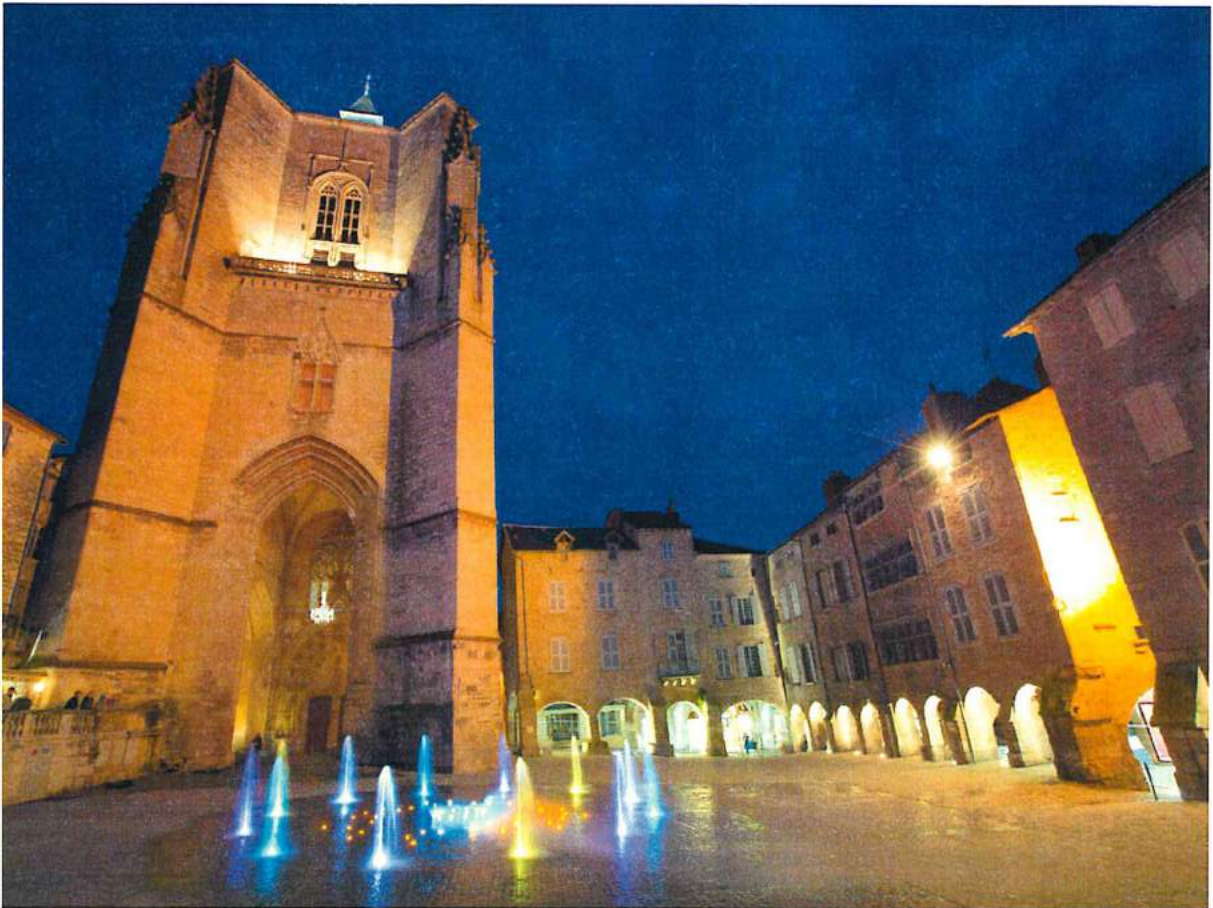




MAIRIE DE  
VILLEFRANCHE  
DE ROUERGUE

*Plan de prévention du bruit dans l'environnement  
de  
Villefranche de Rouergue  
(3<sup>ème</sup> échéance)*



**Directive européenne**  
*relative à l'évaluation et à la gestion  
du bruit dans l'environnement*

## **Sommaire**

<u>1. Résumé non technique</u>	.....	3
<u>2. Contexte de l'étude</u>	.....	5
2.1 Cadre réglementaire et objectifs	.....	5
2.2 Périmètre	.....	5
2.3 Mise en place de la démarche	.....	6
<u>3. Généralités sur le bruit</u>	.....	7
3.1 Le son	.....	7
3.2 Le bruit	.....	7
<u>4. Le diagnostic territorial</u>	.....	10
4.1 Les cartes stratégiques :	.....	10
4.2 Etat des lieux :	.....	12
<u>5. Les objectifs de réduction du bruit</u>	.....	14
5.1 Objectifs fixés pour un traitement à la source	.....	14
5.2 Objectifs fixés pour un traitement de façade	.....	14
5.3 Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité	.....	15
<u>6. Les zones de calme</u>	.....	16
<u>7. Bilan des actions réalisées depuis 10 ans</u>	.....	16
7.1 Les mesures préventives prises depuis 10 ans	.....	16
7.2 Les mesures réalisées depuis 10 ans par les autres maîtres d'ouvrages	.....	16
<u>8. Programme d'actions sur la durée du PPBE</u>	.....	17
8.1 Les mesures envisagées sur les 5 ans relevant de la compétence de la collectivité	.....	17
8.2 Les financements	.....	17
<u>9. La consultation du public</u>	.....	17
<u>10. Glossaire</u>	.....	18

## 1. RESUME NON TECHNIQUE :

### Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Dans le cadre de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, des cartes de bruit stratégiques ont été réalisées sur le territoire de la commune de Villefranche de Rouergue.

La réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement ou PPBE a pour objectif :

- La réduction des nuisances sonores dans les zones à enjeux et sur l'ensemble du territoire.
- La préservation de zones calmes.
- Garantir une information au public sur les effets du bruit sur la santé et les programmes d'actions envisagés.

Le présent PPBE porte sur les infrastructures supportant un trafic supérieur à 3 Millions de véhicules annuels (équivalent à 8 200 véhicules/jour). Il recense les mesures réalisées dans les 10 dernières années et fait des propositions pour les 5 ans à venir.

Le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé tous les cinq ans.

### Infrastructures concernées

Les infrastructures routières concernées par le PPBE de VILLEFRANCHE DE ROUERQUE sont les voiries communales supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules annuels soit 8 200 véhicules/jour, à savoir :

- Route Haute de Farrou, du rond point situé lieu dit « Saumon » jusqu'au rond point du secteur « Sainte Marguerite » englobant l'Avenue des Croates
- Avenue Etienne Soulié
- Avenue de Toulouse

### Démarche et élaboration du PPBE

Le Conseil Général de l'Aveyron, maître d'ouvrage de la voirie départementale a mené une démarche d'identification et de réduction de ces nuisances sonores qui fait l'objet d'un Plan de Protection contre le Bruit dans l'Environnement spécifique aux infrastructures du réseau départemental rédigé par ses soins.

Les actions de la compétence de la commune ont été recherchées sur la base du constat réalisé et de la spécificité du territoire.

Le PPBE a été élaboré en plusieurs étapes.

Un *diagnostic acoustique* a permis de recenser les zones considérées comme bruyante au regard des valeurs limites définies par la réglementation. Il s'appuie sur les éléments de diagnostic découlant de la cartographie stratégique du bruit et doit être réalisé en cohérence avec les documents d'orientations stratégiques existants sur le territoire (PLU) qui sont opposables. Sa vocation est d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations sonores critiques et préserver la qualité des endroits remarquables par leur qualité sonore. Les résultats acoustiques effectués dans le cadre des cartographies stratégiques du bruit ont permis d'identifier les *Points Noirs Bruit* potentiels existants en bordure immédiate des infrastructures routières.

Sont ensuite étudiées les *mesures de protection* mises en œuvre sur les infrastructures pendant les dix dernières années et programmées sur les cinq prochaines années. Un plan d'action est ainsi établi pour chaque zone identifiée comme bruyante.

Enfin, une étape de rédaction qui synthétise les actions est rédigé et mis à la consultation du public pendant 2 mois.

## 2. CONTEXTE DE L'ETUDE :

### 2.1 Cadre règlementaire et objectifs

La directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et de sa transposition en droit français (articles L572-1 à L572-11 du code de l'environnement, décret n°2006-361 du 26 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement).

Il s'agit de protéger la population et les établissements d'enseignement ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore.

Cette approche est basée sur les cartes de bruit stratégiques, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) au niveau local.

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. En ce qui concerne les unités urbaines (agglomérations INSEE) de plus de 100 000 habitants, les cartes de bruit et le PPBE sont arrêtés par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'environnement quand il existe ou par le maire de la commune.

### 2.2 Périmètre

Le travail présenté ici est relatif au territoire de la commune de Villefranche de Rouergue située dans le département de l'Aveyron et concerne l'ensemble des bruits issus des infrastructures de transports terrestres (route dont le trafic est supérieur à 8200 véhicules/ jour).

Ce territoire représente une superficie d'environ 45,85 km<sup>2</sup> pour une population légale de 12 491 personnes au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Il est représenté sur la figure ci-dessous



### 2.3 Mise en place de la démarche

La commune dispose de la compétence de la voirie. L'élaboration et l'approbation du PPBE pour les voies dont le trafic est supérieur à 8200 véhicules/ jour, relèvent donc de l'autorité du maire.

Le PPBE s'inscrit dans la continuité des cartes de bruit. Il consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit jugés excessifs et à préserver d'éventuelles zones de calme. Il est établi pour une durée maximale de 5 ans.

La construction du PPBE s'est déroulée en 3 étapes :

- Diagnostic du territoire communal et évaluation des enjeux en matière de réduction du bruit et de préservation des zones de calme,
- Recensement des actions mises en œuvre sur les 10 dernières années et des actions prévues sur la durée du PPBE,
- Rédaction du PPBE pour la voirie communale.

Le présent PPBE a pour objectif d'optimiser sur le plan stratégique, technique et économique les actions à engager pour améliorer les situations dégradées et préserver la qualité sonore de secteurs qui le justifient. Il a une vocation de coordonner les actions des différents maîtres d'ouvrages concernés sur le territoire communal.

### 3. GENERALITES SUR LE BRUIT

#### 3.1 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 (20µPascal) 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	Echelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression acoustique)	Fort Faible	Intensité I Décibel, décibel (A)
Hauteur (son pur)	Aigu Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu Grave	Spectre
Durée	Longue Brève	Durée $L_{Aeq}$ (niveau moyen équivalent)

#### 3.2 Le bruit

Passer du son au bruit c'est prendre en compte la représentation d'un son pour une personne donnée à un instant donné. Il ne s'agit plus seulement de la description d'un phénomène avec les outils de la physique mais de l'interprétation qu'un individu fait d'un événement ou d'une ambiance sonore.

L'ISO (organisation internationale de normalisation) définit le bruit comme « un phénomène acoustique (qui relève donc de la physique) produisant une sensation (dont l'étude concerne la physiologie) généralement considéré comme désagréable ou gênante (notions que l'on aborde au moyen des sciences humaines - psychologie, sociologie) ».

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est, dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB).

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB. Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture.

A titre d'exemple :



Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (augmentation est alors de 10 dB environ).



De même lorsqu'il y a plus de dix décibels d'écart entre deux sources de bruit, le bruit le plus élevé prend le pas sur le plus faible.



Source des illustrations : Bruiparif

Voilà pourquoi :

- Une variation du niveau de bruit de 1 dB (A) est à peine perceptible.
- Une variation du niveau de bruit de 3 dB (A) correspond à un doublement de l'énergie sonore.
- S'il y a 10 dB (A) d'écart entre 2 sources sonores, on ne perçoit que la source qui a le niveau le plus fort.

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB (A).

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. C'est la

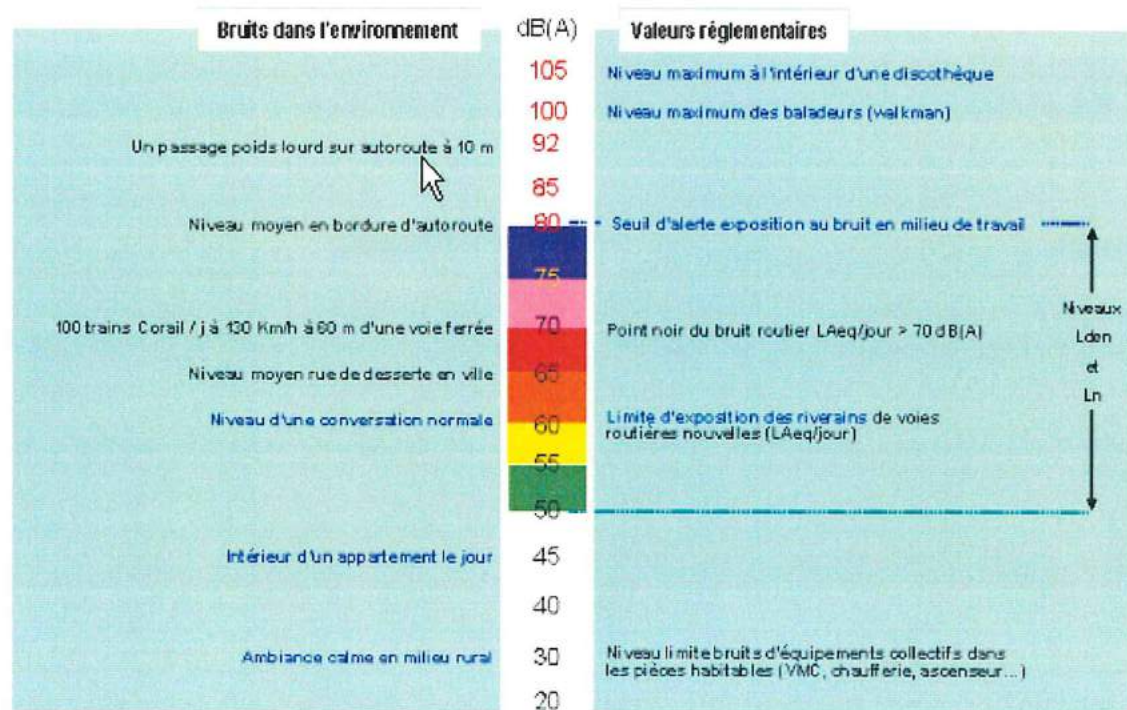


première nuisance à domicile citée par 54 % des personnes, résidant dans les villes de plus de 50 000 habitants.

Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés (cartographies des agglomérations) et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans la plage des ambiances sonores couramment observées dans ces situations, entre 50 dB (A) et 80 dB (A).

### Echelle comparative intégrant les niveaux d'expositions des cartes de bruit stratégique

(Code couleur des légendes utilisé pour les représentations des niveaux d'exposition définis par la norme NFS 31 130)



## 4. LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Dans le cas de Villefranche de Rouergue, les cartes de bruit ne portent que sur la source de bruit d'origine routière, pour les voies dont le trafic est supérieur à 8200 véhicules/ jour.

Il faut souligner que les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique qui a essentiellement pour objectif, d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, d'inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit et de préserver des zones de calme.

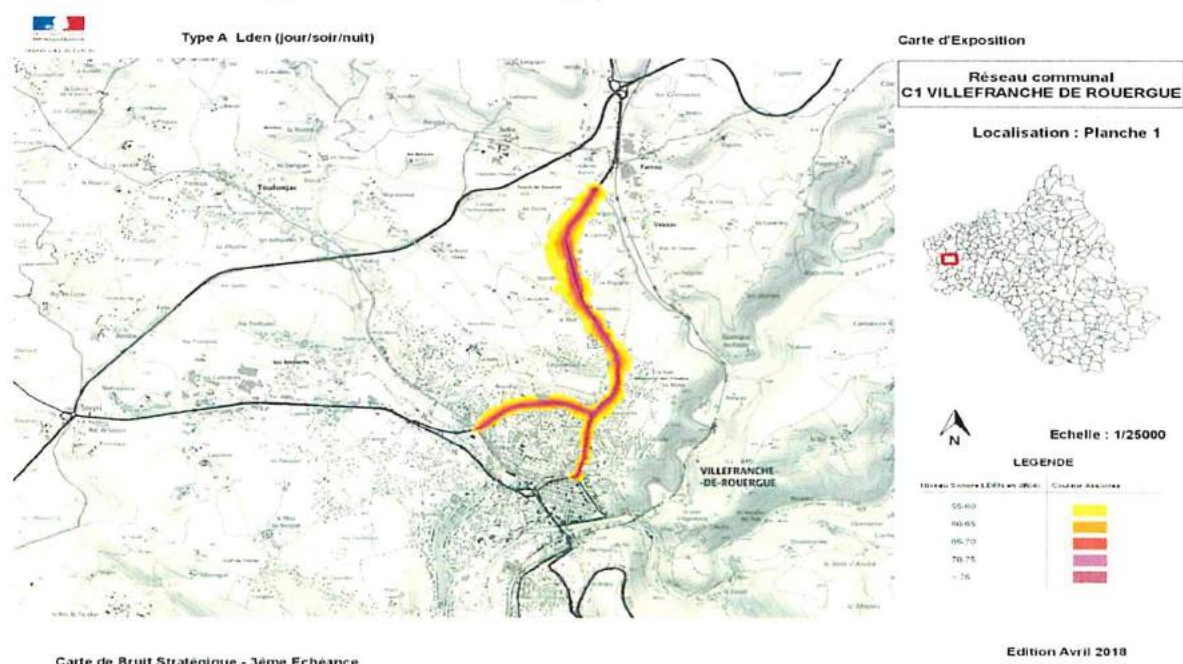
Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures et les activités industrielles.

Les secteurs subissant du bruit excessif pourront nécessiter un diagnostic complémentaire.

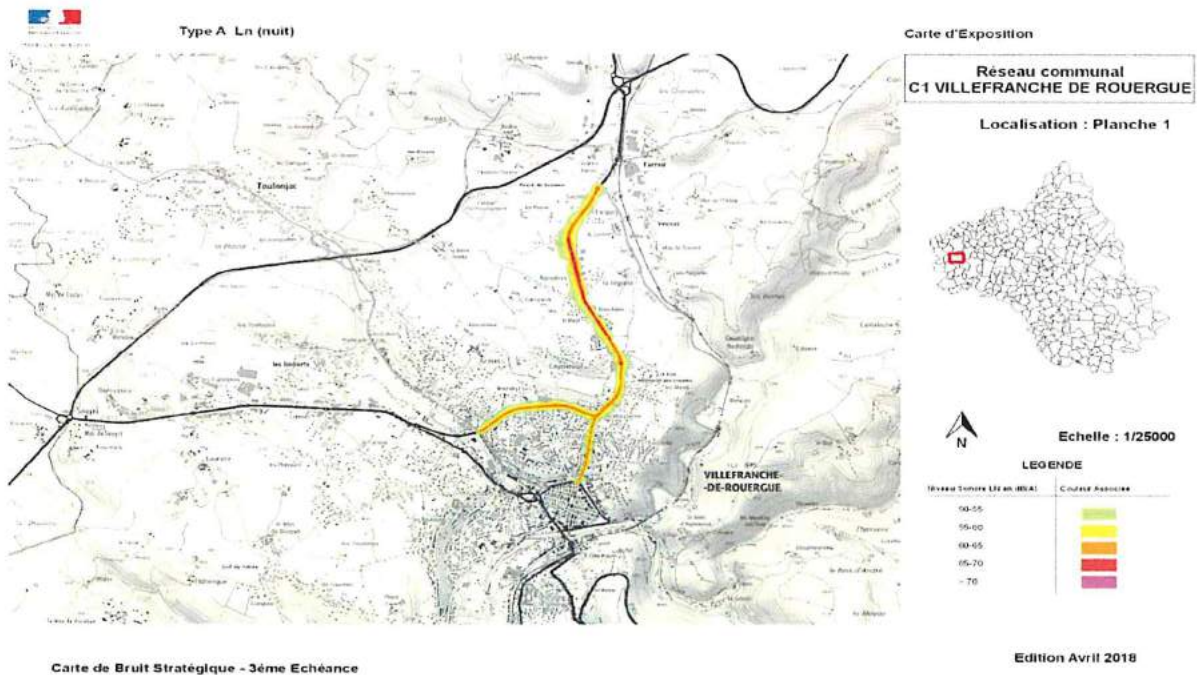
Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union européenne Lden (pour les 24 heures) et Ln (pour la nuit). Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

### 4.1) les cartes stratégiques

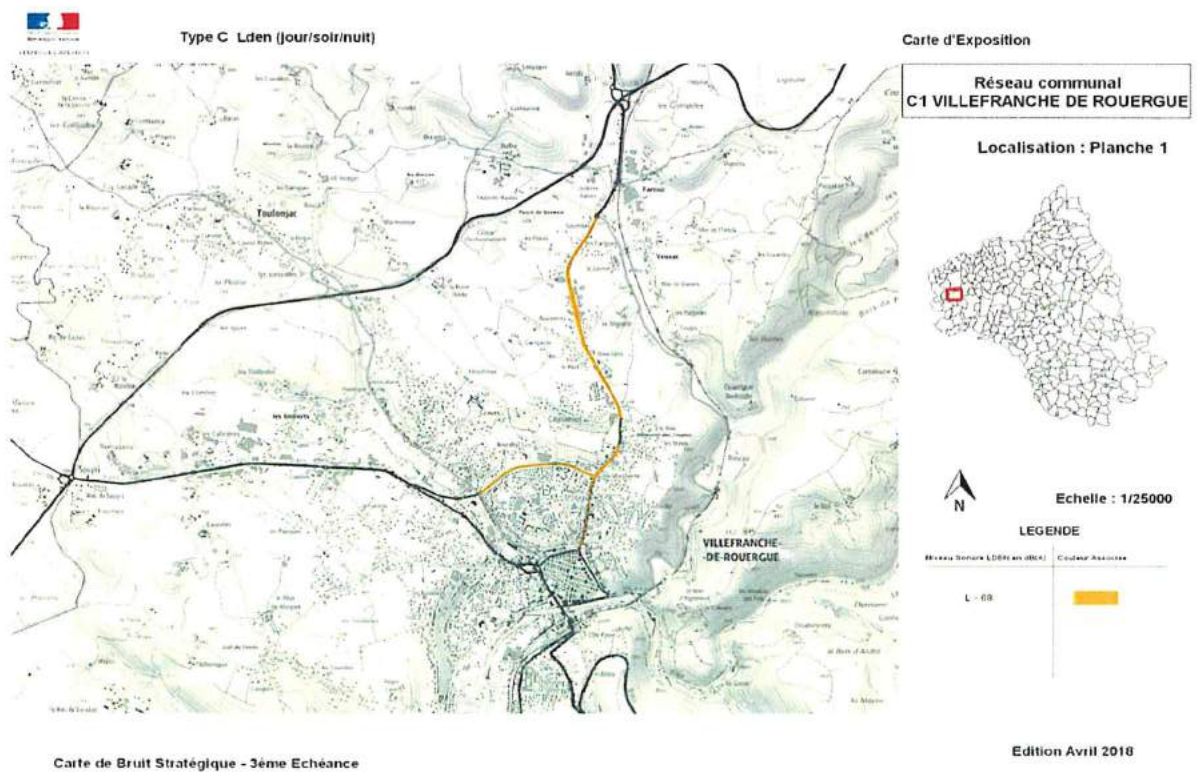
Il existe différents types de cartes stratégiques du bruit :



Carte de type « a » indicateur Lden : Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Lden (période de 24 h), par palier de 5 en 5 dB(A) à partir DE 55 dB(A)



Carte de type « A » indicateur L<sub>n</sub> : Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur L<sub>n</sub> (période nocturne) par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A)

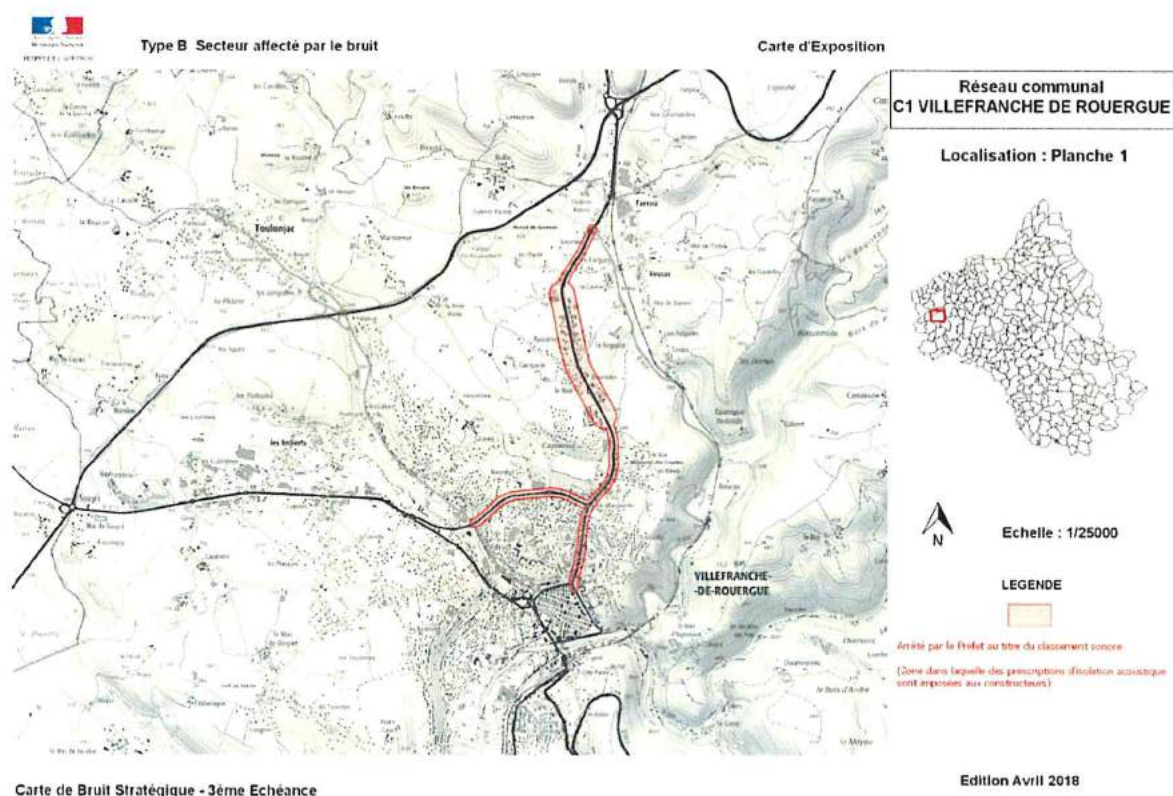


Carte de type « c » indicateur L<sub>den</sub> : Carte des zones où la valeur limite de 68 dB(A) est dépassée, selon l'indicateur L<sub>den</sub> (période de 24h).

## 4.2) Etats des lieux

Le réseau routier départemental a été cartographié sous l'autorité du préfet pour l'ensemble des cartes bruits des différentes infrastructures routière de l'Aveyron.

Pour le secteur de Villefranche de Rouergue, les secteurs impactés par la contrainte bruit (regroupant voirie départementale et communale) sont identifiés ci-dessous.



**Carte de type « B » :** Carte des zones où des prescriptions d'isolation acoustique sont imposées aux constructeurs par arrêté préfectoral au titre du classement sonore (article R571-32 du code de l'environnement)

Les cartes bruits dites de « 3ème échéance » (voies supérieures à 8 200 véhicules/jours) ont été publiées par Arrêté préfectoral du 12 novembre 2018.

Le présent PPBE ne concerne que les axes propres à la commune de Villefranche de Rouergue et à la Communauté de Communes du Villefranchois (quatre sections ont été identifiées) :

- Route Haute de Farrou
  - Avenue des Croates
  - Avenue Etienne Soulié
  - Avenue de Toulouse
- } Equivalent à un linéaire d'environ 4,3 km.

Les cartes bruits réalisées sont croisées avec les décomptes statistiques des populations et bâtiments sensibles exposés. Le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et le nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau supérieur aux seuils réglementaires ont ainsi pu être recensés et sont rappelés pour les voiries gérées par la commune dans les tableaux récapitulatifs ci-dessous.

*Tableaux de synthèse des populations exposées au-delà des valeurs seuils réglementaires par période pour les infrastructures visées*

<b>Lden ≥ 68dB(A)</b> (jour et nuit)	Route Haute de Farrou / Avenue des Croates / Avenue Etienne Soulié / Avenue de Toulouse
<b>Habitation</b> (Nbre personnes)	84
<b>Enseignement</b> (Nbre d'établissements)	1
<b>Santé</b> (Nbre d'établissements)	0

<b>Ln ≥ 60 dB(A)</b> (nuit)	Route Haute de Farrou / Avenue des Croates / Avenue Etienne Soulié / Avenue de Toulouse
<b>Habitation</b> (Nbre personnes)	12
<b>Enseignement</b> (Nbre d'établissements)	1
<b>Santé</b> (Nbre d'établissements)	0

84 personnes sont concernées par des dépassements routiers en Lden et 12 en Ln.

Les habitations concernées sont situées principalement le long de la Route Haute de Farrou et avenue de Toulouse.

La majeure partie du territoire est peu soumise au bruit à un niveau sonore en Lden supérieur à 55 dB(A).

La collectivité a décidé de prendre en considération ces sources de bruit afin de réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures terrestres routières.

## 5. LES OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

A travers les thèmes de la planification urbaine, des déplacements, des aménagements urbains, de la communication ou des études, diverses actions peuvent être menées en termes de réduction du bruit et des populations exposées. Le présent document est rédigé dans un but de planification des actions à mener.

### 5.1 Objectifs fixés pour un traitement à la source

Les niveaux sonores évalués en façade des bâtiments après la mise en place des traitements à la source ne devront pas dépasser les valeurs suivantes. Ces valeurs sont encore exprimées en indicateurs français, tels qu'ils sont définis ci-dessous.

Le niveau équivalent **LAeq** d'un bruit variable est égal au niveau d'un bruit qui aurait produit avec la même énergie que le bruit perçu pendant la même période. Il représente le niveau moyen d'énergie acoustique perçu. Il permet d'être représentatif d'une gêne globale perçue par cumul de bruit reçu. Le LAeq 6h-22h et LAeq 22h-6h sont les indicateurs utilisés sur les périodes respectivement diurne et nocturne.

Indicateur de bruit	Valeur à respecter après résorption du PNB
LAeq 6h-22h	65 dB (A)
LAeq 22h-6h	60 dB (A)

*Résorption de PNB : niveau sonore maximal en façade d'habitation après traitement de la source*

### 5.2 Objectifs fixés pour un traitement de façade

Dans le cas d'un traitement acoustique des façades, l'objectif est défini en termes d'isolement acoustique à atteindre.

L'indicateur d'isolement acoustique est noté DnAT.

Les exigences d'isolement acoustique à respecter après achèvement des travaux aux abords d'une infrastructure routière sont les suivantes :

- $DnAT \geq LAeq\ 6h-22h - 40\ dB\ (A)$  pour la période diurne
- $DnAT \geq LAeq\ 22h-6h - 35\ dB\ (A)$  pour la période nocturne
- $DnAT \geq LAeq\ 18h-22h - 40\ dB\ (A)$
- $DnAT \geq LAeq\ 6h-18h - 40\ dB\ (A)$

Dans tous les cas:

- Le gain minimal par rapport à l'isolement acoustique existant sera de 5 dB (A)
- L'isolement acoustique des façades devra être supérieur ou égal à 30 dB (A)

Les isollements acoustiques sont à respecter dans les pièces principales et cuisines des locaux d'habitation ainsi que dans les locaux d'enseignement, de santé, d'action sociale ou de soin.

Par souci de cohérence territoriale, les seuils de déclenchement pour une intervention et les objectifs de réduction pour les infrastructures de l'Etat sont retenus pour l'ensemble des sources de bruit **prises en compte dans le PPBE communal**.

### 5.3 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 toutes les mesures suivantes :
  - Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure.
  - Mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables
  - Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables mise en service de l'infrastructure.
  - Publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés.
- Les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderie, 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).

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.

## **6. LES ZONES DE CALME**

La commune de Villefranche de Rouergue présentant de nombreux espaces naturels situés à l'écart des sources de bruit existantes, la commune considère que l'instauration de « zones de calme » dûment délimitées au sens de la directive européenne ne constitue pas un enjeu en matière de lutte contre le bruit sur la commune.

## **7. BILAN DES ACTIONS REALISEES DEPUIS 10 ANS**

### **7.1 Les mesures préventives prises depuis 10 ans**

Des efforts entrepris par la commune pour réduire les nuisances occasionnées par les sources de bruit affectant le territoire communal ont été engagées bien avant l'instauration du présent PPBE.

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

- Inscription du classement sonore des voies dans le document d'urbanisme de la commune (PLU).
- Réalisation ralentisseurs limitant la vitesse des véhicules.
- Aménagement de voirie dans la traversée de la commune.  
(Mise en place de revêtement sonore, création de zone 30 ...)
- Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes...)

### **7.2 Les mesures réalisées depuis 10 ans par les autres maîtres d'ouvrages**

Parallèlement aux actions prises sur l'initiative de la collectivité, certains maîtres d'ouvrages ont mis en œuvre des actions susceptibles d'améliorer l'exposition au bruit des citoyens.

- Revêtement Route Haute de Farrou 2008 (action cofinancée par La Communauté des Communes du Villefranchois)
- Mise en place d'îlot Avenue Etienne Soulié
- Mise en place de chicane
- Réfection du revêtement Avenue Etienne Soulié



## **8) PROGRAMME D' ACTIONS SUR LA DUREE DU PPBE**

### **8.1 Les mesures envisagées sur les 5 ans relevant de la compétence de la collectivité**

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit également que le PPBE répertorie toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement prévues pour les cinq années à venir.

Les champs de compétence de la commune en matière de lutte contre le bruit portent principalement sur :

- La planification, l'urbanisme et l'aménagement (PLU et SCOT).
- La sensibilisation, l'éducation et la communication.
- Travaux d'entretien selon les dégradations des voiries.

Le maire dispose également de la compétence « lutte contre les bruits de voisinage », mais ce domaine n'étant pas couvert par la directive européenne, le présent PPBE ne contient pas d'action concrète pour lutter contre ces désordres.

### **8.2 Les financements**

Les actions sont financées par leurs commanditaires.

Les actions concernant le réseau routier départemental sont financées par le Conseil Général de l'Aveyron avec les éventuelles règles de cofinancement en usage.

Les actions relevant de la commune sont financées par la commune de Villefranche de Rouergue en collaboration de la Communauté de Communes du Villefranchois.

Les coûts sont très variables selon les actions envisagées et pour certaines d'entre elles (relevant notamment des champs de compétence de la commune comme la planification, l'urbanisme, la sensibilisation ou encore la communication), ils sont difficiles à chiffrer.

## **9 CONSULTATION DU PUBLIC**

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE est mis à la consultation du public.

Cette consultation aura lieu du 29 juin 2020 au 29 août 2020 pour une durée de consultation de 2 mois (article R571-9 du code de l'environnement).

Les citoyens auront la possibilité de consulter le projet de PPBE en mairie aux heures d'ouverture du public, et de consigner leurs remarques sur un registre prévu à cet effet.

Un avis faisant connaître les dates et les conditions de mise à disposition du public a été publié dans la presse locale (La Dépêche) et sur le site Internet de la commune.

## **10. GLOSSAIRE**

## 10. GLOSSAIRE

**Ademe** : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

**Bâtiment sensible au bruit** : Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale.

**Critères d'antériorité** : Antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs.

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

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

**Isolation de façades** : Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement et/ou phoniquement une façade de bâtiment.

**LAeq** : 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 ; à 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.

**Lday** : Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne 6h à 18h.

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

**Ln** : Niveau acoustique moyen de nuit.

**Merlon** : Butte de terre en bordure de voie routière ou ferrée.

**Oms** : Organisation mondiale de la santé.

**Pascal (Pa)** : Unité de mesure de pression équivalant 1newton/m<sup>2</sup>.

**Point noir du bruit** : Un point noir du bruit est un 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) [73 dB(A) pour le ferroviaire] en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) [68 dB(A) pour le ferroviaire] en période nocturne (LAeq (22h-6h)) et qui répond aux critères d'antériorité

**Point noir du bruit diurne** : Un point noir du bruit diurne est un point noir bruit ou seule la valeur limite diurne est dépassée.

**Point noir du bruit nocturne** : Un point noir du bruit nocturne est un point noir bruit ou seule la valeur limite nocturne est dépassée.

**Tmja** : Trafic moyen journalier annuel - unité de mesure du trafic routier.

**Zone de bruit critique** : Une zone de bruit critique est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres.