_2023

Lineaire\_2023

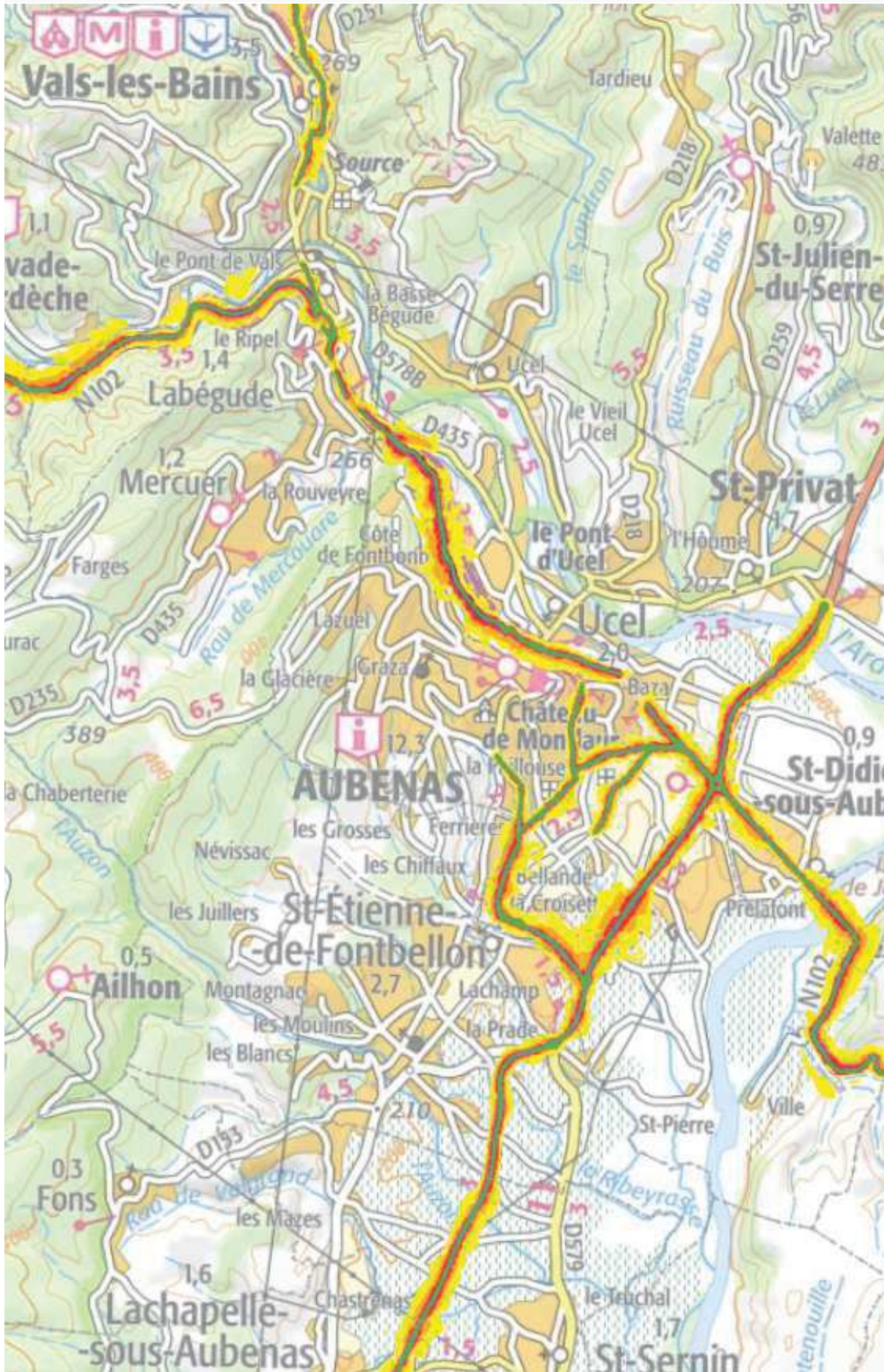
Lineaire\_2023

### Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

# CBS A/C Vals les Bains Aubenas Lachapelle / Aubenas



Cartes IGN  
Le chargement de la légende a échoué

C Ln 62 et plus

>62

C Lden 68 et plus

>68

a\_In\_50

a\_In\_50

a\_In\_55

a\_In\_55

a\_In\_60

a\_In\_60

a\_In\_65

a\_In\_65

a\_In\_70

a\_In\_70

a\_Id\_55

a\_Id\_55

a\_Id\_60

a\_Id\_60

a\_Id\_65

a\_Id\_65

a\_Id\_70

a\_Id\_70

a\_Id\_75

a\_Id\_75

Lineaire\_2023

Lineaire\_2023

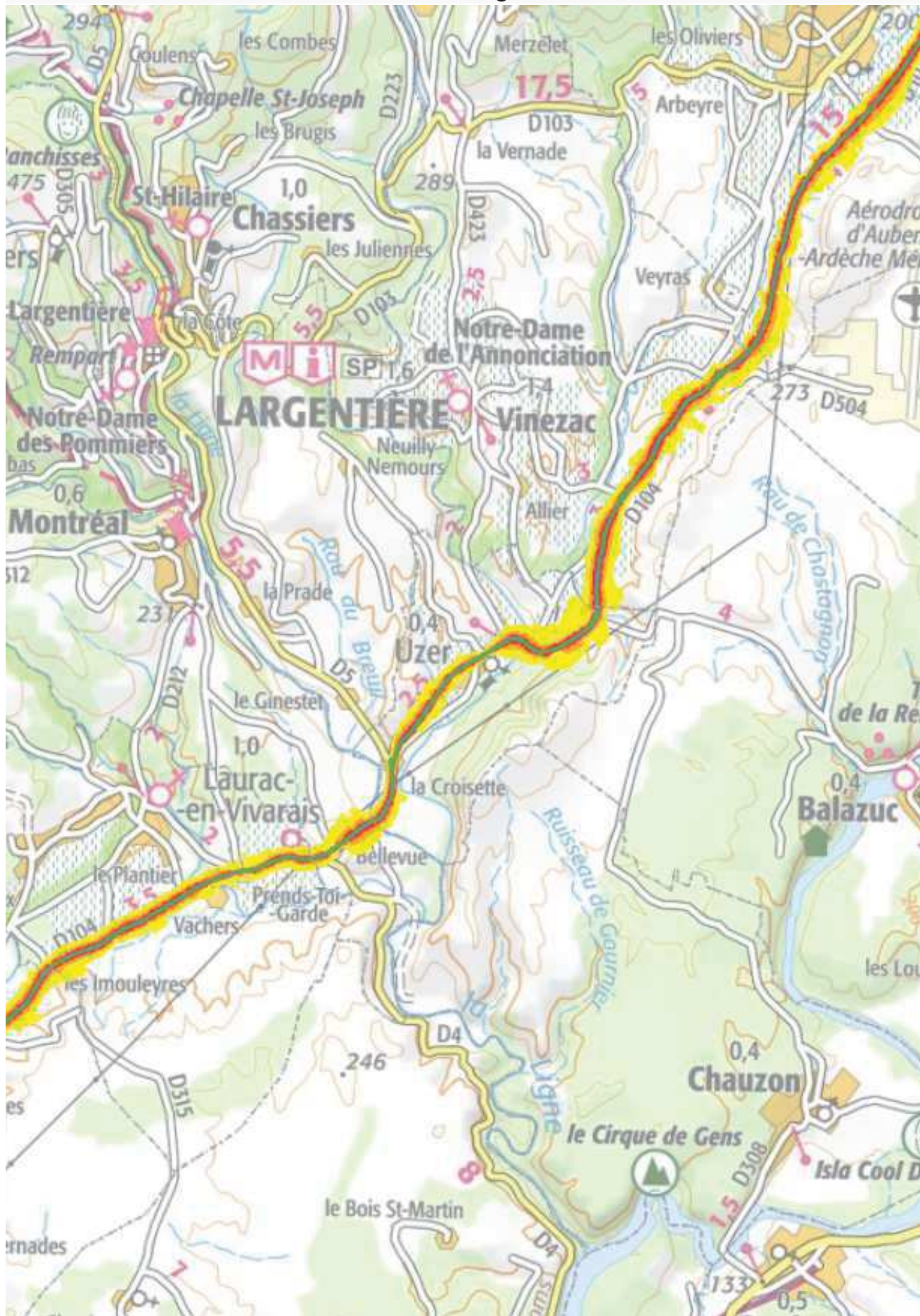
Lineaire\_2023

Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

# CBS A/C Largentiere



Cartes IGN

Le chargement de la  
carte de l'Ardeche

C Ln 62 et plus

C Ln 62 et plus

>62

C Lden 68 et plus

C Lden 68 et plus

>68

a\_In\_50

a\_In\_50

>a\_In\_50

a\_In\_55

a\_In\_55

>a\_In\_55

a\_In\_60

a\_In\_60

>a\_In\_60

a\_In\_65

a\_In\_65

>a\_In\_65

a\_In\_70

a\_In\_70

>a\_In\_70

a\_Id\_55

a\_Id\_55

>a\_Id\_55

a\_Id\_60

a\_Id\_60

>a\_Id\_60

a\_Id\_65

a\_Id\_65

>a\_Id\_65

a\_Id\_70

a\_Id\_70

>a\_Id\_70

a\_Id\_75

a\_Id\_75

>a\_Id\_75

Lineaire\_2023

Lineaire\_2023

>Lineaire\_2023

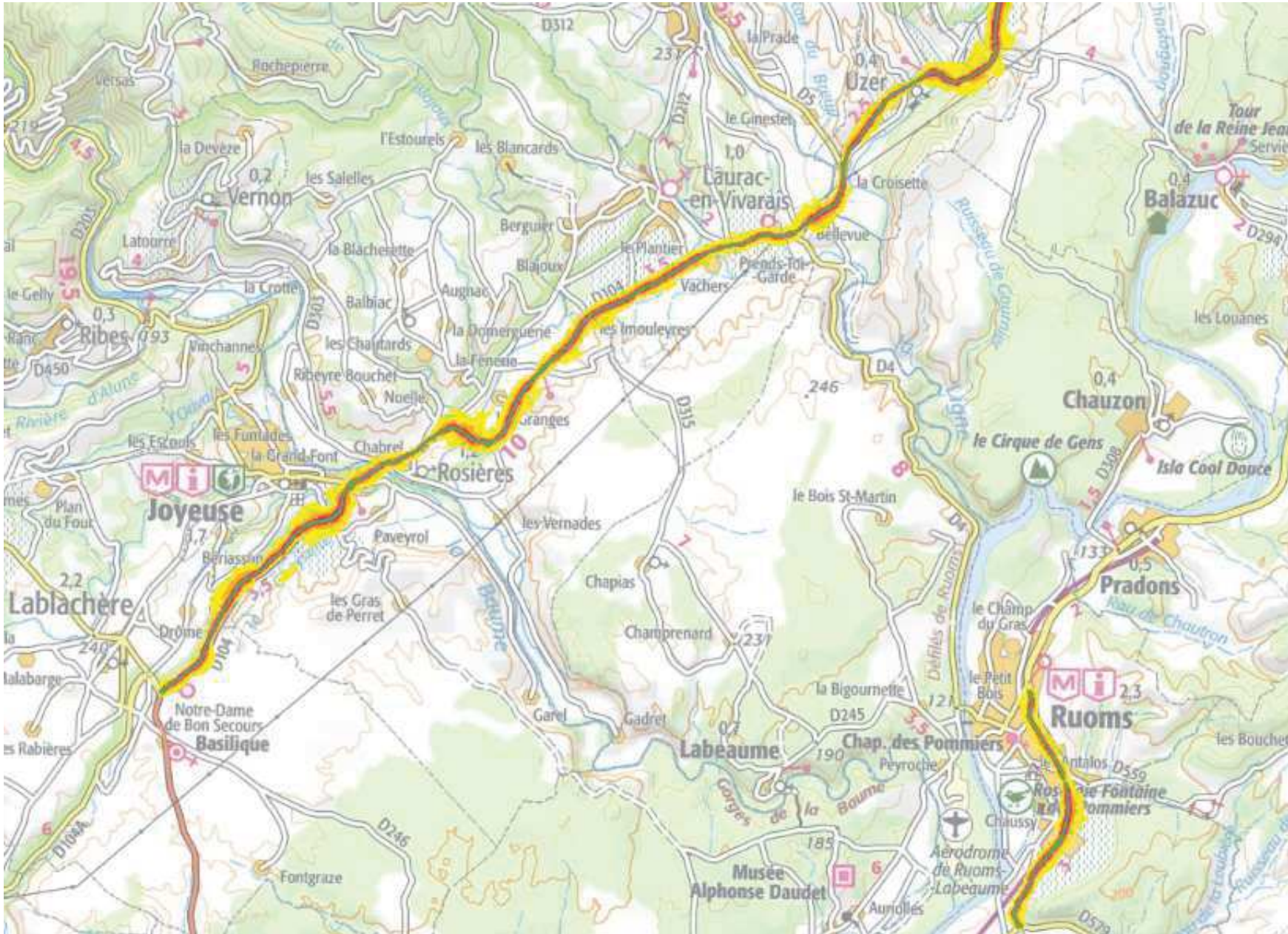
Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

>Communes (BD Topo)



# CBS A/C Joyeuse Ruoms



## Cartes IGN

Le chargement de la légende a échoué.

### C Ln 62 et plus

C Ln 62 et plus

>62

### C Lden 68 et plus

C Lden 68 et plus

>68

### a\_In\_50

a\_In\_50

>50

### a\_In\_55

a\_In\_55

>55

### a\_In\_60

a\_In\_60

>60

### a\_In\_65

a\_In\_65

>65

### a\_In\_70

a\_In\_70

>70

### a\_Id\_55

a\_Id\_55

>55

### a\_Id\_60

a\_Id\_60

>60

### a\_Id\_65

a\_Id\_65

>65

### a\_Id\_70

a\_Id\_70

>70

### a\_Id\_75

a\_Id\_75

>75

### Lineaire\_2023

Lineaire\_2023

Lineaire\_2023

### Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

Communes (BD Topo)

