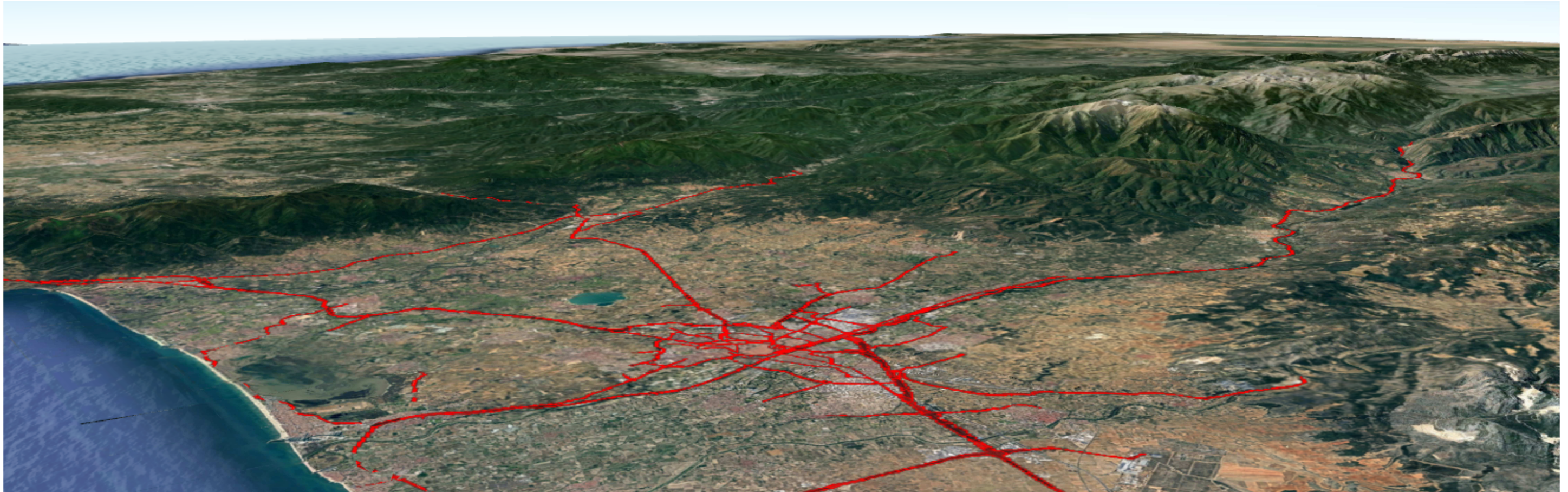


Réf. : 2311-175

Rédaction : Benjamin AIGON

Validation : Philippe PILLARD

PLAN DE PRÉVENTION BRUIT 4ÈME ÉCHÉANCE DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL DES PYRÉNÉES ORIENTALES



Objet :	Plan de prévention bruit du réseau routier départemental sur la période 2024 - 2029
Maitre d'ouvrage :	 <p>CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES PYRÉNÉES-ORIENTALES DIRECTION DES INFRASTRUCTURES SERVICE MAÎTRISE D'OUVRAGE 30 rue Pierre Bretonneau BP 906 66906 PERPIGNAN CEDEX</p>

Table de suivi des modifications

Indice	Date	Commentaires
01	07/10/2024	Version initiale pour consultation
2	04/04/25	Version définitive après consultation du public

TABLE DES MATIÈRES

A. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE.....	4
B. GÉNÉRALITÉS SUR LE BRUIT ET LA SANTE.....	5
I. LE SON.....	
II. LE BRUIT.....	
III. LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES NUISANCES SONORES DE L'ENVIRONNEMENT.....	
C. MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE.....	6
I. CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES.....	
I.1. INDICATEUR CARACTÉRISANT UNE ZONE DE BRUIT CRITIQUE (ZBC).....	6
I.2. CRITÈRE D'ANTÉRIORITÉ.....	6
II. PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE DU PRÉSENT PPBE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DÉPARTEMENTALES.....	
III. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE GLOBALE DU PPBE.....	
IV. SYNTHÈSE MÉTHODOLOGIQUE.....	
D. DIAGNOSTIC ET ÉVALUATION DE LA SITUATION.....	9
I. L'IDENTIFICATION DES ZONES À ENJEUX SUR LES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES.....	
I.1. DÉFINITION DES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUE (CBS).....	9
I.2. MÉTHODOLOGIE DE LA CARACTÉRISATION DES ZONES À ENJEUX.....	9
II. CAMPAGNE DE MESURE.....	
II.1. PRINCIPE & MÉTHODOLOGIE.....	11
II.2. POINT DE MESURE RÉALISÉ.....	11
II.3. RÉSULTATS DE MESURES BRUTS.....	12
II.4. 4 RECALAGE DES NIVEAUX SONORES EN FAÇADE.....	12
II.5. TEST DE VALIDATION.....	12
II.6. COMPTAGE ROUTIER.....	12
II.6.A. ÉVALUATION DU DÉBIT ACOUSTIQUE ÉQUIVALENT QEQ.....	12
II.6.B. RECALAGE DES POINTS MOBILES :.....	13
II.6.C. RECALAGE DES POINTS FIXES (AVEC COMPTAGE 24H) :.....	13
II.7. ÉVALUATION DES INDICATEURS LDEN ET LN.....	13
III. SYNTHÈSE DES ZONES DE BRUIT CRITIQUE IDENTIFIÉES.....	
IV. VÉRIFICATION DU CRITÈRE D'ANTÉRIORITÉ.....	
IV.1. RAPPEL DES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES.....	14
IV.2. RECENSEMENT DES DUP DES VOIES.....	14
IV.3. ÉVALUATION DE NATURE DU BÂTI.....	15
V. PRÉSENTATION DES PNB IDENTIFIÉES.....	
VI. _PRISE EN COMPTE DES ZONES CALMES.....	
E. PRINCIPE DES ACTIONS VISANT À RÉDUIRE LE BRUIT.....	53
I.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX.....	53
I.2. ACTIONS À LA SOURCE.....	53
I.2.A. OBJECTIFS ACOUSTIQUES APRÈS RÉDUCTION DU BRUIT À LA SOURCE.....	53
I.2.B. RENOUVELLEMENT DES COUCHES DE ROULEMENT.....	53
I.2.C. MISE EN PLACE DE SOLUTIONS DE TYPE ÉCRAN ANTIBRUIT, OU MERLON PAYSAGER.....	53
I.2.D. IMPACT ACOUSTIQUE DE LA VÉGÉTATION :.....	53
I.3. ISOLATION ACOUSTIQUE DES FAÇADES.....	53
F. BILAN DES ACTIONS RÉALISÉES DEPUIS 10 ANS.....	55
I. ACTIONS PRÉVENTIVES RÉALISÉES DEPUIS 10 ANS.....	

I.1. LA PROTECTION DES RIVERAINS EN BORDURE DE PROJET DE VOIES NOUVELLES :.....	55
I.2. LA PROTECTION DES BÂTIMENTS NOUVEAUX LE LONG DES VOIES EXISTANTES – LE CLASSEMENT SONORE DES VOIES.....	55
II. ACTIONS CURATIVES MENÉES DEPUIS 10 ANS.....	
G. PLANS D’ACTION SUR LA PÉRIODE 2024-2029.....	58
I. ACTIONS PRÉVENTIVES PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2024-2029.....	
I.1. ETAT D’AVANCEMENT DES PROJETS ROUTIERS STRUCTURANTS DU CD66.....	58
II. ACTIONS CURATIVES À PLANIFIER.....	
II.1. SYNTHÈSE DES ACTIONS CURATIVES À MENER.....	60
H. GLOSSAIRE.....	63
I. ANNEXE 1 – RÉSULTATS DE LA CAMPAGNE DE MESURE.....	64
I. RÉSULTATS DE MESURES BRUTS.....	
II. 4 RECALAGE DES NIVEAUX SONORES EN FAÇADE.....	
III. TEST DE VALIDATION.....	
III.1. COMPTAGE ROUTIER.....	66
III.2. EVALUATION DU DÉBIT ACOUSTIQUE ÉQUIVALENT QEQ.....	66
III.3. RECALAGE DU NIVEAU SONORE À PARTIR DES DONNÉES TRAFICS.....	68
III.3.A. RECALAGE DES POINTS MOBILES :.....	68
III.3.B. RECALAGE DES POINTS FIXES (AVEC COMPTAGE 24H) :.....	68
III.4. EVALUATION DES INDICATEURS LDEN ET LN.....	69
IV. FICHES PAR POINT DE MESURE.....	

A. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

La directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic, le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). L'objectif 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 de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les plans d'actions prévus pour réduire cette pollution.

En France, depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures, et plus particulièrement depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, des dispositifs de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mis en place. L'enjeu du présent PPBE, élaboré par le Département des Pyrénées Orientales, concernant le réseau routier départemental est d'assurer une cohérence de toutes les actions du Département des Pyrénées Orientales sur son patrimoine routier.

Plus particulièrement, le présent document permet d'élaborer le plan de prévention bruit à la 4^{ème} échéance sur la période 2024-2029. L'étude est basée sur l'actualisation des cartes de bruit stratégique à l'horizon 2022 livrées par le CEREMA en septembre 2023.

Cette actualisation prend notamment en compte :

- L'intégration du réseau routier départemental des Pyrénées orientales situé sur le territoire de Perpignan Méditerranée Métropole
- l'ancienne RN116 passée RD66 dont la gestion a été cédée au conseil départemental au 01/01/2024

Conformément aux exigences réglementaires, l'étude se décompose en 3 grandes étapes.

Ainsi, la première étape consiste à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, le bureau d'études SERIAL, missionné par le Département des Pyrénées Orientales pour l'élaboration du PPBE, s'appuie sur l'analyse des cartes actualisées.

<https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=70f74858-8dae-41e9-8040-9783c1d84229#>

La définition des zones d'ambiances apaisées le long du réseau routier départementale sera également à définir en collaboration avec différents acteurs du territoire (agglomération, communautés de commune, ...). D'une manière plus générale toutes les données, connaissances du terrain ou études acoustiques complémentaires de vérification ont été utilisées pour disposer du meilleur diagnostic initial possible. L'estimation de la population impactée par une exposition excessive au bruit des infrastructures routières départementales est de l'ordre de 2500 habitants. Aucun établissement scolaire ou de santé n'est impacté.

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées par le Département depuis 10 ans dans sa lutte contre le bruit des infrastructures routières dont il a la responsabilité.

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

Diagnostic de la situation	
Identification des secteurs apaisés	Zone à définir en concertation avec les acteurs locaux
Identification des secteurs bruyant	103 secteurs à enjeux identifiés sur les cartes de bruits stratégiques
	31 points noirs bruit recensés le long du réseau routier départemental avec environ 2500 personnes impactées
Bilan des actions sur 10 ans	
Mesures préventives	Traitement des plaintes de riverains et réalisation de campagnes de mesure en cas de nécessité de levée de doute.
	Développement du réseau d'aires multimodales favorisant ainsi le covoiturage sur le réseau routier départemental
	Développement d'un réseau structurant de vélo routes favorisant les modes de circulation douces
	Entretien périodique du réseau routier départemental
Mesures curatives	RD2/RD37A - Mise en service du contournement de la commune de Villemolaque
	RD22B - Mise en service du contournement sud de Cabestany
	RD117 - Mise en service du contournement de la commune d'Estagel
	RD900 - Mise en service de la rocade ouest section centre et mise en place d'un écran routier sur le quartier de Saint Assisclé
	RD914 - Reprise des enrobés de la RD914
	RD914 - Rectification du tracé sur la section Port Vendres / Cerbère
	RD37 - Mise en service du contournement de Trouillas
Plan d'action sur la période 2024-2029	
Mesures préventives	Prolongement du programme d'action préventif mené depuis 10 ans
	Etude de modernisation du réseau routier départemental
Mesures curatives	Prise en compte des points noirs bruits identifiés sur le réseau départemental dans les projets de modernisation des infrastructures.

B. GÉNÉRALITÉS SUR LE BRUIT ET LA SANTE

(sources : <http://www.bruitparif.fr>; <http://www.sante.gouv.fr> ; <http://www.afsse.fr>)

I. LE SON

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique à 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 :

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

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

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

II. 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 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 considérée comme désagréable ou gênante (notions que l'on aborde au moyens de 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 3dB.

Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (augmentation de l'ordre de 10 dB environ).

Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2dB.

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, routes, 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).

III. LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES NUISANCES SONORES DE L'ENVIRONNEMENT

La perception de la gêne reste variable selon les individus. Elle est liée à l'âge, niveau d'étude, actif, présence au domicile, propriétaire ou locataire, opinion personnelle quant à l'opportunité de la présence d'une source de bruit donnée) et à son environnement (région, type d'habitation, situation et antériorité par rapport à l'existence d'une infrastructure ou de l'activité, isolation de façade).

Le présent PPBE concerne le bruit produit par les infrastructures routières départementales uniquement.

Le bruit de la route est un bruit permanent. Il est perçu plus perturbant pour les activités à l'extérieur, pour l'ouverture des fenêtres, et la nuit. Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique ont conduit à la mise en évidence de la contribution de plus en plus importante du bruit dû au contact pneumatiques-chaussée dans le bruit global émis par les véhicules en circulation à des vitesses supérieures à 50km/h.

Dans certaines situations, les populations exposées à une source d'origine routière peuvent également subir des nuisances provenant d'autres sources sonores.

L'exposition combinée aux bruits provenant de plusieurs infrastructures routières et ferroviaires, voire aériennes (situation de multi-exposition) a conduit à s'interroger sur l'évaluation de la gêne ressentie par les populations riveraines concernées. La gêne due à la multi-exposition au bruit des transports touche environ 6 % des Français soit 3,5 millions de personnes. La multi-exposition est un enjeu de santé publique, si on considère l'addition voire la multiplication des effets possibles de bruits cumulés sur l'homme : gêne de jour, interférences avec la communication en soirée, et perturbations du sommeil la nuit, par exemple. Le niveau d'exposition, mais aussi la contribution relative des deux sources de bruit (situation de dominance d'une source sur l'autre source ou de non-dominance) ont un impact direct sur les jugements et la gêne ressentie.

Bien que délicates à évaluer, des interactions entre la gêne due au bruit routier et la gêne due au bruit ferroviaire ont été mises en évidence :

- lorsque le bruit reste modéré, la gêne due à une source de bruit spécifique semble liée au niveau sonore de la source elle-même plus qu'à la situation d'exposition (dominance- non-dominance) plus qu'à la combinaison des deux bruits ;
- En revanche, dans des situations de forte exposition, des phénomènes tels que le masquage du bruit routier par le bruit ferroviaire ou la « contamination » du bruit ferroviaire par le bruit routier apparaissent.

Il n'y a pas actuellement de consensus sur un modèle permettant d'évaluer la gêne totale due à la combinaison de plusieurs sources de bruit. Ces modèles ne s'appuient pas ou de façon insuffisante sur la connaissance des processus psychologiques (perceptuel et cognitif) participant à la formation de gêne, mais sont plutôt des constructions mathématiques de la gêne totale. De ce fait ces modèles ne sont pas en accord avec les réactions subjectives mesurées dans des environnements sonores multi-sources. Le présent document n'a pas étudié le phénomène de multi-exposition mais uniquement l'exposition au bruit routier.

C. MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

I. CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES

Dans un contexte de points noirs bruit routiers, les textes réglementaires en vigueur à ce jour sont :

- L'article L571-9 du Code de l'Environnement, à la suite de la loi cadre n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit,
- La circulaire du 12 juin 2001 relative aux observatoires du bruit des transports terrestres et à la résorption des Points Noirs Bruit (PNB) et la circulaire du 28 février 2002 et son instruction, complétée par la circulaire du 25 mai 2004 qui précise les nouveaux seuils PNB vis à vis des indicateurs européens,
- La directive 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, pose le principe que toutes les grandes infrastructures de transports terrestres et aériens ainsi que les grandes agglomérations devront faire l'objet d'une cartographie des nuisances sonores qu'elles génèrent.

Un **Point Noir du Bruit** ou PNB est un bâtiment sensible, qui est localisé dans une Zone de Bruit Critique (ZBC) engendrée par au moins une infrastructure de transport terrestre des réseaux nationaux, et qui répond aux critères acoustiques et d'antériorité établis ci-après.

I.1. INDICATEUR CARACTÉRISANT UNE ZONE DE BRUIT CRITIQUE (ZBC)

Une zone est qualifiée en fonction de 4 indicateurs.

- Les indicateurs historiques de la réglementation française : LAeq(6h-22h) et LAeq(22h-6h) calculés en façade : il s'agit des niveaux de pression acoustique pondérés A calculés respectivement pendant les périodes de 6 heures à 22 heures et de 22 heures à 6 heures.
- Les indicateurs européens introduits par la directive européenne du 25 juin 2002 et calculés hors façade : le Lden qui prend en compte les niveaux équivalents pondérés calculés sur les 3 périodes :
 - Jour (6h-18h)
 - Soirée (18h-22h) avec une pondération de + 5 dB
 - Nuit (22h-6h) avec une pondération de + 10 dB
 Et le Ln qui est équivalent au LAeq(22h-6h) aux 3 dB de façade près.

La réponse positive à un seul de ces derniers est suffisant pour caractériser la zone d'étude comme ZBC.

Indicateurs de bruit pour une route	Valeurs limites aux contributions sonores en dB(A) (Le dépassement d'une seule de ces valeurs est nécessaire)	Objectifs acoustiques relatifs aux contributions sonores en dB(A) après action de réduction du bruit (à la source ou traitement équivalent en façade)
LAeq(6h22h)*	70 dB(A)	65 dB(A)
LAeq(22h6h)*	65 dB(A)	60 dB(A)
Lden**	68 dB(A)	-
Lnight**	62 dB(A)	-
* En façade, correspond aux indicateurs de la réglementation Française actuelle		
** hors façade selon la définition des indicateurs européens		

I.2. CRITÈRE D'ANTÉRIORITÉ

En complément des critères permettant de qualifier une zone de bruit critique, des conditions d'antériorité sont de plus requises pour qualifier les points noirs du bruit du réseau national des transports terrestres, à savoir pour les bâtiments sensibles suivants :

- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6/10/1978,
- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6/10/1978 tout en étant antérieure à la publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure,
- Tous les établissements d'enseignements, de soins, de santé ou d'action sociale dont la date d'autorisation de construire est antérieure à l'arrêté de classement sonore de la voie.

Tous les bâtiments antérieurs à octobre 1978 sont pris en compte pour l'habitat.

En effet, depuis le 6 octobre 1978, il existe un texte réglementaire faisant obligation pour les constructeurs de bâtiments de prendre en compte le bruit dans leur zone d'implantation (arrêté du 6 octobre 1978 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur).

Ce texte a été réactualisé par l'arrêté du 30 mai 1996, puis par l'arrêté du 23 juillet 2013, qui fixe des règles pour le classement des voies routières et ferroviaires les plus bruyantes et la détermination des isollements de façade pour le bâti neuf construit en bordure de ces infrastructures.

II. PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE DU PRÉSENT PPBE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DÉPARTEMENTALES

Les sources de bruit concernées par la directive et par le présent PPBE sont les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8200 véhicules/jour.

Le législateur a voulu une pluralité des autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie et leur PPBE.

Autorité compétente	Cartes de bruit	PPBE
Routes nationales	Préfet	Préfet
Autoroutes concédées	Préfet	Préfet
Autres routes	Préfet	Département et communes

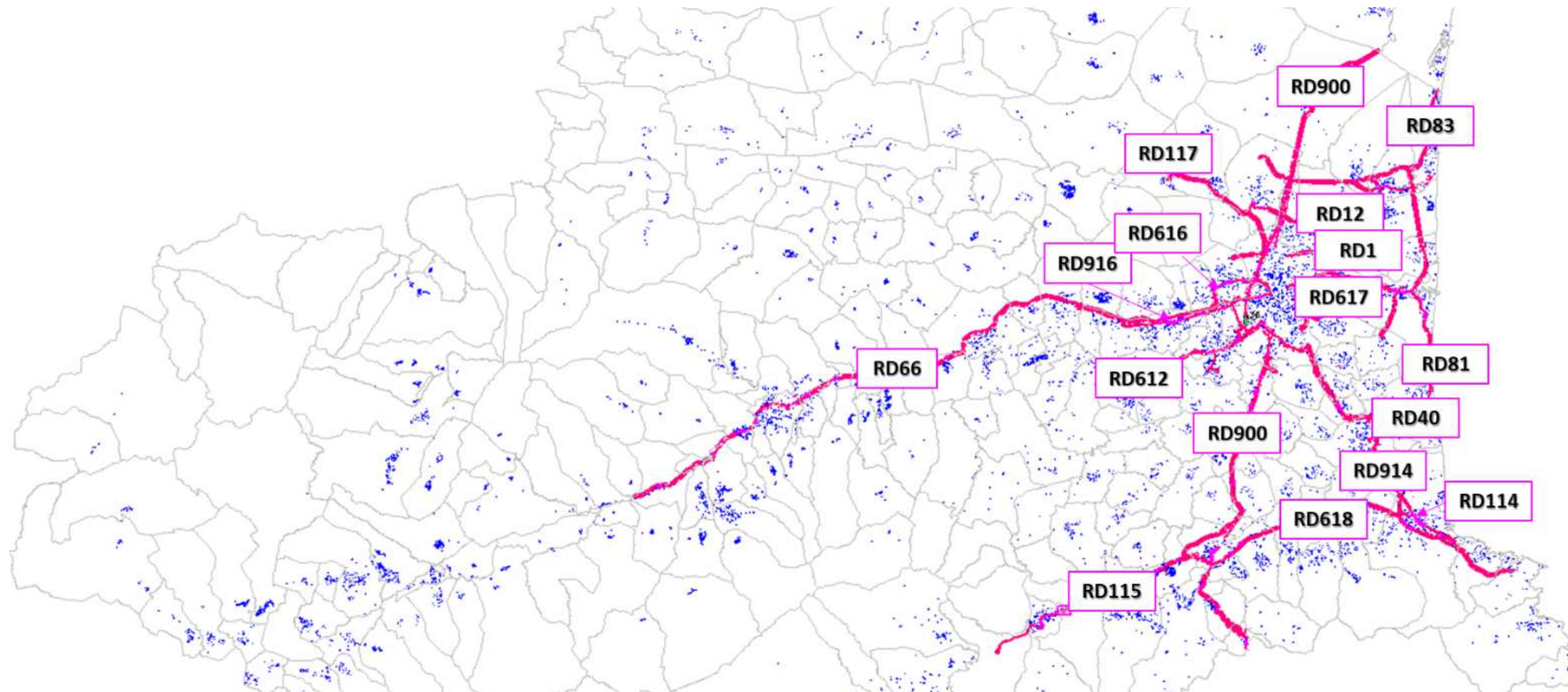
L'article L572.7 du Code de l'Environnement précise aussi que l'établissement des plans de prévention du bruit dans l'environnement relève de la collectivité gestionnaire de la voie (alinéa II), et, pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants, des communes situées dans le périmètre de ces agglomérations (alinéa III).

Lors de la 2^{ème} et 3^{ème} échéance, comprenant le plan d'action de 2017 à 2022, le périmètre de l'agglomération de Perpignan établi par l'INSEE a été exclu des études car couvert par le PPBE de la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole.

Dans le cadre de la réalisation de la réalisation de la 4^{ème} échéance, le réseau routier départemental des communes de Baho, Bompas, Cabestany, Canohès, Perpignan, Peyrestortes, Pézilla-la-Rivière, Pia, Rivesaltes, Saint-Estève, Saint-Feliu-d'amont, Saint-Feliu-d'Aval, le Soler, Toulouges et Villeneuve-la-Rivière sera intégré au périmètre d'étude porté au diagnostic par le CD66.

Au 1 janvier 2024, la gestion de la RN116 a été concédée au conseil départemental et est devenue RD66. Ainsi cette infrastructure sera également intégrée au présent plan de prévention.

En conséquence, sont concernées par le présent plan, les routes départementales suivantes :



III. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE GLOBALE DU PPBE

L'élaboration du PPBE du réseau routier départemental des Pyrénées Orientales est une démarche engagée par la Direction des Infrastructures et Déplacements du Département des Pyrénées Orientales en septembre 2023.

Elle s'inscrit dans le cadre de l'actualisation du plan de prévention établie pour la période 2017-2022. L'étude vise deux objectifs :

- **L'identification des zones à enjeux.** Il s'agira :
 - D'identifier les zones à ambiance sonore excessive (secteur exposé au bruit). Ce diagnostic se décompose en 2 étapes sous-jacente :
 - L'identification macroscopique des secteurs pouvant répondre aux critères qualifiant une zone de bruit critique par l'étude des cartes de bruit stratégique du CEREMA de 2022. Cette première étape vise à identifier les secteurs répondant aux critères qualifiant une zone de bruit directement à partir des cartes ainsi que les zones nécessitant une vérification complémentaire. Pour les zones à vérifier, une campagne de mesure sera établie de manière à écarter les secteurs ne répondant pas aux critères d'une zone de bruit critique.
 - Pour les secteurs identifiés comme zone de bruit critique, la vérification du critère d'antériorité sera alors établie de manière à recenser les points noirs bruit au sens de la réglementation le long du réseau départemental. Il s'agira :
 - D'identifier la nature et l'année de construction des bâtiments se trouvant en ZBC
 - Vérifier la date de publication de la DUP de la voie.
 - Vérifier si le bâtiment répond aux critères d'antériorité établis par la directive 2002/49/CE

- D'identifier les zones à ambiance sonore apaisée. Il s'agira d'identifier les secteurs à enjeux pouvant nécessiter une mesure conservatrice le long du réseau départemental. Cette action sera à mener en consultation avec les différents acteurs territoriaux.

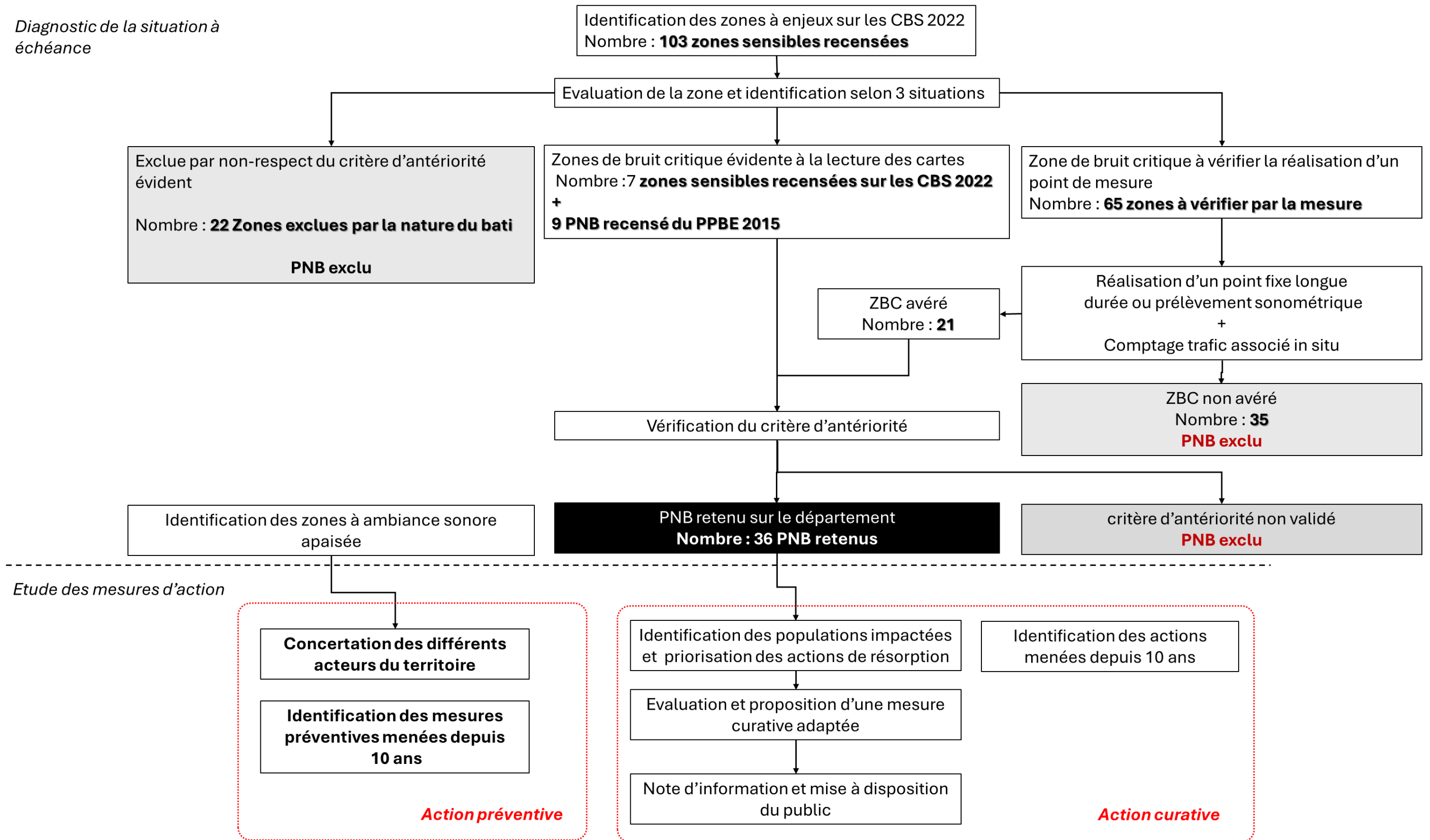
- **La planification d'un plan d'action sur la période 2024-2029 :** Cet objectif vise à :
 - Identifier et répertorier les actions menées sur le réseau départemental sur les 10 dernières années.
 - Identifier les mesures préventives et curatives à mener sur les zones de bruit excessives

A l'issue de l'étude un document sera porté à la consultation du public comme le prévoit l'article R572-8 du code de l'environnement.

A l'issue de cette consultation, un document final accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et les suites qui leur ont été données, constituera le PPBE arrêté par le Département des Pyrénées Orientales et publié sur le site internet de la collectivité.

IV. SYNTHÈSE MÉTHODOLOGIQUE

Diagnostic de la situation à échéance



D. DIAGNOSTIC ET ÉVALUATION DE LA SITUATION

I. L'IDENTIFICATION DES ZONES À ENJEUX SUR LES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES

I.1. DÉFINITION DES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUE (CBS)

Les cartes de bruit sont lisibles à l'échelle 1/25000 et sont établies sur la base d'indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union Européenne, le Lden pour les 24 heures et le 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. Elles sont réexaminées en cas de modification significatives et révisées tous les 5 ans.

Il existe cinq types de cartes stratégiques :

- **Cartes de type « a » selon l'indicateur Lden**
Cartes des courbes isophones des zones exposées au bruit routier selon l'indicateur Lden (période de 24h), par palier de 5 en 5dB(A), à partir de 55 dB(A).
- **Cartes de types « a » selon l'indicateur Ln**
Cartes des courbes isophones des zones exposées au bruit routier selon l'indicateur Ln (période nocturne) par palier de 5 en 5dB(A), à partir de 55 dB(A).
- **Cartes de type « b »**
Carte des secteurs affectés par le bruit, arrêté par le préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (issu du classement sonore des voies)
- **Carte de type « c » selon l'indicateur Lden**
Carte des zones susceptibles de contenir des bâtiments dont la valeur limite du Lden est dépassée
- **Carte de type « c » selon l'indicateur Ln**
Carte des zones susceptibles de contenir des bâtiments dont la valeur limite du Ln est dépassée.

Pour l'élaboration de la 4^{ème} échéance du PPBE, L'étude portera sur les cartes de bruit stratégiques éditées pour l'horizon 2022 livrées en septembre 2023.

Elles sont consultables en ligne à partir du lien suivant :

<https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=70f74858-8dae-41e9-8040-9783c1d84229#>

I.2. MÉTHODOLOGIE DE LA CARACTÉRISATION DES ZONES À ENJEUX

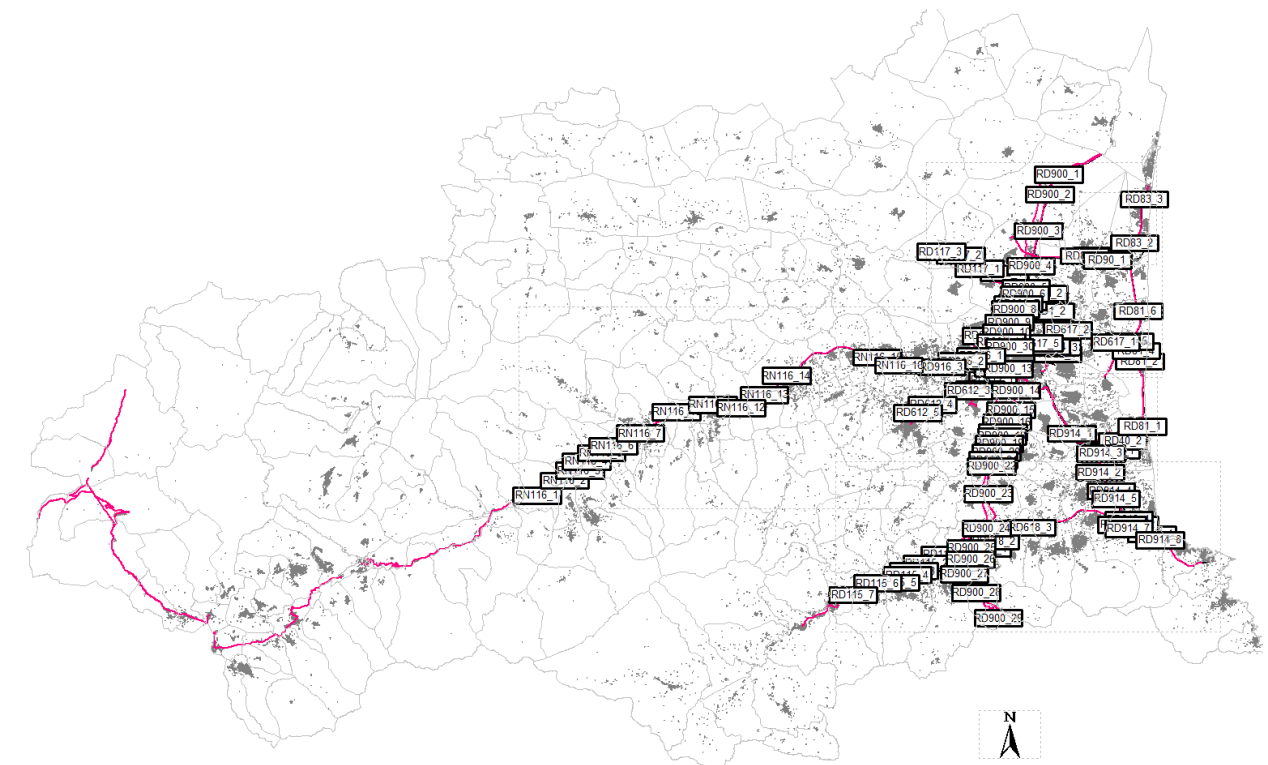
Les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique, qui a essentiellement objectif d'informer et sensibiliser les populations sur les niveaux d'exposition, et inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit, et de préservation de zones calmes.

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.

Dans un premier temps, la lecture des cartes de type c a permis d'identifier l'ensemble des zones sensibles susceptibles de respecter les critères caractérisant une zone de bruit critique.

A l'issue de cette première lecture, **103** zones susceptibles d'être situées en zone de bruit critique ont été identifiées.

Une fiche par zone identifiée est disponible en annexe.



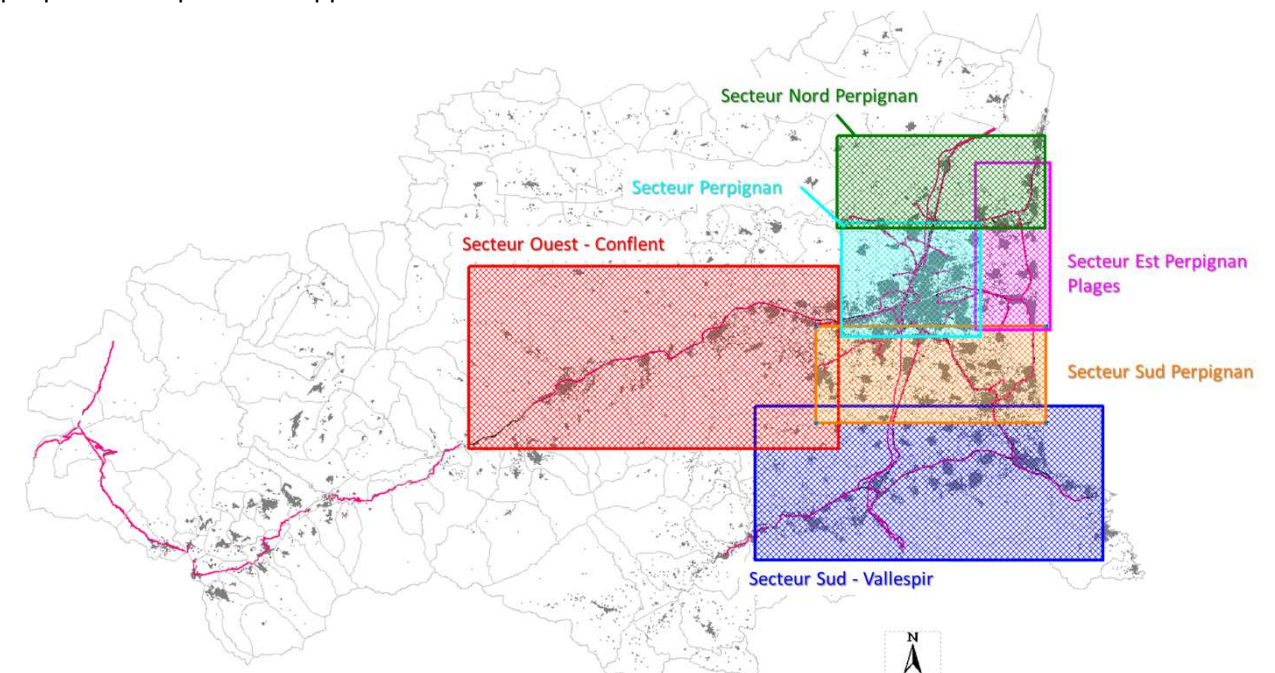
Dans un second temps, il a été répertorié :

- Les zones à enjeux pouvant être directement exclues de par la nature du bâti, le non-respect des critères acoustiques ou d'antériorité évident
- Les zones à enjeux nécessitant une vérification par la mesure
- Les zones à enjeux pouvant être établies en zone de bruit critique de manière évidente

A l'issue de cette phase de vérification :

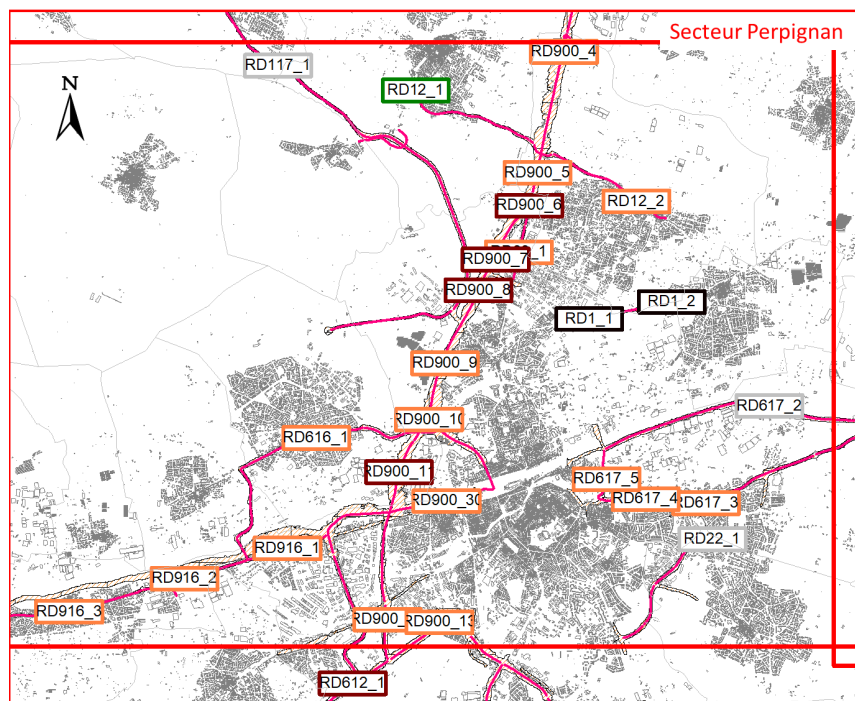
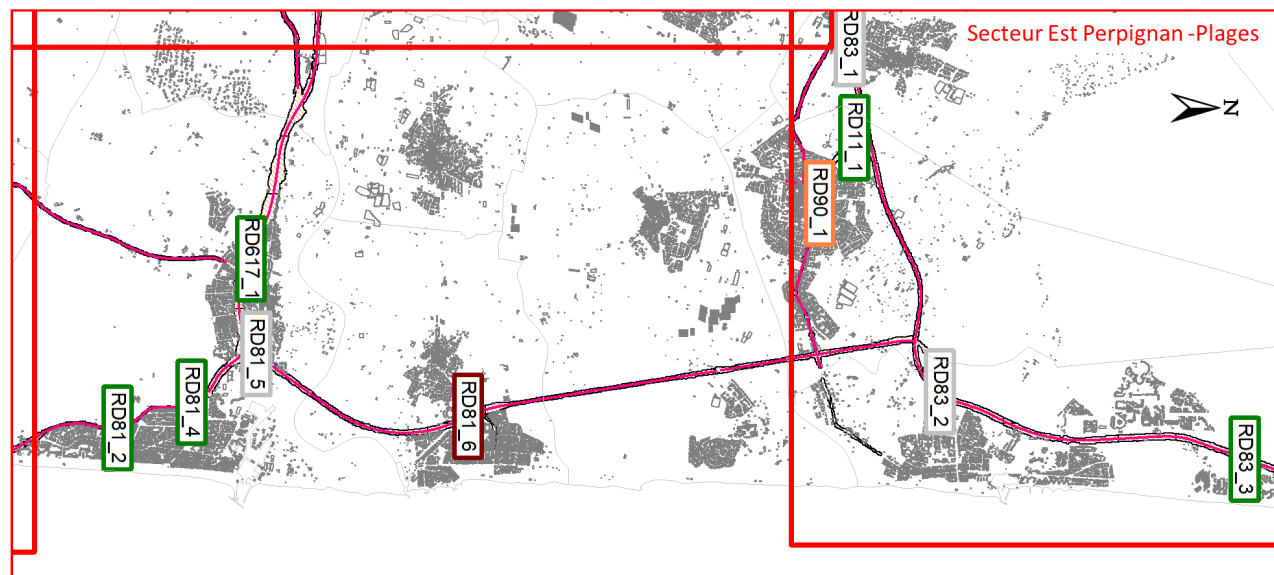
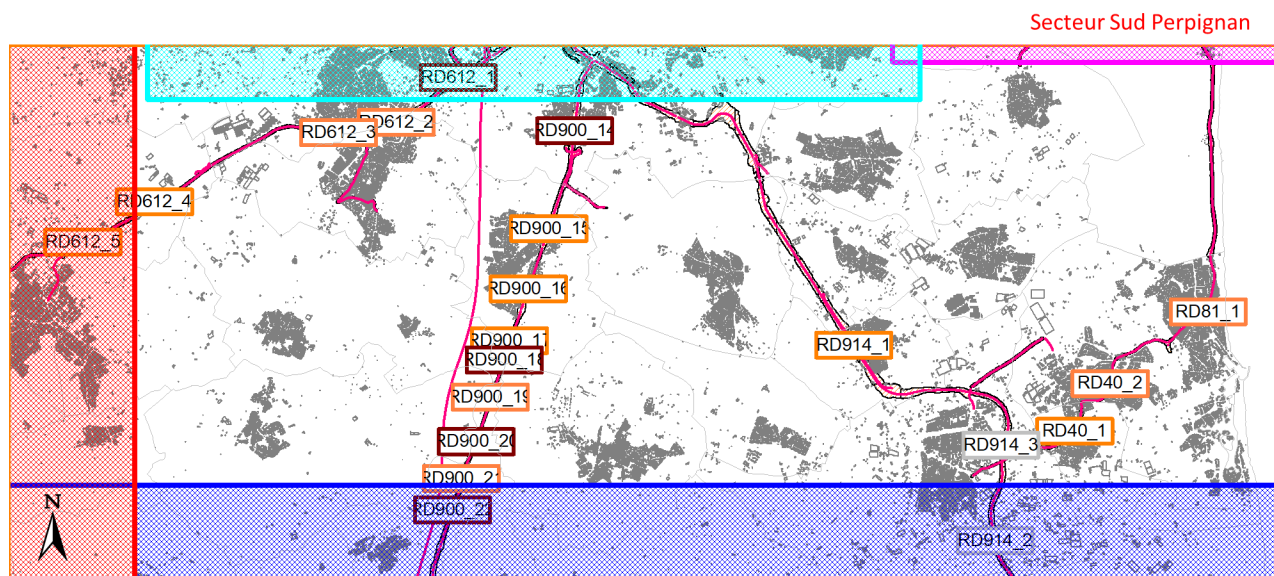
- **22** zones n'ont pas été retenues comme point noir bruit
- **65** zones nécessiteront une vérification par une mesure in situ
- **16** zones de bruit critique ont été identifiées. Sur ces secteurs il s'agira de vérifier si la zone respecte l'ensemble des critères d'antériorité pour être qualifiée de « point noir bruit »

Le département a été découpé par secteur géographique. L'ensemble des zones sensibles sont identifiables sur chaque planche disponible ci après



Identification des zones à enjeux identifiées le long du réseau routier départemental			
Feuille	Section	Commune	Action à mener
RD1_1	D1 - BOMPAS	Perpignan	Zone à vérifier par la mesure
RD1_2	D1 - BOMPAS	Bompas	Zone à vérifier par la mesure
RD11_1	-	Saint Laurent	Zone à enjeux exclue
RD12_1	D12B - ACCES RIVESALTES	Rivesaltes	Zone à vérifier par la mesure
RD12_2	D12 - ACCES PIA	Pia	Zone à vérifier par la mesure
RD22_1	D22C Mas Guérido	Perpignan	Zone à enjeux exclue
RD40_1	D40 - RICHIER	Latour Bas Elne	Zone à vérifier par la mesure
RD40_2	D40 - RICHIER	Saint cyprien	Zone à vérifier par la mesure
RD81_1	D81 - ST-CYPRIEN	Saint Cyprien	Zone à vérifier par la mesure
RD81_2	D81A Canet Plage	Canet en Roussillon	Actualisation ancienne étude
RD81_3	D81A Canet Plage	Canet en Roussillon	Zone à vérifier par la mesure
RD81_4	D81A Canet Plage	Canet en Roussillon	Zone à vérifier par la mesure
RD81_5	D81 Canet Village	Canet en Roussillon	Zone à enjeux exclue
RD81_6	D81 Canet Village	Sainte Marie	ZBC identifiée sur CBS 2022
RD83_1	D83 Carrefour Clair	Saint Hyppolite	Zone à enjeux exclue
RD83_2	D83 - Grau Saint-Ange	Le Barcarès	Zone à enjeux exclue
RD83_3	D83 - Grau Saint-Ange	Le Barcarès	Actualisation ancienne étude
RD88_1	-	Perpignan	Zone à vérifier par la mesure
RD90_1	-	Saint laurent de la salanque	Zone à vérifier par la mesure
RD114_1	-	Argeles sur mer	Zone à enjeux exclue
RD114_2	-	Argeles sur mer	Zone à vérifier par la mesure
RD115_1	D115 St Jean Pla de Corts	Saint Jean de Pla de Corts	Zone à enjeux exclue
RD115_2	D115 Céret	Saint Jean de Pla de Corts	PNB retenu par ancienne étude
RD115_3	D115 Céret	Céret	Actualisation ancienne étude
RD115_4	D115 Céret	Céret	Actualisation ancienne étude
RD115_5	D115 - PONT REYNES	Céret	PNB retenu par ancienne étude
RD115_6	D115 - PONT REYNES	Reynes	Zone à vérifier par la mesure
RD115_7	D115 - LA FORGE DE REYNES	Reynes	Actualisation ancienne étude
RD117_1	D117 Espira-de-l'Agly	Espira de l'Agly	Zone à enjeux exclue
RD117_2	D117 Espira-de-l'Agly	Espira de l'Agly	Zone à vérifier par la mesure
RD117_3	D117 Espira-de-l'Agly	Espira de l'Agly	PNB retenu par ancienne étude
RD612_1	D612A - Mas Gaffard	Perpignan	ZBC identifiée sur CBS 2022
RD612_2	D612A - Mas Gaffard	Canohès	Zone à vérifier par la mesure
RD612_3	D612A - Mas Gaffard	Toulouges	Zone à vérifier par la mesure
RD612_4	D612A Thuir	Thuir	Zone à vérifier par la mesure
RD612_5	D612A Thuir	Thuir	Actualisation ancienne étude
RD616_1	D616 Le Ribéral	Saint Estève	Zone à vérifier par la mesure
RD617_1	D617 - Crématorium	Canet en Roussillon	Zone à vérifier par la mesure
RD617_2	0	Perpignan	Zone à enjeux exclue
RD617_3	D617A Carrefour	Perpignan	Zone à vérifier par la mesure
RD617_4	D617A - ROSETTE BLANC	Perpignan	Zone à vérifier par la mesure
RD617_5	D617A - ROSETTE BLANC	Perpignan	Zone à vérifier par la mesure
RD618_1	D618 Les Chartreuses	Le Boulou / Montesquieu	Zone à vérifier par la mesure
RD618_2	D618 Les Chartreuses	Montesquieu les Albères	Actualisation ancienne étude
RD618_3	D618 Les Chartreuses	Villelongue dels Monts	Zone à enjeux exclue
RD618_4	D618 St-Genis	Argeles sur mer	Zone à vérifier par la mesure
RD900_1	D900 Salses	Salses le Château	Zone à vérifier par la mesure
RD900_2	D900 Salses	Salses le Château	Zone à vérifier par la mesure
RD900_3	D900 Salses	Salses le Château	Zone à enjeux exclue
RD900_4	D900 Rivesaltes	Pia	Zone à vérifier par la mesure
RD900_5	D900 Rivesaltes	Pia	Zone à vérifier par la mesure
RD900_6	D900 - POLYGONE	Perpignan	Zone à vérifier par la mesure
RD900_7	D900 - POLYGONE	Perpignan	Zone à enjeux exclue
RD900_8	D900 - POLYGONE	Perpignan	ZBC identifiée sur CBS 2022

Identification des zones à enjeux identifiées le long du réseau routier départemental			
Feuille	Section	Commune	Action à mener
RD900_9	D900 Pénetrante	Perpignan	Zone à vérifier par la mesure
RD900_10	D900 Pénetrante	Perpignan	ZBC identifiée sur CBS 2022
RD900_11	D900 - Rocade Ouest section Nord	Perpignan	ZBC identifiée sur CBS 2022
RD900_12	D900 Ganganell	Perpignan	Zone à vérifier par la mesure
RD900_13	D900 Prison	Perpignan	Zone à vérifier par la mesure
RD900_14	D900 Pollestres	Perpignan	Zone à enjeux exclue
RD900_15	D900 Pollestres	Pollestres	Actualisation ancienne étude
RD900_16	D900 - MAS D'EN TRILLA	Pollestres	Zone à enjeux exclue
RD900_17	D900 - MAS D'EN TRILLA	Pollestres	Zone à vérifier par la mesure
RD900_18	D900 - MAS D'EN TRILLA	Pollestres	PNB retenu par ancienne étude
RD900_19	D900 - MAS D'EN TRILLA	Villemolaque	Actualisation ancienne étude
RD900_20	D900 - MAS D'EN TRILLA	Villemolaque	PNB retenu par ancienne étude
RD900_21	D900 - MAS D'EN TRILLA	Villemolaque	Zone à vérifier par la mesure
RD900_22	D900 - MAS D'EN TRILLA	Villemolaque	PNB retenu par ancienne étude
RD900_23	D900 - MAS D'EN TRILLA	Banyuls Del Aspres	PNB retenu par ancienne étude
RD900_24	-	Tresseres	Zone à enjeux exclue
RD900_25	-	Le Boulou	Zone à enjeux exclue
RD900_26	-	Le Boulou	Zone à enjeux exclue
RD900_27	D900 Boulou-Sud	Maureillas las Illas	Zone à vérifier par la mesure
RD900_28	D900 Boulou-Sud	Les cluses	Actualisation ancienne étude
RD900_29	D900 Boulou-Sud	le Perthus	Zone à vérifier par la mesure
RD900_30	D900 Boulou-Sud	Perpignan	Zone à vérifier par la mesure
RD914_1	D914 Elne-Déviation	Corneilla del Vercol	Zone à vérifier par la mesure
RD914_2	D914 Elne Est	Elne	Zone à enjeux exclue
RD914_3	D914 Elne Est	Elne	Zone à enjeux exclue
RD914_4	D914 Argelès-Nord	Saint André	Zone à vérifier par la mesure
RD914_5	D914 Valmy	Argelès sur Mer	PNB retenu par ancienne étude
RD914_6	D914 Valmy	Argelès sur Mer	PNB retenu par ancienne étude
RD914_7	D914 Valmy	Argelès sur Mer	Actualisation ancienne étude
RD914_8	D914 Valmy	Argelès sur Mer	Zone à vérifier par la mesure
RD916_1	D916 Sainte Eugénie	Perpignan	Zone à vérifier par la mesure
RD916_2	D916 Sainte Eugénie	Le Soler	Zone à vérifier par la mesure
RD916_3	D916 Sainte Eugénie	Le Soler	Zone à vérifier par la mesure
RN116_1	RN116 PR48	Serdinya	Zone à vérifier par la mesure
RN116_2	RN116 PR48	Villefranche de Conflent	Zone à enjeux exclue
RN116_3	RN116 PR48	Villefranche de Conflent	Zone à vérifier par la mesure
RN116_4	RN116 PR45	Ria	Zone à vérifier par la mesure
RN116_5	RN116 PR45	Ria	ZBC identifiée sur CBS 2022
RN116_6	RN116 PR44	Ria	ZBC identifiée sur CBS 2022
RN116_7	RN116 PR42	Prades	Zone à vérifier par la mesure
RN116_8	RN116 PR42	Prades	Zone à vérifier par la mesure
RN116_9	RN116 PR42	Prades	Zone à vérifier par la mesure
RN116_10	RN116 PR42	Eus	Zone à vérifier par la mesure
RN116_11	RN116 PR35	Marquixanes	Zone à vérifier par la mesure
RN116_12	RN116 PR29	Vinca	Zone à vérifier par la mesure
RN116_13	RN116 PR26	Rodès	Zone à vérifier par la mesure
RN116_14	RN116 PR26	Bouleternère	Zone à vérifier par la mesure
RN116_15	RN116 PR26	Saint Feliu d'Amont	Zone à enjeux exclue
RN116_16	RN116 PR26	Saint Feliu d'Avall	Zone à enjeux exclue



II.3. RÉSULTATS DE MESURES BRUTS

Un tableau permet de donner les niveaux sonores issus de la campagne de mesures en chaque point de mesure. Ce dernier ainsi qu'une fiche de mesure est disponible en annexes pour chaque point.

II.4. 4 RECALAGE DES NIVEAUX SONORES EN FAÇADE

Lorsque pour des raisons d'accès le point de mesure n'a pas été effectué en façade d'une habitation, un recalage du niveau sonore est réalisé de la manière suivante.

Lorsque le point de mesure est réalisé en limite de propriété d'une habitation :

$$LAeq, façade = LAeq, mesuré (champlibre) + 3 + 10 \times \log \frac{d_{source, micro}}{d_{source, micro} + d_{micro, façade} - 2}$$

Lorsque le point de mesure est réalisé sur une des façades latérales de l'habitation :

$$LAeq, façade = LAeq, mesuré + 3$$

Un tableau de synthèse reprenant le recalage des niveaux en façade est disponible en annexe.

II.5. TEST DE VALIDATION

La norme NF S 31-085 relative à la caractérisation du bruit routier précise une méthode pour caractériser la répartition Gaussienne du trafic.

Cette méthode consiste pour un intervalle donné, à associer aux résultats énergétiques un test statistique simple, en supposant que la répartition des niveaux sonores générés par un trafic routier suit approximativement une loi normale (loi de Gauss).

Il y a deux types de tests différents. Le premier s'applique aux mesures réalisées en zone dégagée relatives à des trafics réguliers.

$$LAeq, Gauss = L_{50} + 0.07 \times (L_{10} - L_{50})^2$$

Le deuxième s'applique aux mesures réalisées dans des rues en « U » ou pour des trafics discontinus ou gérés par des feux tricolores.

$$LAeq, Gauss = \frac{(L_{10} - L_{50})}{2} + 0.0175 \times (L_{10} - L_{50})^2$$

Ce test ne peut être appliqué que pour une mesure réalisée avec une distance source – microphone supérieure à 5m.

Un tableau de synthèse reprenant l'ensemble des tests est disponible en annexe.

II.6. COMPTAGE ROUTIER

En complément des prélèvements sonométriques un comptage routier a été réalisé au droit de chaque point de mesure pendant la période de mesure.

Un trafic moyen nous a également été fourni à partir des boucles de comptages du CD66.

Ces données permettront le recalage du niveau sonore par rapport au trafic moyen. Un tableau de synthèse reprenant l'ensemble des données trafics est disponible en annexe.

II.6.A. EVALUATION DU DÉBIT ACOUSTIQUE ÉQUIVALENT Q_{eq}

A partir des données trafic relevées pendant la période de mesure, la norme NFS 31-085 définit une méthode pour évaluer le débit acoustique équivalent sur un intervalle donné. Il est défini selon la formule suivante :

$$Q_{eq} = Q_{VL} + E \times Q_{PL}$$

Avec : Q_{VL} : débit VL

Q_{PL} : débit PL

E : le facteur d'équivalence acoustique définit à partir du tableau ci-dessous

Rampe % \ Vm (Km/h)	≤ 2	3	4	5	≥ 6
120 km/h	4	5	5	6	6
100 km/h	5	5	6	6	7
80 km/h	7	9	10	11	12
50 km/h	10	13	16	18	20

II.6.B. RECALAGE DES POINTS MOBILES :

Pour les points de mesures réalisés par prélèvement sonométrique de 1h ou 2h, un recalage du niveau sonore sur les périodes jour, soir, nuit est réalisé à partir des débits acoustiques équivalents établis au paragraphe 3.6 selon la méthode suivante :

$$LAeq_{\text{recalé avec } \leq \text{trafic en façade (06h - 18h)}} = LAeq_{\text{mesuré en façade durant la période de mesurage}} + 10 \times \log \frac{Qeq_{\text{comptage long terme donné par } \leq \text{CD66 (06h - 18h)}}}{Qeq_{\text{comptage durant la période de mesurage}}}$$

$$LAeq_{\text{recalé avec } \leq \text{trafic en façade (18h - 22h)}} = LAeq_{\text{mesuré en façade durant la période de mesurage}} + 10 \times \log \frac{Qeq_{\text{comptage long terme donné par } \leq \text{CD66 (18h - 22h)}}}{Qeq_{\text{comptage durant la période de mesurage}}}$$

$$LAeq_{\text{recalé avec } \leq \text{trafic en façade (22h - 06h)}} = LAeq_{\text{mesuré en façade durant la période de mesurage}} + 10 \times \log \frac{Qeq_{\text{comptage long terme donné par } \leq \text{CD66 (22h - 06h)}}}{Qeq_{\text{comptage durant la période de mesurage}}}$$

II.6.C. RECALAGE DES POINTS FIXES (AVEC COMPTAGE 24H) :

Pour les points de mesures réalisés par point fixe de 24h, un recalage avec les données de trafic fournies par le CD66 selon la méthode suivante :

$$LAeq_{\text{recalé avec } \leq \text{trafic en façade (06h - 18h)}} = LAeq_{\text{mesuré en façade (06h - 18h)}} + 10 \times \log \frac{Qeq_{\text{comptage long terme donné par } \leq \text{CD66 (06h - 18h)}}}{Qeq_{\text{comptage durant la période de mesurage (06h - 18h)}}$$

$$LAeq_{\text{recalé avec } \leq \text{trafic en façade (18h - 22h)}} = LAeq_{\text{mesuré en façade (18h - 22h)}} + 10 \times \log \frac{Qeq_{\text{comptage long terme donné par } \leq \text{CD66 (18h - 22h)}}}{Qeq_{\text{comptage durant la période de mesurage (18h - 22h)}}$$

$$LAeq_{\text{recalé avec } \leq \text{trafic en façade (22h - 06h)}} = LAeq_{\text{mesuré en façade (22h - 06h)}} + 10 \times \log \frac{Qeq_{\text{comptage long terme donné par } \leq \text{CD66 (22h - 06h)}}}{Qeq_{\text{comptage durant la période de mesurage (22h - 06h)}}$$

II.7. EVALUATION DES INDICATEURS LDEN ET LN

Les indicateurs Lden et Ln sont issus des calculs à partir du LAeq en façade des habitations. Ils sont calculés de la manière suivante :

$$Ln = LAeq_{(22h-06h)} - 3dB$$

$$Lden = 10 \times \log \left(4 \times 10^{\frac{+5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{Ln+10}{10}} \right)$$

Avec

$$Ld = LAeq_{(06h-18h)} - 3dB$$

$$LAeq_{(18h-22h)} - 3dB$$

III. SYNTHÈSE DES ZONES DE BRUIT CRITIQUE IDENTIFIÉES

Après analyse et dépeillement des mesures réalisées, il ressort les résultats suivants :

Point	LAeq 06h00-22h00	LAeq 22h00-06h00	Ln	Lden	
RD1_1	63,5 dB(A)	55,8 dB(A)	52,8 dB(A)	67,1 dB(A)	Exclue après mesure
RD1_2	56,7 dB(A)	56,9 dB(A)	53,9 dB(A)	63,5 dB(A)	Exclue après mesure

RD12_2	60,6 dB(A)	51,7 dB(A)	48,7 dB(A)	62,1 dB(A)	Exclue après mesure
RD40_1	70,4 dB(A)	61,4 dB(A)	58,4 dB(A)	71,8 dB(A)	ZBC
RD40_2	66,3 dB(A)	57,4 dB(A)	54,4 dB(A)	67,8 dB(A)	Exclue après mesure
RD81_1	66,0 dB(A)	57,0 dB(A)	54,0 dB(A)	67,4 dB(A)	Exclue après mesure
RD81_2	66,9 dB(A)	54,9 dB(A)	51,9 dB(A)	67,7 dB(A)	Exclue après mesure
RD81_3	66,1 dB(A)	58,1 dB(A)	55,1 dB(A)	67,8 dB(A)	Exclue après mesure
RD81_4	65,6 dB(A)	57,6 dB(A)	54,6 dB(A)	67,4 dB(A)	Exclue après mesure
RD83_3	63,2 dB(A)	54,2 dB(A)	51,2 dB(A)	64,7 dB(A)	Exclue après mesure
RD88_1	66,3 dB(A)	57,4 dB(A)	54,4 dB(A)	67,8 dB(A)	Exclue après mesure
RD90_1	68,5 dB(A)	59,5 dB(A)	56,5 dB(A)	69,9 dB(A)	ZBC
RD114_2	65,7 dB(A)	56,8 dB(A)	53,8 dB(A)	67,1 dB(A)	Exclue après mesure
RD115_3	66,5 dB(A)	55,5 dB(A)	52,5 dB(A)	67,4 dB(A)	Exclue après mesure
RD115_4	58,5 dB(A)	49,1 dB(A)	46,1 dB(A)	60,7 dB(A)	Exclue après mesure
RD115_6	68,3 dB(A)	59,3 dB(A)	56,3 dB(A)	69,7 dB(A)	ZBC
RD115_7	68,6 dB(A)	59,1 dB(A)	56,1 dB(A)	69,9 dB(A)	ZBC
RD117_2	66,7 dB(A)	56,8 dB(A)	53,8 dB(A)	67,9 dB(A)	Exclue après mesure
RD612_2	55,7 dB(A)	47,4 dB(A)	44,4 dB(A)	57,4 dB(A)	Exclue après mesure
RD612_3	64,2 dB(A)	56,0 dB(A)	53,0 dB(A)	65,9 dB(A)	Exclue après mesure
RD612_4	68,9 dB(A)	59,1 dB(A)	56,1 dB(A)	70,1 dB(A)	ZBC
RD612_5	60,5 dB(A)	50,7 dB(A)	47,7 dB(A)	61,7 dB(A)	Exclue après mesure
RD616_1	73,1 dB(A)	63,4 dB(A)	60,4 dB(A)	74,3 dB(A)	ZBC
RD617_1	62,5 dB(A)	54,6 dB(A)	51,6 dB(A)	64,3 dB(A)	Exclue après mesure
RD617_3	59,4 dB(A)	49,4 dB(A)	46,4 dB(A)	60,5 dB(A)	Exclue après mesure
RD617_4	72,1 dB(A)	63,1 dB(A)	60,1 dB(A)	73,5 dB(A)	ZBC
RD617_5	65,0 dB(A)	56,0 dB(A)	53,0 dB(A)	66,5 dB(A)	Exclue après mesure
RD618_1	62,3 dB(A)	51,6 dB(A)	48,6 dB(A)	63,3 dB(A)	Exclue après mesure
RD618_2	61,3 dB(A)	50,6 dB(A)	47,6 dB(A)	62,3 dB(A)	Exclue après mesure
RD618_4	65,7 dB(A)	57,5 dB(A)	54,5 dB(A)	67,5 dB(A)	Exclue après mesure
RD900_1	75,9 dB(A)	68,4 dB(A)	65,4 dB(A)	77,8 dB(A)	ZBC
RD900_2	61,2 dB(A)	53,6 dB(A)	50,6 dB(A)	63,1 dB(A)	Exclue après mesure
RD900_4	74,4 dB(A)	66,2 dB(A)	63,2 dB(A)	76,1 dB(A)	ZBC
RD900_5	72,4 dB(A)	63,6 dB(A)	60,6 dB(A)	73,9 dB(A)	ZBC
RD900_6	73,4 dB(A)	65,2 dB(A)	62,2 dB(A)	75,1 dB(A)	ZBC
RD900_9	63,8 dB(A)	55,3 dB(A)	52,3 dB(A)	65,4 dB(A)	Exclue après mesure

RD900_12	65,5 dB(A)	56,8 dB(A)	53,8 dB(A)	67,0 dB(A)	Exclue après mesure
RD900_13	63,1 dB(A)	55,3 dB(A)	52,3 dB(A)	65,0 dB(A)	Exclue après mesure
RD900_15	71,4 dB(A)	61,9 dB(A)	58,9 dB(A)	72,9 dB(A)	ZBC
RD900_17	58,4 dB(A)	50,2 dB(A)	47,2 dB(A)	60,2 dB(A)	Exclue après mesure
RD900_19	63,9 dB(A)	55,7 dB(A)	52,7 dB(A)	65,6 dB(A)	Exclue après mesure
RD900_21	60,8 dB(A)	52,6 dB(A)	49,6 dB(A)	62,5 dB(A)	Exclue après mesure
RD900_28	53,0 dB(A)	42,1 dB(A)	39,1 dB(A)	54,0 dB(A)	Exclue après mesure
RD900_29	67,0 dB(A)	55,0 dB(A)	52,0 dB(A)	67,7 dB(A)	Exclue après mesure
RD900_30	63,6 dB(A)	54,7 dB(A)	51,7 dB(A)	65,1 dB(A)	Exclue après mesure
RD914_1	67,6 dB(A)	56,0 dB(A)	53,0 dB(A)	68,2 dB(A)	ZBC
RD914_4	65,9 dB(A)	57,2 dB(A)	54,2 dB(A)	67,4 dB(A)	Exclue après mesure
RD914_7	66,1 dB(A)	56,9 dB(A)	53,9 dB(A)	68,0 dB(A)	ZBC
RD914_8	52,8 dB(A)	43,6 dB(A)	40,6 dB(A)	54,2 dB(A)	Exclue après mesure
RD916_1	63,4 dB(A)	52,3 dB(A)	49,3 dB(A)	64,3 dB(A)	Exclue après mesure
RD916_2	73,6 dB(A)	62,4 dB(A)	59,4 dB(A)	74,4 dB(A)	ZBC
RD916_3	69,2 dB(A)	58,1 dB(A)	55,1 dB(A)	70,1 dB(A)	ZBC
RN116_1	68,4 dB(A)	60,2 dB(A)	57,2 dB(A)	70,1 dB(A)	ZBC
RN116_3	73,8 dB(A)	65,6 dB(A)	62,6 dB(A)	75,5 dB(A)	ZBC
RN116_4	70,8 dB(A)	62,6 dB(A)	59,6 dB(A)	72,6 dB(A)	ZBC
RN116_8	70,5 dB(A)	62,3 dB(A)	59,3 dB(A)	72,3 dB(A)	ZBC
RN116_9	72,7 dB(A)	64,5 dB(A)	61,5 dB(A)	74,5 dB(A)	ZBC
RN116_10	71,5 dB(A)	63,3 dB(A)	60,3 dB(A)	73,2 dB(A)	ZBC
RN116_11	65,4 dB(A)	57,2 dB(A)	54,2 dB(A)	67,1 dB(A)	Exclue après mesure
RN116_12	64,8 dB(A)	56,6 dB(A)	53,6 dB(A)	66,6 dB(A)	Exclue après mesure
RN116_13	58,1 dB(A)	49,9 dB(A)	46,9 dB(A)	59,8 dB(A)	Exclue après mesure
RN116_14	59,8 dB(A)	51,6 dB(A)	48,6 dB(A)	61,5 dB(A)	Exclue après mesure

A l'issue de l'évaluation des zones à enjeux et de la campagne de mesure il a pu être identifiée les zones de bruit critique suivantes :

- ZBC établie à partir des cartes de bruits stratégiques 2022 : RD81_6, RD612_1, RD900_8, RD900_10, RD900_11, RN116_5, RN116_6
- ZBC établie à partir de l'actualisation d'anciennes campagnes de mesure : RD115_7, RD914_1, RD914_7
- ZBC établie par la campagne de mesure 2023/2024 : RD40_1, RD90_1, RD115_6, RD612_4, RD616_1, RD617_4, RD900_1, RD900_4, RD900_5, RD900_6, RD916_2, RD916_3, RN116_1, RN116_3, RN116_4, RN116_7, RN116_8, RN116_9, RN116_10

En ces points, une vérification du respect du critère d'antériorité sera réalisée.

IV. VÉRIFICATION DU CRITÈRE D'ANTÉRIORITÉ

IV.1. RAPPEL DES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

Pour être caractérisé de point noir bruit, les bâtiments en dépassement des seuils réglementaires doivent également respecter les conditions d'antériorité appelées ci-dessous.

- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6/10/1978,
- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6/10/1978 tout en étant antérieure à la publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure,
- Tous les établissements d'enseignements, de soins, de santé ou d'action sociale dont la date d'autorisation de construire est antérieure au premier arrêté de classement sonore de la voie. Pour le département des Pyrénées Orientales, il s'agit du 26 décembre 2012.

IV.2. RECENSEMENT DES DUP DES VOIES

Les déclarations d'utilité public des projets d'aménagement des infrastructures ont été communiquées par le conseil départemental. Lorsque la DUP de la voie n'a pas été communiquée, une évaluation à partir des archives des vues aériennes a été réalisée.

Route	indice	Section	Commune	DUP Route	
RD1	1	D1 - BOMPAS	Perpignan	Vue aérienne	< 1978
RD11	1	-	Saint Laurent	Vue aérienne	< 1978
RD12	1	D12B - ACCES RIVESALTES	Rivesaltes	Vue aérienne	< 1978
RD12	2	D12 - ACCES PIA	Pia	DUP Voie	27/04/2007
RD40	1	D40 - RICHIER	Latour Bas Elne	Vue aérienne	< 1980
RD81	1	D81 - ST-CYPRIEN	Saint Cyprien	Vue aérienne	< 1978
RD83	3	D83 - Grau Saint-Ange	Le Barcarès	DUP Voie	13/12/2001
RD88	1	-	Perpignan	Vue aérienne	< 1978
RD90	1	-	Saint Laurent de la Salanque	Vue aérienne	< 1978
RD114	2	-	Argeles sur mer	Vue aérienne	< 1978
RD115	2	D115 Céret	Saint Jean de Pla de Corts	Vue aérienne	< 1978
RD115	5	D115 - PONT REYNES	Céret	Vue aérienne	< 1978
RD117	2	D117 Espira-de-l'Agly	Espira de l'Agly	Vue aérienne	< 1978
RD612	1	D612A - Mas Gaffard	Perpignan	DUP Voie	07/09/1992
RD612	4	D612A Thuir	Thuir	DUP Voie	07/09/1992
RD616	1	D616 Le Ribéral	Saint Estève	Vue aérienne	< 1978
RD617	1	D617 - Crématorium	Canet en Roussillon	DUP Voie	07/02/1994
RD617	3	D617A Carrefour	Perpignan	Vue aérienne	< 1978
RD617	4	D617A - ROSETTE BLANC	Perpignan	Vue aérienne	< 1978
RD617	5	D617A - ROSETTE BLANC	Perpignan	Vue aérienne	< 1978
RD618	1	D618 Les Chartreuses	Le Boulou / Montesquieu	DUP Voie	06/03/2004
RD618	4	D618 St-Genis	Argeles sur mer	DUP Voie	09/03/1997
RD900	1	D900 Salses	Salses le Château	Vue aérienne	< 1978
RD900	4	-	Pia	Vue aérienne	< 1978
RD900	6	-	Perpignan	Vue aérienne	< 1978
RD900	9	-	Perpignan	Vue aérienne	< 1978
RD900	11	-	Perpignan	DUP Voie	29/11/2016
RD900	12	-	Perpignan	DUP Voie	29/11/2016

RD900	13		Perpignan	Vue aérienne	< 1978
RD900	14		Perpignan	Vue aérienne	< 1978
RD900	17		Pollestres	Vue aérienne	< 1978
RD900	27		Maureillas las Illas	Vue aérienne	< 1978
RD914	1		Corneilla del Vercol	DUP Voie	1996
RD914	4		Saint André	DUP Voie	1991
RD916	1		Perpignan	Vue aérienne	< 1978
RN116	1		Serdinya	Vue aérienne	< 1978
RN116	4		Ria	Vue aérienne	< 1978
RN116	6		Ria	Vue aérienne	< 1978
RN116	7		Prades	Vue aérienne	< 1978
RN116	11		Marquixanes	Vue aérienne	< 1978
RN116	12		Vinça	Vue aérienne	< 1978
RN116	13		Rodès	Vue aérienne	< 1978

IV.3. ÉVALUATION DE NATURE DU BÂTI

La nature et l'année de construction a été évaluée à partir des données OPEN DATA et de la base de données BDTPO. Celles-ci sont disponibles pour chaque point en annexe selon la légende :

Objets	Année d'apparition au cadastre
RD	... < 1800
Carte type C Lden	1800 <= ... < 1900
Limite communale	1900 <= ... < 1930
Zone à risque	1930 <= ... < 1950
	1950 <= ... < 1960
	1960 <= ... < 1970
	1970 <= ... < 1980
Type de bâtiment	1980 <= ... < 1990
Autre	1990 <= ... < 2000
Logement	2000 <= ... < 2010
	2010 <= ... < 2020
	2020 <= ...

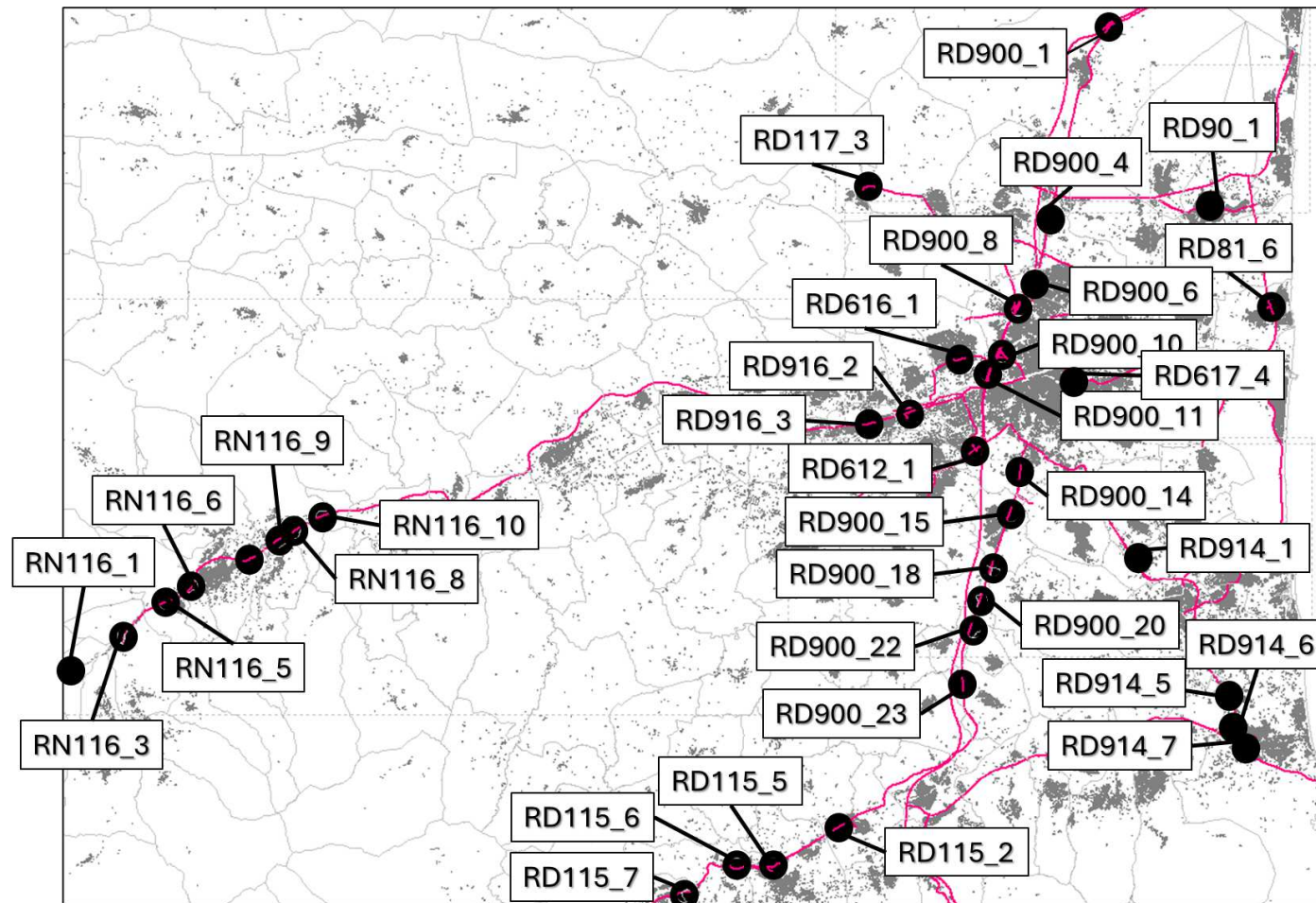
À la suite de l'intégration des dates de permis de construire pour l'application du critère d'antériorité, plusieurs cas sont apparus :

- Zone bruyante pour laquelle la date d'autorisation de construire de l'ensemble des bâtiments sensibles est antérieure à l'année 1978 : dans ce cas les bâtiments sont des PNB et la zone bruyante est conservée.
- Zone bruyante pour laquelle la date d'autorisation de construire de l'ensemble des bâtiments sensibles identifiés est postérieure à l'année 1978 et postérieure à la DUP de la voie : dans ce cas la zone bruyante est sortie du PPBE. Les bâtiments de ces zones ne sont pas des PNB.
- Zone bruyante pour laquelle la date d'autorisation de construire de certains bâtiments sensibles est antérieure à l'année 1978 et d'autres postérieure à 1978 et à la DUP de la voie : dans ce cas, le tracé de la zone bruyante est affiné.

Sur les zones à vérifier une levée de doute a également été réalisée sur la base des photos aériennes du site IGN Remonté le temps <https://remonterletemps.ign.fr/>

V. PRÉSENTATION DES PNB IDENTIFIÉES

Indice	Origine du PNB	Infrastructure	Section	Commune
RD81_6	PNB établi à partir des CBS 2022	RD81	D81 Canet Village	Sainte Marie
RD90_1	PNB établi après campagne de mesure	RD90	Saint laurent de la salanque	Saint Laurent de la salanque
RD115_2	PNB Défini en 2015	RD115	D115 Céret	Saint Jean de Pla de Corts
RD115_5	PNB Défini en 2015	RD115	D115 - PONT REYNES	Céret
RD115_6	PNB établi après campagne de mesure	RD115	D115 - PONT REYNES	Reynes
RD115_7	PNB établi après actualisation ancienne étude	RD115	D115 - LA FORGE DE REYNES	Reynes
RD117_3	PNB Défini en 2015	RD117	D117 Espira-de-l'Agly	Espira de l'Agly
RD612_1	PNB établi à partir des CBS 2022	RD612	D612A - Mas Gaffard	Perpignan
RD616_1	PNB établi après campagne de mesure	RD616	D616 Le Ribéral	Saint Estève
RD617_4	PNB établi après campagne de mesure			Perpignan
RD900_1	PNB établi après campagne de mesure	RD900	D900 Salses	Salses le Château
RD900_5	PNB Défini en 2015	RD900	D900 Rivesaltes	Rivesaltes
RD900_6	PNB Défini en 2015	RD900	D900 - POLYGONE	Perpignan
RD900_7	PNB Défini en 2015	RD900	D900 - POLYGONE	Perpignan
RD900_8	PNB établi à partir des CBS 2022	RD900	D900 - POLYGONE	Perpignan
RD900_10	PNB Défini en 2015	RD900	D900 Pénetrante	Perpignan
RD900_11	PNB établi après actualisation ancienne étude	RD900	D900 - Roclade Ouest section Nord	Perpignan
RD900_14	PNB Défini en 2015	RD900	D900 Pollestres	Perpignan
RD900_15	PNB Défini en 2015	RD900	D900 Pollestres	Pollestres
RD900_18	PNB Défini en 2015	RD900	D900 - MAS D'EN TRILLA	Pollestres
RD900_20	PNB Défini en 2015	RD900	D900 - MAS D'EN TRILLA	Villemolaque
RD900_22	PNB Défini en 2015	RD900	D900 - MAS D'EN TRILLA	Villemolaque
RD900_23	PNB établi après campagne de mesure	RD900	D900 - MAS D'EN TRILLA	Banyuls Del Aspres
RD914_1	PNB établi après campagne de mesure	RD914	D914 Elne-Déviation	Corneilla del Vercol
RD914_5	PNB Défini en 2015	RD914	D914 Valmy	Argelès sur Mer
RD914_6	PNB Défini en 2015	RD914	D914 Valmy	Argelès sur Mer
RD914_7	PNB Défini en 2015	RD914	D914 Valmy	Argelès sur Mer
RD916_2	PNB établi à partir des CBS 2022	RD916	D916 Sainte Eugénie	Le Soler
RD916_3	PNB établi après campagne de mesure	RD916	D916 Sainte Eugénie	Le Soler
RN116_1	PNB établi après campagne de mesure	RN116	RN116 PR48	Serdinya
RN116_3	PNB établi après campagne de mesure	RN116	RN116 PR48	Villefranche de Conflent
RN116_5	PNB établi après campagne de mesure	RN116	RN116 PR45	Ria
RN116_6	PNB établi après campagne de mesure	RN116	RN116 PR44	Ria
RN116_8	PNB établi après campagne de mesure	RN116	RN116 PR42	Prades
RN116_9	PNB établi après campagne de mesure	RN116	RN116 PR42	Prades
RN116_10	PNB établi après campagne de mesure	RN116	RN116 PR42	Marquixanes



PRESENTATION DES RESULTATS

Les résultats et l'identification des bâtiments sensibles en situation de PNB sont présentés sur des planches ci-après.

Sur chacune de ces planches sont repérés :

- Le bâtiment avec sa localisation
- L'année d'apparition au cadastre
- Le trafic et la vitesse de l'infrastructure concernée
- Une estimation de la population exposée
- Des photos de la zone

Identification de la zone sensible			RD81_6
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre
Sainte Marie	logements	9	1975
infrastructure	Section	Année DUP	Source
RD81	D81 Canet Village	< 1978	Vue aérienne

CARTE DE TYPE C


TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	17374	1024 Véh/h	0,0%PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		904 Véh/h	0,0%PL	
Nuit : 22h00-06h00		147 Véh/h	0,0%PL	
Type de comptage		PERMANENT	Année	2022

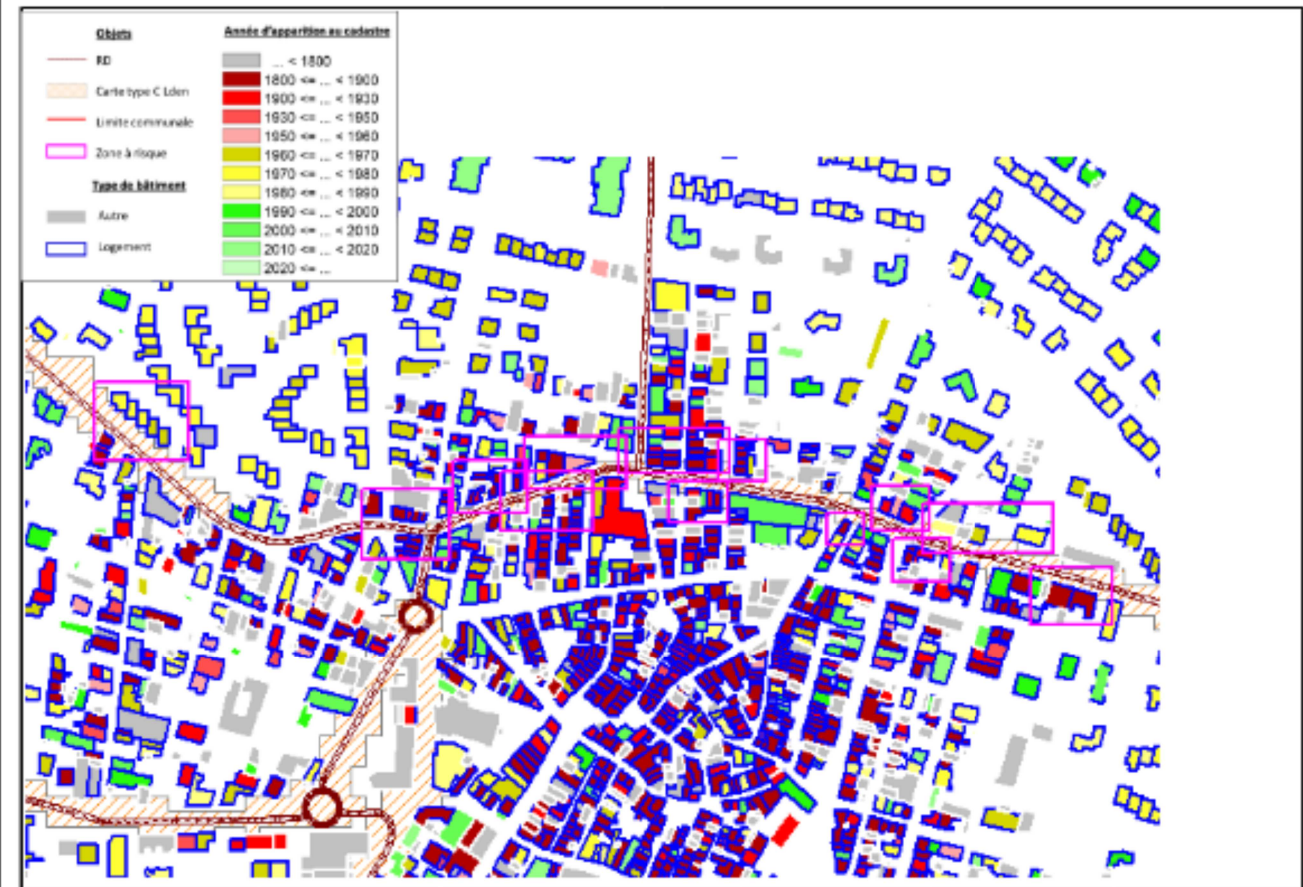
Identification


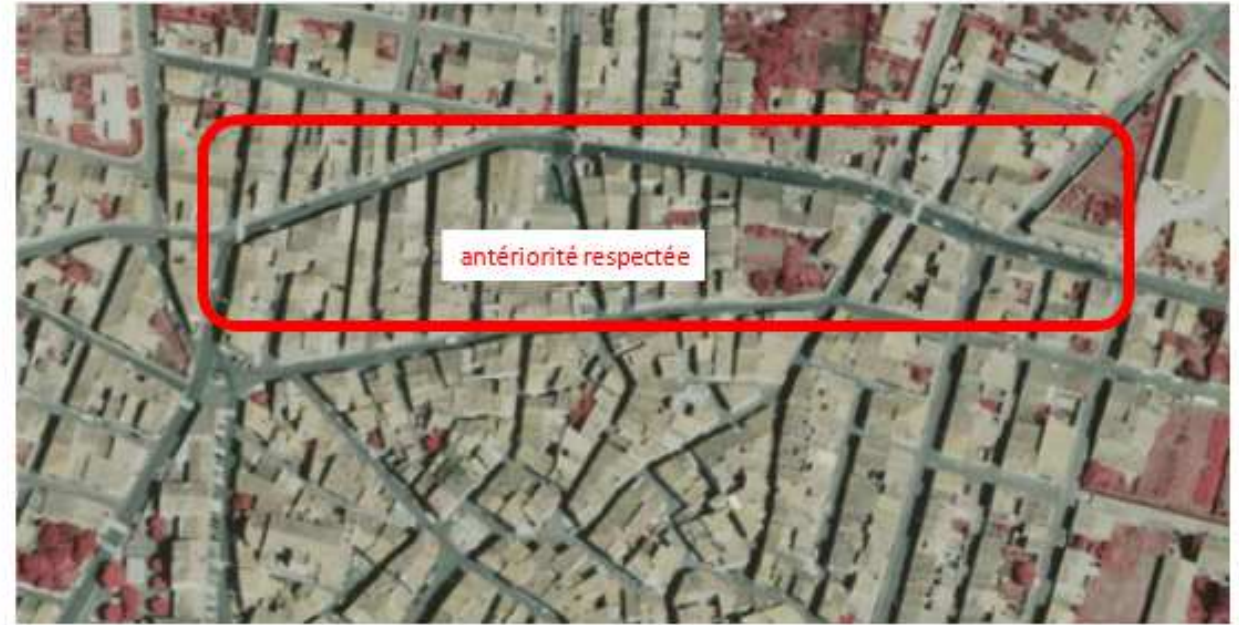
PNB établi à partir des cartes de bruit stratégique 2022

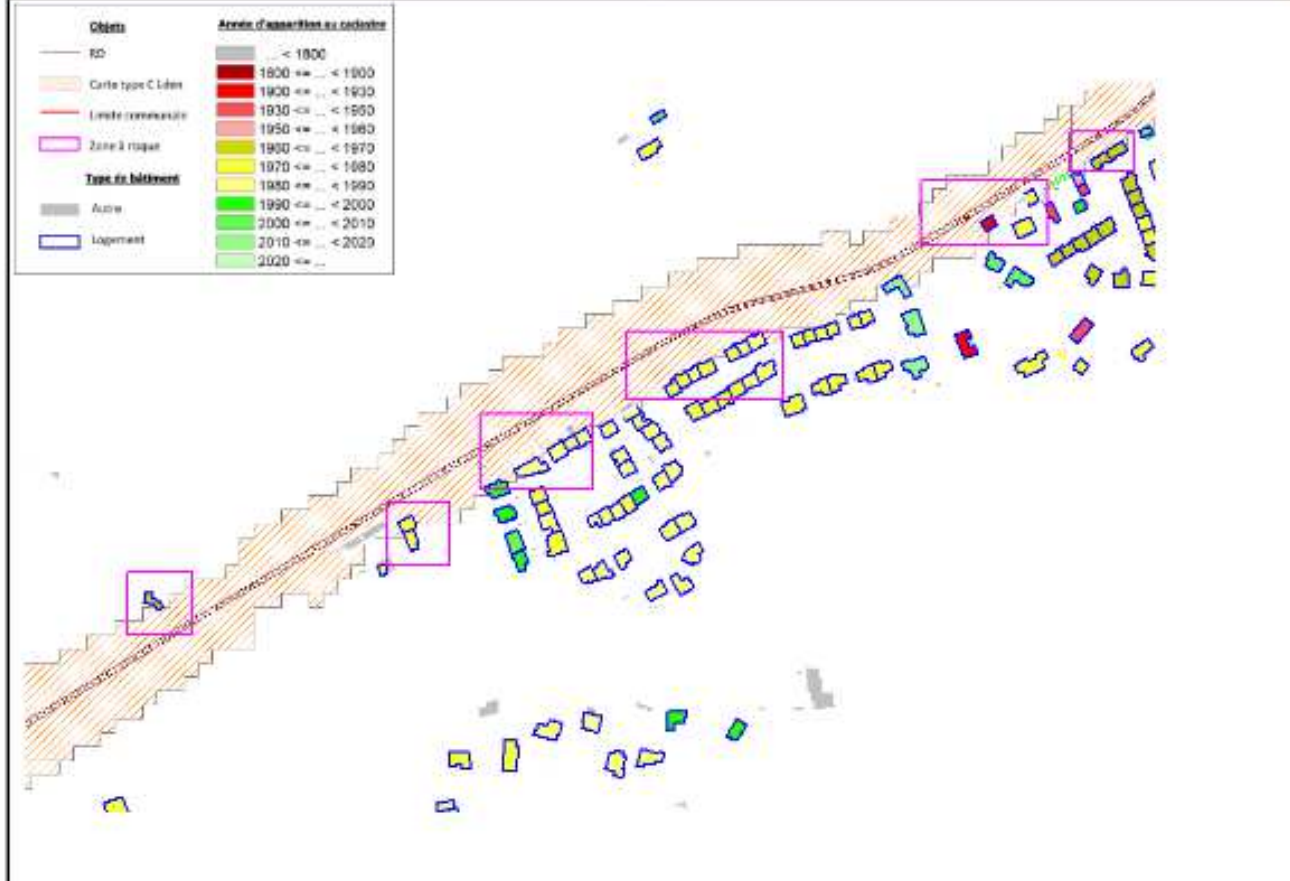
ANALYSE SUR LA ZONE



Leq 06h-22h	-
Leq 22h-06h	-
Ln	-
Lden	-

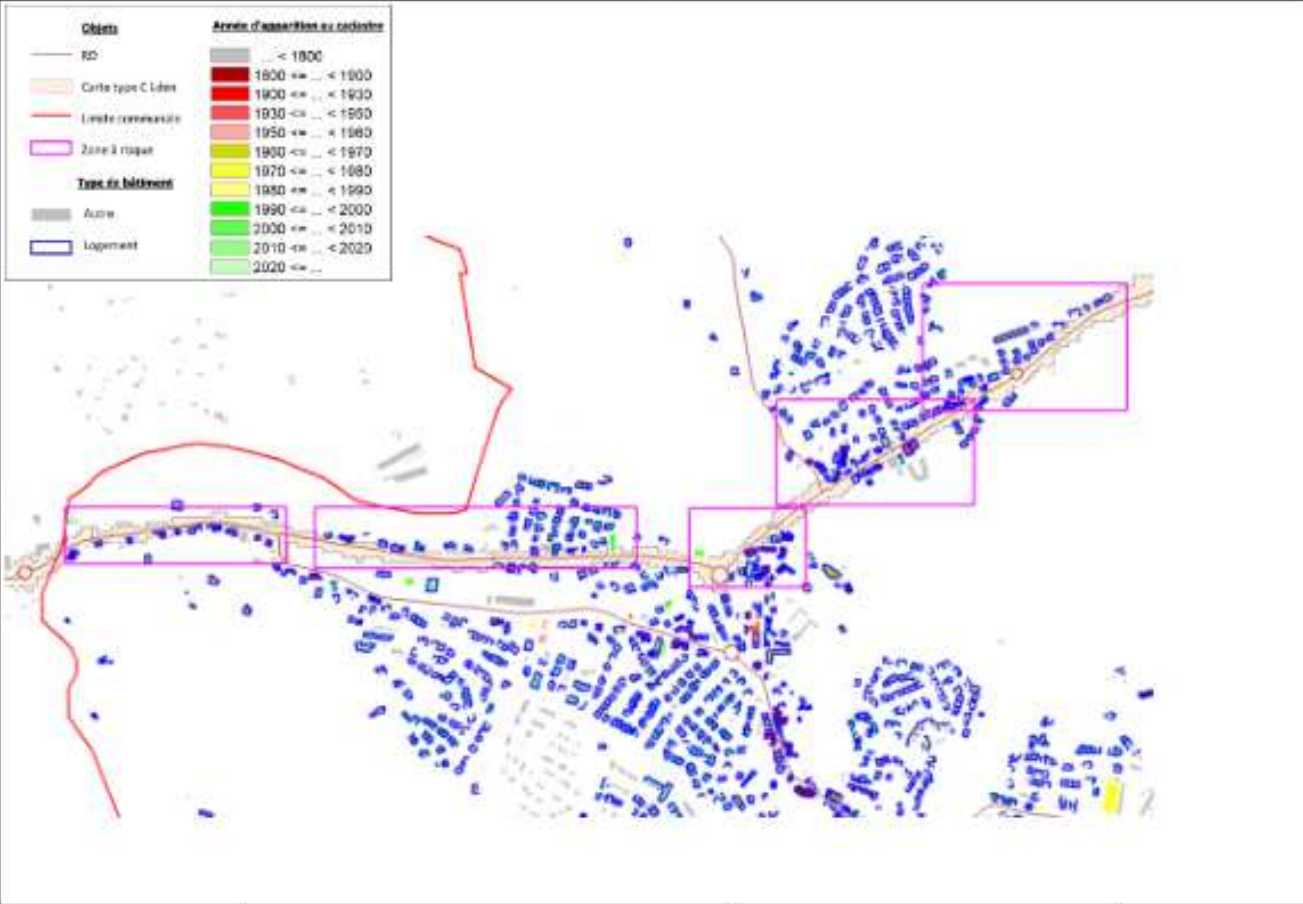
Vérification du critère d'antériorité		RD81_6
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	02/08/1977	
		



Identification de la zone sensible			RD90_1	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Saint laurent de la salanque	logements	315	1890 à 2000	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD90	0,0 m	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	11626	686 Véh/h	0,1 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00		558 Véh/h	0,1 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		84 Véh/h	0,1 %PL	
Type de comptage		BOUCLE TOURNANT	Année	2017
ACTION A MENER SUR LA ZONE SENSIBLE				
PNB Défini à partir du PPBE 3 ème échéance				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		69 dB(A)		
Leq 22h-06h		60 dB(A)		
Ln		57 dB(A)		
Lden		70 dB(A)		

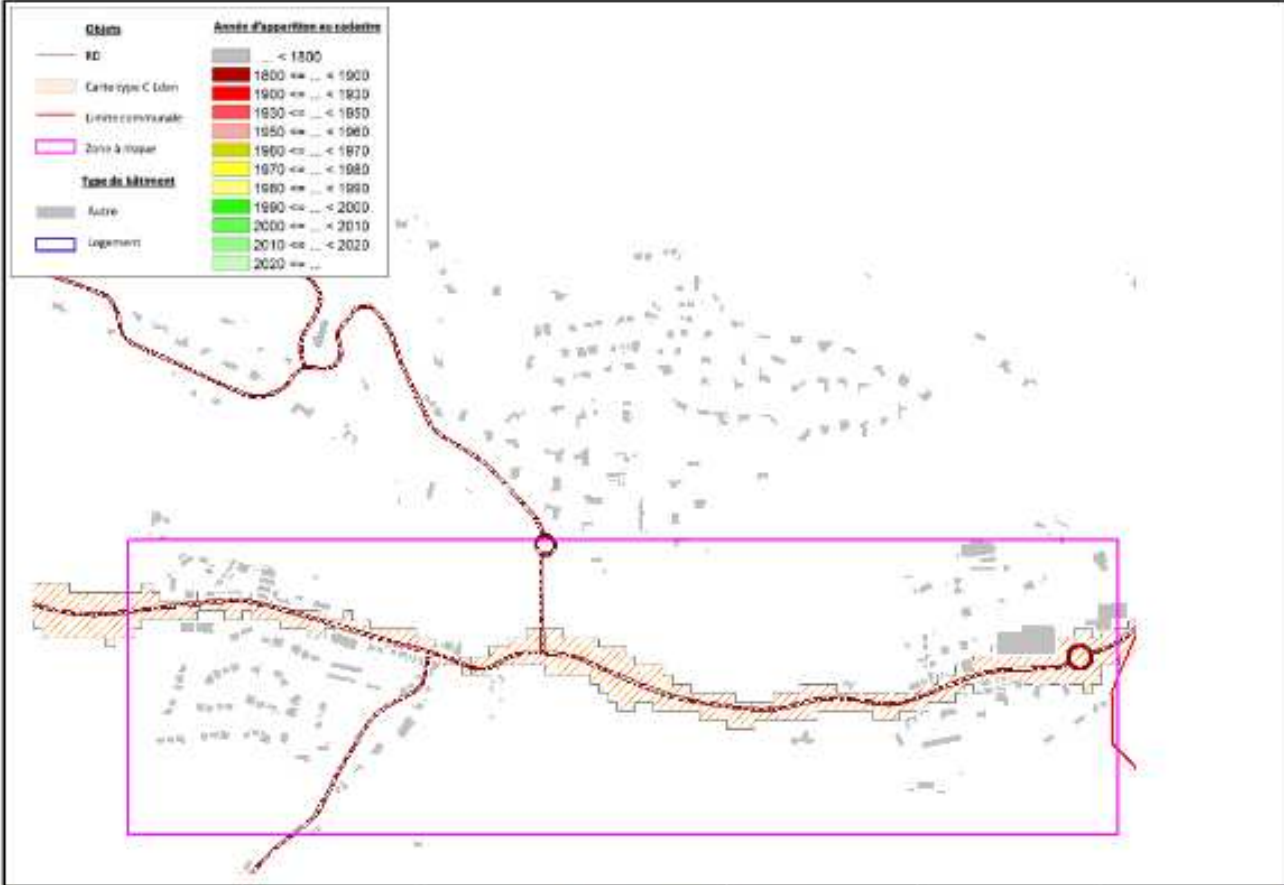
Vérification du critère d'antériorité		RD90_1
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	23/07/1978	
		


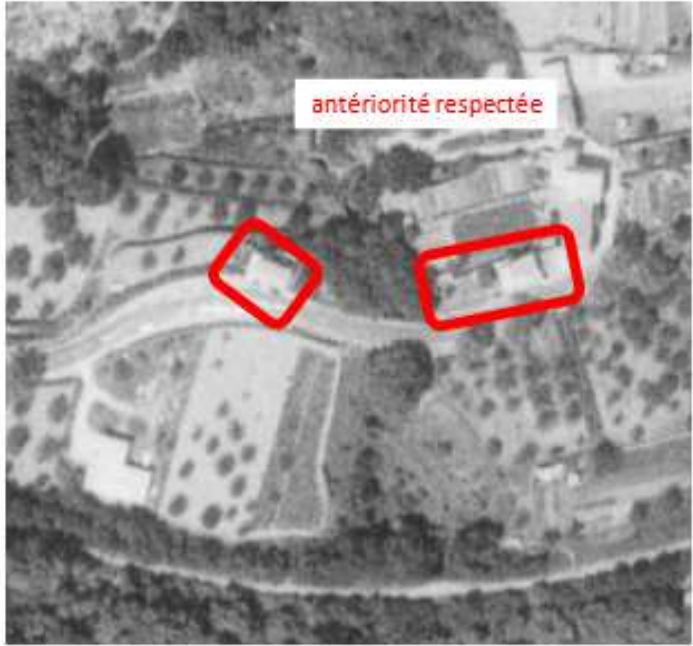
Identification de la zone sensible			RD115_2	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Saint Jean de pla de Corts	logements	35	-	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD115	D115 Céret	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	16581	1112 Véh/h	0,0 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00		890 Véh/h	0,0 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		85 Véh/h	0,0 %PL	
Type de comptage		SIREDO	Année	2022
Identification				
PNB Défini à partir du PPBE 3 ème échéance				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h			59 dB(A)	
Leq 22h-06h			63 dB(A)	
Ln			60 dB(A)	
Lden			69 dB(A)	

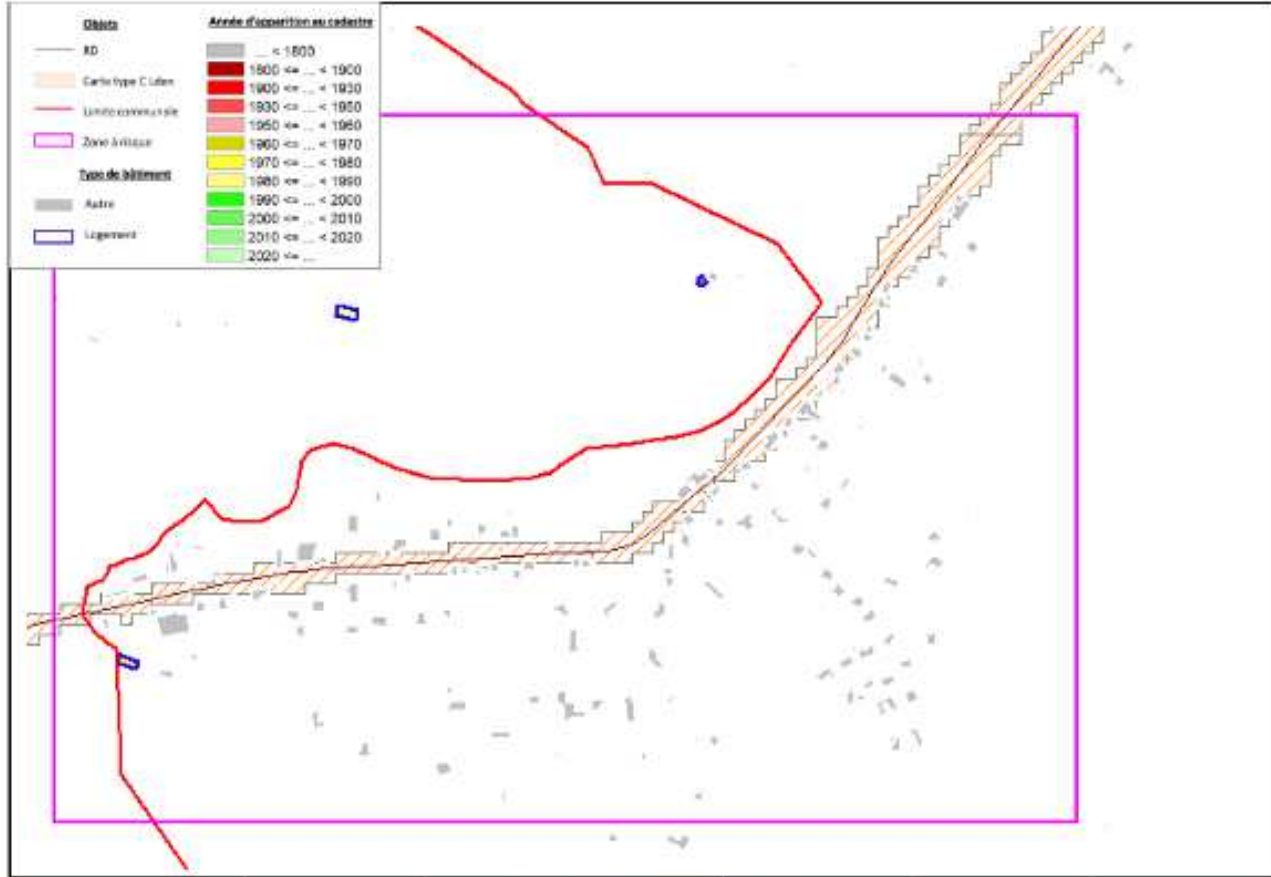
Vérification du critère d'antériorité		RD115_2
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	22/07/1978	
		


Identification de la zone sensible			RD115_5	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Ceret	logements	550	1930 à 1970	
infrastructure		Section	Année DUP	
RD115		D115 - PONT REYNES	< 1978	
Source Vue aérienne				
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	13121	773 Véh/h	0,0 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00		634 Véh/h	0,0 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		93 Véh/h	0,0 %PL	
Type de comptage		BOUCLE TOURNANT	Année	2018
Identification				
PNB Défini à partir du PPBE 3 ème échéance				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h			70 dB(A)	
Leq 22h-06h			61 dB(A)	
Ln			58 dB(A)	
Lden			72 dB(A)	

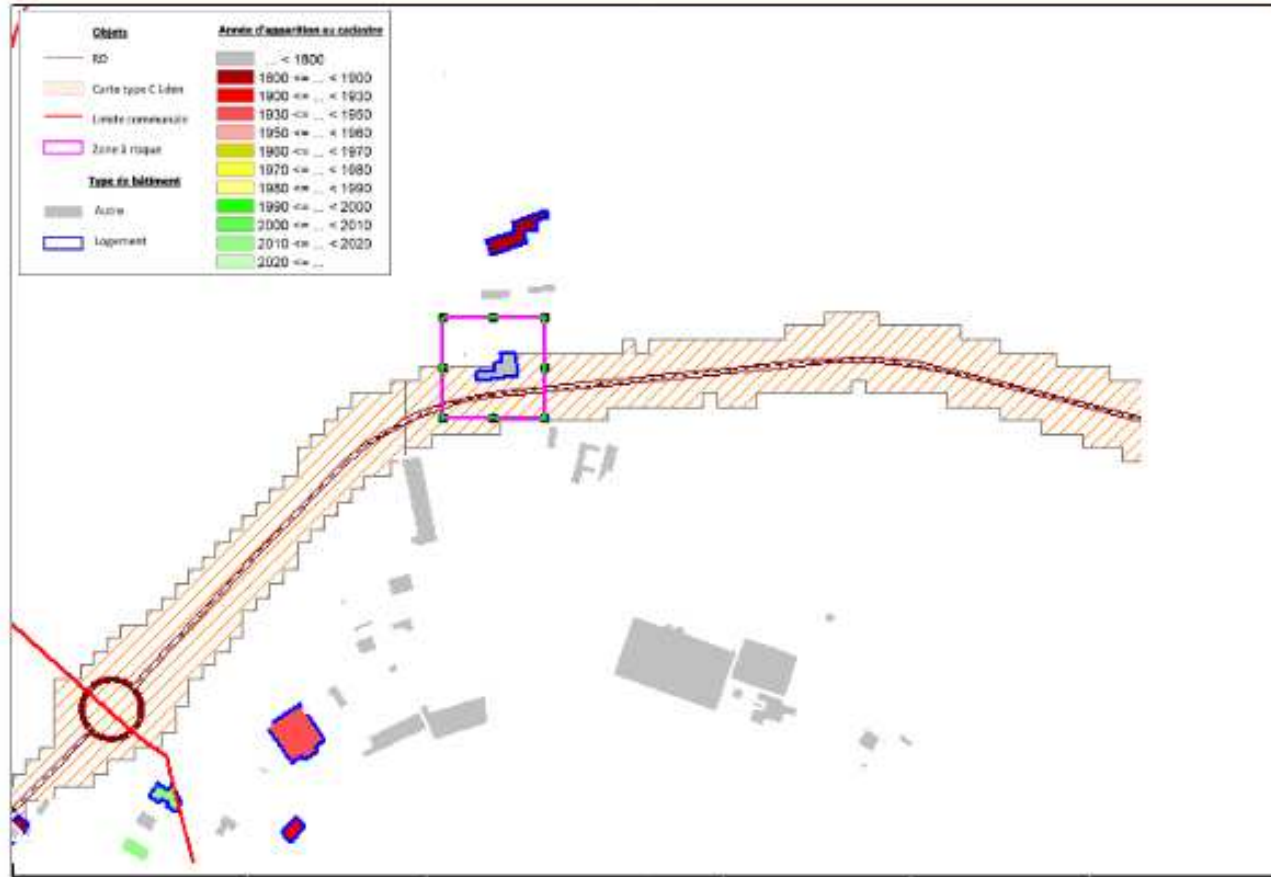
Vérification du critère d'antériorité		RD115_5
Source	https://remonterietemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	22/07/1978	
		

Identification de la zone sensible			RD115_6	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Reynes	logements	90	1930 à -	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD115	D115 - PONT REYNES	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	13121	773 Véh/h	0,0%PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00		634 Véh/h	0,0%PL	
Nuit : 22h00-06h00		94 Véh/h	0,0%PL	
Type de comptage		BOUCLE TOURNANT	Année	2018
Identification				
PNB établi après campagne de mesure				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		68 dB(A)		
Leq 22h-06h		59 dB(A)		
Ln		56 dB(A)		
Lden		70 dB(A)		

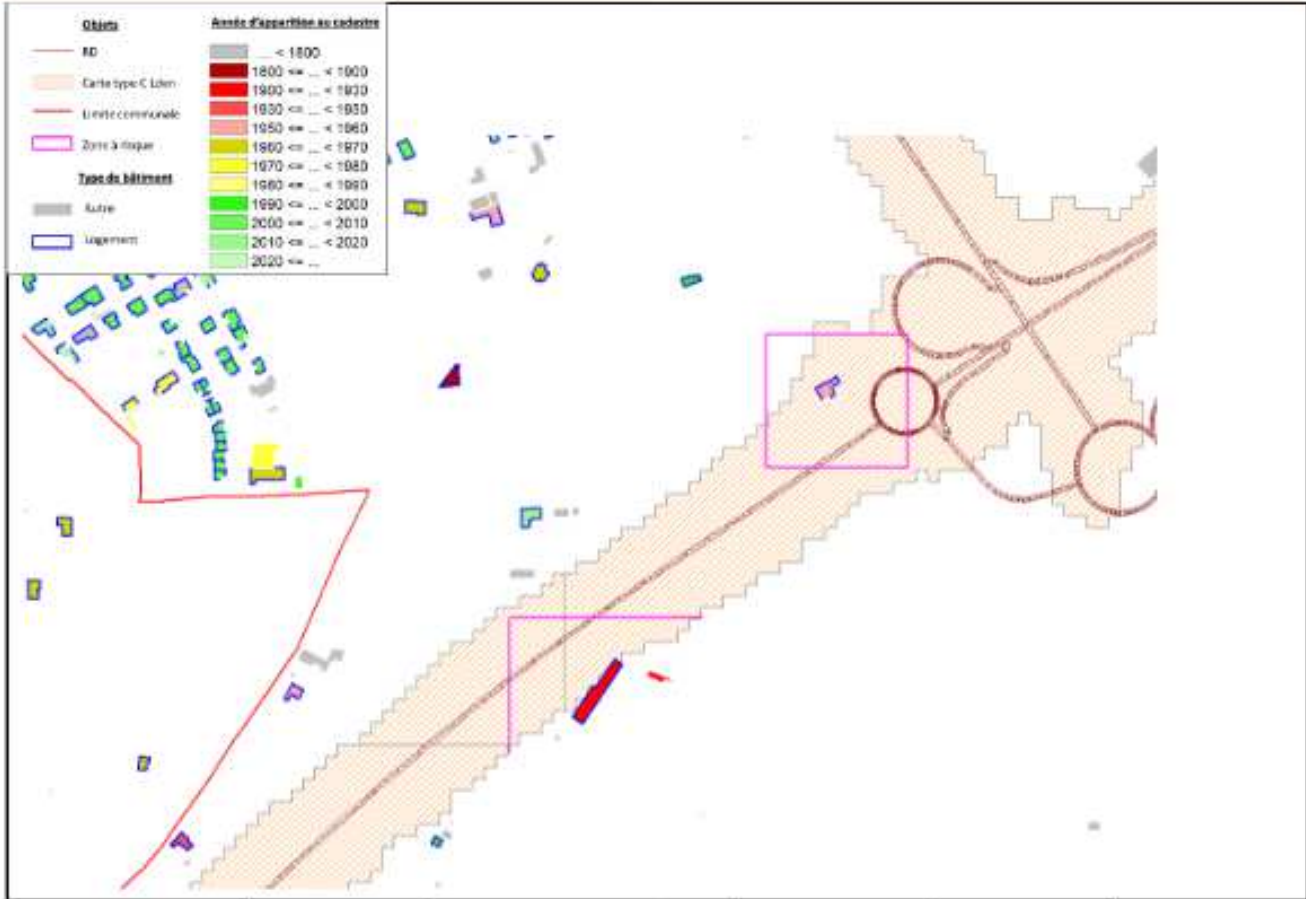
Vérification du critère d'antériorité		RD115_6
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	17/06/1977	
		



Identification de la zone sensible			RD115_7	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Reynes	logement	75	-	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD115	D115 - LA FORGE DE REYNES	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	10012	590 Véh/h	0,0 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		484 Véh/h	0,0 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		71 Véh/h	0,0 %PL	
Type de comptage		BOUCLE TOURNANT	Année	2014
ACTION A MENER SUR LA ZONE SENSIBLE				
PNB établi après actualisation ancienne étude				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h			69 dB(A)	
Leq 22h-06h			59 dB(A)	
Ln			56 dB(A)	
Lden			70 dB(A)	

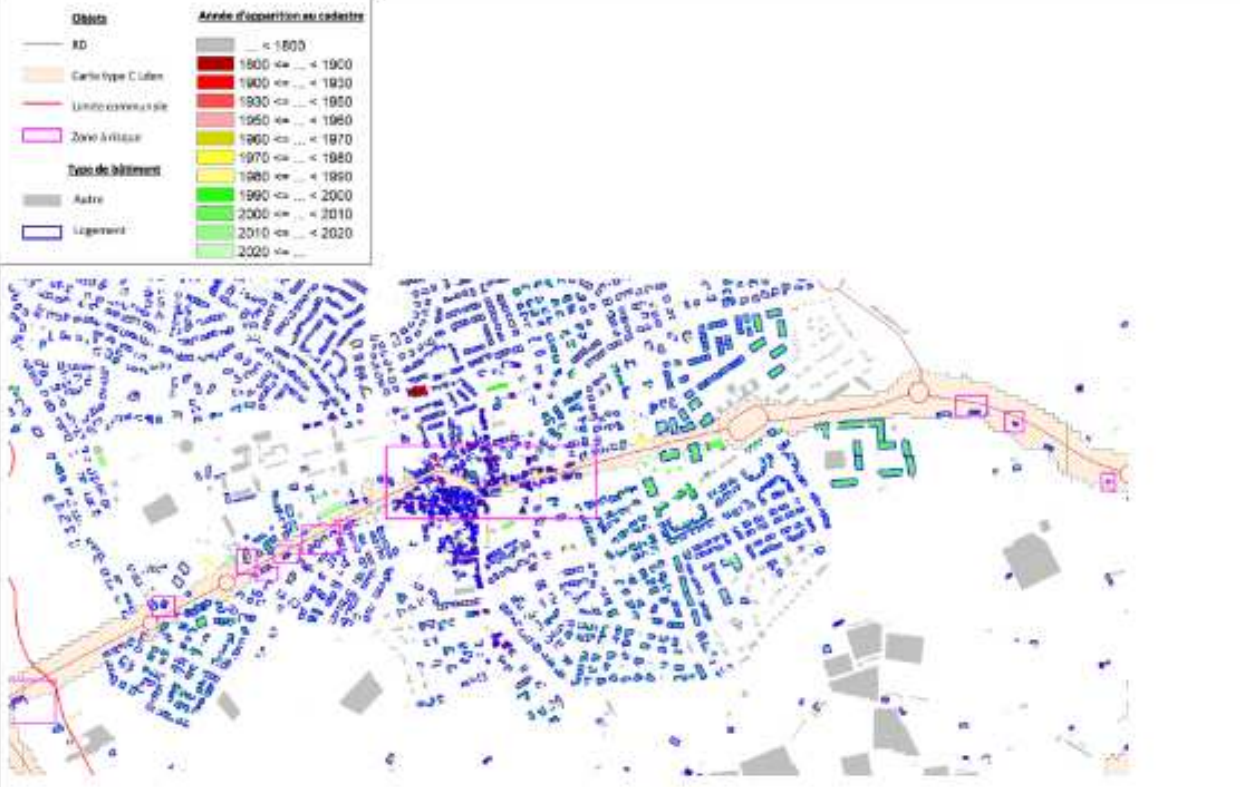
Vérification du critère d'antériorité		RD115_7
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	17/06/1977	
		

Identification de la zone sensible			RD117_3	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Espira de l'agly	habitation	3	-	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD117	D117 Espira-de-l'Agly	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	10175	667 Véh/h	0,1%PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		534 Véh/h	0,1%PL	
Nuit : 22h00-06h00		68 Véh/h	0,1%PL	
Type de comptage		PERMANENT	Année	2022
Identification				
PNB Défini à partir du PPBE 3ème échéance				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		-		
Leq 22h-06h		-		
Ln		-		
Lden		-		

Vérification du critère d'antériorité		RD117_3
Source	https://remonterietemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	23/07/1978	
		

Identification de la zone sensible			RD612_1	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Perpignan	1 logement	6	1958	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD612	D612A - Mas Gaffard	07/09/92	DUP Voie	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	26892	1586 Véh/h	0,0 %PL	90 km/h
Soir : 18h00-22h00		1386 Véh/h	0,0 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		231 Véh/h	0,0 %PL	
Type de comptage		PERMANENT	Année	2022
Identification				
PNB établi à partir des cartes de bruit stratégique 2022				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		-		
Leq 22h-06h		-		
Ln		-		
Lden		-		

Vérification du critère d'antériorité		RD612_1
Source	https://remonterietemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	09/04/1991	
		

Identification de la zone sensible			RD616_1	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Saint estève	logements	447	1900 à 2000	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD616	D616 Le Ribéral	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	18462	1290 Véh/h	0,0 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00		1033 Véh/h	0,0 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		141 Véh/h	0,0 %PL	
Type de comptage		PERMANENT	Année	2022
Identification				
PNB établi après campagne de mesure				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h			73 dB(A)	
Leq 22h-06h			63 dB(A)	
Ln			60 dB(A)	
Lden			74 dB(A)	

Vérification du critère d'antériorité		RD616_1
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	

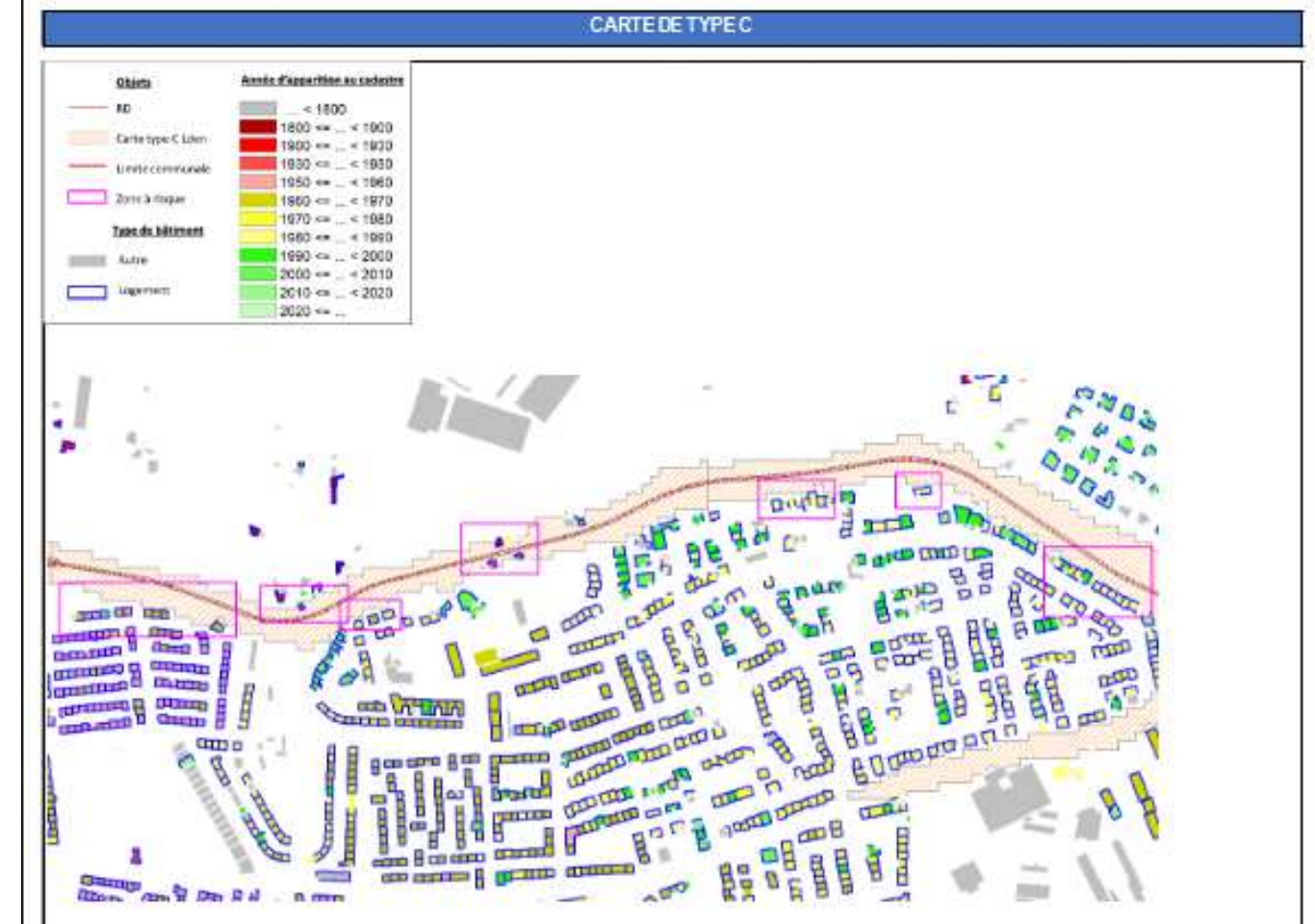
Vue aérienne 1

Date de la prise de vue	situation actuelle
-------------------------	--------------------

Vue aérienne 2

Date de la prise de vue	17/06/1977
-------------------------	------------

Identification de la zone sensible			RD617_4
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre
Perpignan	logements	116	1930 à 2000
infrastructure		Section	Année DUP
RD617		D617A - ROSETTE BLANC	< 1978
		Source	
		Vue aérienne	



TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022


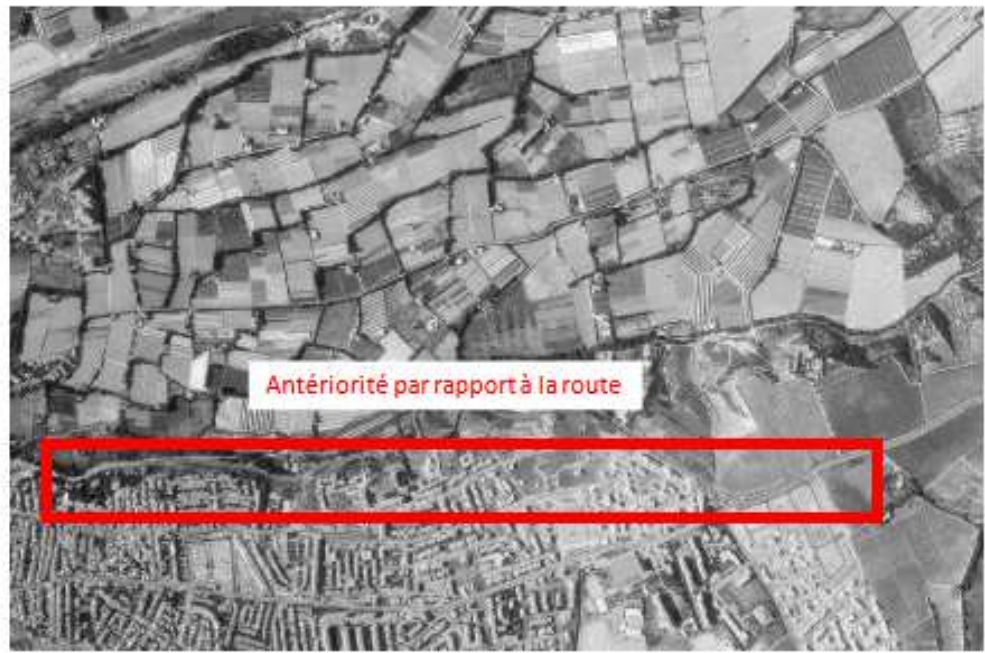
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	17146	1010 Véh/h	0,0%PL	70 km/h
Soir : 18h00-22h00		835 Véh/h	0,0%PL	
Nuit : 22h00-06h00		121 Véh/h	0,0%PL	
Type de comptage		BOUCLE TOURNANT	Année	2014

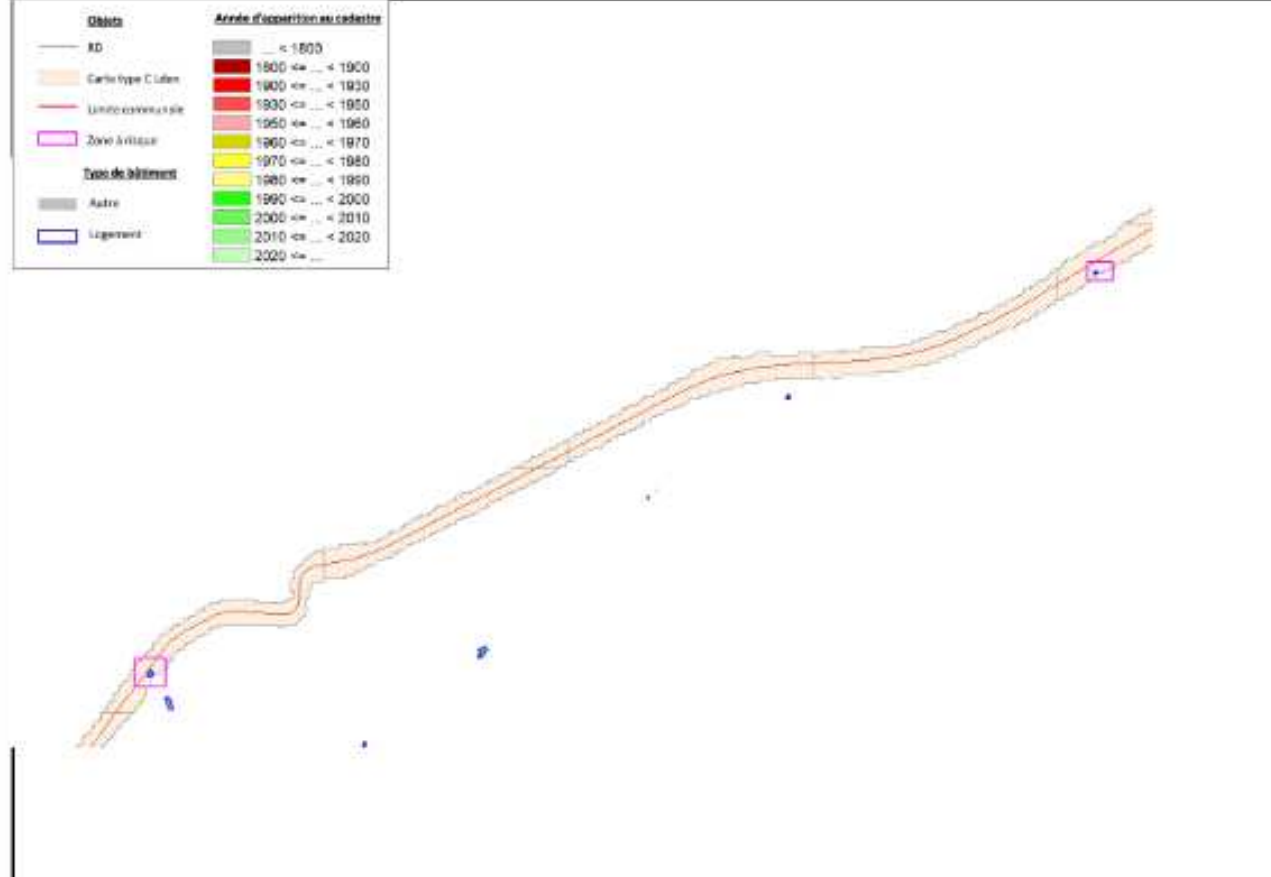
Identification



PNB établi après campagne de mesure

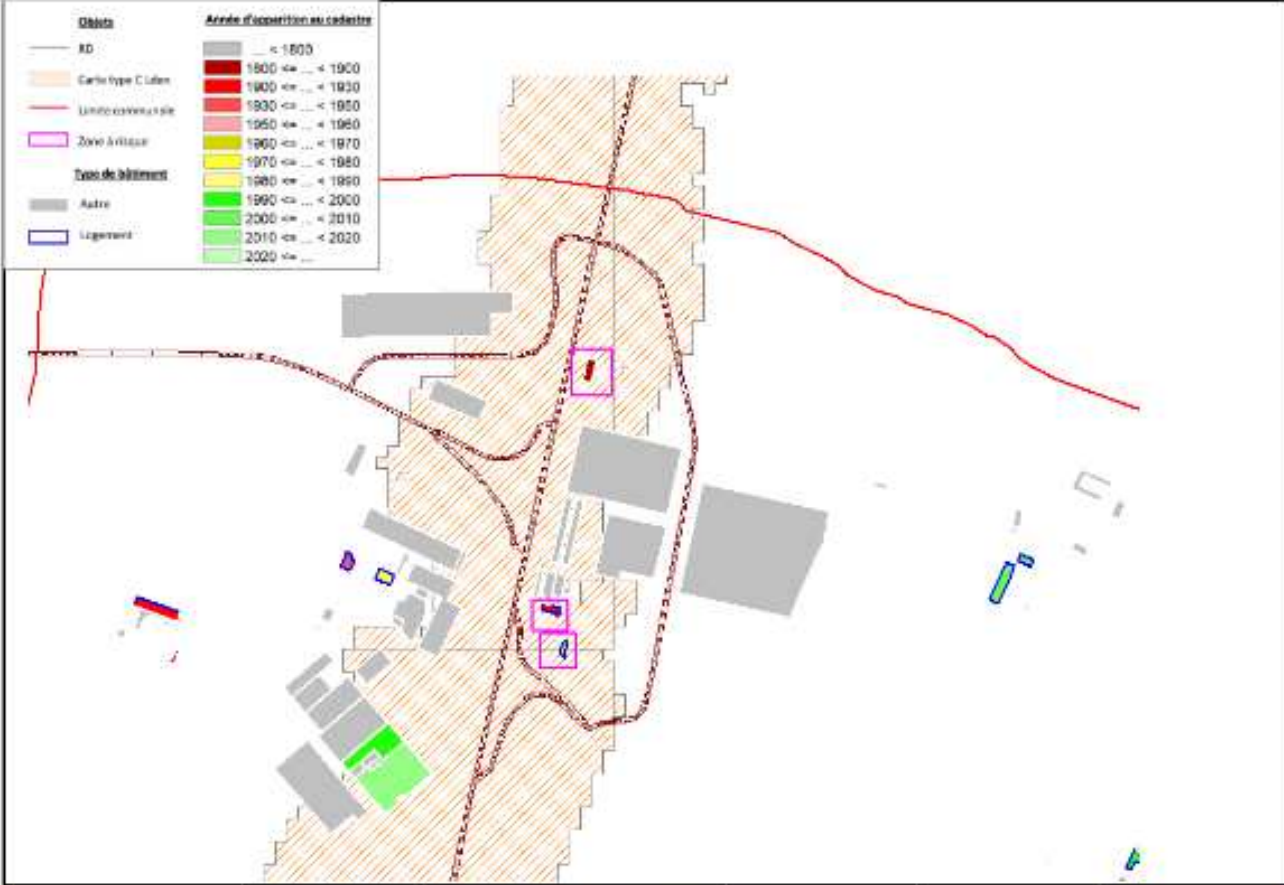
ANALYSE SUR LA ZONE

Leq 06h-22h	72 dB(A)
Leq 22h-06h	63 dB(A)
Ln	60 dB(A)
Lden	73 dB(A)

Vérification du critère d'antériorité		RD617_4
Source	https://remonterietemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	07/04/1980	
		

Identification de la zone sensible			RD900_1	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Salses le Château	logement	6	1890 à 1957	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD900	D900 Salses	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	12374	803 Véh/h	0,1 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		643 Véh/h	0,1 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		97 Véh/h	0,2 %PL	
Type de comptage		SIREDO	Année	2022
Identification				
PNB établi après campagne de mesure				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h			76 dB(A)	
Leq 22h-06h			68 dB(A)	
Ln			65 dB(A)	
Lden			78 dB(A)	

Vérification du critère d'antériorité		RD900_1
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	02/08/1977	
		

Identification de la zone sensible			RD900_4	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Pia	logements	6	1900 à 1961	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD900	D900 Rivesaltes	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	55303	3620 Véh/h	0,1 %PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00		2898 Véh/h	0,1 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		453 Véh/h	0,1 %PL	
Type de comptage		SIREDO	Année	2022
ACTION A MENER SUR LA ZONE SENSIBLE				
PNB établi après campagne de mesure				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h			82 dB(A)	
Leq 22h-06h			74 dB(A)	
Ln			71 dB(A)	
Lden			84 dB(A)	

Vérification du critère d'antériorité		RD900_4
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	

Vue aérienne 1	
Date de la prise de vue	situation actuelle

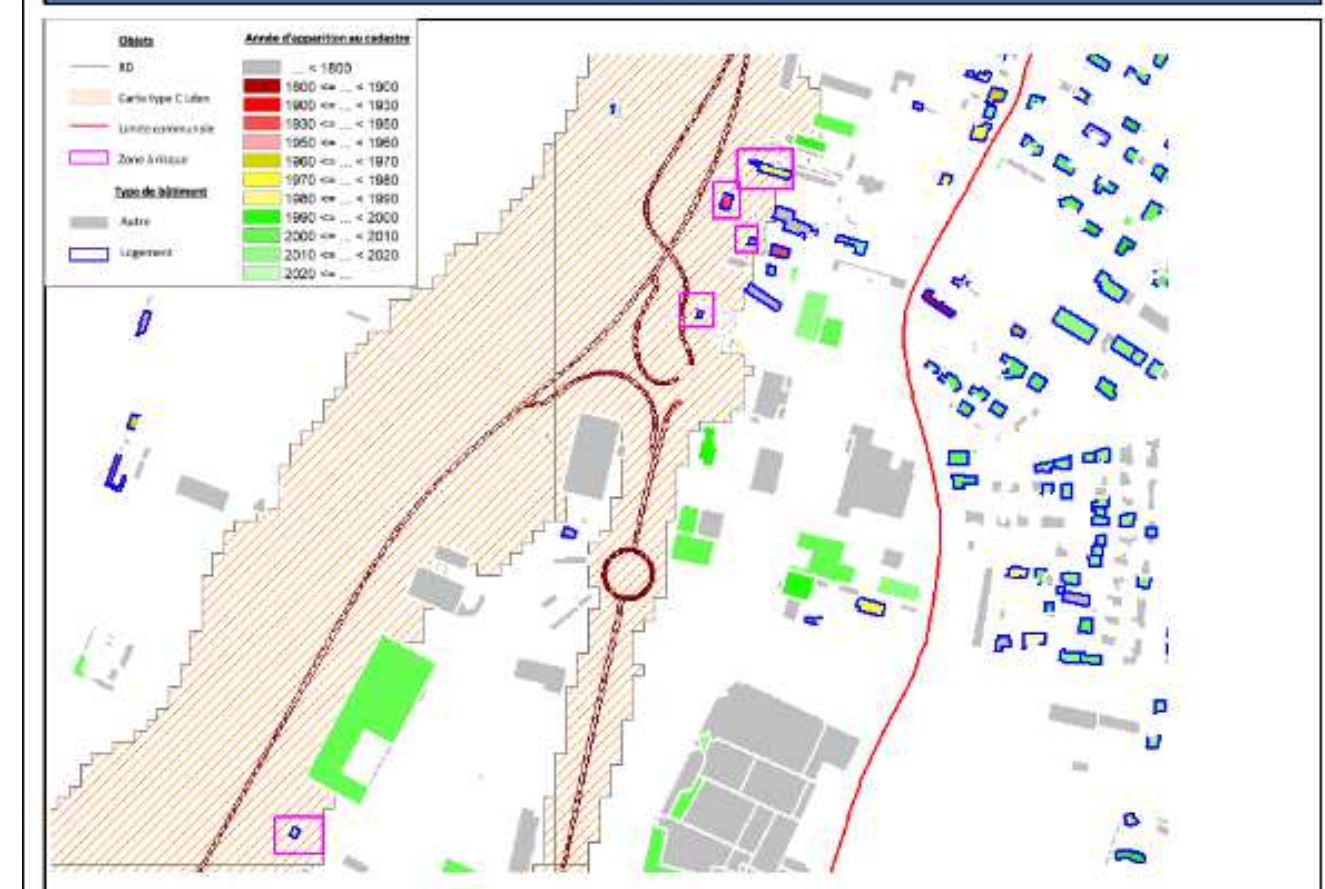


Vue aérienne 2	
Date de la prise de vue	23/07/1978



Identification de la zone sensible			RD900_6
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'appartenance au cadastre
Perpignan	logements	24	1935 à 1990
infrastructure	Section	Année DUP	Source
RD900	D900 - POLYGONE	< 1978	Vue aérienne



CARTE DE TYPE C

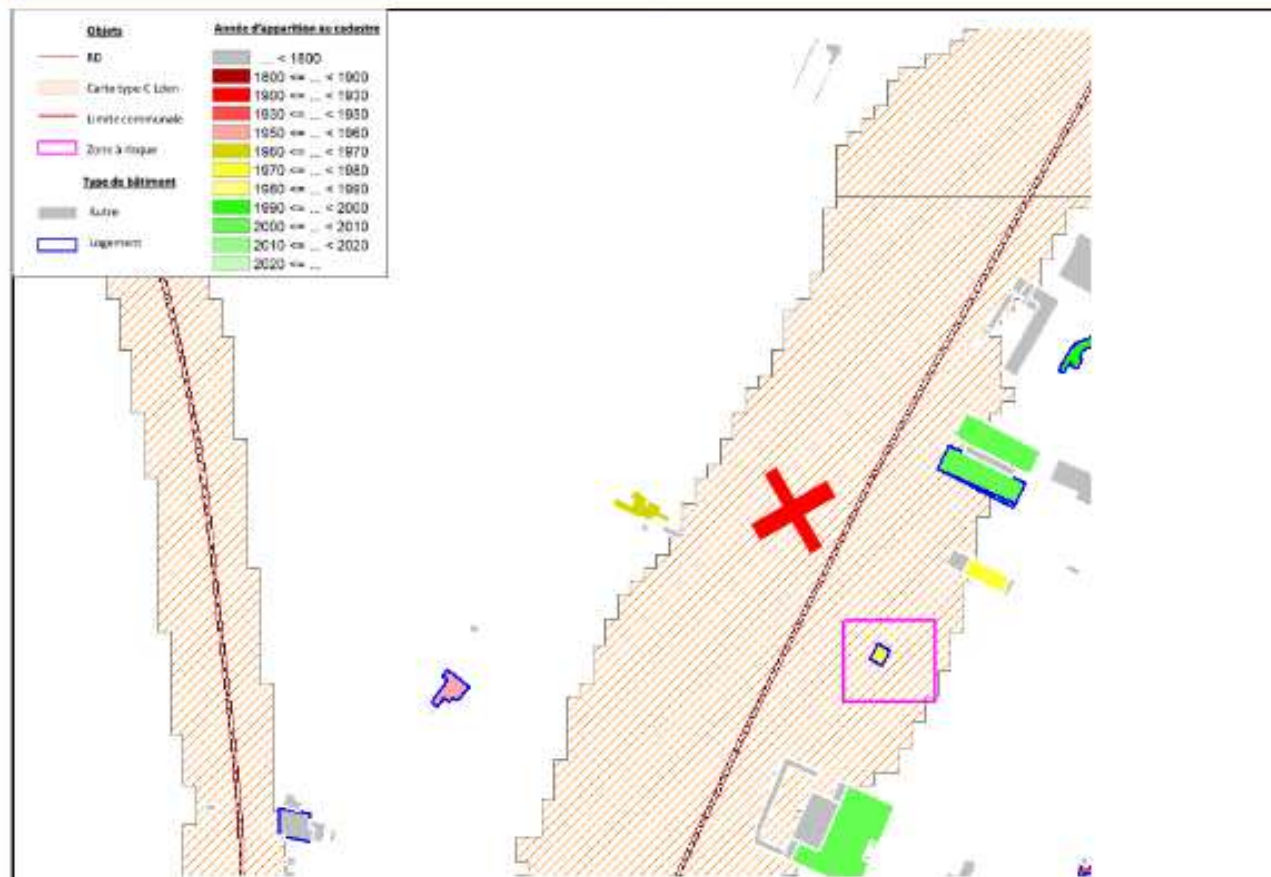


TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	27831	1645 Véh/h	0,1 %PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00		1414 Véh/h	0,1 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		244 Véh/h	0,1 %PL	
Type de comptage		BOUCLE TOURNANT	Année	2021

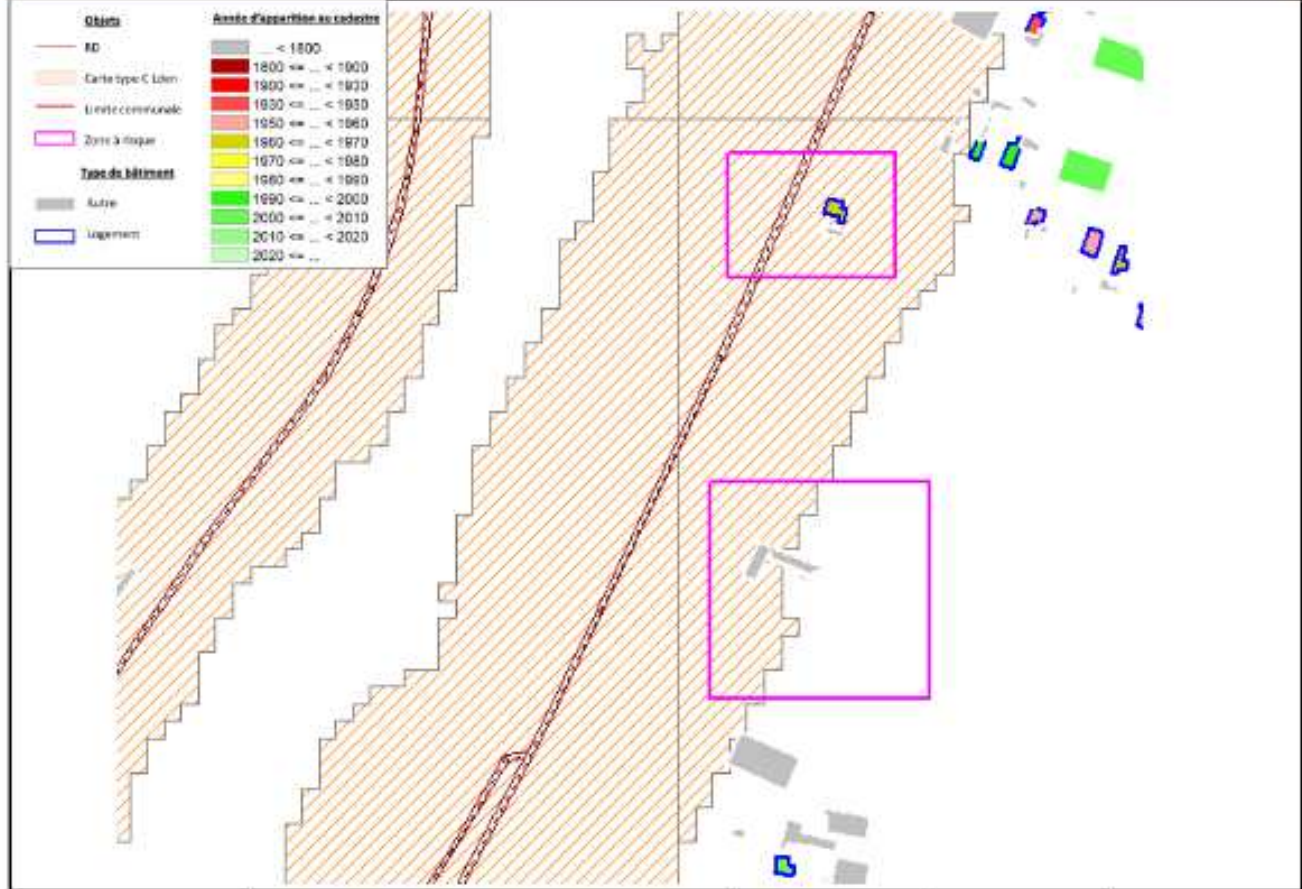
Identification
PNB établi à partir des cartes de bruit stratégique 2022


ANALYSE SUR LA ZONE	
Leq 06h-22h	73 dB(A)
Leq 22h-06h	65 dB(A)
Ln	62 dB(A)
Lden	75 dB(A)

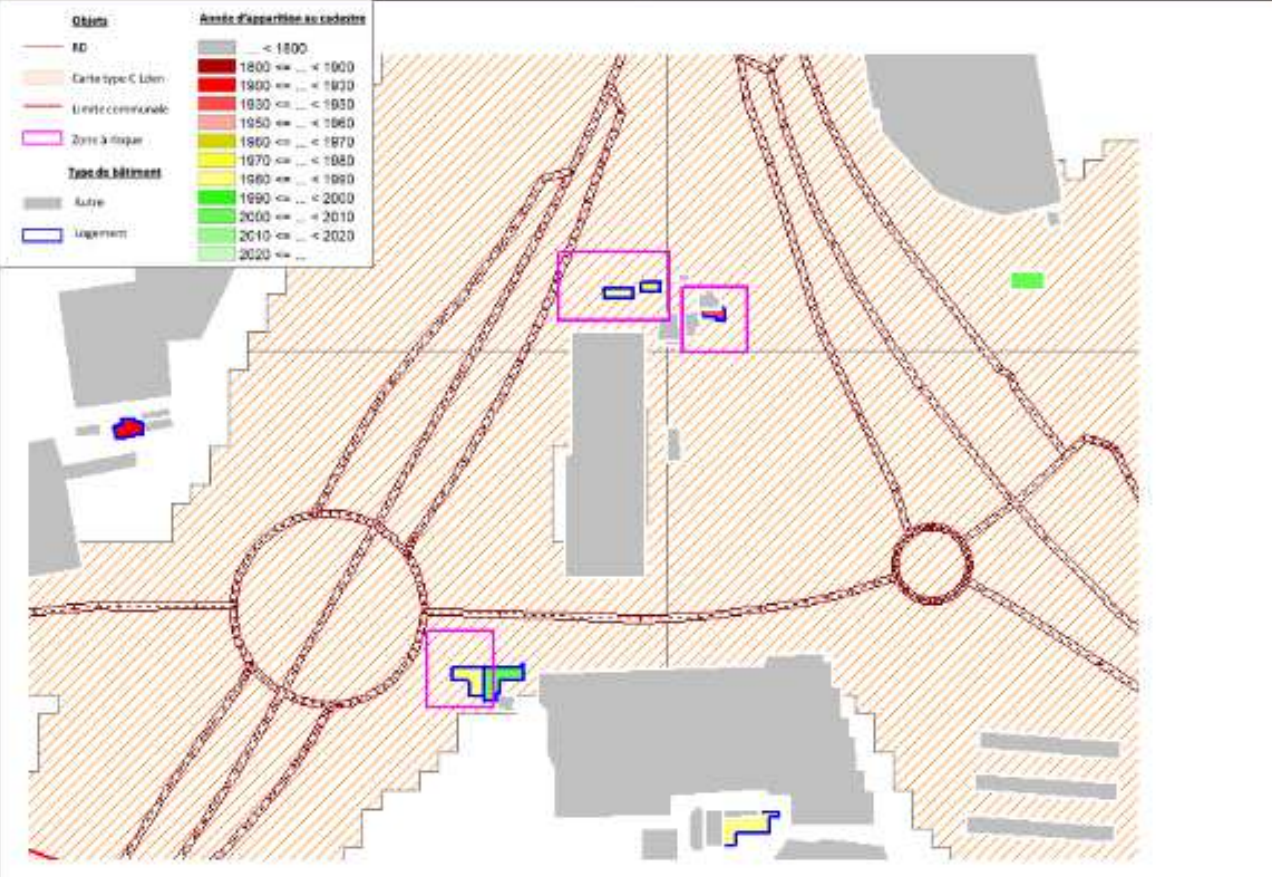
Vérification du critère d'antériorité		RD900_6
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	23/07/1978	
		

Identification de la zone sensible			RD900_7	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Perpignan	logements	6	-	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD900	D900 - POLYGONE	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	27831	1645 Véh/h	0,1 %PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00		1414 Véh/h	0,1 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		244 Véh/h	0,1 %PL	
Type de comptage		BOUCLE TOURNANT	Année	2021
Identification				
PNB établi à partir des cartes de bruit stratégique 2022				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		-		
Leq 22h-06h		-		
Ln		-		
Lden		-		

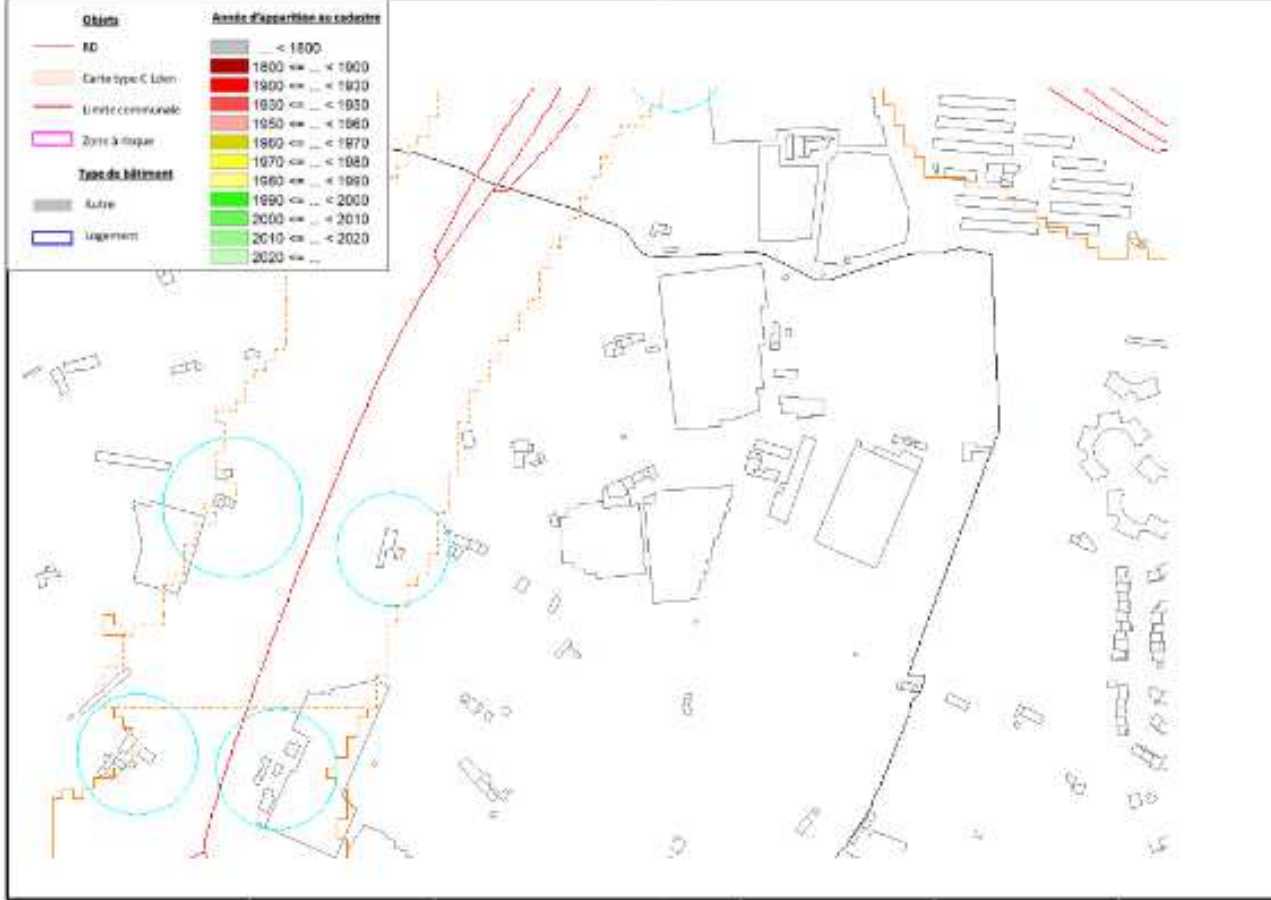
Vérification du critère d'antériorité		RD900_7
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	09/07/1978	
		



Identification de la zone sensible			RD900_8	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Perpignan	logements	3	1964 à -	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD900	D900 - POLYGONE	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	27831	1645 Véh/h	0,1%PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00		1414 Véh/h	0,1%PL	
Nuit : 22h00-06h00		244 Véh/h	0,1%PL	
Type de comptage		BOUCLE TOURNANT	Année	2021
Identification				
PNB établi à partir des cartes de bruit stratégique 2022				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		-		
Leq 22h-06h		-		
Ln		-		
Lden		-		

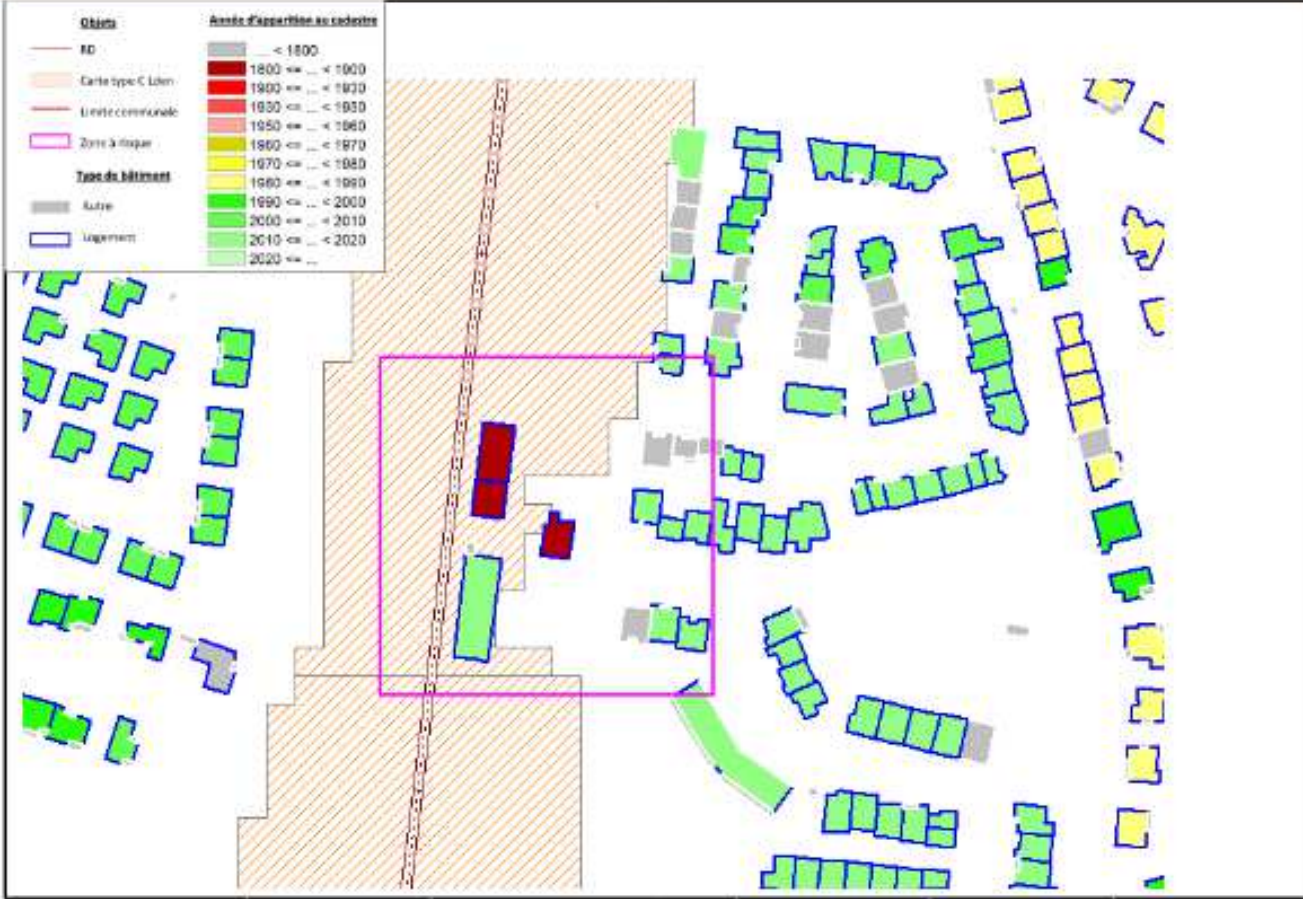
Vérification du critère d'antériorité		RD900_8
Source	https://remonterietemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	17/06/1977	
		

Identification de la zone sensible			RD900_10	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Perpignan	logements	15	1930 à 1985	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD900	D900 Penetrante	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	67049	4468 Véh/h	0,1%PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00		3577 Véh/h	0,1%PL	
Nuit : 22h00-06h00		593 Véh/h	0,1%PL	
Type de comptage		PERMANENT	Année	2022
Identification				
PNB Défini à partir du PPBE 3 ème échéance				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		-		
Leq 22h-06h		-		
Ln		-		
Lden		-		

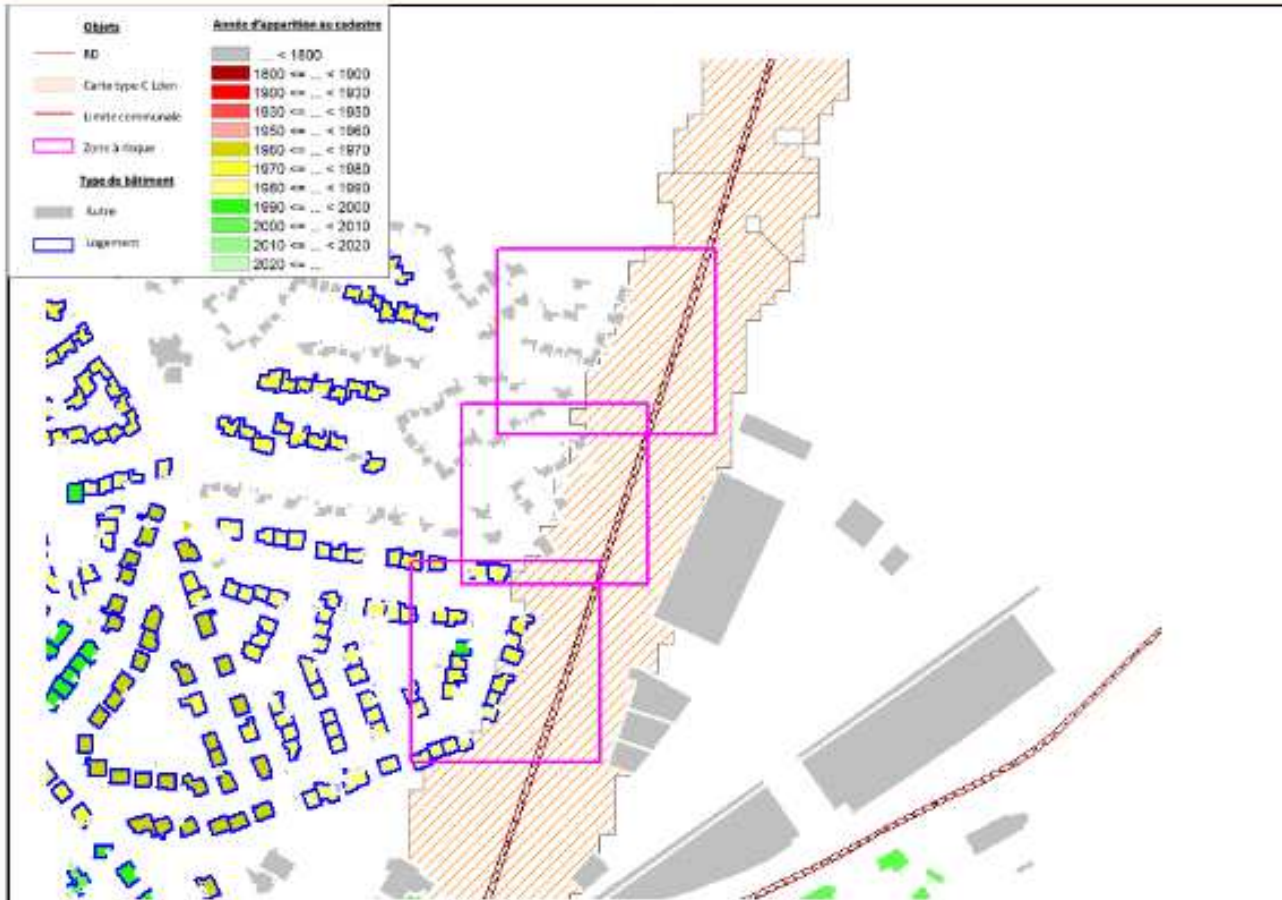
Vérification du critère d'antériorité		RD900_10
Source	https://remonterietemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue		
		

Identification de la zone sensible			RD900_11	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Perpignan	logements	6	1960 à 1986	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD900	0 - Rocade Ouest section N	29/11/16	DUP Voie	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	45891	3210 Véh/h	0,1%PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00		2570 Véh/h	0,1%PL	
Nuit : 22h00-06h00		393 Véh/h	0,1%PL	
Type de comptage		SIREDO	Année	2022
Identification				
PNB établi après actualisation ancienne étude				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		-		
Leq 22h-06h		-		
Ln		-		
Lden		-		

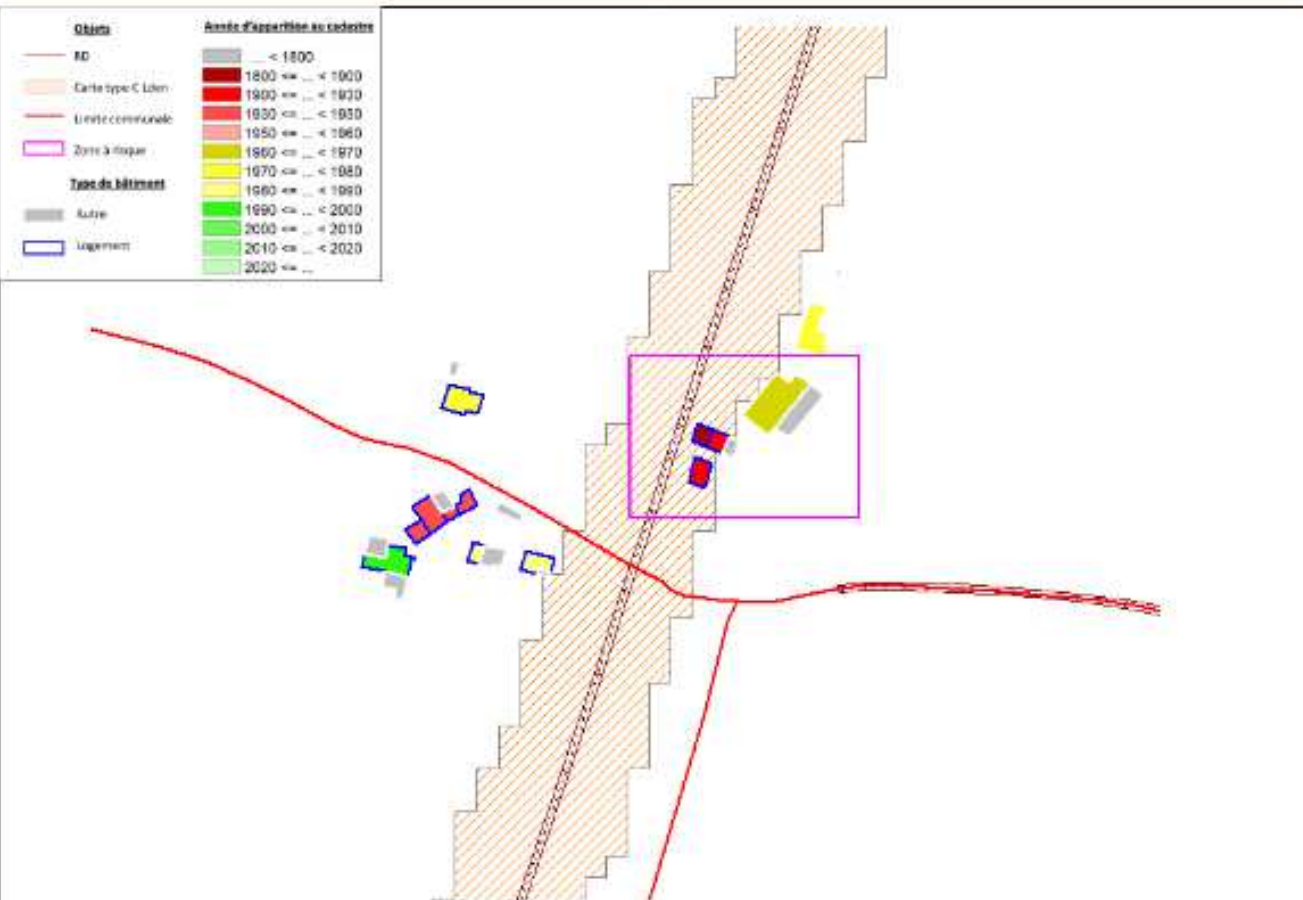
Vérification du critère d'antériorité		RD900_11
Source	https://remonterietemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	17/06/2012	
		

Identification de la zone sensible			RD900_14	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Perpignan	logements	12	1800	
infrastructure		Section	Année DUP	
RD900		D900 Pollestres	< 1978	
			Source	
			Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	27731	1886 Véh/h	0,0 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		1510 Véh/h	0,0 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		202 Véh/h	0,1 %PL	
Type de comptage		SIREDO	Année	2022
Identification				
PNB Défini à partir de l'actualisation d'une ancienne étude				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		-		
Leq 22h-06h		-		
Ln		-		
Lden		-		

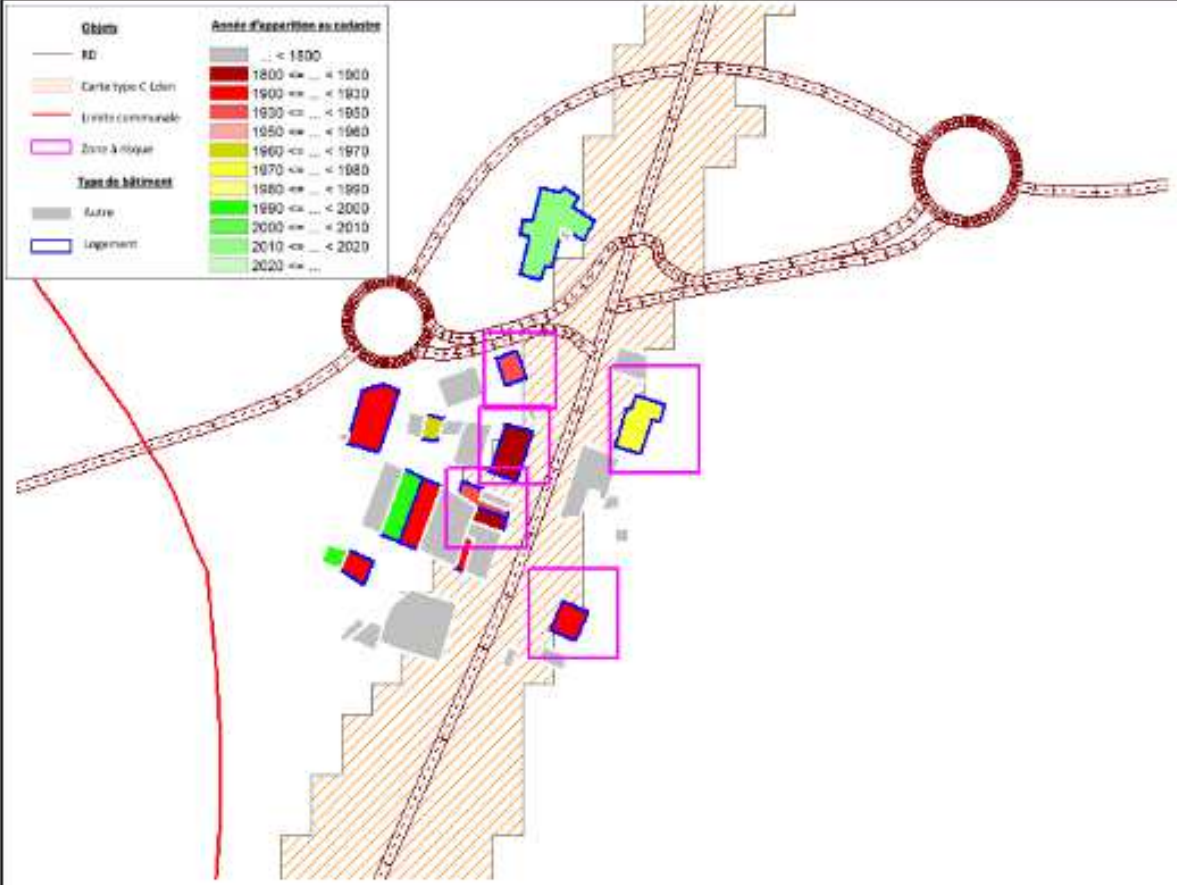
Vérification du critère d'antériorité		RD900_14
Source	https://remonterietemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	23/07/1978	
		

Identification de la zone sensible			RD900_15	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Pollestres	logements	27	-	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD900	D900 Pollestres	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	27731	1886 Véh/h	0,0%PL	90 km/h
Soir : 18h00-22h00	DUCLE TOURNAN	1510 Véh/h	0,0%PL	
Nuit : 22h00-06h00	DUCLE TOURNAN	202 Véh/h	0,0%PL	
Type de comptage		SIREDO	Perpignan	Année
				2022
ACTION A MENER SUR LA ZONE SENSIBLE				
PNB Défini à partir du PPBE 3 ^{ème} échéance				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h			71 dB(A)	
Leq 22h-06h			62 dB(A)	
Ln			59 dB(A)	
Lden			73 dB(A)	

Vérification du critère d'antériorité		RD900_15
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté pour une certaine zone	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	23/07/1978	
 <p>antériorité respectée pour une certaine zone</p>		

Identification de la zone sensible			RD900_18	
Commune	Nature du bati	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Pollestres	logement	12	1920	
infrastructure		Section	Année DUP	
RD900		D900 - MAS D'EN TRILLA	< 1978	
		Source		
		Vue aérienne		
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	15696	926 Véh/h	0,1%PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		807 Véh/h	0,1%PL	
Nuit : 22h00-06h00		135 Véh/h	0,1%PL	
Type de comptage		BOUCLE TOURNANT	Année	2018
Identification				
PNB Défini à partir du PPBE 3 ème échéance				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		-		
Leq 22h-06h		-		
Ln		-		
Lden		-		

Vérification du critère d'antériorité		RD900_18
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue		
		

Identification de la zone sensible			RD900_20	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Villemolaque	logement	18	1800 à 1971	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD900	D900 - MAS D'EN TRILLA	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	15696	926 Véh/h	0,1%PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		807 Véh/h	0,1%PL	
Nuit : 22h00-06h00		135 Véh/h	0,1%PL	
Type de comptage		BOUCLE TOURNANT	Année	2018
Identification				
PNB Défini à partir du PPBE 3 ^{ème} échéance				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		-		
Leq 22h-06h		-		
Ln		-		
Lden		-		

Vérification du critère d'antériorité		RD900_20
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	

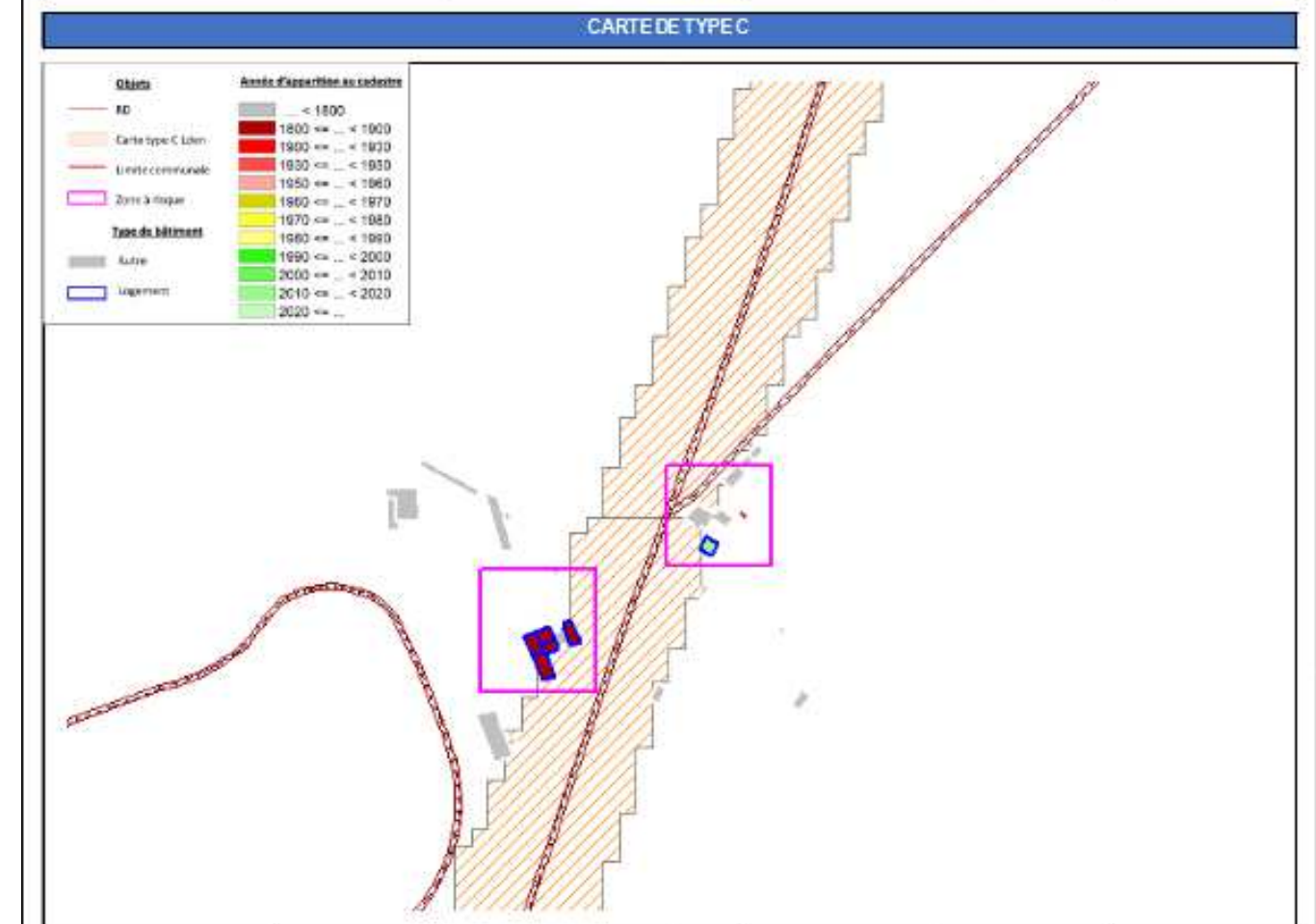
Vue aérienne 1

Date de la prise de vue	situation actuelle
-------------------------	--------------------

Vue aérienne 2

Date de la prise de vue	09/07/1977
-------------------------	------------

Identification de la zone sensible			RD900_22
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre
Villemolaque	Habitation	15	1850
infrastructure		Section	Année DUP
RD900		D900 - MAS D'EN TRILLA	< 1978
			Source
			Vue aérienne



TRAFC MOYEN JOURNALIER 2022



Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	21520	1270 Véh/h	0,1%PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		1107 Véh/h	0,1%PL	
Nuit : 22h00-06h00		185 Véh/h	0,1%PL	
Type de comptage		BOUCLE TOURNANT	Année	2018

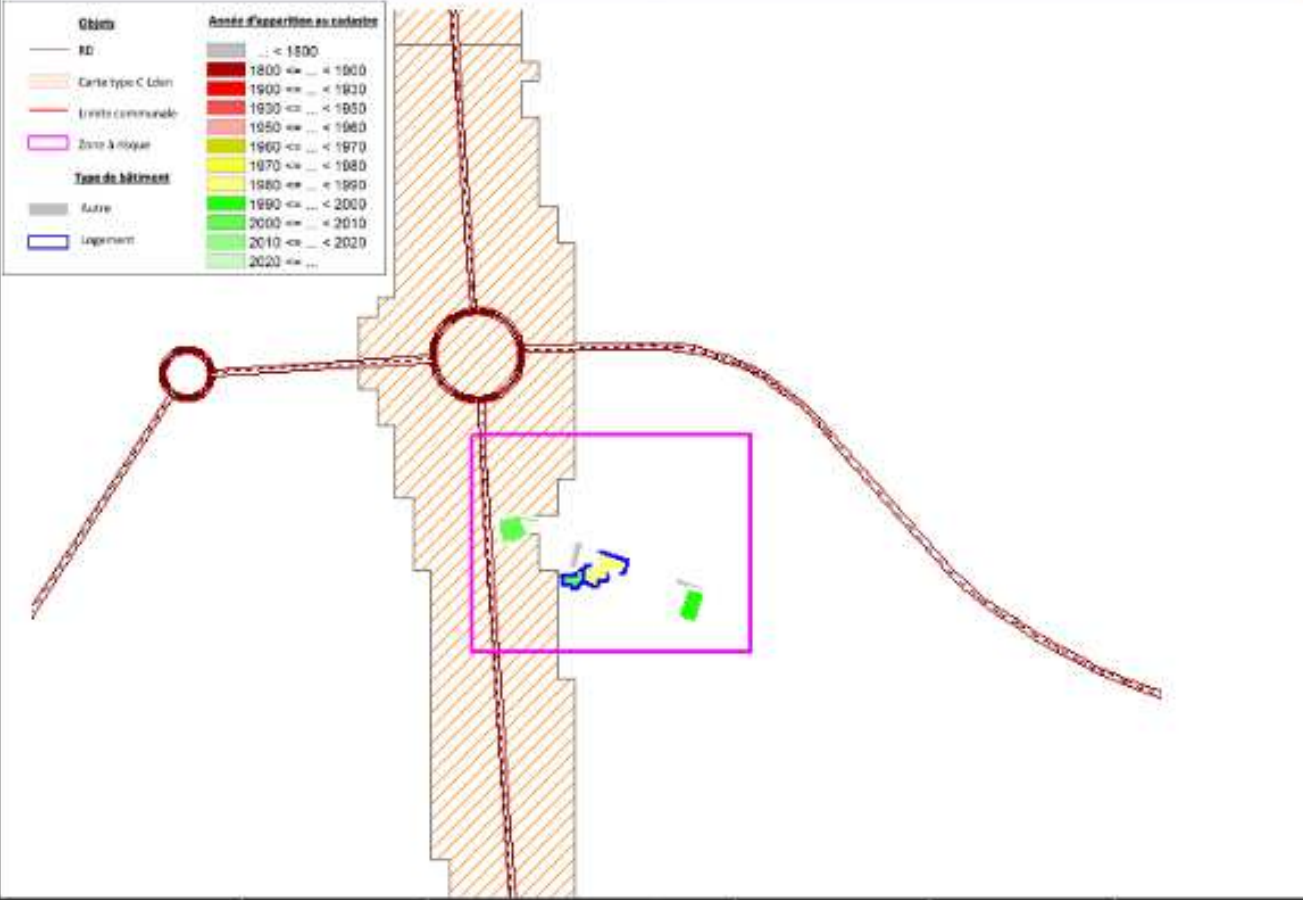
Identification



PNB Défini à partir du PPBE 3^{ème} échéance

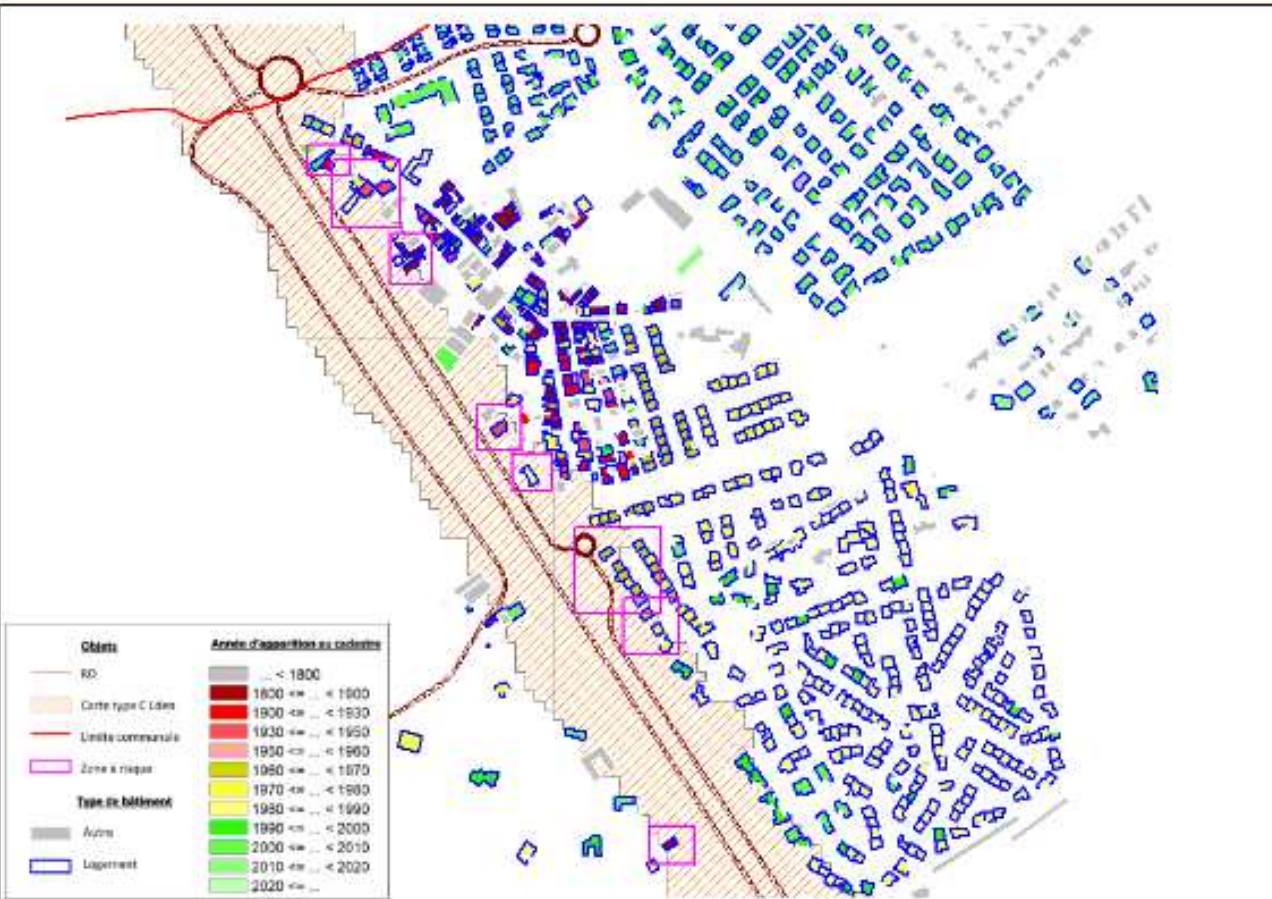
ANALYSE SUR LA ZONE

Leq 06h-22h	-
Leq 22h-06h	-
Ln	-
Lden	-

Vérification du critère d'antériorité		RD900_22
Source	https://remonterietemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	09/07/1977	
		

Identification de la zone sensible			RD900_23	
Commune	Nature du bati	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Banyuls Del Aspres	habitation	6	2002 ???	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD900	D900 - MAS D'EN TRILLA	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	21520	1270 Véh/h	0,1%PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		1107 Véh/h	0,1%PL	
Nuit : 22h00-06h00		185 Véh/h	0,1%PL	
Type de comptage		BOUCLE TOURNANT	Année	2018
Identification				
PNB établi après campagne de mesure				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		-		
Leq 22h-06h		-		
Ln		-		
Lden		-		

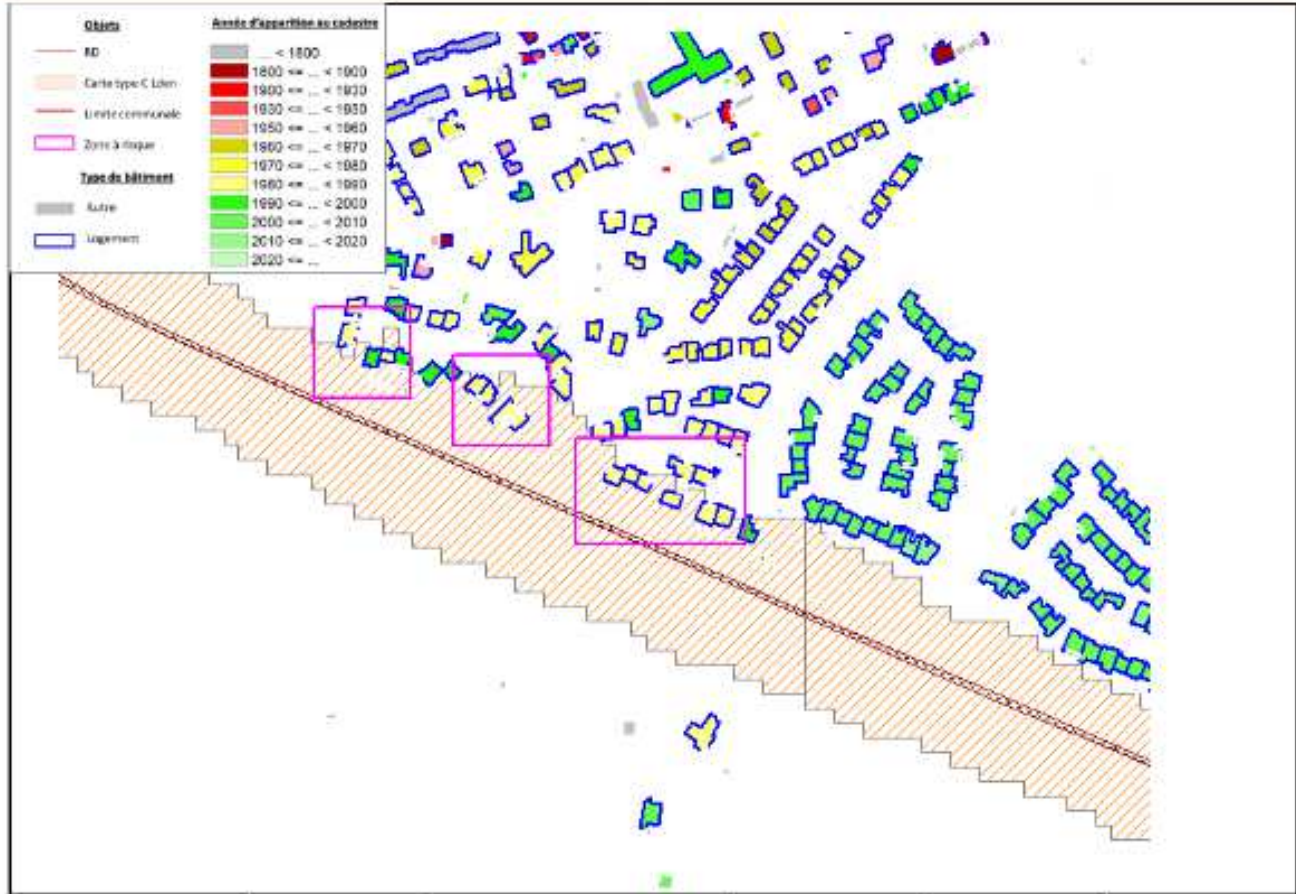
Vérification du critère d'antériorité		RD900_23
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	22/07/1977	
		



Identification de la zone sensible			RD914_1																										
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre																										
Corneilla del vercol	logements	93	1930 à 2000																										
infrastructure	Section	Année DUP	Source																										
RD914	D914 Elne-Déviation	1996	DUP Voie																										
CARTE DE TYPE C																													
																													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Objets</th> <th>Année d'apparition au cadastre</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>RD</td> <td>< 1800</td> </tr> <tr> <td>Carte type C Lides</td> <td>1800 <= < 1900</td> </tr> <tr> <td>Limite communale</td> <td>1900 <= < 1930</td> </tr> <tr> <td>Zone à risque</td> <td>1930 <= < 1950</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1950 <= < 1960</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1960 <= < 1970</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1970 <= < 1980</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1980 <= < 1990</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1990 <= < 2000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2000 <= < 2010</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2010 <= < 2020</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2020 <= < ...</td> </tr> </tbody> </table>				Objets	Année d'apparition au cadastre	RD	< 1800	Carte type C Lides	1800 <= < 1900	Limite communale	1900 <= < 1930	Zone à risque	1930 <= < 1950		1950 <= < 1960		1960 <= < 1970		1970 <= < 1980		1980 <= < 1990		1990 <= < 2000		2000 <= < 2010		2010 <= < 2020		2020 <= < ...
Objets	Année d'apparition au cadastre																												
RD	< 1800																												
Carte type C Lides	1800 <= < 1900																												
Limite communale	1900 <= < 1930																												
Zone à risque	1930 <= < 1950																												
	1950 <= < 1960																												
	1960 <= < 1970																												
	1970 <= < 1980																												
	1980 <= < 1990																												
	1990 <= < 2000																												
	2000 <= < 2010																												
	2010 <= < 2020																												
	2020 <= < ...																												
TRAFFIC MOYEN JOURNALIER 2022																													
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse																									
Jour : 06h00-18h00	37209	2474 Véh/h	4,0%PL	110 km/h																									
Soir : 18h00-22h00		1981 Véh/h	4,0%PL																										
Nuit : 22h00-06h00		142 Véh/h	3,0%PL																										
Type de comptage		SIREDO	Année	2022																									
ACTION A MENER SUR LA ZONE SENSIBLE																													
PNB établi après campagne de mesure																													
ANALYSE SUR LA ZONE																													
Leq 06h-22h		68 dB(A)																											
Leq 22h-06h		56 dB(A)																											
Ln		53 dB(A)																											
Lden		68 dB(A)																											

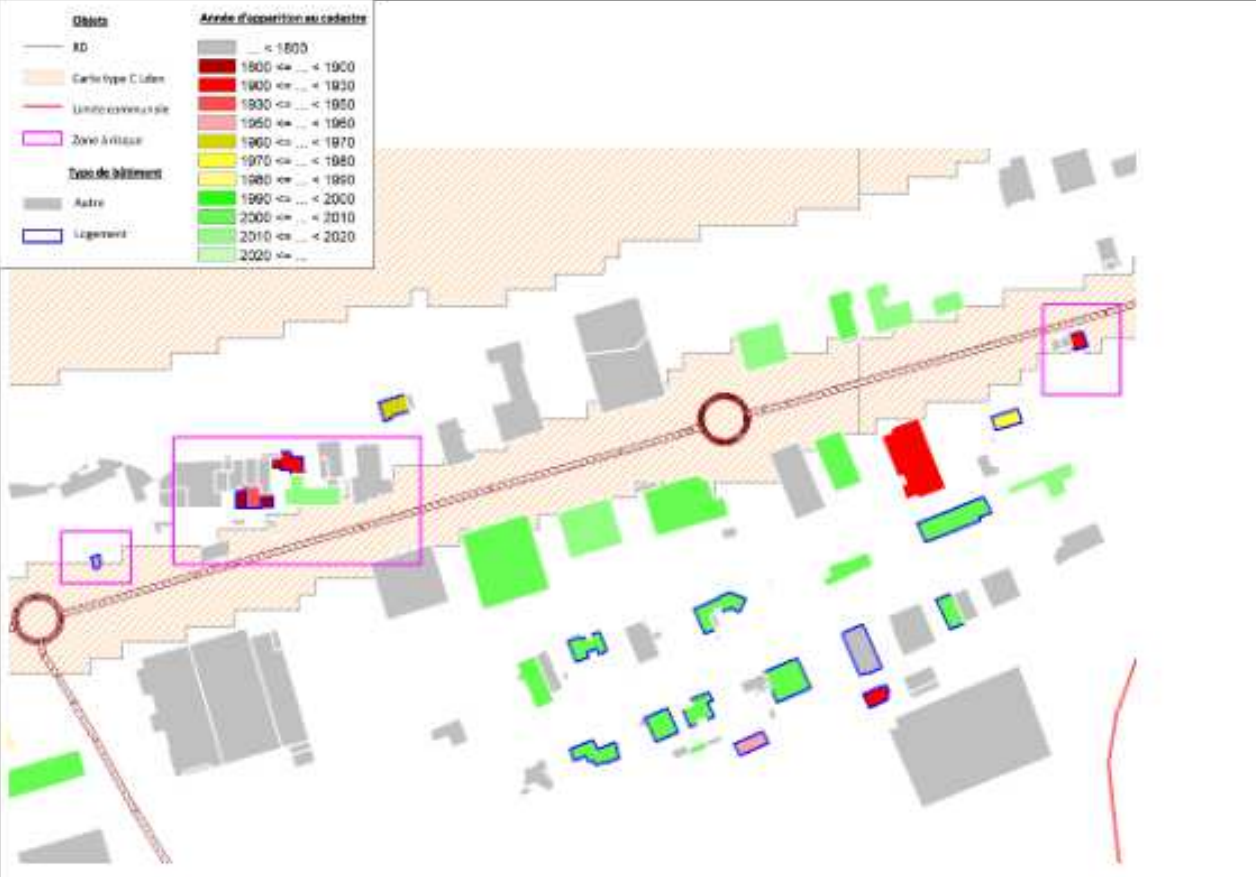
Vérification du critère d'antériorité		RD914_1
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	22/05/1996	



Identification de la zone sensible			RD914_5	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Argelès sur Mer	logements	3	1987	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD914	D914 Valmy	1991	DUP Voie	
CARTE DE TYPE C				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	34816	1581 Véh/h	0,0 %PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00		1265 Véh/h	0,0 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		190 Véh/h	0,0 %PL	
Type de comptage		SIREDO	Année	2022
ACTION A MENER SUR LA ZONE SENSIBLE				
PNB établi à partir des cartes de bruit stratégique 2022				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		-		
Leq 22h-06h		-		
Ln		-		
Lden		-		

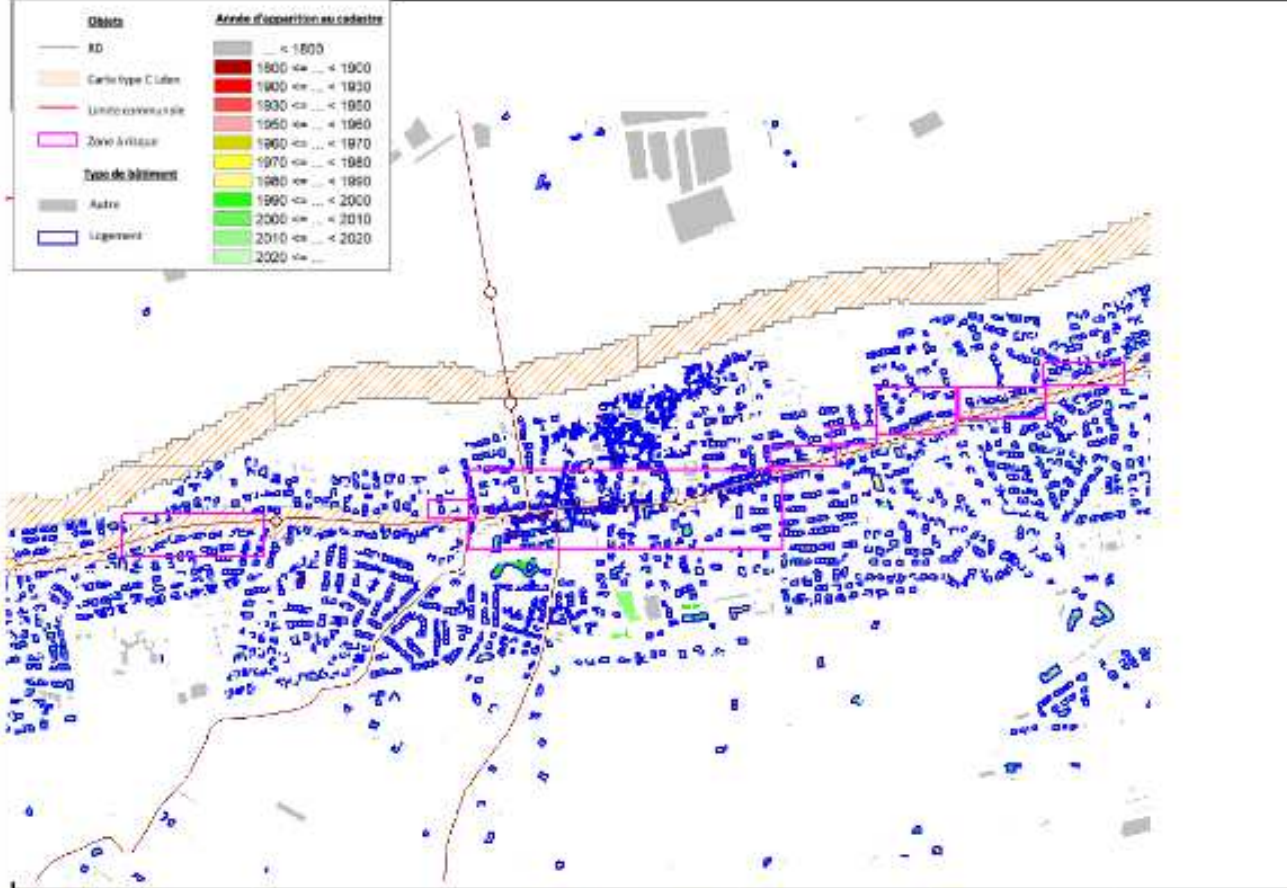
Vérification du critère d'antériorité		RD914_5
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	13/07/1987	
		



Identification de la zone sensible			RD914_7	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Argelès sur Mer	logements	48	1987 à 2000	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD914	D914 Valmy	1991	DUP Voie	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	24469	1581 Véh/h	0,0%PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00		1265 Véh/h	0,0%PL	
Nuit : 22h00-06h00		190 Véh/h	0,0%PL	
Type de comptage		SIREDO	Année	2022
ACTION A MENER SUR LA ZONE SENSIBLE				
PNB établi à partir des cartes de bruit stratégique 2022				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		66 dB(A)		
Leq 22h-06h		57 dB(A)		
Ln		54 dB(A)		
Lden		68 dB(A)		

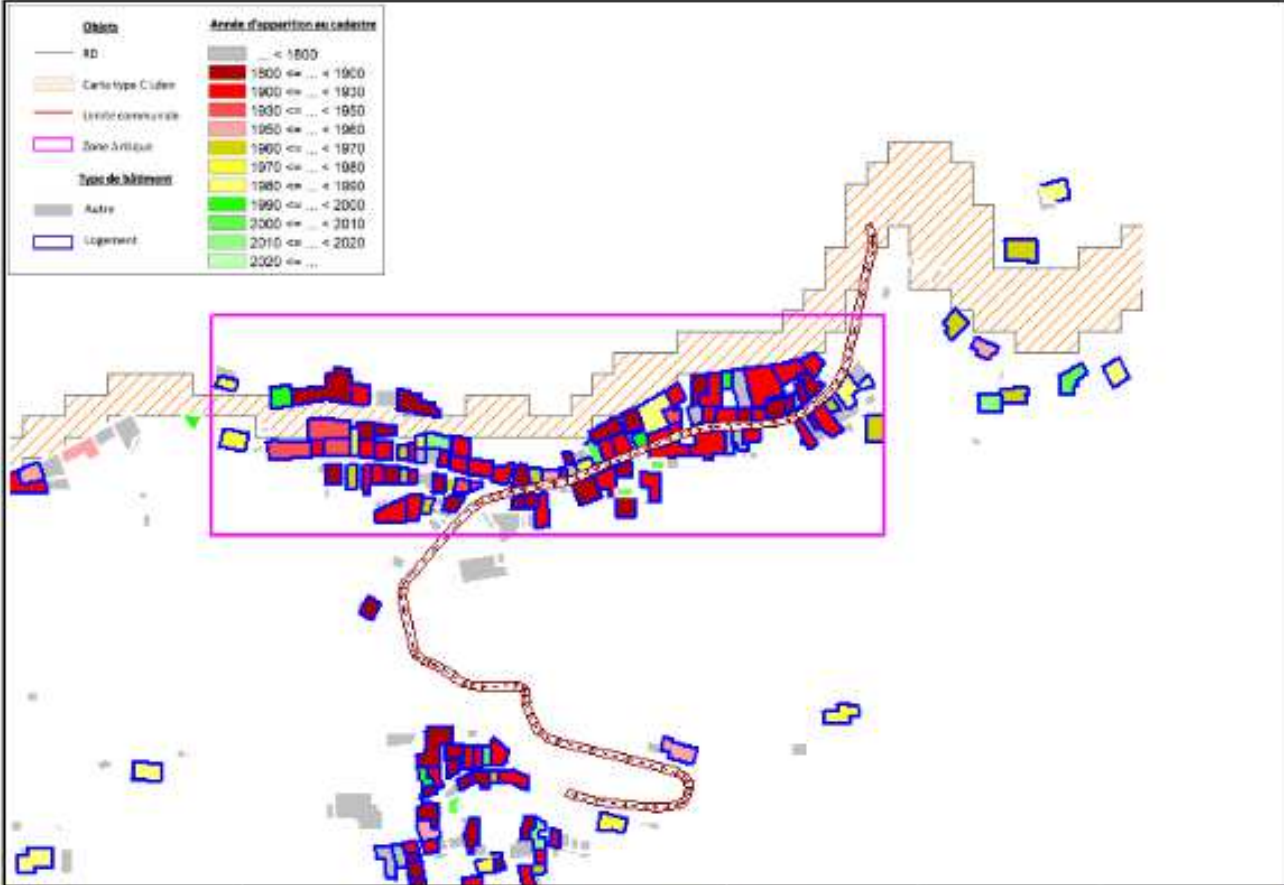
Vérification du critère d'antériorité		RD914_7
Source	https://remonterietemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	22/05/1996	
		

Identification de la zone sensible			RD916_2	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Le Soler	logements	24	1900 à 1950	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD916	D916 Sainte Eugénie	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPEC				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	9286	630 Véh/h	0,0 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		504 Véh/h	0,0 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		51 Véh/h	0,0 %PL	
Type de comptage		PERMANENT	Année	2022
Identification				
PNB établi à partir des cartes de bruit stratégique 2022				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h			74 dB(A)	
Leq 22h-06h			62 dB(A)	
Ln			59 dB(A)	
Lden			74 dB(A)	

Vérification du critère d'antériorité		RD916_2
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	17/06/1977	
		

Identification de la zone sensible			RD916_3	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Le Soler	logements	861	1900 à 2000	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RD916	D916 Sainte Eugénie	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	9286	630 Véh/h	0,0 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00		504 Véh/h	0,0 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		51 Véh/h	0,0 %PL	
Type de comptage		PERMANENT	Année	2022
ACTION A MENER SUR LA ZONE SENSIBLE				
PNE établi après campagne de mesure				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h			69 dB(A)	
Leq 22h-06h			58 dB(A)	
Ln			55 dB(A)	
Lden			70 dB(A)	

Vérification du critère d'antériorité		RD916_3
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté suivant des zones	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	20/07/1978	
		

Identification de la zone sensible			RN116_1	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Serdinya	logements	117	1900 à 2000	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RN116	RN116 PR48	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	9366	553 Véh/h	0,1 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		482 Véh/h	0,1 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		81 Véh/h	0,1 %PL	
Type de comptage		PERMANENT	Année	2019
ACTION A MENER SUR LA ZONE SENSIBLE				
PNB établi après campagne de mesure				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		68 dB(A)		
Leq 22h-06h		60 dB(A)		
Ln		57 dB(A)		
Lden		70 dB(A)		

Vérification du critère d'antériorité		RN116_1
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	

Vue aérienne 1	
Date de la prise de vue	situation actuelle

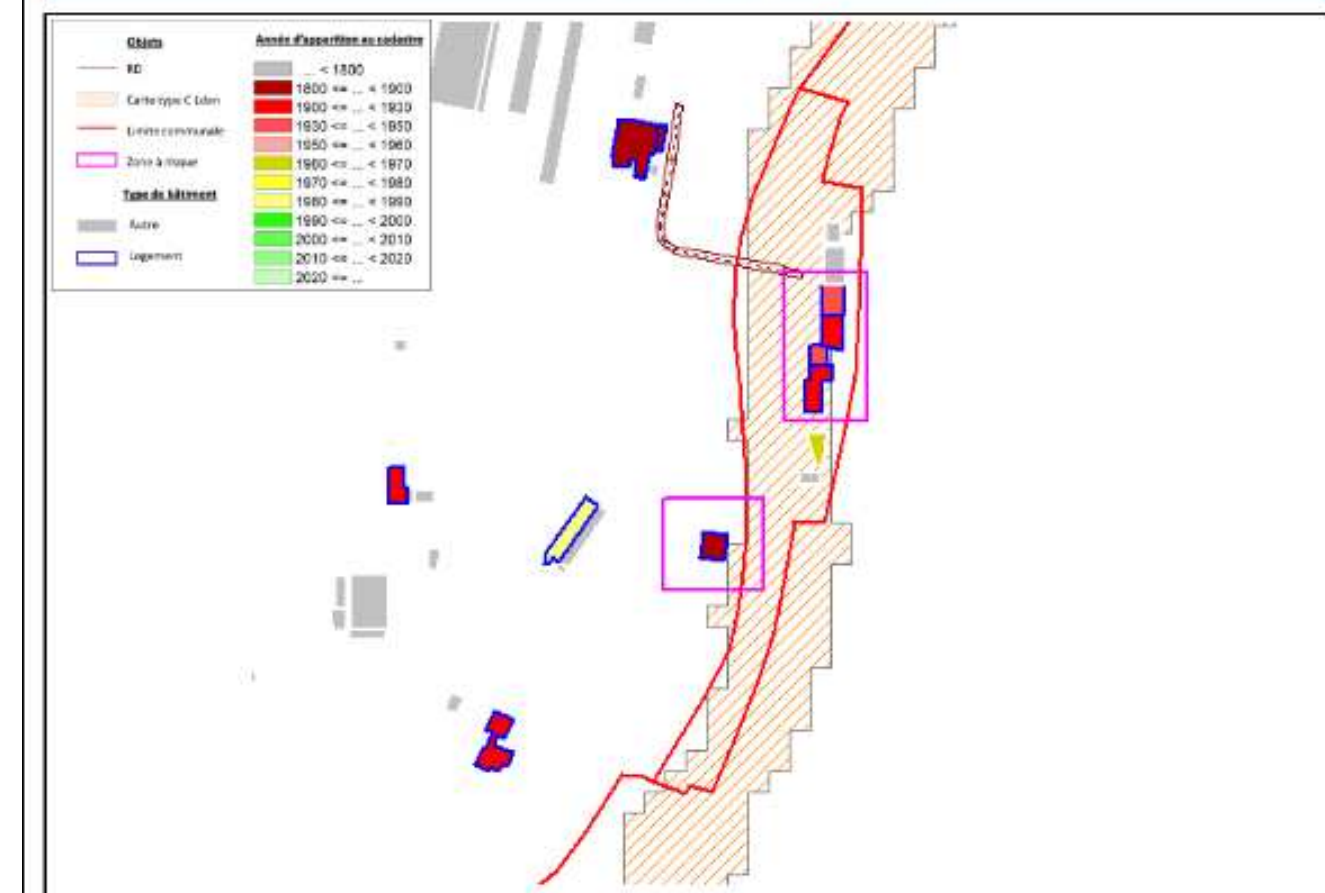


Vue aérienne 2	
Date de la prise de vue	23/07/1985



Identification de la zone sensible			RN116_3
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre
Villefranche de conflent	logements	21	1900
infrastructure	Section	Année DUP	Source
RN116	RN116 PR48	< 1978	Vue aérienne

CARTE DE TYPE C



TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022

Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	9366	553 Véh/h	0,1 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		482 Véh/h	0,1 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		81 Véh/h	0,1 %PL	
Type de comptage		PERMANENT	Année	2019

ACTION A MENER SUR LA ZONE SENSIBLE

PNB établi après campagne de mesure

ANALYSE SUR LA ZONE

Leq 06h-22h	74 dB(A)
Leq 22h-06h	66 dB(A)
Ln	63 dB(A)
Lden	76 dB(A)

Vérification du critère d'antériorité		RN116_3
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	

Vue aérienne 1

Date de la prise de vue	situation actuelle
-------------------------	--------------------



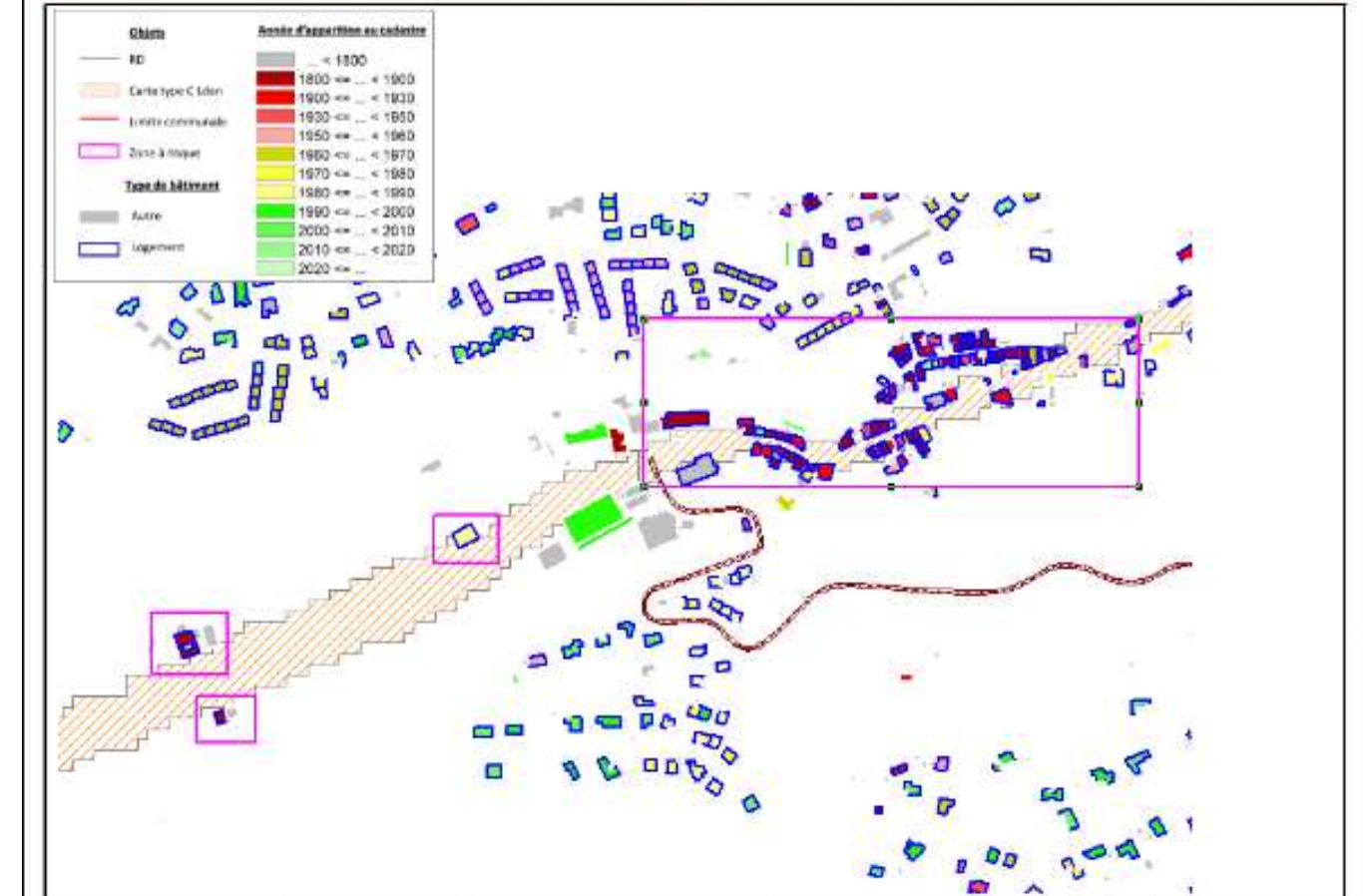
Vue aérienne 2

Date de la prise de vue	22/07/1978
-------------------------	------------



Identification de la zone sensible			RN116_5
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre
Ria	Logement	225	1900
infrastructure	Section	Année DUP	Source
RN116	RN116 PR45	< 1978	Vue aérienne

CARTE DE TYPE C



TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022

Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	9366	553 Véh/h	0,1%PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		482 Véh/h	0,1%PL	
Nuit : 22h00-06h00		81 Véh/h	0,1%PL	
Type de comptage		PERMANENT	Année	2019

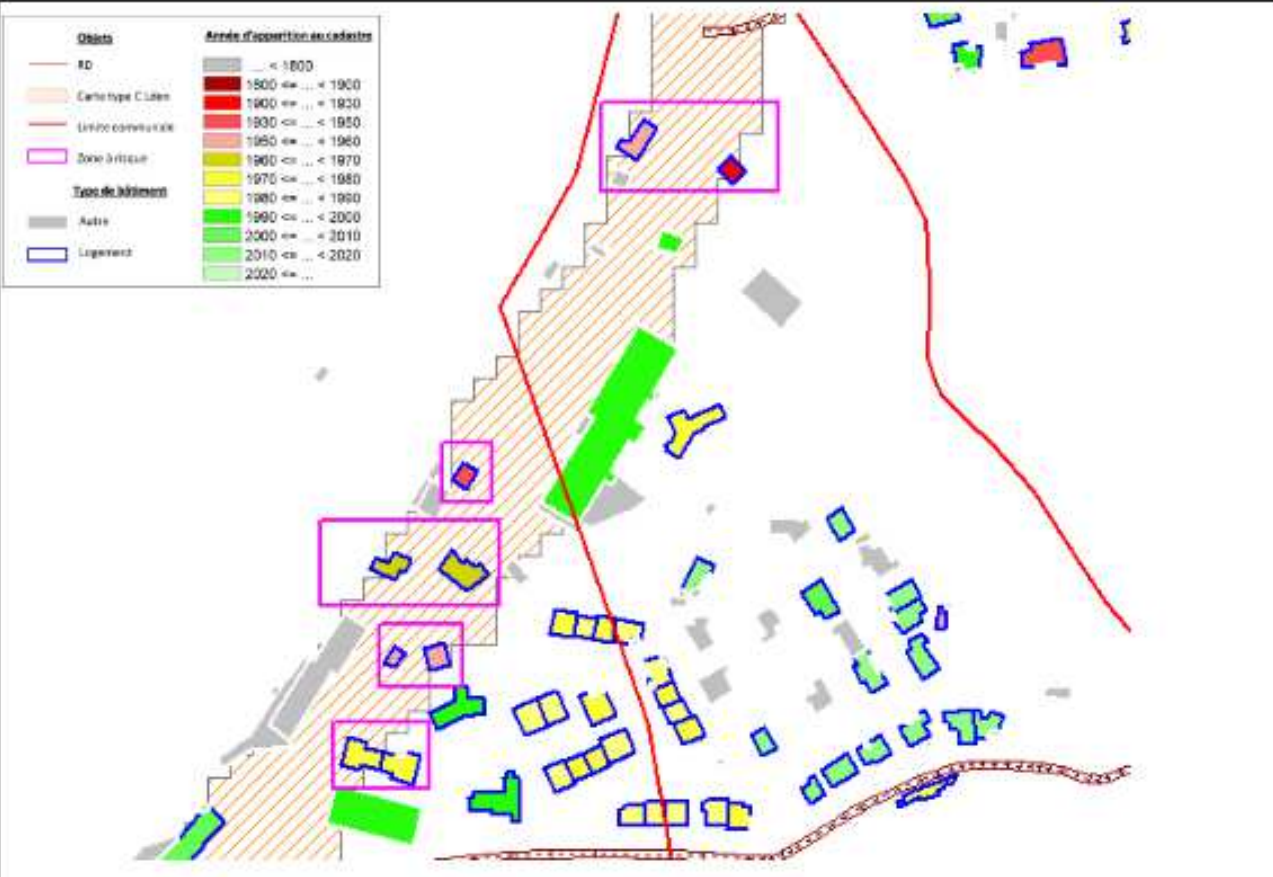
Identification



PNB établi après campagne de mesure

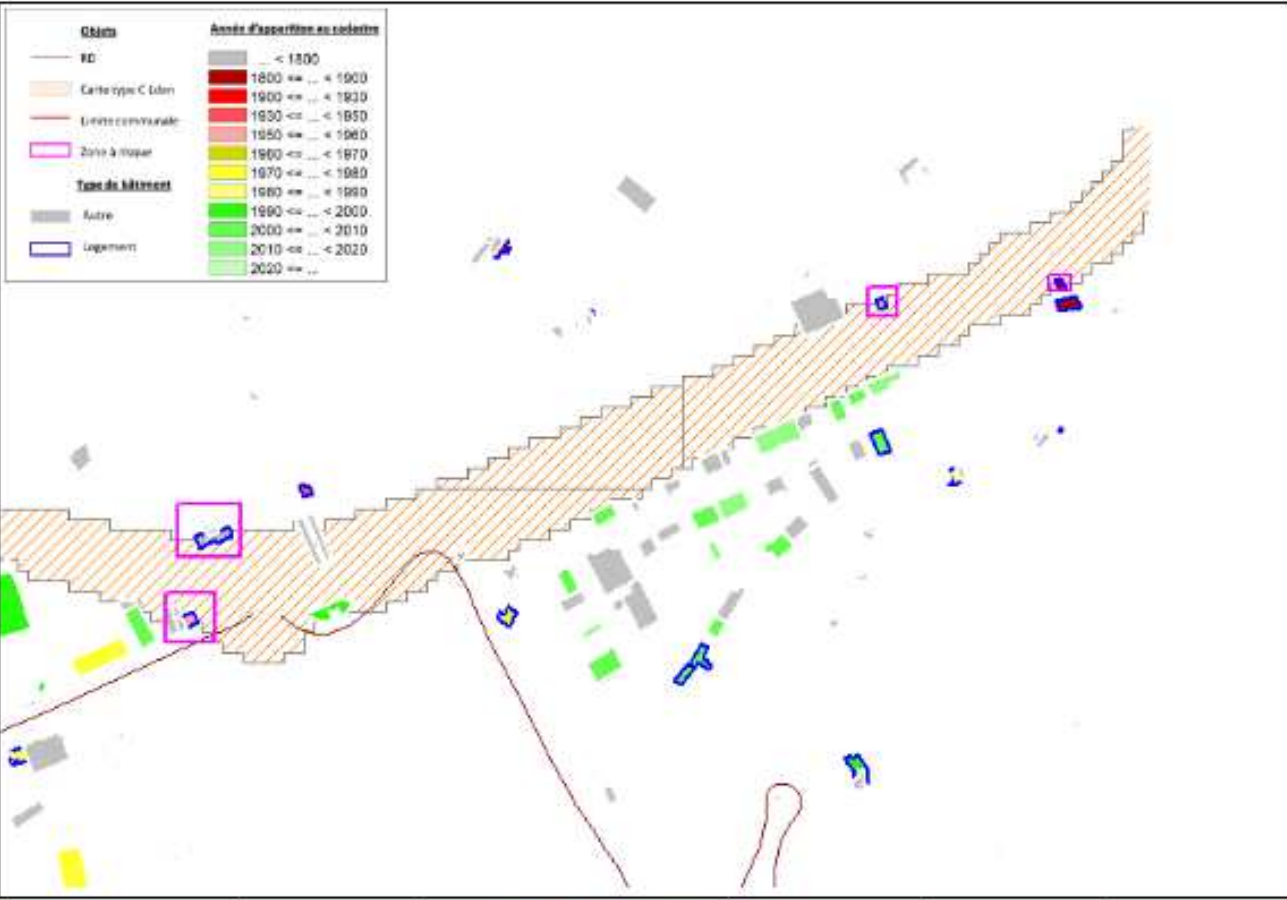
ANALYSE SUR LA ZONE



Leq 06h-22h	-
Leq 22h-06h	-
Ln	-
Lden	-

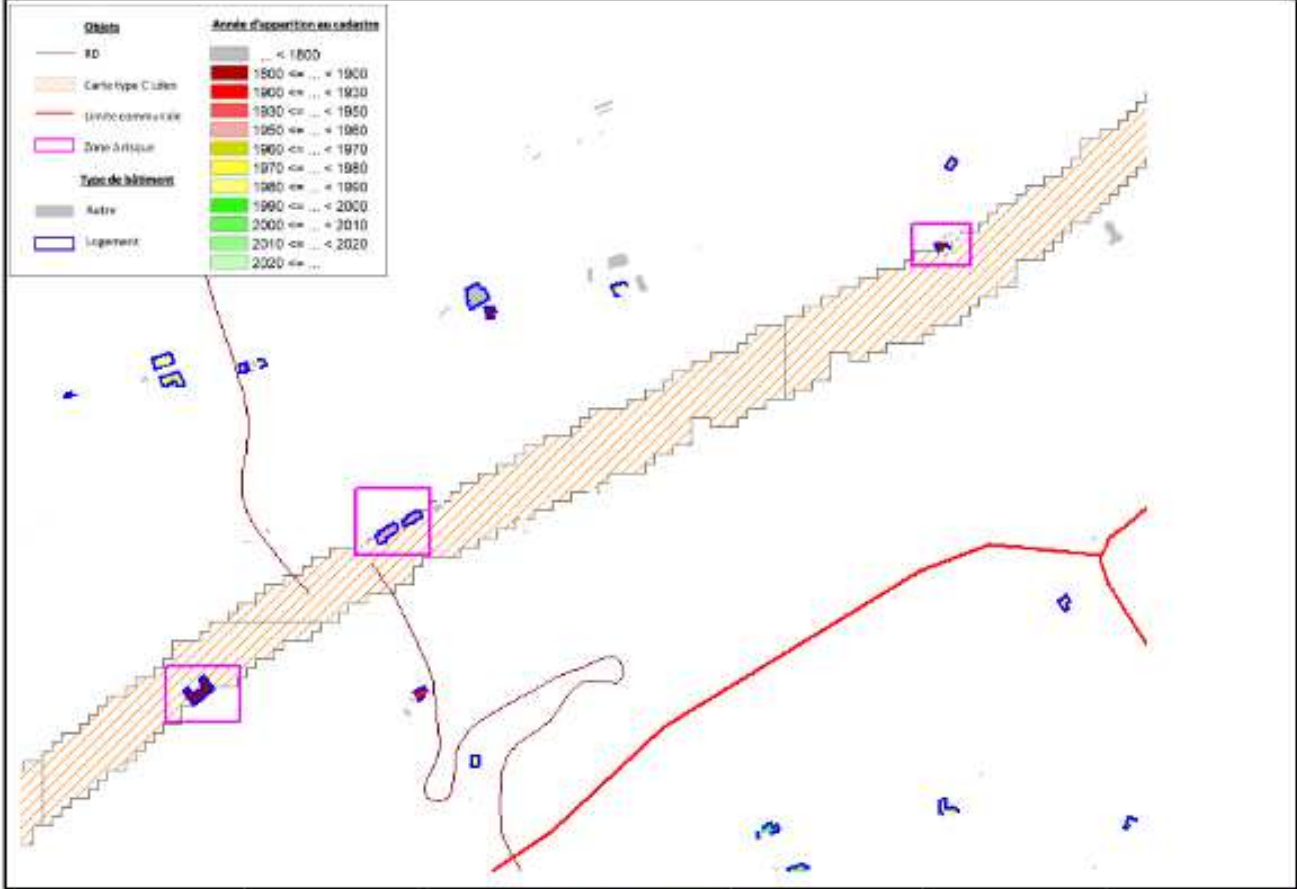
Vérification du critère d'antériorité		RN116_5
Source	https://remonterietemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté selon certaines zones	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	24/08/1974	
		



Identification de la zone sensible			RN116_6	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Ria	logement	21	1940 à 1980	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RN116	RN116 PR44	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	9366	553 Véh/h	0,1 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		482 Véh/h	0,1 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		81 Véh/h	0,1 %PL	
Type de comptage		PERMANENT	Année	2019
Identification				
PNE établi après campagne de mesure				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h			76 dB(A)	
Leq 22h-06h			68 dB(A)	
Ln			65 dB(A)	
Lden			78 dB(A)	

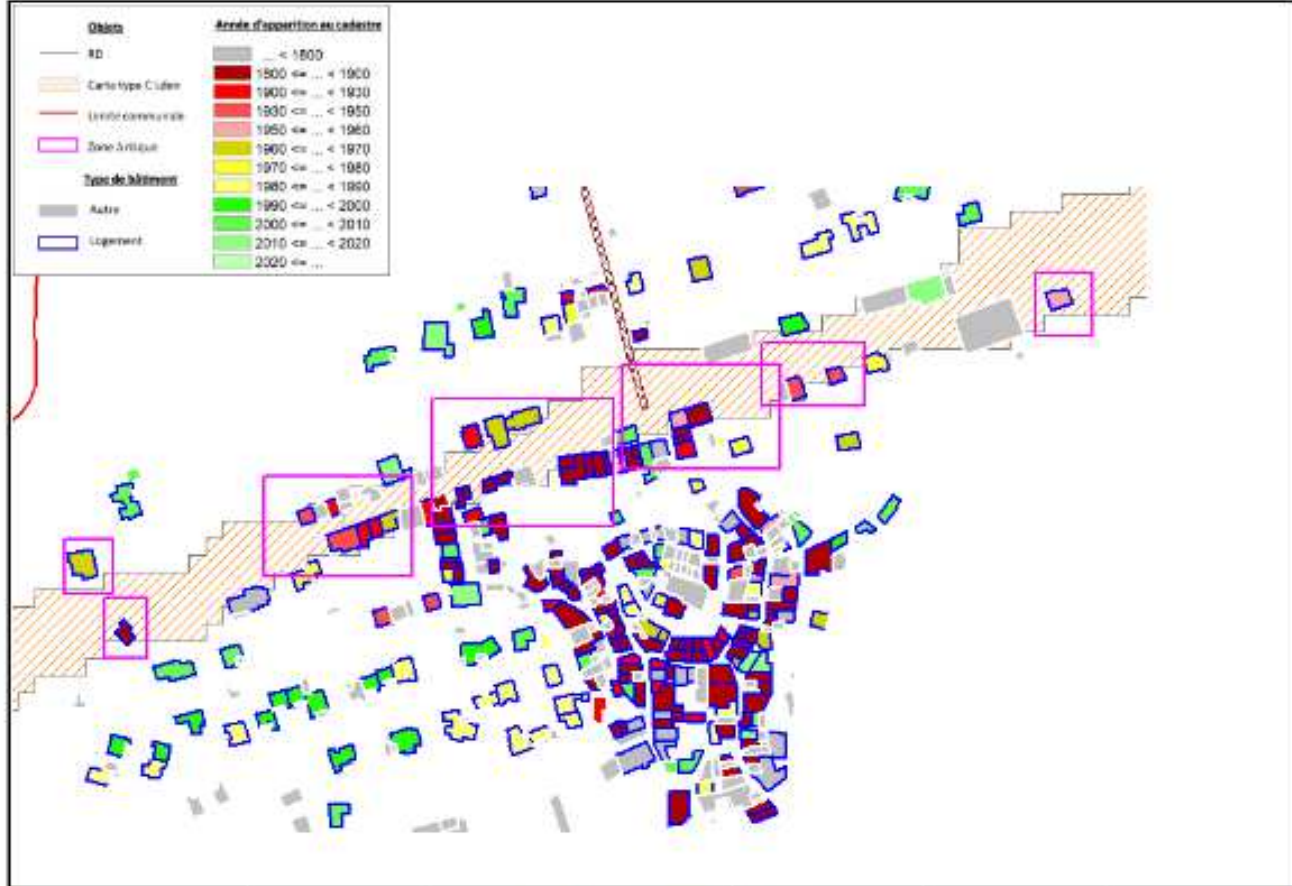
Vérification du critère d'antériorité		RN116_8
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté selon certaines zones	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	24/08/1974	
		

Identification de la zone sensible			RN116_8	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Prades	logements	15	1900	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RN116	RN116 PR42	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	15591	920 Véh/h	0,1 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		802 Véh/h	0,1 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		134 Véh/h	0,1 %PL	
Type de comptage		PERMANENT	Année	2019
ACTION A MENER SUR LA ZONE SENSIBLE				
PNB établi après campagne de mesure				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h			71 dB(A)	
Leq 22h-06h			62 dB(A)	
Ln			59 dB(A)	
Lden			72 dB(A)	

Vérification du critère d'antériorité		RN116_8
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	24/08/1974	
		

Identification de la zone sensible			RN116_9	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Prades	logements	12	1900 à 1950	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RN116	RN116 PR42	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPE C				
				
TRAFFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	15591	920 Véh/h	0,1 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		802 Véh/h	0,1 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		134 Véh/h	0,1 %PL	
Type de comptage		PERMANENT	Année	2019
ACTION A MENER SUR LA ZONE SENSIBLE				
PNE établi après campagne de mesure				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h			73 dB(A)	
Leq 22h-06h			65 dB(A)	
Ln			62 dB(A)	
Lden			74 dB(A)	

Vérification du critère d'antériorité		RN116_9
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	17/06/1972	
		

Identification de la zone sensible			RN116_10	
Commune	Nature du bâti	Nombre de personnes impactées	Année d'apparition au cadastre	
Eus	logements	96	1900 à 1950	
infrastructure	Section	Année DUP	Source	
RN116	RN116 PR42	< 1978	Vue aérienne	
CARTE DE TYPEC				
				
TRAFIC MOYEN JOURNALIER 2022				
Période	TMJ	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	15591	920 Véh/h	0,1 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00		802 Véh/h	0,1 %PL	
Nuit : 22h00-06h00		134 Véh/h	0,1 %PL	
Type de comptage		PERMANENT	Année	2019
ACTION A MENER SUR LA ZONE SENSIBLE				
PNB établi après campagne de mesure				
ANALYSE SUR LA ZONE				
Leq 06h-22h		71 dB(A)		
Leq 22h-06h		63 dB(A)		
Ln		60 dB(A)		
Lden		73 dB(A)		

Vérification du critère d'antériorité		RN116_10
Source	https://remonterletemps.ign.fr/	
Analyse	Critère d'antériorité respecté	
Vue aérienne 1		
Date de la prise de vue	situation actuelle	
		
Vue aérienne 2		
Date de la prise de vue	17/06/1977	
		

VI. PRISE EN COMPTE DES ZONES CALMES

Un des objectifs réglementaires des PPBE concerne l'identification et la préservation des zones calmes.

Les zones calmes sont définies 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 ».

Une réflexion a été menée au sein du Conseil départemental des Pyrénées Orientales afin d'identifier le long des voies départementales intéressées, d'éventuelles zones calmes à préserver. Les critères de choix pour la recherche de zones calmes se fondent sur le croisement entre un critère acoustique et un critère qualitatif.

Ainsi les zones bruyantes ont été mises en perspectives avec les espaces remarquables tels que les espaces naturels sensibles (ENS) gérés par le Département ou les zones reconnues pour leur intérêt environnemental telles que ZNIEFF, ZICO, SIC, ZPPAUP...

Première identification opérationnelle des zones calmes

Espaces de ressourcement et de bien-être

Facteurs perceptifs	Critères quantitatifs	Manques ou lacunes
Capacité de discuter	Temps de « silence » / bruit ambiant	Non
Liberté de mouvement	Taille, topographie, densité	Non
Représentation des types de sons (naturels, humains...)	Sources sonores	Globalement, non
Ambiance sécurisante	Propreté (équipement), incivilités	Globalement, non
Valeur paysagère et naturelle (panoramas, éléments aquatiques, espaces verts, espaces protégés)	Occupation des sols, morphologie urbaine, nomenclatures officielles (ex : ZPPAUP, zones boisées...)	Globalement, oui (ex : berges)
Confort sonore	Niveau sonore	Oui (ex : caractère souhaité/non souhaité)
Possibilité d'être au calme	Accessibilité d'espaces	Globalement, oui (ex : types d'habitats et de population)
Attentes de calme	Eloignement des infrastructures, des activités industrielles	Oui (ex : ressourcement...)
Qualité sensorielle de l'espace		Oui (ex : qualité du cadre de vie, ressenti de bien-être...)

Source : C.R.E.T.E.I.L., 2008

Source : Guide national pour la définition et la création des zones calmes – Université PARIS XII.

Qualifiées de lieux dédiés au repos, à la détente, les zones calmes auraient en fait une fonction d'agrément. Plus concrètement, ces espaces pourraient être qualifiés non seulement par :

- Un environnement acoustique singulier (niveau de faible pression acoustique, distinction aisée des sons...)
- Un environnement sonore composé de sons appréciés (naturels, humains, métaboliques...);
- Et, plus largement un cadre agréable sur le site et ses pourtours, révélateur d'une certaine ambiance urbaine (absence d'activités industrielles, mobilier urbain propice à la détente et aux relations sociales...).

Le conseil départemental en tant que gestionnaire du réseau routier départemental, n'est pas seul décisionnaire des actions à mener sur les territoires. Ainsi, dans l'optique d'identifier les zones calmes, il est proposé alors comme complément méthodologique important :

- De demander l'avis aux acteurs locaux (notamment les collectivités),
- De solliciter la population pour recueillir leur ressentis, expériences et pratiques,
- Donc de considérer les lieux où il existe déjà une attente potentielle ou une expérience singulière de calme.

C'est pourquoi il est préférable de conserver une définition floue de ce que peuvent être les zones calmes, en vue de laisser le champ des possibles ouvert sur les territoires.

E. PRINCIPE DES ACTIONS VISANT À RÉDUIRE LE BRUIT

La transposition dans le Code de l'environnement de la Directive Européenne 2002/49/CE fixe des valeurs limites par type de source, au-dessus desquelles des mesures de réduction des niveaux de bruit doivent être mises en place, mais pas d'objectif quantifié.

I.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

Trois types d'actions permettent de réduire le bruit :

- ✓ Les actions à la source telles que le renouvellement de revêtement, la diminution de vitesses.
- ✓ Les actions sur le chemin de propagation, de type écran ou butte de terre.
- ✓ Les actions sur les récepteurs par l'isolation de façades des bâtiments mais qui ont le désavantage de ne pas protéger les parties extérieures.

Toutefois, il est nécessaire de signaler que les meilleures actions de réduction du bruit se situent sur les plans techniques et économiques, en amont des projets.

I.2. ACTIONS À LA SOURCE

Les paramètres qui ont une influence sur le bruit routier sont :

- ✓ Le débit de véhicules,
- ✓ La part importante de poids-lourds dans le trafic,
- ✓ La vitesse de circulation,
- ✓ Le type d'écoulement du trafic (fluide, accéléré, décéléré),
- ✓ Le type de revêtement (chaussée pavée, enrobé phonique, bitume...), l'état de celui-ci ainsi que la pente de la voirie.

En milieu urbain, le débit, le type d'écoulement du trafic et la vitesse sont prépondérants. Ainsi, une division par deux du trafic induit une diminution de 3 dB(A) du niveau sonore. De même, le passage d'une circulation pulsée à une circulation fluide permet de gagner environ 3 dB(A) sur les niveaux de bruit, et également de supprimer les embouteillages aux carrefours, tout en maintenant une vitesse modérée dans les zones sensibles.

La diminution des niveaux sonores liée à la réduction des vitesses est quant à elle variable selon la vitesse considérée.

Le Guide pour l'élaboration des PPBE de l'ADEME précise également que « pour un véhicule léger circulant à moins de 50 km/h, le bruit moteur est prépondérant et que le bruit de roulement devient prépondérant au-delà de 50 km/h ».

Ainsi, une réduction des vitesses de 90 km/h à 70 km/h induit une perception plus forte du bruit moteur des véhicules mais une diminution du bruit de l'ordre de 2 dB(A).

De plus, dès lors que le bruit de roulement est prépondérant sur le bruit moteur, c'est à dire au-delà de 50 km/h, les revêtements de chaussée en enrobé phonique peuvent constituer une alternative aux protections de type écran ou à l'isolation acoustique des façades.

I.2.A. OBJECTIFS ACOUSTIQUES APRÈS RÉDUCTION DU BRUIT À LA SOURCE

Les objectifs acoustiques à considérer en façade des bâtiments après actions de réduction du bruit à la source sont précisés dans le tableau suivant :

Objectifs après action de réduction du bruit à la source (dB(A))			
Indicateur de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée	Route et voie ferrée
LAeq (6h-22h)	65	68	68
LAeq (22h-6h)	60	63	63
LAeq (6h-18h)	65		
LAeq (18h-22h)	65		

I.2.B. RENOUVELLEMENT DES COUCHES DE ROULEMENT

Le renouvellement d'une couche de roulement permet d'obtenir un gain acoustique compris au maximum entre 3 et 9 décibels. Le niveau de performance acoustique varie toutefois en fonction de la nature du revêtement employé. Plusieurs revêtements possibles (du plus performant au moins performant) :

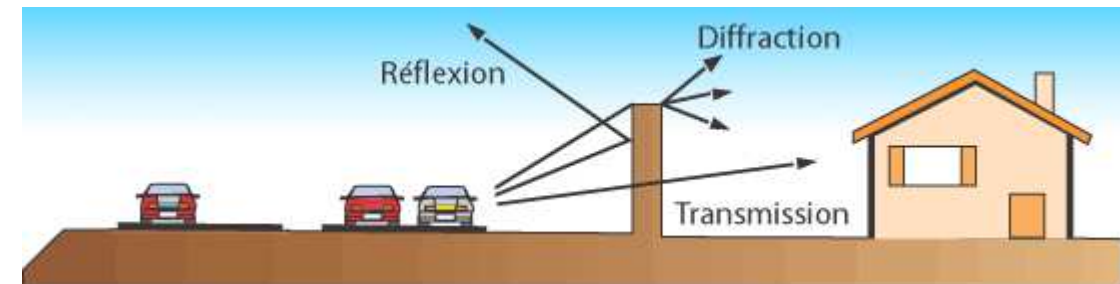
- Béton Bitumineux Très Mince (BBTM)
- Béton Bitumineux Drainant (BBDR)
- Béton Bitumineux Mince (BBM)
- Béton Bitumineux Semi Grenu (BBSG)
- Béton Bitumineux Module Élevé (BBME)
- Thermorecyclage (THREC)
- Enduit superficiel et autres (ESAUT)

I.2.C. MISE EN PLACE DE SOLUTIONS DE TYPE ÉCRAN ANTIBRUIT, OU MERLON PAYSAGER

Cette solution n'est pas proposée dans les cas suivants :

- Habitat isolé, sachant que la règle suivante peut être appliquée : au moins 4 habitations PNB du même côté de la voie sur 100m de long.
- Secteur urbain très dense : traversée d'agglomération avec bâti au ras des voies ne permettant pas l'implantation d'un écran.
- Habitat surplombant la voie : étages élevés d'un immeuble ou pavillon en bordure immédiate de déblai.

Les glissières en béton armé (GBA) ainsi que les GBA surélevées, peuvent aussi constituer une solution pertinente d'un point de vue acoustique et financier. Pour ce type d'action, il est nécessaire de tenir compte de la topographie du terrain. Une largeur d'emprise minimale est également nécessaire en tenant compte d'une distance de sécurité entre la route et la protection.



I.2.D. IMPACT ACOUSTIQUE DE LA VÉGÉTATION :

L'efficacité d'une simple rangée d'arbres est quasi-nulle d'un point de vue acoustique. Il faudrait une végétation très dense sur plusieurs dizaines de mètres pour pouvoir gagner 1 à 3 dB(A). Toutefois, la plantation de végétation peut avoir un effet positif sur la perception des riverains, et une meilleure acceptation, en masquant la source de bruit à l'origine des nuisances.

I.3. ISOLATION ACOUSTIQUE DES FAÇADES

L'isolation des façades des bâtiments est la solution retenue, lorsque le traitement à la source s'avère incompatible avec des impératifs techniques (problème de stabilité des sols par exemple), économiques (coût d'un ouvrage disproportionné par rapport au nombre de locaux à protéger) ou d'insertion dans l'environnement (intégration visuelle difficile, perte d'ensoleillement sur une façade proche, ...) Dans d'autres cas, une solution

mixte combinant traitement à la source et isolation de façades peut être mise en œuvre (par exemple écran pour les étages bas et isolation de façades pour les étages élevés).

Pour améliorer l'isolation d'une façade vis-à-vis des bruits extérieurs, la fenêtre est le premier élément à examiner. En effet, les performances acoustiques des fenêtres sont généralement faibles comparées à celle des murs. Cependant, elles ne sont pas toujours seules en cause. Il convient également d'évaluer les autres voies de transmission : les murs, les éléments de toiture et leur doublage, les coffres de volets roulants, les différents orifices et ouvertures en liaison directe avec l'extérieur (ventilation, conduits...).

Si l'exposition au bruit relève d'une route, l'isolement acoustique devra répondre à l'ensemble des conditions suivantes :

- $D_{nT,A,tr(1)} \geq LA_{eq}(6h-22h) - 40$
- $D_{nT,A,tr} \geq LA_{eq}(6h-18h) - 40$
- $D_{nT,A,tr} \geq LA_{eq}(18h-22h) - 40$
- $D_{nT,A,tr} \geq LA_{eq}(22h-6h) - 35$
- $D_{nT,A,tr} \geq 30 \text{ dB(A)}$

En cas d'exposition cumulée (route et voie ferrée), l'isolement acoustique visé doit répondre à l'ensemble des conditions précédentes.

Pour de l'habitat individuel, une isolation de la toiture peut aussi être envisagée dans certains cas d'habitat de faible qualité, pour lesquels la toiture serait un point faible de l'enveloppe du bâti, mais cette action ne peut être prescrite en l'état de connaissance extérieure du bâti.

Bon à savoir : (informations issues du manuel du CERTU : « Isolation acoustique des façades - Guide technique et administratif pour le traitement des Points Noirs Bruit »)

Le dispositif de financement de la résorption des Points Noirs Bruit prévoit la possibilité d'attribuer sous certaines conditions des subventions de l'État aux propriétaires de locaux d'habitation du parc privé, de locaux d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale pour améliorer leur isolation acoustique.

La subvention est accordée par le préfet sur demande des propriétaires conformément aux règles générales du décret du 3 mai 2002. Les conditions locales d'octroi de cette aide sont précisées selon le cas par arrêté du préfet qui précise notamment les actions d'information et d'assistance envisagées, les périmètres donnant droit à l'aide, ou par la convention d'opération d'amélioration de l'habitat.

F. BILAN DES ACTIONS RÉALISÉES DEPUIS 10 ANS

Les efforts entrepris par le Département pour maîtriser ou réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures routières dont il a la charge ont été engagés bien avant la publication de la directive européenne du bruit, dès 1992, date de promulgation de la loi sur le bruit.

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures arrêtées au cours des dix années précédentes qui ont eu pour objet de prévenir ou de réduire le bruit sur l'environnement.

I. ACTIONS PRÉVENTIVES RÉALISÉES DEPUIS 10 ANS

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 du 3 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. Cependant, 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.

I.1. LA PROTECTION DES RIVERAINS EN BORDURE DE PROJET DE VOIES NOUVELLES :

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrage routiers sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en-dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes fixent les seuils réglementaires à ne pas dépasser.

Niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle (en façade des bâtiments)

Usage et nature	LAeq(6h-22h)	LAeq (22h-6h)
Logements en ambiance sonore modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Etablissement d'enseignement	60 dB(A)	
Etablissement de soins, santé, action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore dégradée	65 dB(A)	

Il s'agit de privilégier le traitement du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (tracé, profils en travers), de prévoir des protections (butte, écrans) lorsque les objectifs risquent d'être dépassés, et en dernier recours, de protéger les locaux sensibles par le traitement acoustique des façades (avec obligation de résultat en isolement acoustique).

Tous les projets d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes pilotés par le Département qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements.

- RD900 Rode Nord – section Nord
- RD900 Déviation du Boulou
- RD618 Argelès sur mer – Le Boulou
- RD900 mise à 2x2 voies de la section Perpignan/Pollestres
- RD900-RD914 – Etude raccordement RD900/ RD914 section Serrat den vaquer / Mas Rous
- Etude du raccordement RD618/ RD115 à Céret

I.2. LA PROTECTION DES BÂTIMENTS NOUVEAUX LE LONG DES VOIES EXISTANTES – LE CLASSEMENT SONORE DES VOIES

Si la meilleure prévention de nouvelle situation de conflit entre demande de calme et bruit des infrastructures est de ne pas construire d'habitation le long des axes fortement bruyants, ; les contraintes géographiques et économiques, la situation des agglomérations, entraînent la création de zones d'habitation dans des secteurs qui subissent les nuisances sonores.

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit le long des d'infrastructures de transports terrestres existantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'enseignement, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit, classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Les articles R571-32 à R571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore

Le préfet de département définit la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs.

- La DDTM conduit les études nécessaires pour le compte du préfet ;
- Les autorités compétentes en matière de PLU doivent reporter ces informations dans les PLU ;
- les autorités compétentes en matière de délivrance de CU doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Les infrastructures routières sont classées dès lors que le trafic moyen journalier annuel- (TMJA) dépasse 5000 véhicules/jour.

La détermination de la catégorie sonore est réalisée sur la base du niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe de la circulaire du 25 juillet 1996) ou mesuré selon les normes 00en vigueur (NF S31-085) à partir des données d'entrée fournies par les gestionnaires (trafic, vitesse, nature du revêtement de chaussée, ...).

Le constructeur dispose ainsi de la valeur d'isolement acoustique nécessaire pour se protéger du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, afin d'arriver aux objectifs de niveau de bruit à l'intérieur des logements suivants : Niveau de bruit de jour : 35 dB(A), Niveau de bruit de nuit : 30dB(A).

Les infrastructures sont classées en cinq catégories en fonction du bruit émis :

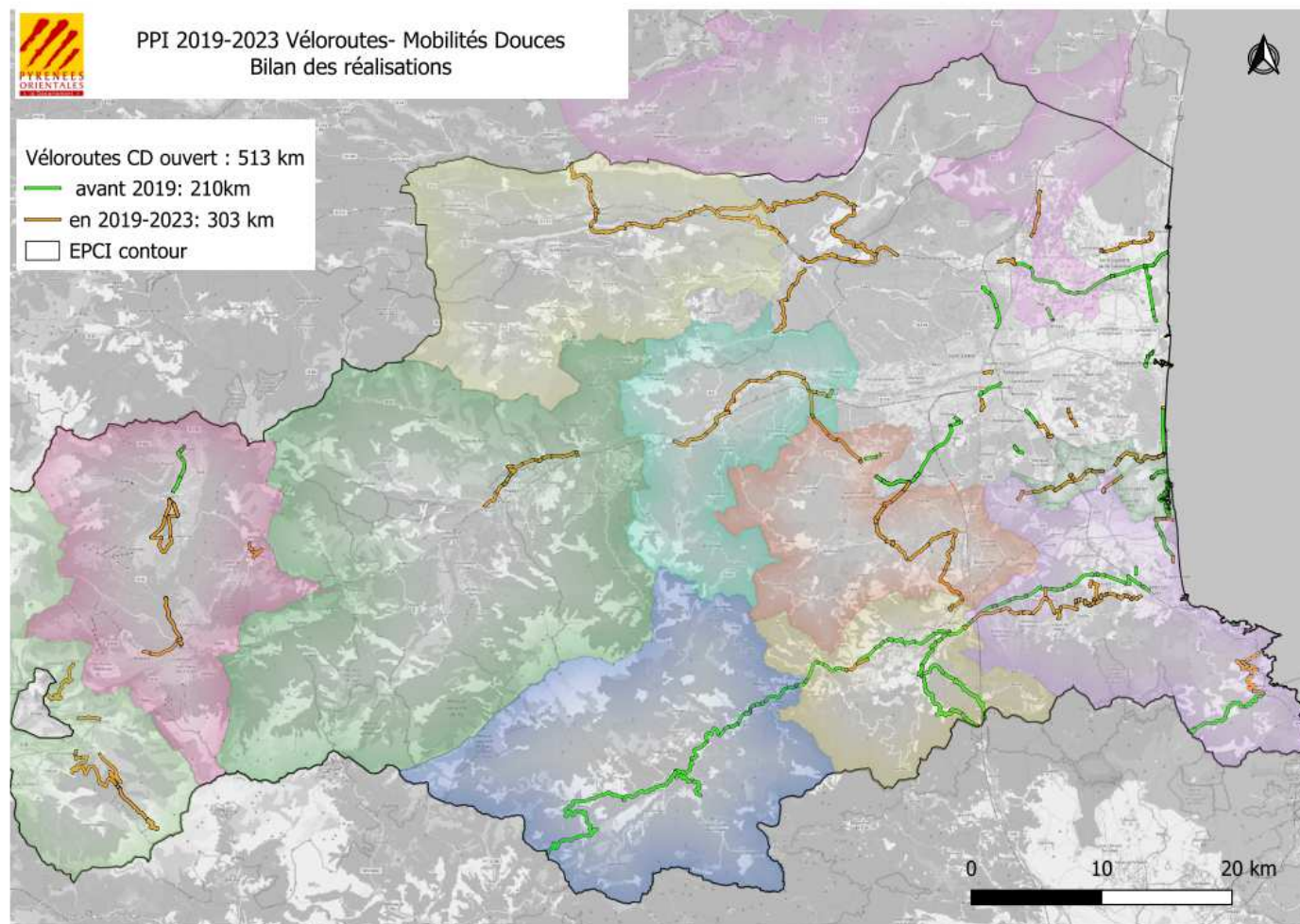
Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeurs maximales des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L>81	L>76	d = 300 m

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

Dans le département des Pyrénées Orientales, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées par arrêté du 26 décembre 2012.

Les actions préventives du département en matière de lutte contre le bruit ont consisté à :




- Traitement des plaintes de riverains et réalisation de campagnes de mesure en cas de nécessité de levée de doute.
 - RD618 – Le Boulou secteur trompettes basses
 - RD617 – Quartier chateur Roussillon
 - RD914 – Argeles – rue des frênes
 - RD900 - Pollestres
 - Développement du réseau d'aires multimodales favorisant ainsi le covoiturage sur le réseau routier départemental
- Développement d'un réseau structurant de véloroutes favorisant les modes de circulation doux.







- Participation du CD66 au comité départemental de suivi du bruit (pilote par la DDTM)
- L'Entretien périodique de routier départemental

II. ACTIONS CURATIVES MENÉES DEPUIS 10 ANS

Le tableau ci-dessous permet d'établir les actions menées sur la période 2014-2024 :

Voie	Communes	Années	Mesures réalisées	Action visée
RD2/ RD37A	Villemolaque	2018	Mise en service du contournement de la commune 	Réduction du trafic dans le centre urbain de la commune
RD22B	Cabestany	2021	Mise en service du contournement sud de Cabestany 	Report du trafic urbain de transit
RD117	Estagel	2022	Mise en service du contournement de la commune 	Réduction du trafic dans le centre urbain de la commune
RD900	Perpignan	2018	Mise en service de la rocade ouest section centre et mise en place d'un écran routier sur le quartier de saint Aciscle	Report du trafic urbain

				de transit et protection des habitats impactés
RD900	Perpignan	2021	Mise en service du pont permettant le franchissement de la têt 	Report du trafic urbain de transit
RD900	Maureillas Las Illas	2023	Création d'un giratoire de l'auberge du chêne au niveau du raccordement RD900 / RD618 	Réduction de la vitesse et entretien des chaussées pour réduction des bruits de roulement
RD914	Argeles sur mer	2021	Reprise des enrobés de la RD914	Réduction des bruits de roulement
RD914	Port Vendres/ Cerbère	2023	Rectification du tracé sur la section Port-Vendres cerbère 	Sécurisation du réseau Réduction du bruit de roulement par le renouvellement des chaussées
RD37	Trouillas	2023	Déviation de Trouillas	Réduction du trafic dans le centre urbain

				de la commune
--	--	--	---	---------------

En complément, le tableau ci-dessous rappelle la liste des actions curatives réalisées par le Département des Pyrénées Orientales sur la période 2006-2016 :

Voie	Communes	Années	Mesures réalisées	Action visée
RD900	Salses le Château, Pollestres, Villemolaque, Banyuls dels Aspres, Les Cluses, Le Perthus	2009-2014	Renouvellement de chaussées avec mise en place d'un BB (Béton bitumineux)	Réduction de l'impact sonore des véhicules circulant sur la chaussée
RD914	Villeneuve de la Raho, Théza,-Corneilla del Vercol, Elne, Argelès sur Mer, Saint André	2021-2022		
RD115	Saint jean Pla de Corts, Céret, Reynes	2007-2014		
RD117	Espira de l'Agly, Cases de Pène, Calce	2013-2014		
RD83	Le Barcarès	2013		
RD81	Torreilles, Sainte Marie, Canet en Roussillon	2008-2014		
RD618	Montesquieu les Albères, Le Boulou	2008	Merlon	Réduction des nuisances sonores pour les habitations protégées
RD900	Le Boulou	2010	Déviation	Réduction du trafic sur les zones habitées sur le cœur urbain du Boulou

G. PLANS D'ACTION SUR LA PÉRIODE 2024-2029

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

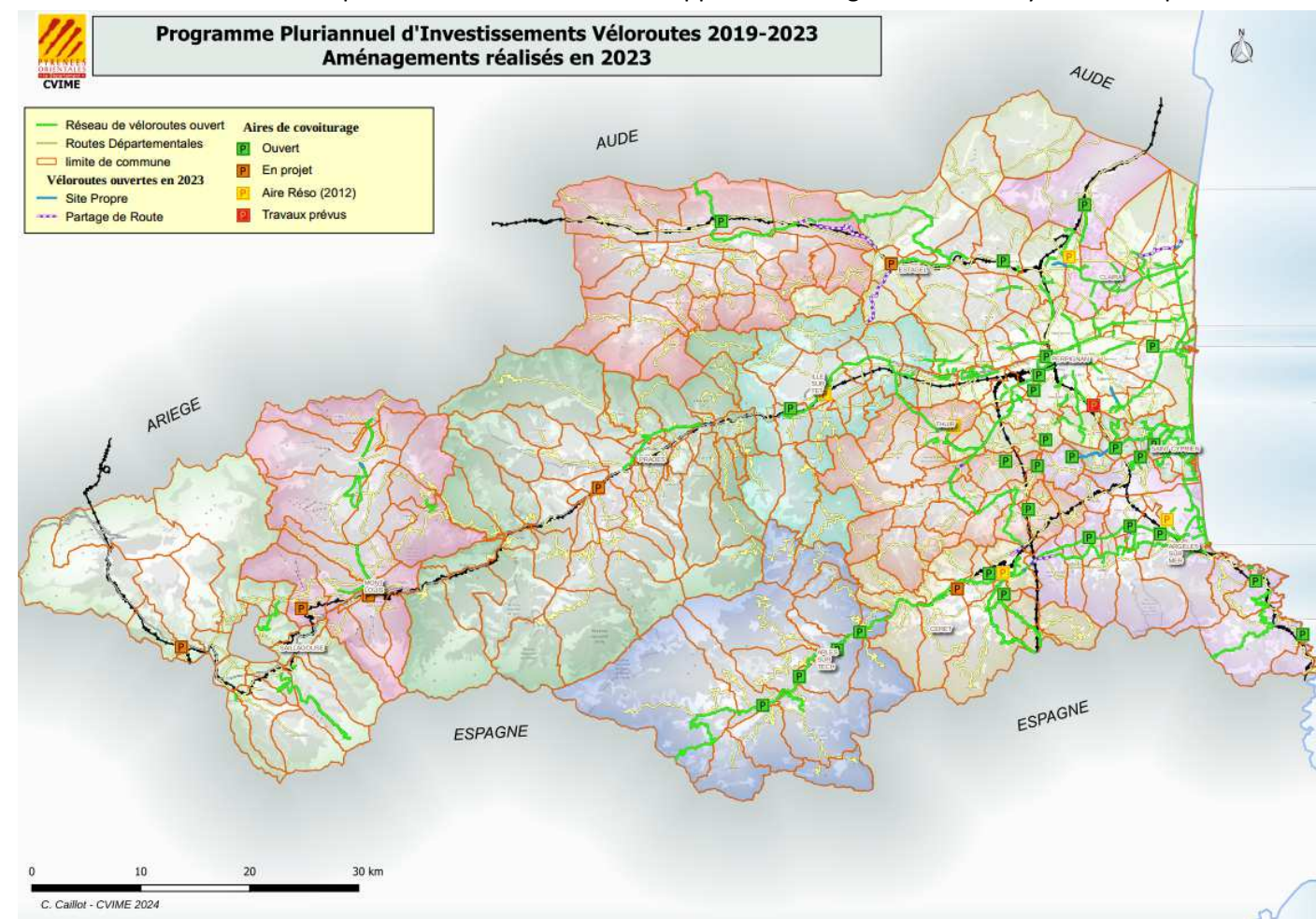
I. ACTIONS PRÉVENTIVES PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2024-2029

Le Département des Pyrénées Orientales s'engage à respecter les obligations introduites par l'article L571-9 du code de l'environnement relatif à la limitation du bruit des infrastructures sur ses projets.

Le Département des Pyrénées Orientales s'engage également 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 routières (mises à jour du réseau structurant et des données de trafic notamment à transmettre à la DDTM)

Le conseil départemental continuera également à mener les actions préventives suivantes.


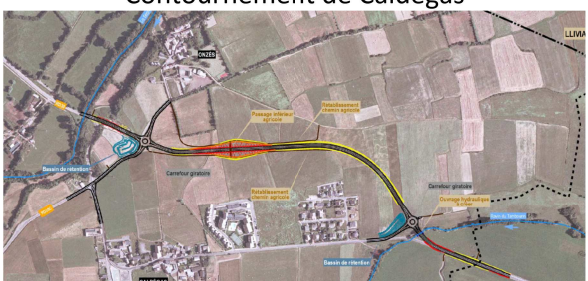
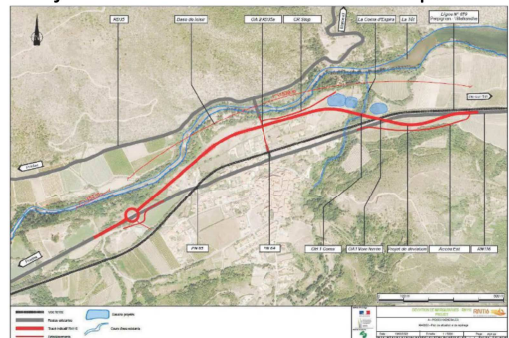
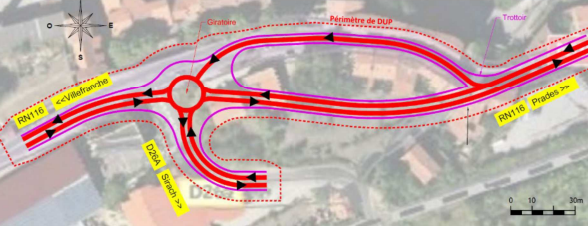
- Traitement des plaintes de riverains et réalisation de campagne de mesure en fonction de la situation pour une levée de doute.
- Développement du réseau d'aires multimodales sur le réseau routier départemental visant à développer le covoiturage
- Mise en œuvre du plan vélo route visant à développer et aménager les liaisons cyclables du quotidien



- L'Entretien périodique du réseau routier départemental

Dans le cadre, du développement du réseau, plusieurs projets sont actuellement à l'étude sur le département. Ils pourront également servir localement de mesures curatives en cas de zones de bruit excessives identifiées à ces abords. Ceux-ci seront identifiés au paragraphe ci-après.

I.1. ETAT D'AVANCEMENT DES PROJETS ROUTIERS STRUCTURANTS DU CD66

Voie	Communes	Projet	Avancement
RD900	Perpignan/ Pollestres	Requalification entre Perpignan Porte d'Espagne et Pollestres. Mise à 2x2 voies 	Enquête publique à venir
RD30	Caldegas	Contournement de Caldégas 	En étude
RD66	Marquixanes	Projet de contournement de Marquixanes 	DUP obtenue en 2022 – Abandon du projet en 2025
RD66	RIA	Aménagement de la RD66 dans la traversée de ria - Sirach 	Etudes en cours

II. ACTIONS CURATIVES À PLANIFIER

Le diagnostic acoustique territorialisé a permis, sur la base des cartes de bruit, des données du Conseil Départemental, et d'un repérage sur site conséquent, de recenser et hiérarchiser l'ensemble des zones bruyantes à traiter situées le long des routes concernées par le présent PPBE.

Par ailleurs, le recensement des actions déjà réalisées ou engagées par le Conseil Départemental a permis de cibler les zones où des actions sont encore nécessaires, et de proposer des traitements acoustiques adaptés.

La présente partie va présenter, pour chaque zone bruyante identifiée, un plan des actions à réaliser dans l'objectif du respect des seuils réglementaires dans ces secteurs. On dissociera alors deux cas de figures.

Les actions curatives identifiées sur le territoire de PMM : Le territoire de Perpignan métropole méditerranée étant soumis à son propre PPBE, les actions curatives seront à piloter par cet acteur du territoire. Une communication des secteurs identifiés sera alors réalisée. Il s'agit :

PNB relevé sur le territoire de Perpignan Métropole Méditerranée		
Indice	Infrastructure	Commune
RD81_6	RD81	Sainte Marie
RD90_1	RD90	Saint Laurent de la Salanque
RD117_3	RD117	Espira de l'Agly
RD612_1	RD612	Perpignan
RD616_1	RD616	Saint Estève
RD617_4	RD617	Perpignan
RD900_4	RD900	Rivesaltes
RD900_6	RD900	Perpignan
RD900_8	RD900	Perpignan
RD900_10	RD900	Perpignan
RD900_11	RD900	Perpignan
RD900_14	RD900	Perpignan
RD900_15	RD900	Pollestres
RD900_18	RD900	Pollestres
RD916_2	RD916	Le Soler
RD916_3	RD916	Le Soler

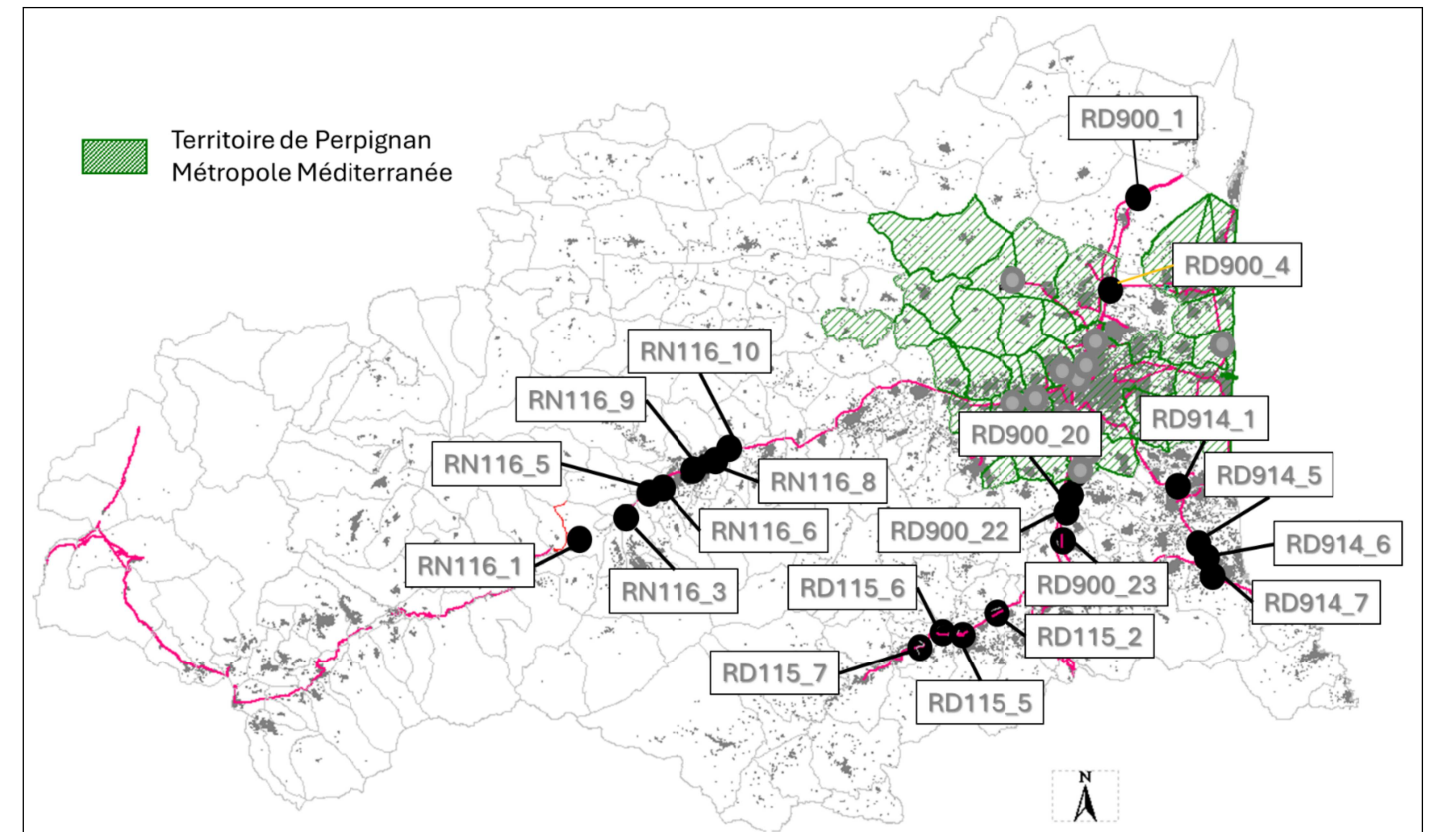
Les actions curatives identifiées en dehors du territoire de PMM :

En dehors du territoire de Perpignan, 23 secteurs ont été identifiés pour une population impactée estimée au total à 1488 habitants.

Ainsi, pour les actions curatives à mener sur le réseau routier départemental la mesure curative sera adaptée selon plusieurs situations :

- Les points noirs bruit identifiés dont l'infrastructure est située en agglomération. Les actions curatives devront être portées prioritairement à la source. Ainsi on favorisera :
 - les réaménagements urbains et recalibrage de voirie
 - limitation de vitesse
 - reprise des enrobés
 - intégration des mobilités actives
 - les réductions de trafic par l'étude de contournement. De manière à ne pas générer de nouvelles nuisances ce type d'aménagement répondra aux exigences de l'arrêté du 05/05/95 relatives aux projets de création de voie.


Si nécessaire, il pourra être étudié en second lieu à titre complémentaire le renforcement des isoléments de façade au cas par cas.
- Les points noirs bruits dont l'infrastructure est située hors agglomération regroupant un nombre d'habitation important. On favorisera :
 - Les actions à la sources (limitation de vitesse, étude de mise en œuvre d'un enrobé drainant)
 - Les protections physiques collective (LBA, écran, merlon, ...)
- Les points noirs bruits dont l'infrastructure est située hors agglomération avec de l'habitat isolé. Dans cette situation, l'étude d'une protection physique ou d'une mesure de réduction à la source s'avère économiquement non viable. Ainsi, on favorisera le renforcement des isoléments en façade du bâtiment.





PNB relevé en dehors du territoire de Perpignan Métropole Méditerranée

Indice PNB	Commune	Population impactée	Niveau relevé
RD115_2	Saint Jean Pla de Corts	35	Lden > 68 dB(A)
RD115_5	Céret	550	Lden > 68 dB(A)
RD115_6	Reynes	90	Lden > 68 dB(A)
RD115_7	Reynes	75	Lden > 68 dB(A)
RD900_1	Salses	6	Lden > 75 dB(A)
RD900_20	Villemolaque	18	Évalué sur CBS
RD900_22	Villemolaque	15	Évalué sur CBS
RD900_23	Banyuls-dels-Aspres	6	Évalué sur CBS
RD914_1	Corneilla-del-Vercol	93	Lden > 68 dB(A)
RD914_5	Argelès-sur-Mer	3	Lden > 68 dB(A)
RD914_6	Argelès-sur-Mer	3	Lden > 68 dB(A)
RD914_7	Argelès-sur-Mer	48	Lden > 68 dB(A)
RN116_1	Serdinya	117	Lden > 68 dB(A)
RN116	Villefranche-de-Conflent	21	Lden > 75 dB(A)
RN116_5	Ria	225	Évalué sur CBS
RN116_6	Ria	21	Lden > 75 dB(A)
RN116_8	Prades	15	Lden > 68 dB(A)
RN116_9	Prades	12	Lden > 73 dB(A)
RN116_10	Marquixanes	96	Lden > 73 dB(A)

II.1. SYNTHÈSE DES ACTIONS CURATIVES À MENER

Indice	Commune	Situation du PNB	Piste d'action proposée	Acteur concerné	Programmation
RD115_2	Saint Jean de Pla de Corts	PNB établi en agglomération	Recalibrage de la voirie ou renforcement des Isolements de façade des habitations concernés	Action à mener en concertation avec la ville et la communauté de commune du Vallespir.	A planifier dans le cadre d'un programme global d'entretien de la voirie
RD115_5	Céret	PNB établi en agglomération sur une voirie type rue en U	Réduction du trafic dans le cadre du nouvel accès à Céret /Maureillas Etude complémentaire d'un programme global de recalibrage de la voirie <ul style="list-style-type: none"> • Avenue des Aspres • Rue du 19 Mars 1962 • Avenue du Vallespir 	Action à mener en concertation avec la ville et la communauté de commune du Vallespir.	Projet en cours d'étude
RD115_6	Reynes	PNB établi en agglomération	Recalibrage de la voirie ou renforcement des Isolements de façade des habitations concernés	Action à mener en concertation avec la ville et la communauté de commune du Vallespir.	A planifier dans le cadre d'un programme global d'entretien de la voirie
RD115_7	Reynes	PNB établi en agglomération	Recalibrage de la voirie ou renforcement des Isolements de façade des habitations concernés	Action à mener en concertation avec la ville et la communauté de commune du Vallespir.	A planifier dans le cadre d'un programme global d'entretien de la voirie
RD900_1	Sales le Château	Habitat isolé	<p>Renforcement de l'isolement de de façade</p>  <p>3 façades exposées – 10 menuiseries impactées Renforcement du principe constructif global à définir par étude spécifique</p>	CD66	-
RD900_4	Pia	Habitat isolé	Travaux d'aménagement de la voirie ou renforcement de l'isolement de de façade	CD66	

Indice	Commune	Situation du PNB	Piste d'action proposée	Acteur concerné	Programmation
RD900 20	Villemolaque	Habitat isolé	<p>Reprise de la chaussée et mise en œuvre d'un enrobé drainant à prioriser accompagné d'un renforcement des isolements de façade en complément si nécessaire .</p>  <p>7 habitations – > 50 menuiseries</p> <p>Renforcement du principe constructif global à définir par étude spécifique au cas par cas</p>	CD66	
RD900 22	Villemolaque	Habitat isolé	 <p>3 façades exposées – 13 menuiseries</p> <p>Renforcement du principe constructif global à définir par étude spécifique</p>	CD66	
RD900 23	Banyuls Del Aspres	Habitat isolé	<p>Renforcement de l'isolement de de façade</p>  <p>3 façades exposées – 7 menuiseries impactées</p> <p>Renforcement du principe constructif global à définir par étude spécifique</p>	CD66	
RD914 1	Corneilla Del Vercol	Logement situé le long de l'infrastructure derrière une protection existante	<p>Etude d'adaptation du dispositif de protection existant</p>  <p>Etude d'adaptation des dispositifs existants</p> <p>Renforcement de l'isolement de de façade</p>	CD66	-
RD914 5	Argelès sur Mer	Habitat isolé	<p>Etude d'adaptation des dispositifs existants</p> <p>Renforcement de l'isolement de de façade</p>	CD66	-

Indice	Commune	Situation du PNB	Piste d'action proposée	Acteur concerné	Programmation
RD914_6	Argelès sur Mer	Logement situé le long de l'infrastructure derrière une protection existante	Réfection de la chaussée dans le cadre du programme d'entretien	CD66	A planifier dans le cadre d'un programme global d'entretien de la voirie
RD914_7	Argelès sur Mer	Lotissement situé le long de l'infrastructure	Etude d'adaptation de la protection existante (merlon) et reprise de l'enrobé	CD66	-
RD66_1	Serdinya	PNB établi en agglomération sur une voirie type rue en U	Réfection de la chaussée dans le cadre du programme d'entretien	CD66	A planifier dans le cadre d'un programme global d'entretien de la voirie
RD66-3	Villefranche de Conflent	PNB établi en agglomération	Etude de requalification de voirie (reprise des enrobés, et réduction de la vitesse circulation) ou étude du renforcement de façade	CD66	-
RD666_5	Ria	PNB établi en agglomération	Recalibrage de voirie et réaménagement urbain dans le cadre du projet d'aménagement de la traversée de RIA	Action à mener en concertation avec communauté de commune du Conflent	A planifier dans le cadre d'un programme global d'entretien de la voirie
RD66_6	Ria	PNB établi en agglomération sur une voirie type rue en U	Recalibrage de voirie et réaménagement urbain dans le cadre du projet d'aménagement de la traversée de RIA	Action à mener en concertation avec communauté de commune du Conflent	A planifier dans le cadre d'un programme global d'entretien de la voirie
RD66_8	Prades	Habitat isolé	<p>Renforcement de l'isolement de de façade</p> 	CD66	
RD66_9	Prades	Habitats isolés le long du linéaire	Réfection des enrobés et mise en œuvre d'un enrobé drainant.	Action à mener en concertation avec communauté de communes Conflent Canigo	A planifier dans le cadre d'un programme global d'entretien de la voirie
RD66_10	Marquixanes	PNB établi en agglomération sur une voirie type rue en U	Etude de requalification de la voirie en traversée d'agglomération et du renforcement de façade	Action à mener en concertation avec communauté de communes Conflent Canigo	Projet d'aménagement de la traversée d'agglomération suite à abandon du projet

H. GLOSSAIRE

Bandes d'Octaves et Niveau Global

La sensation de l'oreille en fréquence n'est pas linéaire. Plus la fréquence est élevée, plus il faut une grande variation de cette fréquence pour que l'impression de variation reste constante. Des valeurs de fréquences sont normalisées pour exprimer cette sensation : 31,5 / 63 / 125 / 250 / 500 / 1000 / 2000 / 4000 / 8000

Nous parlerons ici d'octave, comme les musiciens. Le niveau global correspond à la somme d'énergie de toutes les bandes d'octaves. Le niveau global est noté L.

Bruit rose

Un bruit rose est un bruit normalisé ayant un spectre dont le niveau est le même sur toutes les bandes d'octaves. Il simule les bruits aériens émis dans les logements.

Décibel

Le décibel est une échelle de mesure logarithmique en acoustique, c'est un terme sans dimension. Il est noté dB. Le décibel étant une échelle logarithmique, il est à remarquer que :

$80\text{dB} + 80\text{dB} = 83\text{dB}$ et $80\text{dB} + 90\text{dB} = 90\text{dB}$

Décibel A

La lettre A, signifie que le décibel est pondéré pour tenir compte de la différence de sensibilité de l'oreille humaine à chaque fréquence, exprimée par le sigle dB(A). Elle atténue les basses fréquences.

Indice d'affaiblissement acoustique R_w (C ; Ctr)

Cet indice donne la performance d'affaiblissement acoustique d'un élément de construction (paroi séparative, menuiserie...). C'est une caractéristique propre à cet élément. En France, la prise en compte de l'affaiblissement aux bruits intérieurs se fait en calculant l'indice $R_A=R_w+C$, et l'affaiblissement aux bruits extérieurs, en calculant l'indice $R_{A,tr}=R_w+C_{tr}$.

Bruit résiduel

Bruit total régnant dans une situation donnée pendant un temps donné à l'exception de la source objet de l'étude

Bruit ambiant

Bruit total régnant dans une situation donnée pendant un temps donné. Il est composé de l'ensemble des bruits émis par toutes les sources y compris la source objet de l'étude.

Bruit propre

Bruit pouvant être attribué à la source objet de l'étude

On a donc Bruit Ambiant = Bruit Résiduel + Bruit Propre. (avec + : somme des pressions sonores).

Emergence

1 - L'émergence est définie comme la différence entre les niveaux de bruit installation en marche (niveau de bruit ambiant) et installation arrêtée (niveau de bruit résiduel).

2 - Modification du niveau ou du contenu spectral du bruit ambiant induite par l'apparition ou la disparition d'un bruit particulier, perceptible sans exiger d'effort d'attention particulier.

Leq,T

Niveau acoustique continu équivalent : Valeur du niveau de pression acoustique d'un son continu stable qui au cours d'une période T a la même pression quadratique moyenne qu'un son fluctuant.

LAeq

Cet indicateur intègre l'ensemble des événements sonores recensés durant la période de mesure. Il s'agit du niveau sonore équivalent pondéré A reflétant la situation acoustique pendant le mesurage.

Indices statistiques L_x

Le niveau de bruit L_x , exprimé en dB (pondéré ou non), correspond au niveau de bruit dépassé X% du temps sur la période considérée.

Lorsque le bruit n'est pas stable, il peut être caractérisé par :

- L_1 : niveau dépassé pendant 1% du temps (bruit maximal)
- L_{10} : niveau dépassé pendant 10% du temps (bruit crête)
- L_{50} : niveau dépassé pendant 50% du temps (bruit moyen)
- L_{90} : niveau dépassé pendant 90% du temps (bruit de fond)

Débit acoustiquement équivalent Q_{eq} :

Les données de trafic relatives aux deux types de véhicules – véhicules légers (VL) et poids lourds (PL) - peuvent être traitées ensemble en affectant le débit PL d'un facteur d'équivalence acoustique E.

Le débit acoustiquement équivalent Q_{eq} sur un intervalle donné, est défini par la formule : $Q_{eq} = Q_{VL} + E \times Q_{PL}$

Où :

Q_{eq} est le débit acoustiquement équivalent sur un intervalle donné,

Q_{VL} est le débit VL sur le même intervalle,

Q_{PL} est le débit PL sur le même intervalle,

E est le facteur d'équivalence acoustique déterminé par rapport à la vitesse des véhicules et à la rampe de la voie.

Vitesse moyenne du flot (V_m) pour un intervalle donné :

Rapport entre le débit de l'infrastructure routière en véhicule/heure et la concentration de véhicules en véhicules/km, sur l'intervalle considéré.

Vitesse de long terme $V_{m,LT}$:

Vitesse moyenne du flot admise comme représentative de la situation moyenne, dite de long terme, sur un intervalle.

I. ANNEXE 1 – RÉSULTATS DE LA CAMPAGNE DE MESURE

I. RÉSULTATS DE MESURES BRUTS

Le tableau ci-dessous permet de donner les niveaux sonores issus de la campagne de mesures en chaque point de mesure. Une fiche de mesure est également disponible en annexes pour chaque point.

Point de mesure	Caractéristique	Leq (06h-18h)	Leq (18h-22h)	Leq (22h-06h)
RD1_1	Point Fixe	66,4 dB(A)	65,2 dB(A)	55,1 dB(A)
RD1_2	Point Fixe	57,3 dB(A)	57,6 dB(A)	45,9 dB(A)
RD12_1	Prélèvement sonométrique	63,7 dB(A)	-	-
RD12_2	Prélèvement sonométrique	61,8 dB(A)	-	-
RD40_1	Prélèvement sonométrique	68,9 dB(A)	-	-
RD40_2	Prélèvement sonométrique	66,0 dB(A)	-	-
RD81_1	Prélèvement sonométrique	66,2 dB(A)	-	-
RD81_2	Prélèvement sonométrique	69,5 dB(A)	-	-
RD81_3	Prélèvement sonométrique	68,0 dB(A)	-	-
RD81_4	Prélèvement sonométrique	70,8 dB(A)	-	-
RD83_3	Prélèvement sonométrique	58,0 dB(A)	-	-
RD88_1	Prélèvement sonométrique	67,0 dB(A)	-	-
RD90_1	Point Fixe	67,0 dB(A)	65,8 dB(A)	57,9 dB(A)
RD114_2	Prélèvement sonométrique	64,0 dB(A)	-	-
RD115_2	Point Fixe			
RD115_3	Prélèvement sonométrique	66,9 dB(A)	-	-
RD115_4	Point Fixe	56,0 dB(A)	53,5 dB(A)	46,1 dB(A)
RD115_5	Point Fixe			
RD115_6	Prélèvement sonométrique	68,0 dB(A)	-	-
RD115_7	Prélèvement sonométrique	69,6 dB(A)	-	-
RD117_2	Prélèvement sonométrique	66,9 dB(A)	-	-
RD612_2	Prélèvement sonométrique	52,2 dB(A)	-	-
RD612_3	Prélèvement sonométrique	62,1 dB(A)	-	-
RD612_4	Prélèvement sonométrique	66,6 dB(A)	-	-
RD612_5	Point Fixe	59,0 dB(A)	54,3 dB(A)	48,2 dB(A)
RD616_1	Prélèvement sonométrique	69,7 dB(A)	-	-
RD617_1	Prélèvement sonométrique	58,1 dB(A)	-	-
RD617_3	Prélèvement sonométrique	58,2 dB(A)	-	-
RD617_4	Prélèvement sonométrique	74,6 dB(A)	-	-
RD617_5	Prélèvement sonométrique	67,7 dB(A)	-	-
RD618_1	Prélèvement sonométrique	64,1 dB(A)		
RD618_2	Prélèvement sonométrique	56,9 dB(A)	-	-
RD618_4	Prélèvement sonométrique	65,6 dB(A)	-	-
RD900_1	Prélèvement sonométrique	75,1 dB(A)	-	-
RD900_2	Prélèvement sonométrique	58,6 dB(A)	-	-
RD900_4	Prélèvement sonométrique	72,8 dB(A)	-	-
RD900_5	Prélèvement sonométrique	70,7 dB(A)	-	-
RD900_6	Prélèvement sonométrique	75,0 dB(A)	-	-
RD900_9	Prélèvement sonométrique	62,5 dB(A)	-	-
RD900_12	Prélèvement sonométrique	62,5 dB(A)	-	-

RD900_13	Point Fixe	59,9 dB(A)	57,5 dB(A)	50,7 dB(A)
RD900_15	Point Fixe	69,5 dB(A)	68,1 dB(A)	58,5 dB(A)
RD900_16				
RD900_17	Prélèvement sonométrique	57,9 dB(A)	-	-
RD900_19*	Prélèvement sonométrique	65,4 dB(A)	-	-
RD900_21	Point Fixe	60,9 dB(A)	60,1 dB(A)	-
RD900_28	Prélèvement sonométrique	51,7 dB(A)	-	-
RD900_27	Point Fixe	63,2 dB(A)	62,1 dB(A)	52,5 dB(A)
RD900_29	Prélèvement sonométrique	65,3 dB(A)	-	-
RD900_30	Prélèvement sonométrique	65,8 dB(A)	-	-
RD914_1	Point Fixe	65,2 dB(A)	63,6 dB(A)	56,0 dB(A)
RD914_4	Prélèvement sonométrique	68,8 dB(A)	-	-
RD914_6				
RD914_7	Point Fixe	65,2 dB(A)	62,8 dB(A)	53,8 dB(A)
RD914_8	Prélèvement sonométrique	49,1 dB(A)	-	-
RD916_1	Prélèvement sonométrique	71,1 dB(A)	-	-
RD916_2	Prélèvement sonométrique	70,9 dB(A)	-	-
RD916_3	Prélèvement sonométrique	69,5 dB(A)	-	-
RN116_1	Prélèvement sonométrique	67,0 dB(A)	-	-
RN116_3	Prélèvement sonométrique	74,2 dB(A)	-	-
RN116_4	Prélèvement sonométrique	68,0 dB(A)	-	-
RN116_8	Prélèvement sonométrique	70,0 dB(A)	-	-
RN116_9	Prélèvement sonométrique	70,0 dB(A)	-	-
RN116_10	Prélèvement sonométrique	71,6 dB(A)	-	-
RN116_11	Prélèvement sonométrique	61,6 dB(A)	-	-
RN116_12	Prélèvement sonométrique	72,1 dB(A)	-	-
RN116_13	Prélèvement sonométrique	56,7 dB(A)	-	-
RN116_14	Prélèvement sonométrique	59,0 dB(A)	-	-

II. 4 RECALAGE DES NIVEAUX SONORES EN FAÇADE

Lorsque pour des raisons d'accès le point de mesure n'a pas été effectué en façade d'une habitation un recalage du niveau sonore est réalisé de la manière suivante.

Lorsque le point de mesure est réalisé en limite de propriété d'une habitation :

$$LA_{eq, \text{façade}} = LA_{eq, \text{mesuré}} (\text{champs libre}) + 3 + 10 \times \log \frac{d_{\text{source, micro}}}{d_{\text{source, micro}} + d_{\text{micro, façade}} - 2}$$

Lorsque le point de mesure est réalisé sur une des façades latérales de l'habitation :

$$LA_{eq, \text{façade}} = LA_{eq, \text{mesuré}} + 3$$

Point	Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade	Jour : LAeq	Soir : LAeq	Nuit : LAeq
RD1_1	2 m en façade	3 m	9 m	2 m	66,4 dB(A)	65,2 dB(A)	55,1 dB(A)
RD1_2	2 m en façade	3 m	25 m	2 m	57,3 dB(A)	57,6 dB(A)	45,9 dB(A)
RD12_1	Limite de propriété	4 m	5 m	5 m	64,7 dB(A)	-	-
RD12_2	Limite de propriété	2 m	5 m	15 m	62,5 dB(A)	-	-
RD40_1	Limite de propriété	3 m	5 m	15 m	66,3 dB(A)	-	-
RD40_2	Limite de propriété	4 m	4 m	12 m	63,6 dB(A)	-	-
RD81_1	Limite de propriété	4 m	4 m	6 m	66,2 dB(A)	-	-

RD81_2	Limite de propriété	4 m	5 m	13 m	67,4 dB(A)	-	-
RD81_3	En champ libre	4 m	10 m	20 m	66,5 dB(A)	-	-
RD81_4	Limite de propriété	2 m	3 m	15 m	66,5 dB(A)	-	-
RD83_3	Limite de propriété	4 m	10 m	2 m	61,0 dB(A)	-	-
RD88_1	En champ libre	4 m	7 m	2 m	70,0 dB(A)	-	-
RD90_1	2 m en façade	3 m	1 m	2 m	67,0 dB(A)	65,8 dB(A)	42,5 dB(A)
RD114_2	2 m en façade	4 m	1 m	2 m	64,0 dB(A)	-	-
RD115_2*	En champ libre	2 m	28 m	2 m	57,6 dB(A)	55,6 dB(A)	50,2 dB(A)
RD115_3	2 m en façade	2 m	25 m	2 m	66,9 dB(A)	-	-
RD115_4	Limite de propriété	2 m	30 m	2 m	59,0 dB(A)	56,5 dB(A)	45,1 dB(A)
RD115_5*	2 m en façade	4 m	3 m	2 m	71,4 dB(A)	68,3 dB(A)	60,9 dB(A)
RD115_6	2 m en façade	2 m	2 m	2 m	68,0 dB(A)	-	-
RD115_7	2 m en façade	4 m	2 m	2 m	69,6 dB(A)	-	-
RD117_2	Limite de propriété	4 m	15 m	11 m	67,9 dB(A)	-	-
RD612_2	Limite de propriété	3 m	70 m	5 m	55,0 dB(A)	-	-
RD612_3	En champ libre	2 m	11 m	2 m	65,1 dB(A)	-	-
RD612_4	En champ libre	2 m	8 m	2 m	69,6 dB(A)	-	-
RD612_5	2 m en façade	4 m	20 m	2 m	59,0 dB(A)	54,3 dB(A)	40,6 dB(A)
RD616_1	2 m en façade	2 m	1 m	2 m	69,7 dB(A)	-	-
RD617_1	Limite de propriété	3 m	17 m	10 m	59,4 dB(A)	-	-
RD617_3	Limite de propriété	3 m	20 m	7 m	60,2 dB(A)	-	-
RD617_4	2 m en façade	4 m	3 m	11 m	74,6 dB(A)	-	-
RD617_5	Limite de propriété	3 m	3 m	3 m	69,5 dB(A)	-	-
RD618_1	2 m en façade	4 m	19 m	2 m	64,1 dB(A)	-	-
RD618_2	En champ libre	4 m	30 m	2 m	56,9 dB(A)	-	-
RD618_4	Limite de propriété	2 m	5 m	10 m	64,5 dB(A)	-	-
RD900_1	2 m en façade	3 m	3 m	2 m	75,1 dB(A)	-	-
RD900_2	Limite de propriété	3 m	21 m	7 m	60,7 dB(A)	-	-
RD900_4	Limite de propriété	2 m	10 m	2 m	75,8 dB(A)	-	-
RD900_5	En champ libre	2 m	18 m	2 m	73,7 dB(A)	-	-
RD900_6	Limite de propriété	2 m	10 m	2 m	78,0 dB(A)	-	-
RD900_9	2 m en façade	2 m	65 m	2 m	62,5 dB(A)	-	-
RD900_12	Limite de propriété	2 m	70 m	10 m	65,0 dB(A)	-	-
RD900_13	Limite de propriété	2 m	40 m	2 m	62,9 dB(A)	60,5 dB(A)	52,9 dB(A)
RD900_15	Limite de propriété	2 m	20 m	10 m	71,0 dB(A)	69,6 dB(A)	53,0 dB(A)
RD900_16*	Limite de propriété	4 m	10 m	10 m	73,5 dB(A)	-	-
RD900_17	En champ libre	3 m	30 m	10 m	59,9 dB(A)	-	-
RD900_19	2 m en façade	5 m	30 m	2 m	65,4 dB(A)	-	-
RD900_21	Limite de propriété	3 m	15 m	17 m	60,9 dB(A)	60,1 dB(A)	51,6 dB(A)
RD900_28	Limite de propriété	2 m	1 m	3 m	51,7 dB(A)	-	-
RD900_29	2 m en façade	3 m	2 m	2 m	65,3 dB(A)	-	-
RD900_30	Limite de propriété	4 m	25 m	10 m	67,6 dB(A)	-	-
RD914_1	2 m en façade	4 m	10 m	2 m	65,2 dB(A)	63,6 dB(A)	54,9 dB(A)
RD914_4	Limite de propriété	3 m	20 m	50 m	66,5 dB(A)	-	-
RD914_5	Limite de propriété	0 m	0 m	0 m	-	-	-
RD914_6*	En champ libre	4 m	33 m	2 m	62,2 dB(A)	-	-
RD914_7	2 m en façade	4 m	18 m	2 m	65,2 dB(A)	62,8 dB(A)	50,8 dB(A)

RD914_8	En champ libre	4 m	50 m	18 m	50,9 dB(A)	-	-
RD916_1	Limite de propriété	4 m	2 m	15 m	65,3 dB(A)	-	-
RD916_2	Limite de propriété	4 m	2 m	2 m	73,9 dB(A)	-	-
RD916_3	2 m en façade	4 m	1 m	2 m	69,5 dB(A)	-	-
RN116_1	2 m en façade	3 m	1 m	2 m	67,0 dB(A)	-	-
RN116_3	2 m en façade	3 m	2 m	2 m	74,2 dB(A)	-	-
RN116_4	En champ libre	2 m	10 m	2 m	71,0 dB(A)	-	-
RN116_7	Limite de propriété	0 m	0 m	0 m	-	-	-
RN116_8	Limite de propriété	4 m	27 m	20 m	70,8 dB(A)	-	-
RN116_9	En champ libre	4 m	3 m	2 m	73,0 dB(A)	-	-
RN116_10	2 m en façade	3 m	2 m	2 m	71,6 dB(A)	-	-
RN116_11	En champ libre	4 m	35 m	4 m	64,4 dB(A)	-	-
RN116_12	Limite de propriété	3 m	4 m	33 m	65,2 dB(A)	-	-
RN116_13	Limite de propriété	4 m	20 m	15 m	57,5 dB(A)	-	-
RN116_14	2 m en façade	5 m	20 m	2 m	59,0 dB(A)	-	-

III. TEST DE VALIDATION

La norme NF S 31-085 relative à la caractérisation du bruit routier précise une méthode pour caractériser la répartition Gaussienne du trafic.

Cette méthode consiste pour un intervalle donné, à associer aux résultats énergétiques un test statistique simple, en supposant que la répartition des niveaux sonores générés par un trafic routier suit approximativement une loi normale (loi de Gauss).

Il y a deux types de tests différents. Le premier s'applique aux mesures réalisées en zone dégagée relatives à des trafics réguliers.

$$LAeq, Gauss = L_{50} + 0.07 \times (L_{10} - L_{50})^2$$

Le deuxième s'applique aux mesures réalisées dans des rues en « U » ou pour des trafics discontinus ou gérés par des feux tricolores.

$$LAeq, Gauss = \frac{(L_{10} - L_{50})}{2} + 0.0175 \times (L_{10} - L_{50})^2$$

Ce test ne peut être appliqué que pour une mesure réalisée avec une distance source – microphone supérieure à 5m.

Période diurne :

Point	Configuration	Jour : LAeq	Jour : L50	Jour : L10	Jour : LAeq Gauss	Jour : LAeq base	Différence
RD1_1	Tissu ouvert	66,4 dB(A)	64,5 dB(A)	70,0 dB(A)	66,6 dB(A)	66,4 dB(A)	0,2 dB(A)
RD1_2	Tissu ouvert	57,3 dB(A)	55,9 dB(A)	59,9 dB(A)	57,0 dB(A)	57,3 dB(A)	-0,3 dB(A)
RD12_1	Tissu ouvert	63,7 dB(A)	61,1 dB(A)	67,4 dB(A)	64,8 dB(A)	64,7 dB(A)	0,2 dB(A)
RD12_2	Tissu ouvert	61,8 dB(A)	53,6 dB(A)	65,1 dB(A)	60,3 dB(A)	59,2 dB(A)	1,1 dB(A)
RD40_1	Tissu ouvert	68,9 dB(A)	65,1 dB(A)	72,9 dB(A)	66,8 dB(A)	66,3 dB(A)	0,5 dB(A)
RD40_2	Tissu ouvert	66,0 dB(A)	62,9 dB(A)	69,9 dB(A)	63,9 dB(A)	63,6 dB(A)	0,3 dB(A)
RD81_1	Tissu ouvert	66,2 dB(A)	65,1 dB(A)	69,1 dB(A)	66,2 dB(A)	66,2 dB(A)	0,0 dB(A)
RD81_2	Tissu ouvert	69,5 dB(A)	66,5 dB(A)	74,0 dB(A)	68,4 dB(A)	67,4 dB(A)	0,9 dB(A)
RD81_3	Tissu ouvert	68,0 dB(A)	65,1 dB(A)	72,0 dB(A)	67,0 dB(A)	66,5 dB(A)	0,4 dB(A)
RD81_4	Tissu ouvert	70,8 dB(A)	68,5 dB(A)	73,7 dB(A)	66,1 dB(A)	66,5 dB(A)	-0,4 dB(A)
RD83_3	Tissu ouvert	58,0 dB(A)	54,4 dB(A)	62,1 dB(A)	61,6 dB(A)	61,0 dB(A)	0,6 dB(A)

RD88_1	Tissu ouvert	67,0 dB(A)	64,9 dB(A)	70,5 dB(A)	70,1 dB(A)	70,0 dB(A)	0,1 dB(A)
RD90_1	Tissu ouvert	67,0 dB(A)	64,2 dB(A)	69,6 dB(A)	66,2 dB(A)	67,0 dB(A)	-0,8 dB(A)
RD114_2	Tissu ouvert	64,0 dB(A)	60,1 dB(A)	67,9 dB(A)	64,4 dB(A)	64,0 dB(A)	0,4 dB(A)
RD115_2*	Tissu ouvert	60,6 dB(A)	58,6 dB(A)	63,8 dB(A)	60,5 dB(A)	60,6 dB(A)	-0,1 dB(A)
RD115_3	Tissu ouvert	66,9 dB(A)	65,9 dB(A)	70,0 dB(A)	67,1 dB(A)	66,9 dB(A)	0,2 dB(A)
RD115_4	Tissu ouvert	56,0 dB(A)	52,3 dB(A)	57,9 dB(A)	57,5 dB(A)	59,0 dB(A)	-1,5 dB(A)
RD115_5*	Tissu ouvert	71,4 dB(A)	70,0 dB(A)	73,7 dB(A)	71,0 dB(A)	71,4 dB(A)	-0,4 dB(A)
RD115_6	Tissu ouvert	68,0 dB(A)	64,5 dB(A)	71,8 dB(A)	68,2 dB(A)	68,0 dB(A)	0,2 dB(A)
RD115_7	Tissu ouvert	69,6 dB(A)	65,8 dB(A)	73,4 dB(A)	69,8 dB(A)	69,6 dB(A)	0,2 dB(A)
RD117_2	Tissu ouvert	66,9 dB(A)	64,3 dB(A)	71,4 dB(A)	68,8 dB(A)	67,9 dB(A)	0,9 dB(A)
RD612_2	Tissu ouvert	52,2 dB(A)	50,4 dB(A)	54,4 dB(A)	54,3 dB(A)	55,0 dB(A)	-0,7 dB(A)
RD612_3	Tissu ouvert	62,1 dB(A)	56,8 dB(A)	65,0 dB(A)	64,5 dB(A)	65,1 dB(A)	-0,6 dB(A)
RD612_4	Tissu ouvert	66,6 dB(A)	63,3 dB(A)	69,4 dB(A)	68,9 dB(A)	69,6 dB(A)	-0,7 dB(A)
RD612_5	Tissu ouvert	59,0 dB(A)	54,0 dB(A)	60,2 dB(A)	56,7 dB(A)	59,0 dB(A)	-2,3 dB(A)
RD616_1	Tissu ouvert	69,7 dB(A)	65,1 dB(A)	73,8 dB(A)	70,4 dB(A)	69,7 dB(A)	0,7 dB(A)
RD617_1	Tissu ouvert	58,1 dB(A)	56,8 dB(A)	60,7 dB(A)	59,2 dB(A)	59,4 dB(A)	-0,2 dB(A)
RD617_3	Tissu ouvert	58,2 dB(A)	56,3 dB(A)	60,4 dB(A)	59,5 dB(A)	60,2 dB(A)	-0,7 dB(A)
RD617_4	Tissu ouvert	74,6 dB(A)	73,5 dB(A)	77,6 dB(A)	74,7 dB(A)	74,6 dB(A)	0,1 dB(A)
RD617_5	Tissu ouvert	67,7 dB(A)	66,5 dB(A)	69,5 dB(A)	68,9 dB(A)	69,5 dB(A)	-0,6 dB(A)
RD618_1	Tissu ouvert	64,1 dB(A)	62,4 dB(A)	67,0 dB(A)	63,9 dB(A)	64,1 dB(A)	-0,2 dB(A)
RD618_2	Tissu ouvert	56,9 dB(A)	54,3 dB(A)	60,4 dB(A)	59,9 dB(A)	59,9 dB(A)	0,0 dB(A)
RD618_4	Tissu ouvert	65,6 dB(A)	62,7 dB(A)	69,3 dB(A)	64,6 dB(A)	64,5 dB(A)	0,1 dB(A)
RD900_1	Tissu ouvert	75,1 dB(A)	67,9 dB(A)	78,6 dB(A)	75,9 dB(A)	75,1 dB(A)	0,8 dB(A)
RD900_2	Tissu ouvert	58,6 dB(A)	52,1 dB(A)	62,3 dB(A)	61,5 dB(A)	60,7 dB(A)	0,8 dB(A)
RD900_4	Tissu ouvert	72,8 dB(A)	72,2 dB(A)	75,6 dB(A)	76,0 dB(A)	75,8 dB(A)	0,2 dB(A)
RD900_5	Tissu ouvert	70,7 dB(A)	70,4 dB(A)	72,5 dB(A)	73,7 dB(A)	73,7 dB(A)	0,0 dB(A)
RD900_6	Tissu ouvert	75,0 dB(A)	74,6 dB(A)	77,2 dB(A)	78,1 dB(A)	78,0 dB(A)	0,1 dB(A)
RD900_9	Tissu ouvert	62,5 dB(A)	57,4 dB(A)	63,2 dB(A)	59,8 dB(A)	62,5 dB(A)	-2,7 dB(A)
RD900_12	Tissu ouvert	62,5 dB(A)	59,3 dB(A)	64,4 dB(A)	63,7 dB(A)	65,0 dB(A)	-1,4 dB(A)
RD900_13	Tissu ouvert	59,9 dB(A)	56,8 dB(A)	62,6 dB(A)	62,2 dB(A)	62,9 dB(A)	-0,7 dB(A)
RD900_15	Tissu ouvert	69,5 dB(A)	66,0 dB(A)	73,1 dB(A)	71,1 dB(A)	71,0 dB(A)	0,0 dB(A)
RD900_16*	Tissu ouvert	73,9 dB(A)	73,0 dB(A)	76,8 dB(A)	74,1 dB(A)	73,9 dB(A)	0,1 dB(A)
RD900_17	Tissu ouvert	57,9 dB(A)	56,9 dB(A)	60,6 dB(A)	59,8 dB(A)	59,9 dB(A)	0,0 dB(A)
RD900_19	Tissu ouvert	65,4 dB(A)	64,0 dB(A)	68,1 dB(A)	65,2 dB(A)	65,4 dB(A)	-0,2 dB(A)
RD900_21	Tissu ouvert	60,9 dB(A)	59,0 dB(A)	63,2 dB(A)	60,2 dB(A)	60,9 dB(A)	-0,7 dB(A)
RD900_28	Tissu ouvert	51,7 dB(A)	48,0 dB(A)	56,0 dB(A)	52,5 dB(A)	51,7 dB(A)	0,8 dB(A)
RD900_29	Tissu ouvert	65,3 dB(A)	61,2 dB(A)	69,7 dB(A)	66,3 dB(A)	65,3 dB(A)	1,0 dB(A)
RD900_30	Tissu ouvert	65,8 dB(A)	63,9 dB(A)	69,1 dB(A)	67,6 dB(A)	67,6 dB(A)	0,0 dB(A)
RD914_1	Tissu ouvert	65,2 dB(A)	64,2 dB(A)	67,8 dB(A)	65,1 dB(A)	65,2 dB(A)	-0,1 dB(A)
RD914_4	Tissu ouvert	68,8 dB(A)	68,1 dB(A)	70,9 dB(A)	66,3 dB(A)	66,5 dB(A)	-0,2 dB(A)
RD914_6*	Tissu ouvert	65,2 dB(A)	63,9 dB(A)	67,7 dB(A)	64,9 dB(A)	65,2 dB(A)	-0,3 dB(A)
RD914_7	Tissu ouvert	65,2 dB(A)	63,9 dB(A)	68,2 dB(A)	65,2 dB(A)	65,2 dB(A)	0,0 dB(A)
RD914_8	Tissu ouvert	49,1 dB(A)	47,9 dB(A)	51,7 dB(A)	50,7 dB(A)	50,9 dB(A)	-0,2 dB(A)
RD916_1	Tissu ouvert	71,1 dB(A)	67,7 dB(A)	75,0 dB(A)	65,7 dB(A)	65,3 dB(A)	0,3 dB(A)
RD916_2	Tissu ouvert	70,9 dB(A)	67,3 dB(A)	74,9 dB(A)	74,3 dB(A)	73,9 dB(A)	0,4 dB(A)
RD916_3	Tissu ouvert	69,5 dB(A)	65,4 dB(A)	70,9 dB(A)	67,5 dB(A)	69,5 dB(A)	-2,0 dB(A)
RN116_1	Rue en U	67,0 dB(A)	60,0 dB(A)	70,1 dB(A)	66,8 dB(A)	67,0 dB(A)	-0,2 dB(A)

RN116_3	Tissu ouvert	74,2 dB(A)	69,8 dB(A)	78,6 dB(A)	75,2 dB(A)	74,2 dB(A)	1,0 dB(A)
RN116_4	Tissu ouvert	68,0 dB(A)	61,6 dB(A)	71,6 dB(A)	71,6 dB(A)	71,0 dB(A)	0,6 dB(A)
RN116_8	Tissu ouvert	70,0 dB(A)	65,1 dB(A)	74,3 dB(A)	71,8 dB(A)	70,8 dB(A)	1,0 dB(A)
RN116_9	Tissu ouvert	70,0 dB(A)	65,1 dB(A)	74,3 dB(A)	74,0 dB(A)	73,0 dB(A)	1,0 dB(A)
RN116_10	Tissu ouvert	71,6 dB(A)	66,2 dB(A)	74,7 dB(A)	71,3 dB(A)	71,6 dB(A)	-0,3 dB(A)
RN116_11	Tissu ouvert	61,6 dB(A)	60,0 dB(A)	64,8 dB(A)	64,4 dB(A)	64,4 dB(A)	0,0 dB(A)
RN116_12	Tissu ouvert	72,1 dB(A)	69,5 dB(A)	76,0 dB(A)	65,5 dB(A)	65,2 dB(A)	0,4 dB(A)
RN116_13	Tissu ouvert	56,7 dB(A)	54,7 dB(A)	59,6 dB(A)	57,2 dB(A)	57,5 dB(A)	-0,3 dB(A)

Interprétation :

- Pour la majorité des points de mesures la différence est comprise entre 0 et 1. Aucun bruit parasite invalidant la mesure n'a été constaté en ces points.
- Les points RD1_2, RD90_1, RD115_4, RD612_2, 3, 4, 5, RD900_9,12, 13,19,21,RD914_1,4,8, RD916_3, RD66_1,10,13 présentent une différence négative. Cela signifie une légère discontinuité dans le trafic routier.
- Pour le point RD12_2 la distance microphone/source est inférieure à 1 m. Le test est alors inapplicable dans cette situation.

Période nocturne :

Point	Configuration	Nuit : LAeq	Nuit :L50	Nuit :L10	Nuit : LAeq Gauss	Nuit : LAeq base	Différence
RD1_1	Tissu ouvert	55,1 dB(A)	37,1 dB(A)	52,9 dB(A)	54,6 dB(A)	55,1 dB(A)	-0,5 dB(A)
RD1_2	Tissu ouvert	45,9 dB(A)	33,4 dB(A)	46,8 dB(A)	46,0 dB(A)	45,9 dB(A)	0,1 dB(A)
RD90_1	Tissu ouvert	57,9 dB(A)	39,0 dB(A)	57,0 dB(A)	61,7 dB(A)	57,9 dB(A)	3,8 dB(A)
RD115_4	Tissu ouvert	46,1 dB(A)	37,3 dB(A)	49,7 dB(A)	51,1 dB(A)	49,1 dB(A)	2,0 dB(A)
RD612_5	Tissu ouvert	48,2 dB(A)	35,7 dB(A)	50,1 dB(A)	50,2 dB(A)	48,2 dB(A)	2,0 dB(A)
RD900_13	Tissu ouvert	50,7 dB(A)	46,1 dB(A)	54,2 dB(A)	53,7 dB(A)	53,7 dB(A)	0,0 dB(A)
RD900_15	Tissu ouvert	58,5 dB(A)	38,9 dB(A)	58,3 dB(A)	66,8 dB(A)	60,0 dB(A)	6,7 dB(A)
RD914_1	Tissu ouvert	56,0 dB(A)	49,5 dB(A)	60,6 dB(A)	58,1 dB(A)	56,0 dB(A)	2,1 dB(A)
RD914_7	Tissu ouvert	53,8 dB(A)	42,4 dB(A)	58,1 dB(A)	59,7 dB(A)	53,8 dB(A)	5,9 dB(A)

Interprétation :

- Pour les points RD1_2, RD900_13 la différence est comprise entre 0 et 1. Aucun bruit parasite invalidant la mesure n'a été constaté en ces points.
- Les autres points présentent une différence supérieure à 1. Cela s'explique par la diminution du trafic routier qui devient intermittent en ces points. Le bruit n'est uniquement structuré par le trafic de l'infrastructure

III.1. COMPTAGE ROUTIER

En complément des prélèvements sonométriques un comptage routier a été réalisé au droit de chaque point de mesure pendant la période de mesurage.

Un trafic moyen nous a également été fourni à partir des boucles de comptages du CD66.

Ces données permettront le recalage du niveau sonore par rapport au trafic moyen

III.2. EVALUATION DU DÉBIT ACOUSTIQUE ÉQUIVALENT QEQ

A partir des données trafic relevées pendant la période de mesurage la norme NFS 31-085 définit une méthode pour évaluer le débit acoustique équivalent sur un intervalle donné. Il est défini selon la formule suivante :

$$Q_{eq} = Q_{VL} + E \times Q_{PL}$$

Avec : Q_{VL} : débit VL

Q_{PL} : débit PL

E : le facteur d'équivalence acoustique définit à partir du tableau ci-dessous

Rampe % Vm (Km/h)	≤ 2	3	4	5	≥ 6
120 km/h	4	5	5	6	6
100 km/h	5	5	6	6	7
80 km/h	7	9	10	11	12
50 km/h	10	13	16	18	20

Débit acoustique équivalent défini sur les comptages pendant les périodes de mesurages :

Point	Débit jour	Débit soir	Débit Nuit	% jour	% Soir	% nuit	Qeq Jour	Qeq Soir	Qeq Nuit
RD1_1	850 Vé/h	516 Vé/h	41 Vé/h	6%	2%	5%	1131 Vé/h	569 Vé/h	53 Vé/h
RD1_2	850 Vé/h	516 Vé/h	41 Vé/h	5%	2%	5%	1105 Vé/h	569 Vé/h	53 Vé/h
RD12_1	570 Vé/h	-	-	4%	-	-	692 Vé/h	-	-
RD12_2	435 Vé/h	-	-	2%	-	-	474 Vé/h	-	-
RD40_1	450 Vé/h	-	-	2%	-	-	504 Vé/h	-	-
RD40_2	586 Vé/h	-	-	3%	-	-	677 Vé/h	-	-
RD81_1	660 Vé/h	-	-	2%	-	-	742 Vé/h	-	-
RD81_2	850 Vé/h	-	-	1%	-	-	880 Vé/h	-	-
RD81_3	840 Vé/h	-	-	1%	-	-	870 Vé/h	-	-
RD81_4	930 Vé/h	-	-	1%	-	-	966 Vé/h	-	-
RD83_3	716 Vé/h	-	-	2%	-	-	806 Vé/h	-	-
RD88_1	1105 Vé/h	-	-	5%	-	-	1403 Vé/h	-	-
RD90_1	605 Vé/h	-	-	0%	-	-	609 Vé/h	-	-
RD114_2	370 Vé/h	-	-	2%	-	-	407 Vé/h	-	-
RD115_2	1030 Vé/h	1043 Vé/h	91 Vé/h	8%	4%	3%	1772 Vé/h	1437 Vé/h	114 Vé/h
RD115_3	1054 Vé/h	-	-	5%	-	-	1366 Vé/h	-	-
RD115_4	1275 Vé/h	322 Vé/h	82 Vé/h	8%	4%	3%	1910 Vé/h	392 Vé/h	97 Vé/h
RD115_5	1106 Vé/h	-	-	1%	-	-	1235 Vé/h	-	-
RD115_6	722 Vé/h	-	-	3%	-	-	830 Vé/h	-	-
RD115_7	736 Vé/h	-	-	3%	-	-	846 Vé/h	-	-
RD117_2	680 Vé/h	-	-	12%	-	-	1170 Vé/h	-	-
RD612_2	1382 Vé/h	-	-	4%	-	-	1688 Vé/h	-	-
RD612_3	1003 Vé/h	-	-	3%	-	-	1184 Vé/h	-	-
RD612_4	1132 Vé/h	-	-	2%	-	-	1268 Vé/h	-	-
RD612_5	678 Vé/h	-	-	2%	-	-	772 Vé/h	-	-
RD616_1	600 Vé/h	-	-	2%	-	-	654 Vé/h	-	-
RD617_1	920 Vé/h	-	-	4%	-	-	1084 Vé/h	-	-
RD617_3	1050 Vé/h	-	-	3%	-	-	1224 Vé/h	-	-
RD617_4	1592 Vé/h	-	-	3%	-	-	1879 Vé/h	-	-
RD617_5	2395 Vé/h	-	-	4%	-	-	2917 Vé/h	-	-
RD618_1									
RD618_2	641 Vé/h	-	-	3%	-	-	768 Vé/h	-	-
RD618_4	765 Vé/h	-	-	2%	-	-	837 Vé/h	-	-

RD900_1	457 Vé/h	-	-	20%	-	-	1005 Vé/h	-	-
RD900_2	422 Vé/h	-	-	26%	-	-	1082 Vé/h	-	-
RD900_4	4800 Vé/h	-	-	7%	-	-	6144 Vé/h	-	-
RD900_5	4800 Vé/h	-	-	7%	-	-	6816 Vé/h	-	-
RD900_6	4800 Vé/h	-	-	7%	-	-	6816 Vé/h	-	-
RD900_9	3330 Vé/h	-	-	5%	-	-	4265 Vé/h	-	-
RD900_12	1815 Vé/h	-	-	4%	-	-	2264 Vé/h	-	-
RD900_13	2784 Vé/h	1559 Vé/h	297 Vé/h	5%	2%	3%	3619 Vé/h	1746 Vé/h	350 Vé/h
RD900_15	1824 Vé/h	947 Vé/h	134 Vé/h	5%	5%	5%	2327 Vé/h	1208 Vé/h	171 Vé/h
RD900_16	1552 Vé/h	-	-	4%	-	-	1915 Vé/h	-	-
RD900_17	1586 Vé/h	-	-	1%	-	-	1643 Vé/h	-	-
RD900_19	1420 Vé/h	-	-	3%	-	-	1659 Vé/h	-	-
RD900_21	1586 Vé/h	-	-	1%	-	-	1643 Vé/h	-	-
RD900_28	508 Vé/h	-	-	1%	-	-	526 Vé/h	-	-
RD900_29	472 Vé/h	-	-	1%	-	-	489 Vé/h	-	-
RD900_30	1748 Vé/h	-	-	1%	-	-	1903 Vé/h	-	-
RD914_1	2700 Vé/h	1456 Vé/h	158 Vé/h	7%	4%	0%	1980 Vé/h	1663 Vé/h	161 Vé/h
RD914_4	2250 Vé/h	-	-	6%	-	-	2826 Vé/h	-	-
RD914_5	0 Vé/h	0 Vé/h	0 Vé/h	0%	0%	0%	0 Vé/h	0 Vé/h	0 Vé/h
RD914_6	2262 Vé/h	1914 Vé/h	364 Vé/h	3%	3%	3%	2506 Vé/h	2121 Vé/h	403 Vé/h
RD914_7	1128 Vé/h	598 Vé/h	82 Vé/h	6%	6%	6%	1381 Vé/h	730 Vé/h	100 Vé/h
RD914_8	900 Vé/h	-	-	4%	-	-	1140 Vé/h	-	-
RD916_1	675 Vé/h	-	-	12%	-	-	1143 Vé/h	-	-
RD916_2	660 Vé/h	-	-	3%	-	-	792 Vé/h	-	-
RD916_3	690 Vé/h	-	-	2%	-	-	780 Vé/h	-	-
RN116_1	408 Vé/h	-	-	4%	-	-	506 Vé/h	-	-
RN116_3	608 Vé/h	-	-	4%	-	-	764 Vé/h	-	-
RN116_4	611 Vé/h	-	-	3%	-	-	721 Vé/h	-	-
RN116_7	0 Vé/h	0 Vé/h	0 Vé/h	0%	0%	0%	0 Vé/h	0 Vé/h	0 Vé/h
RN116_8	1010 Vé/h	-	-	4%	-	-	1232 Vé/h	-	-
RN116_9	1010 Vé/h	-	-	4%	-	-	1232 Vé/h	-	-
RN116_10	890 Vé/h	-	-	6%	-	-	1190 Vé/h	-	-
RN116_11	690 Vé/h	-	-	5%	-	-	912 Vé/h	-	-
RN116_12	990 Vé/h	-	-	4%	-	-	1248 Vé/h	-	-
RN116_13	762 Vé/h	-	-	6%	-	-	1020 Vé/h	-	-
RN116_14	810 Vé/h	-	-	3%	-	-	966 Vé/h	-	-

Débit acoustique équivalent défini sur les boucles de comptages du CD66 :

Point	TMJ	Débit jour	Débit soir	Débit Nuit	% jour	% Soir	% nuit	Qeq Jour	Qeq Soir	Qeq Nuit
RD1_1	9969	588 Vé/h	478 Vé/h	72 Vé/h	5%	5%	1%	765 Vé/h	622 Vé/h	76 Vé/h
RD1_2	9969	588 Vé/h	513 Vé/h	86 Vé/h	5%	5%	5%	765 Vé/h	667 Vé/h	111 Vé/h
RD12_1	11623	687 Vé/h	552 Vé/h	85 Vé/h	7%	7%	7%	975 Vé/h	785 Vé/h	120 Vé/h
RD12_2	8913	526 Vé/h	427 Vé/h	64 Vé/h	5%	5%	5%	684 Vé/h	556 Vé/h	83 Vé/h

RD40_1	17461	1030 Véh/h	837 Véh/h	126 Véh/h	5%	5%	5%	1339 Véh/h	1089 Véh/h	163 Véh/h
RD40_2	17461	1030 Véh/h	837 Véh/h	126 Véh/h	5%	5%	5%	1339 Véh/h	1089 Véh/h	163 Véh/h
RD81_1	10886	641 Véh/h	528 Véh/h	77 Véh/h	3%	3%	3%	738 Véh/h	607 Véh/h	89 Véh/h
RD81_2	10886	716 Véh/h	573 Véh/h	44 Véh/h	3%	3%	2%	823 Véh/h	659 Véh/h	49 Véh/h
RD81_3	10886	716 Véh/h	573 Véh/h	112 Véh/h	3%	3%	2%	823 Véh/h	659 Véh/h	124 Véh/h
RD81_4	10886	716 Véh/h	573 Véh/h	112 Véh/h	3%	3%	2%	823 Véh/h	659 Véh/h	124 Véh/h
RD83_3	20733	1221 Véh/h	1005 Véh/h	147 Véh/h	3%	3%	2%	1405 Véh/h	1156 Véh/h	167 Véh/h
RD88_1	8200	484 Véh/h	393 Véh/h	59 Véh/h	5%	5%	5%	629 Véh/h	511 Véh/h	77 Véh/h
RD90_1	11626	686 Véh/h	558 Véh/h	84 Véh/h	5%	5%	5%	892 Véh/h	725 Véh/h	109 Véh/h
RD114_2	8200	484 Véh/h	393 Véh/h	59 Véh/h	5%	5%	5%	629 Véh/h	511 Véh/h	77 Véh/h
RD115_2	16581	1112 Véh/h	890 Véh/h	85 Véh/h	3%	3%	3%	1432 Véh/h	1146 Véh/h	105 Véh/h
RD115_3	16581	1112 Véh/h	890 Véh/h	85 Véh/h	3%	3%	3%	1325 Véh/h	1061 Véh/h	98 Véh/h
RD115_4	16581	1112 Véh/h	890 Véh/h	85 Véh/h	3%	3%	3%	1325 Véh/h	1061 Véh/h	98 Véh/h
RD115_5	13121	773 Véh/h	634 Véh/h	93 Véh/h	3%	3%	3%	996 Véh/h	817 Véh/h	116 Véh/h
RD115_6	13121	773 Véh/h	634 Véh/h	94 Véh/h	3%	3%	3%	929 Véh/h	761 Véh/h	112 Véh/h
RD115_7	10012	590 Véh/h	484 Véh/h	71 Véh/h	3%	3%	1%	709 Véh/h	581 Véh/h	76 Véh/h
RD117_2	10175	667 Véh/h	534 Véh/h	64 Véh/h	7%	7%	7%	947 Véh/h	758 Véh/h	91 Véh/h
RD612_2	26892	1586 Véh/h	1386 Véh/h	231 Véh/h	5%	5%	5%	2028 Véh/h	1772 Véh/h	295 Véh/h
RD612_3	13134	775 Véh/h	677 Véh/h	113 Véh/h	5%	5%	5%	991 Véh/h	866 Véh/h	144 Véh/h
RD612_4	13134	899 Véh/h	719 Véh/h	93 Véh/h	4%	4%	4%	1136 Véh/h	909 Véh/h	113 Véh/h
RD612_5	13134	899 Véh/h	719 Véh/h	93 Véh/h	4%	4%	4%	1136 Véh/h	909 Véh/h	113 Véh/h
RD616_1	18462	1290 Véh/h	1033 Véh/h	141 Véh/h	3%	3%	2%	1491 Véh/h	1194 Véh/h	155 Véh/h
RD617_1	36580	2191 Véh/h	1754 Véh/h	346 Véh/h	2%	2%	1%	2340 Véh/h	1873 Véh/h	359 Véh/h
RD617_3	14771	978 Véh/h	783 Véh/h	96 Véh/h	2%	2%	1%	1066 Véh/h	853 Véh/h	100 Véh/h
RD617_4	17146	1010 Véh/h	835 Véh/h	121 Véh/h	2%	2%	2%	1101 Véh/h	911 Véh/h	132 Véh/h
RD617_5	17146	1010 Véh/h	835 Véh/h	121 Véh/h	2%	2%	2%	1101 Véh/h	911 Véh/h	132 Véh/h
RD618_1	12933	891 Véh/h	713 Véh/h	77 Véh/h	4%	4%	3%	1105 Véh/h	885 Véh/h	90 Véh/h
RD618_2	12933	891 Véh/h	713 Véh/h	77 Véh/h	4%	4%	3%	1105 Véh/h	885 Véh/h	90 Véh/h
RD618_4	15522	916 Véh/h	801 Véh/h	133 Véh/h	4%	4%	4%	1155 Véh/h	1011 Véh/h	168 Véh/h
RD900_1	12374	803 Véh/h	643 Véh/h	97 Véh/h	10%	10%	20%	1285 Véh/h	1029 Véh/h	213 Véh/h
RD900_2	12374	803 Véh/h	643 Véh/h	97 Véh/h	10%	10%	20%	1285 Véh/h	1029 Véh/h	213 Véh/h
RD900_4	55303	3620 Véh/h	2898 Véh/h	453 Véh/h	7%	7%	12%	4677 Véh/h	3744 Véh/h	667 Véh/h
RD900_5	55303	3620 Véh/h	2898 Véh/h	453 Véh/h	8%	8%	8%	5338 Véh/h	4274 Véh/h	667 Véh/h
RD900_6	27831	1645 Véh/h	1414 Véh/h	244 Véh/h	8%	8%	8%	2426 Véh/h	2085 Véh/h	359 Véh/h
RD900_9	67049	4468 Véh/h	3577 Véh/h	593 Véh/h	6%	6%	6%	6077 Véh/h	4865 Véh/h	807 Véh/h
RD900_12	26506	1955 Véh/h	1565 Véh/h	252 Véh/h	6%	6%	6%	2659 Véh/h	2129 Véh/h	343 Véh/h
RD900_13	42564	2819 Véh/h	2257 Véh/h	371 Véh/h	6%	6%	6%	3834 Véh/h	3070 Véh/h	504 Véh/h
RD900_15	27731	1886 Véh/h	1510 Véh/h	202 Véh/h	5%	5%	5%	2439 Véh/h	1953 Véh/h	262 Véh/h
RD900_17	15696	926 Véh/h	807 Véh/h	135 Véh/h	5%	5%	5%	1212 Véh/h	1057 Véh/h	177 Véh/h
RD900_19	15696	926 Véh/h	807 Véh/h	135 Véh/h	5%	5%	5%	1212 Véh/h	1057 Véh/h	177 Véh/h
RD900_21	21520	1270 Véh/h	1107 Véh/h	185 Véh/h	5%	5%	5%	1662 Véh/h	1449 Véh/h	243 Véh/h
RD900_28	10291	673 Véh/h	539 Véh/h	41 Véh/h	2%	2%	7%	754 Véh/h	604 Véh/h	58 Véh/h
RD900_29	10291	673 Véh/h	539 Véh/h	33 Véh/h	2%	2%	7%	754 Véh/h	604 Véh/h	46 Véh/h
RD900_30	10291	607 Véh/h	493 Véh/h	74 Véh/h	5%	5%	5%	795 Véh/h	646 Véh/h	97 Véh/h
RD914_1	37209	2474 Véh/h	1981 Véh/h	142 Véh/h	4%	4%	3%	2870 Véh/h	2297 Véh/h	159 Véh/h
RD914_4	34816	2307 Véh/h	1847 Véh/h	292 Véh/h	3%	3%	3%	2608 Véh/h	2088 Véh/h	330 Véh/h

RD914_5	34816	1581 Véh/h	1265 Véh/h	190 Véh/h	3%	3%	2%	1760 Véh/h	1409 Véh/h	205 Véh/h
RD914_7	24469	1581 Véh/h	1265 Véh/h	190 Véh/h	3%	3%	2%	1760 Véh/h	1409 Véh/h	205 Véh/h
RD914_8	24469	1581 Véh/h	1265 Véh/h	190 Véh/h	3%	3%	2%	1850 Véh/h	1481 Véh/h	213 Véh/h
RD916_1	9286	630 Véh/h	504 Véh/h	51 Véh/h	4%	4%	2%	770 Véh/h	616 Véh/h	57 Véh/h
RD916_2	9286	630 Véh/h	504 Véh/h	51 Véh/h	4%	4%	2%	770 Véh/h	616 Véh/h	57 Véh/h
RD916_3	9286	630 Véh/h	504 Véh/h	51 Véh/h	4%	4%	2%	770 Véh/h	616 Véh/h	57 Véh/h
RN116_1	9366	553 Véh/h	482 Véh/h	81 Véh/h	5%	5%	5%	718 Véh/h	627 Véh/h	105 Véh/h
RN116_3	9366	553 Véh/h	482 Véh/h	81 Véh/h	5%	5%	5%	718 Véh/h	627 Véh/h	105 Véh/h
RN116_4	9366	553 Véh/h	482 Véh/h	81 Véh/h	5%	5%	5%	718 Véh/h	627 Véh/h	105 Véh/h
RN116_7	15591	920 Véh/h	802 Véh/h	134 Véh/h	5%	5%	5%	1196 Véh/h	1043 Véh/h	174 Véh/h
RN116_8	15591	920 Véh/h	802 Véh/h	134 Véh/h	5%	5%	5%	1196 Véh/h	1043 Véh/h	174 Véh/h
RN116_9	15591	920 Véh/h	802 Véh/h	134 Véh/h	5%	5%	5%	1196 Véh/h	1043 Véh/h	174 Véh/h
RN116_10	15591	920 Véh/h	802 Véh/h	134 Véh/h	5%	5%	5%	1196 Véh/h	1043 Véh/h	174 Véh/h
RN116_11	15591	920 Véh/h	802 Véh/h	134 Véh/h	5%	5%	5%	1196 Véh/h	1043 Véh/h	174 Véh/h
RN116_12	15591	920 Véh/h	802 Véh/h	134 Véh/h	5%	5%	5%	1196 Véh/h	1043 Véh/h	174 Véh/h
RN116_13	15591	920 Véh/h	802 Véh/h	134 Véh/h	5%	5%	5%	1196 Véh/h	1043 Véh/h	174 Véh/h
RN116_14	15591	920 Véh/h	802 Véh/h	134 Véh/h	5%	5%	5%	1196 Véh/h	1043 Véh/h	174 Véh/h

III.3. RECALAGE DU NIVEAU SONORE À PARTIR DES DONNÉES TRAFICS

III.3.A. RECALAGE DES POINTS MOBILES :

Pour les points de mesures réalisés par prélèvement sonométrique de 1h ou 2h, un recalage du niveau sonore sur les périodes jour, soir, nuit est réalisé à partir des débits acoustiques équivalents établis au paragraphe 3.6 selon la méthode suivante :

$$LAeq_{\text{recalé avec } \leq \text{trafic en façade}(06h - 18h)} = LAeq_{\text{mesuré en façade durant la période de mesure}} + 10 \times \log \frac{Qeq_{\text{comptage long terme donné par } \leq CD66(06h - 18h)}}{Qeq_{\text{comptage durant la période de mesure}}}$$

$$LAeq_{\text{recalé avec } \leq \text{trafic en façade}(18h - 22h)} = LAeq_{\text{mesuré en façade durant la période de mesure}} + 10 \times \log \frac{Qeq_{\text{comptage long terme donné par } \leq CD66(18h - 22h)}}{Qeq_{\text{comptage durant la période de mesure}}}$$

$$LAeq_{\text{recalé avec } \leq \text{trafic en façade}(22h - 06h)} = LAeq_{\text{mesuré en façade durant la période de mesure}} + 10 \times \log \frac{Qeq_{\text{comptage long terme donné par } \leq CD66(22h - 06h)}}{Qeq_{\text{comptage durant la période de mesure}}}$$

III.3.B. RECALAGE DES POINTS FIXES (AVEC COMPTAGE 24H) :

Les points PF1, PF2, PF8, PF9, PF10 ont été définis à partir d'anciennes campagnes réalisées par notre cabinet. Un recalage avec les données trafics fournies par le CD66 selon la méthode suivante :

$$LAeq_{\text{recalé avec } \leq \text{trafic en façade}(06h - 18h)} = LAeq_{\text{mesuré en façade}(06h - 18h)} + 10 \times \log \frac{Qeq_{\text{comptage long terme donné par } \leq CD66(06h - 18h)}}{Qeq_{\text{comptage durant la période de mesure}(06h - 18h)}}$$

$$LAeq_{\text{recalé avec } \leq \text{trafic en façade}(18h - 22h)} = LAeq_{\text{mesuré en façade}(18h - 22h)} + 10 \times \log \frac{Qeq_{\text{comptage long terme donné par } \leq CD66(18h - 22h)}}{Qeq_{\text{comptage durant la période de mesure}(18h - 22h)}}$$

$$LAeq_{\text{recalé avec } \leq \text{trafic en façade}(22h - 06h)} = LAeq_{\text{mesuré en façade}(22h - 06h)} + 10 \times \log \frac{Qeq_{\text{comptage long terme donné par } \leq CD66(22h - 06h)}}{Qeq_{\text{comptage durant la période de mesure}(22h - 06h)}}$$

Point	LAeq 06h00-18h00	LAeq 18h00-22h00	LAeq 06h00-22h00	LAeq 22h00 - 06h00
RD1_1	64,7 dB(A)	66,5 dB(A)	63,5 dB(A)	55,8 dB(A)
RD1_2*	55,7 dB(A)	58,9 dB(A)	56,7 dB(A)	56,9 dB(A)

RD12_2	60,8 dB(A)	59,9 dB(A)	60,6 dB(A)	51,7 dB(A)
RD40_1	70,6 dB(A)	69,7 dB(A)	70,4 dB(A)	61,4 dB(A)
RD40_2	66,5 dB(A)	65,6 dB(A)	66,3 dB(A)	57,4 dB(A)
RD81_1	66,2 dB(A)	65,3 dB(A)	66,0 dB(A)	57,0 dB(A)
RD81_2	67,2 dB(A)	66,2 dB(A)	66,9 dB(A)	54,9 dB(A)
RD81_3	66,3 dB(A)	65,3 dB(A)	66,1 dB(A)	58,1 dB(A)
RD81_4	65,8 dB(A)	64,9 dB(A)	65,6 dB(A)	57,6 dB(A)
RD83_3*	63,4 dB(A)	62,6 dB(A)	63,2 dB(A)	54,2 dB(A)
RD88_1	66,5 dB(A)	65,6 dB(A)	66,3 dB(A)	57,4 dB(A)
RD90_1	68,7 dB(A)	67,8 dB(A)	68,5 dB(A)	59,5 dB(A)
RD114_2	65,9 dB(A)	65,0 dB(A)	65,7 dB(A)	56,8 dB(A)
RD115_2*	59,7 dB(A)	58,6 dB(A)	59,4 dB(A)	63,2 dB(A)
RD115_3	66,8 dB(A)	65,8 dB(A)	66,5 dB(A)	55,5 dB(A)
RD115_4*	57,4 dB(A)	60,8 dB(A)	58,5 dB(A)	49,1 dB(A)
RD115_5*	70,5 dB(A)	69,6 dB(A)	70,3 dB(A)	61,1 dB(A)
RD115_6	68,5 dB(A)	67,6 dB(A)	68,3 dB(A)	59,3 dB(A)
RD115_7*	68,8 dB(A)	68,0 dB(A)	68,6 dB(A)	59,1 dB(A)
RD117_2	66,9 dB(A)	66,0 dB(A)	66,7 dB(A)	56,8 dB(A)
RD612_2	55,8 dB(A)	55,2 dB(A)	55,7 dB(A)	47,4 dB(A)
RD612_3	64,3 dB(A)	63,7 dB(A)	64,2 dB(A)	56,0 dB(A)
RD612_4	69,1 dB(A)	68,2 dB(A)	68,9 dB(A)	59,1 dB(A)
RD612_5*	60,7 dB(A)	59,7 dB(A)	60,5 dB(A)	50,7 dB(A)
RD616_1	73,3 dB(A)	72,3 dB(A)	73,1 dB(A)	63,4 dB(A)
RD617_1	62,8 dB(A)	61,8 dB(A)	62,5 dB(A)	54,6 dB(A)
RD617_3	59,6 dB(A)	58,7 dB(A)	59,4 dB(A)	49,4 dB(A)
RD617_4	72,3 dB(A)	71,5 dB(A)	72,1 dB(A)	63,1 dB(A)
RD617_5	65,2 dB(A)	64,4 dB(A)	65,0 dB(A)	56,0 dB(A)
RD618_1	62,5 dB(A)	61,5 dB(A)	62,3 dB(A)	51,6 dB(A)
RD618_2*	61,5 dB(A)	60,5 dB(A)	61,3 dB(A)	50,6 dB(A)
RD618_4	65,9 dB(A)	65,3 dB(A)	65,7 dB(A)	57,5 dB(A)
RD900_1	76,2 dB(A)	75,2 dB(A)	75,9 dB(A)	68,4 dB(A)
RD900_2	61,4 dB(A)	60,5 dB(A)	61,2 dB(A)	53,6 dB(A)
RD900_4	74,6 dB(A)	73,6 dB(A)	74,4 dB(A)	66,2 dB(A)
RD900_5	72,6 dB(A)	71,7 dB(A)	72,4 dB(A)	63,6 dB(A)
RD900_6	73,5 dB(A)	72,9 dB(A)	73,4 dB(A)	65,2 dB(A)
RD900_9	64,0 dB(A)	63,1 dB(A)	63,8 dB(A)	55,3 dB(A)
RD900_12	65,7 dB(A)	64,8 dB(A)	65,5 dB(A)	56,8 dB(A)
RD900_13*	63,2 dB(A)	63,0 dB(A)	63,1 dB(A)	55,3 dB(A)
RD900_15	71,2 dB(A)	71,7 dB(A)	71,4 dB(A)	61,9 dB(A)
RD900_17	58,6 dB(A)	58,0 dB(A)	58,4 dB(A)	50,2 dB(A)
RD900_19*	64,0 dB(A)	63,4 dB(A)	63,9 dB(A)	55,7 dB(A)
RD900_21	60,9 dB(A)	60,3 dB(A)	60,8 dB(A)	52,6 dB(A)
RD900_28*	53,3 dB(A)	52,3 dB(A)	53,0 dB(A)	42,1 dB(A)
RD900_30	63,8 dB(A)	62,9 dB(A)	63,6 dB(A)	54,7 dB(A)
RD914_1	68,0 dB(A)	66,0 dB(A)	67,6 dB(A)	56,0 dB(A)
RD914_4*	66,1 dB(A)	65,2 dB(A)	65,9 dB(A)	57,2 dB(A)
RD914_6*	63,7 dB(A)	63,2 dB(A)	63,6 dB(A)	57,0 dB(A)

RD914_7*	66,3 dB(A)	65,7 dB(A)	66,1 dB(A)	56,9 dB(A)
RD914_8	53,0 dB(A)	52,0 dB(A)	52,8 dB(A)	43,6 dB(A)
RD916_1	63,6 dB(A)	62,7 dB(A)	63,4 dB(A)	52,3 dB(A)
RD916_2	73,8 dB(A)	72,8 dB(A)	73,6 dB(A)	62,4 dB(A)
RD916_3	69,4 dB(A)	68,5 dB(A)	69,2 dB(A)	58,1 dB(A)
RN116_1	68,5 dB(A)	67,9 dB(A)	68,4 dB(A)	60,2 dB(A)
RN116_3	73,9 dB(A)	73,3 dB(A)	73,8 dB(A)	65,6 dB(A)
RN116_4	71,0 dB(A)	70,4 dB(A)	70,8 dB(A)	62,6 dB(A)
RN116_8	70,7 dB(A)	70,1 dB(A)	70,5 dB(A)	62,3 dB(A)
RN116_9	72,9 dB(A)	72,3 dB(A)	72,7 dB(A)	64,5 dB(A)
RN116_10	71,6 dB(A)	71,0 dB(A)	71,5 dB(A)	63,3 dB(A)
RN116_11	65,5 dB(A)	64,9 dB(A)	65,4 dB(A)	57,2 dB(A)
RN116_12	65,0 dB(A)	64,4 dB(A)	64,8 dB(A)	56,6 dB(A)
RN116_13	58,2 dB(A)	57,6 dB(A)	58,1 dB(A)	49,9 dB(A)
RN116_14	59,9 dB(A)	59,3 dB(A)	59,8 dB(A)	51,6 dB(A)
*Résultats issus d'ancienne campagne de mesure actualisée avec les données trafic 2022				

III.4. EVALUATION DES INDICATEURS LDEN ET LN

Les indicateurs Lden et Ln sont issus des calculs à partir du LAeq en façade des habitations. Ils sont calculés de la manière suivante :

$$Ln = LAeq_{(22h-06h)} - 3 dB$$

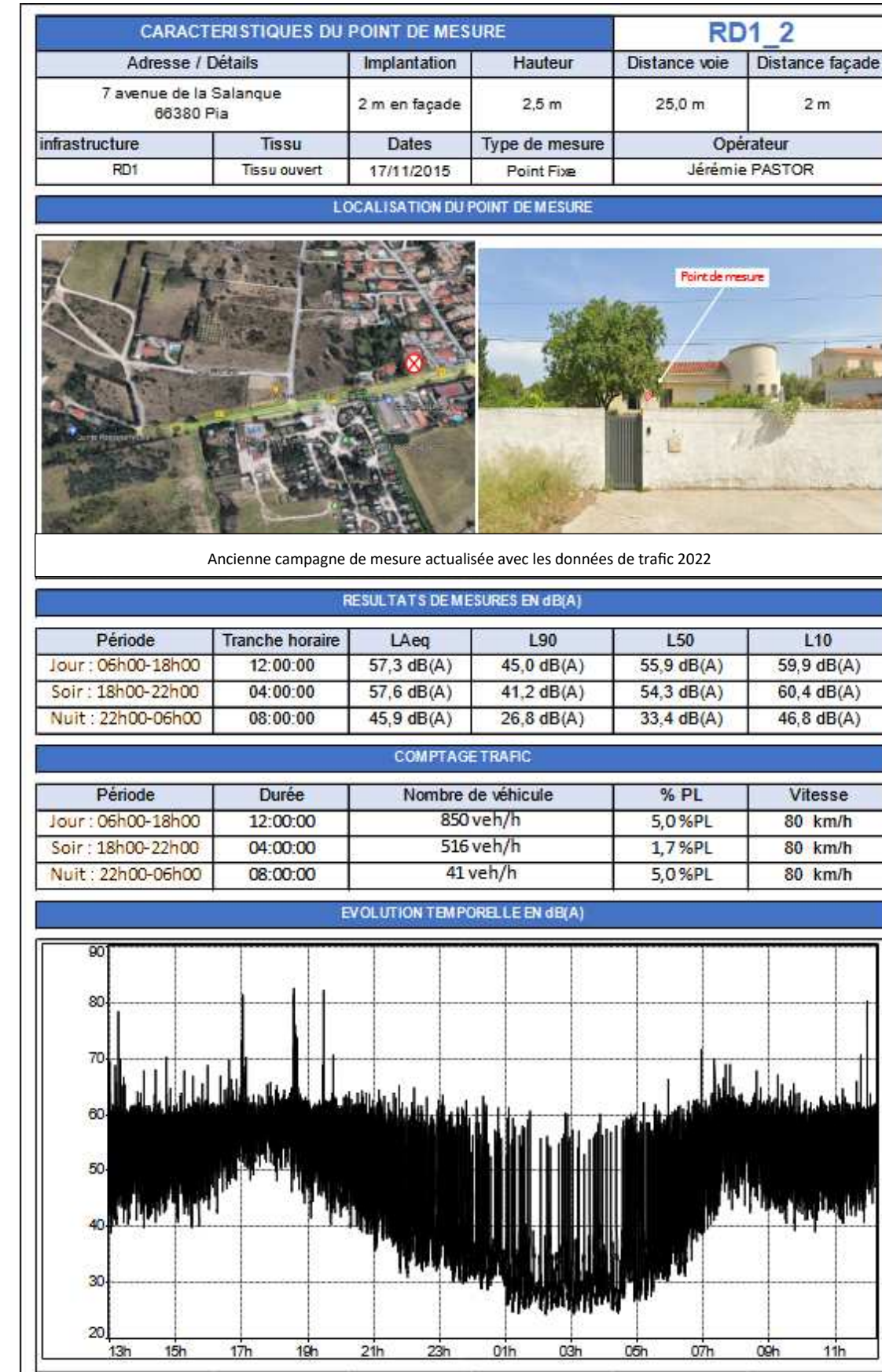
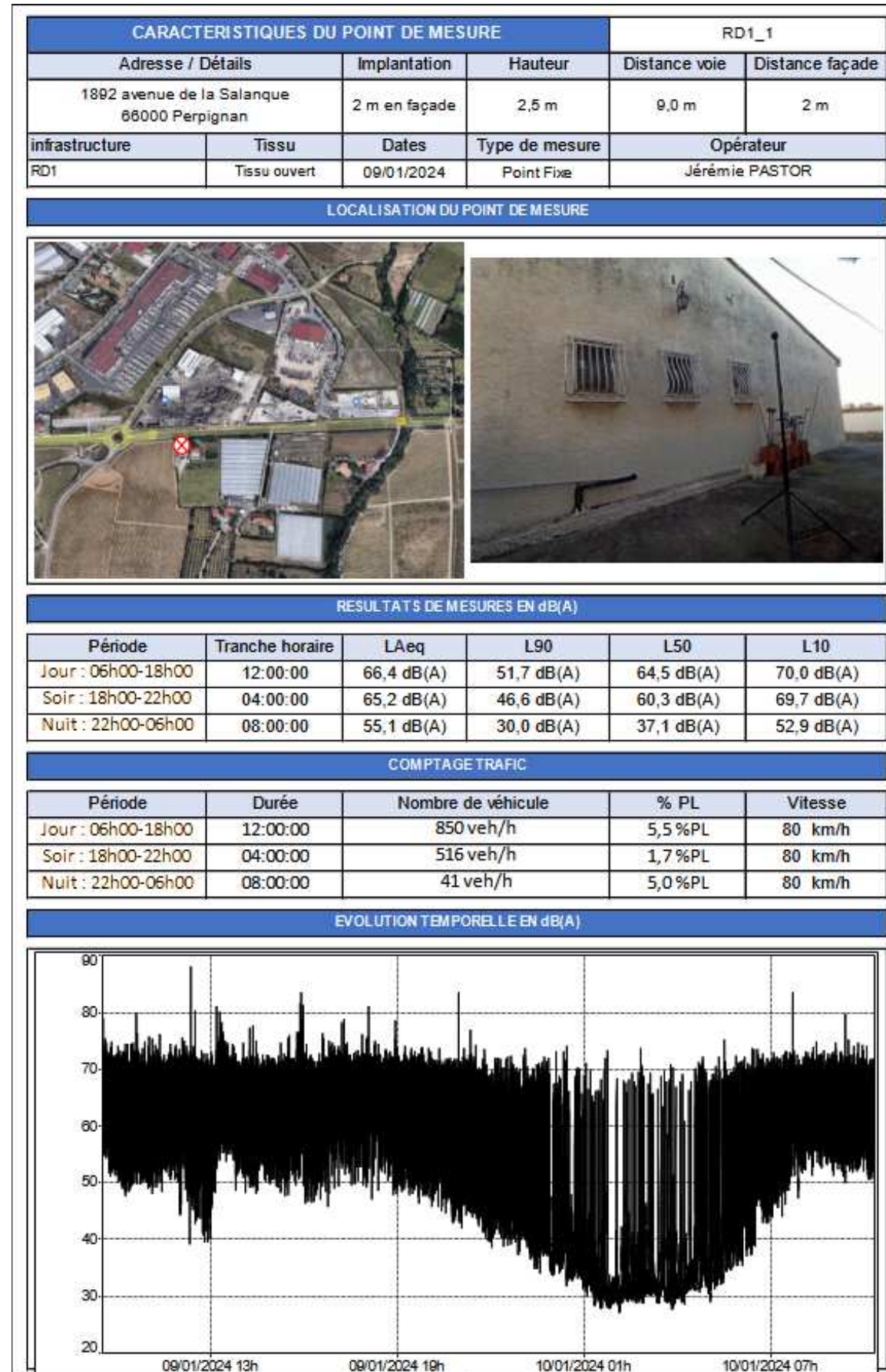
$$Lden = 10 \times \log \left(4 \times 10^{\frac{+5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{Ln+10}{10}} \right)$$

Avec

$$Ld = LAeq_{(06h-18h)} - 3 dB$$

$$LAeq_{(18h-22h)} - 3 dB$$

IV. FICHES PAR POINT DE MESURE



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD12_1	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Av. de la Salanque - Rivesaltes		Limite de propriété	4,0 m	5,0 m	5 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD12	Tissu ouvert	21/03/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



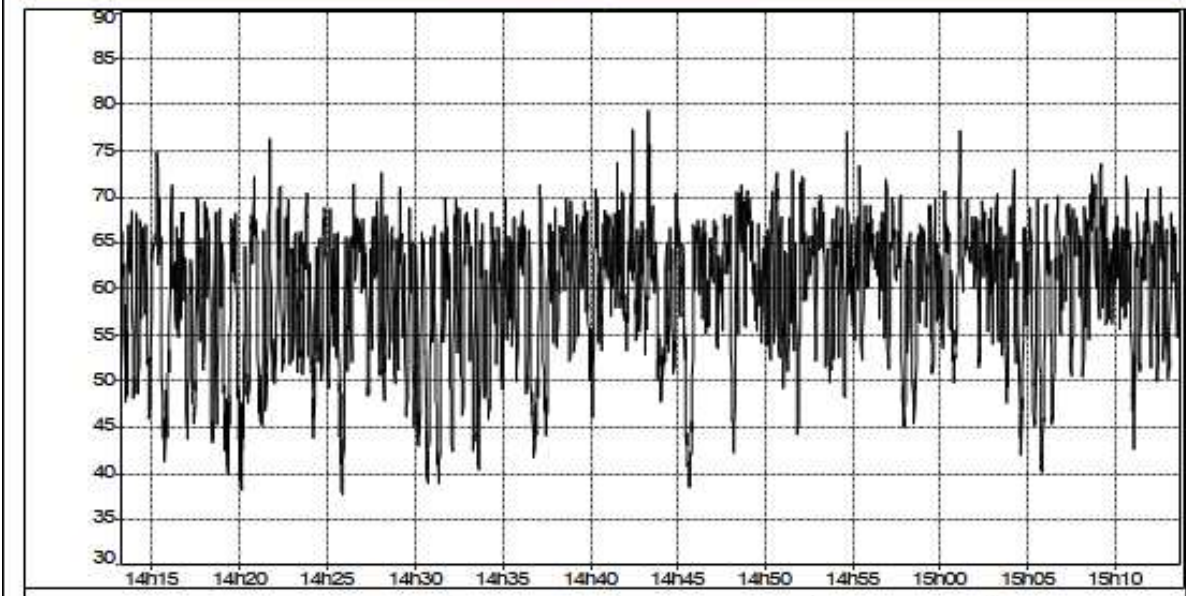
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	63,7 dB(A)	48,7 dB(A)	61,1 dB(A)	67,4 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	570 veh/h	3,6 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD11_1	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Route de saint Hippolyte - ST LAURENT DE LA SALANQUE		2 m en façade	4,0 m	2,0 m	4,0 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD11	Tissu ouvert	05/11/2015	Prélèvement diurne	AIGON Benjamin	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



Ancienne campagne de mesure actualisée avec les données de trafic 2022

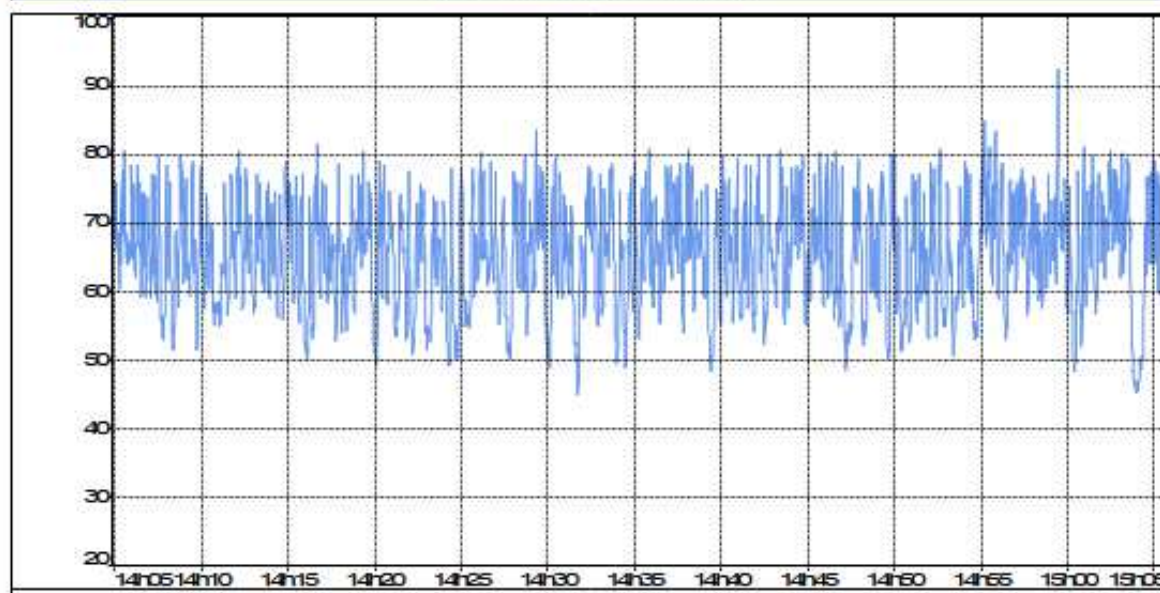
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour: 06h00-18h00	01:00:00	70,5 dB(A)	54,7 dB(A)	65,4 dB(A)	74,7 dB(A)
Soir: 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit: 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour: 06h00-18h00	01:00:00	632 veh/h	2,2 %PL	50 km/h
Soir: 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit: 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD12_2	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
64 avenue de Rivesaltes 66380 PIA		Limite de propriété	2,0 m	5,0 m	15 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD12	Tissu ouvert	19/04/2024	Prélèvement diurne	Jérémie PASTOR	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



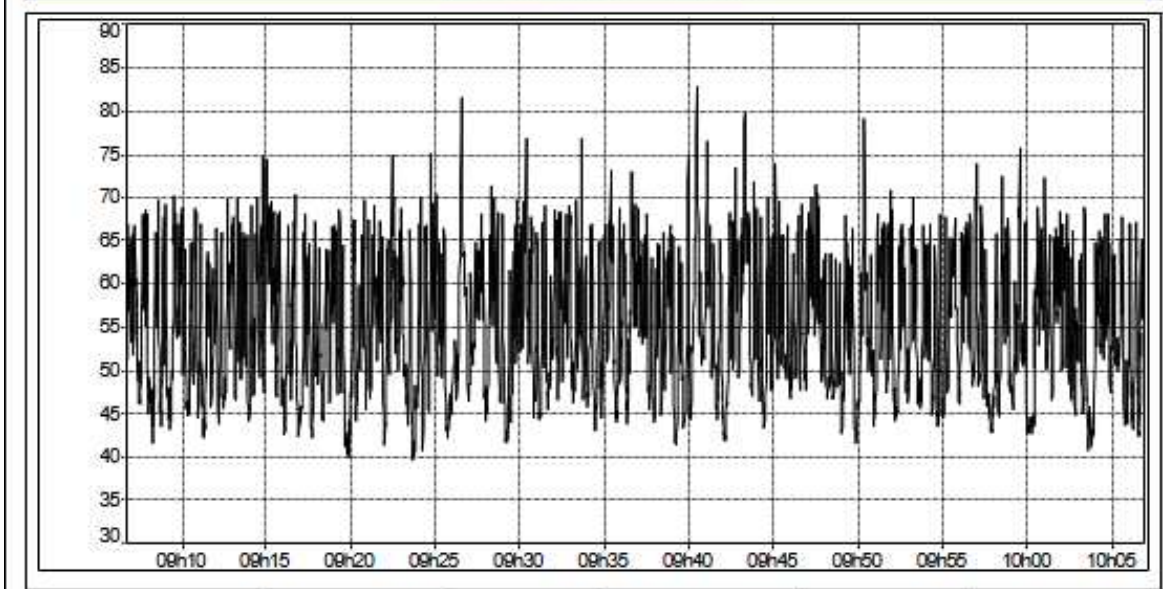
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour: 06h00-18h00	01:00:00	61,8 dB(A)	45,3 dB(A)	53,6 dB(A)	65,1 dB(A)
Soir: 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit: 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour: 06h00-18h00	01:00:00	435 veh/h	1,5 %PL	30 km/h
Soir: 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit: 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE			RD40_1	
Adresse / Détails	Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Pressing des Arcades - LATOUR BAS ELNE	Limite de propriété	3,0 m	5,0 m	15 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur
RD40	Tissu ouvert	03/04/2024	Prélèvement diurne	Via Julien

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



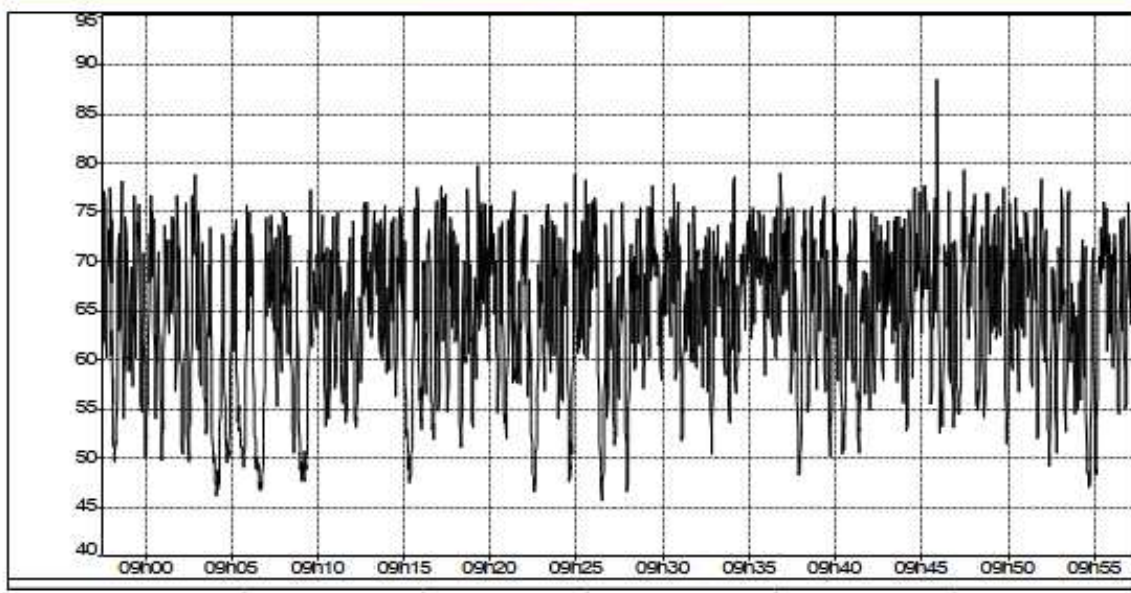
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	68,9 dB(A)	53,0 dB(A)	65,1 dB(A)	72,9 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	450 veh/h	2,0%PL	70 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE			RD40_2	
Adresse / Détails	Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
15 Av maréchal Leclerc - ST CYPRIEN	Limite de propriété	4,0 m	4,0 m	12 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur
RD40	Tissu ouvert	03/04/2024	Prélèvement diurne	Via Julien

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



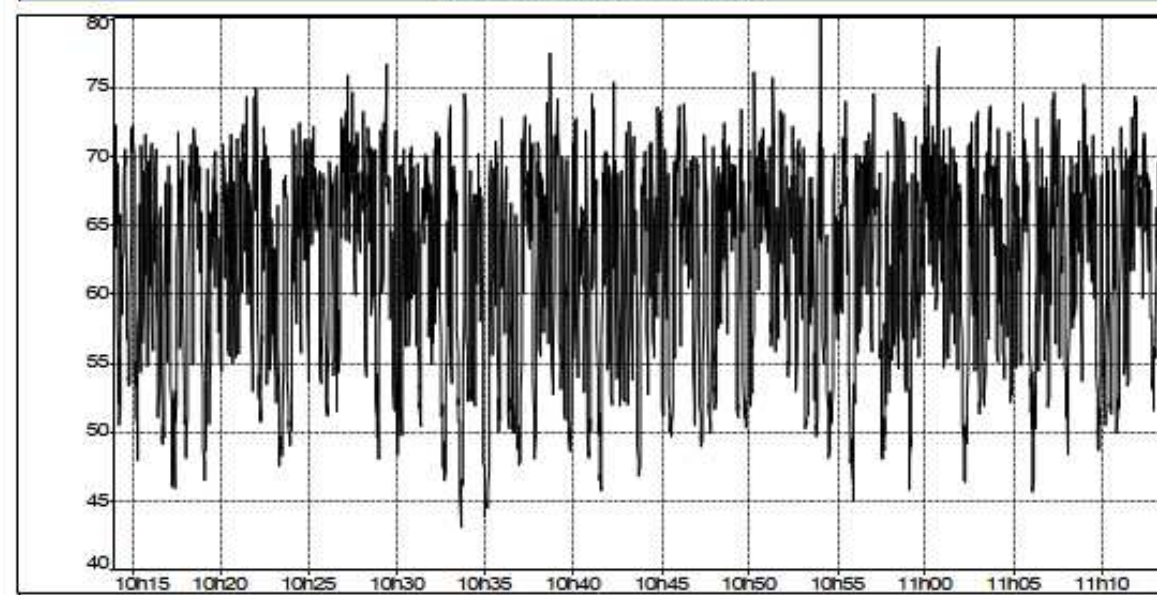
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	66,0 dB(A)	51,3 dB(A)	62,9 dB(A)	69,9 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	586 veh/h	2,6%PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD81_1	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
78 D81A - ST CYPRIEN PLAGES		Limite de propriété	4,0 m	4,0 m	8 m
Infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD81	Tissu ouvert	02/04/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



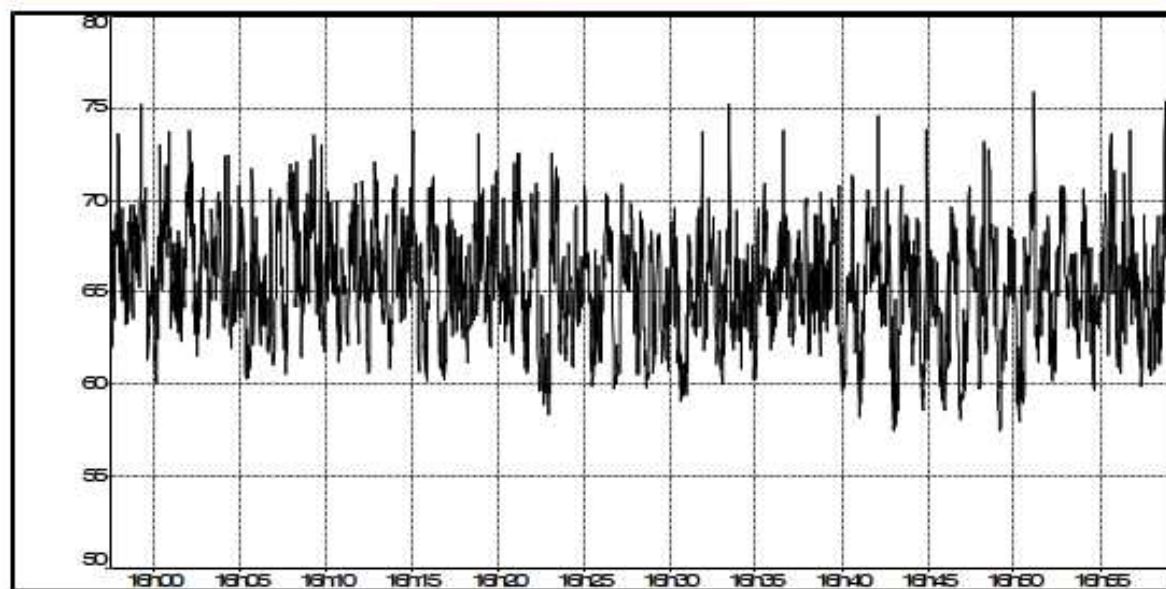
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	66,2 dB(A)	61,0 dB(A)	65,1 dB(A)	69,1 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	660 veh/h	2,1 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD81_2	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Voie des Flamants Roses - CANET EN ROUSSILLON		Limite de propriété	4,0 m	5,0 m	13 m
Infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD81	Tissu ouvert	03/04/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



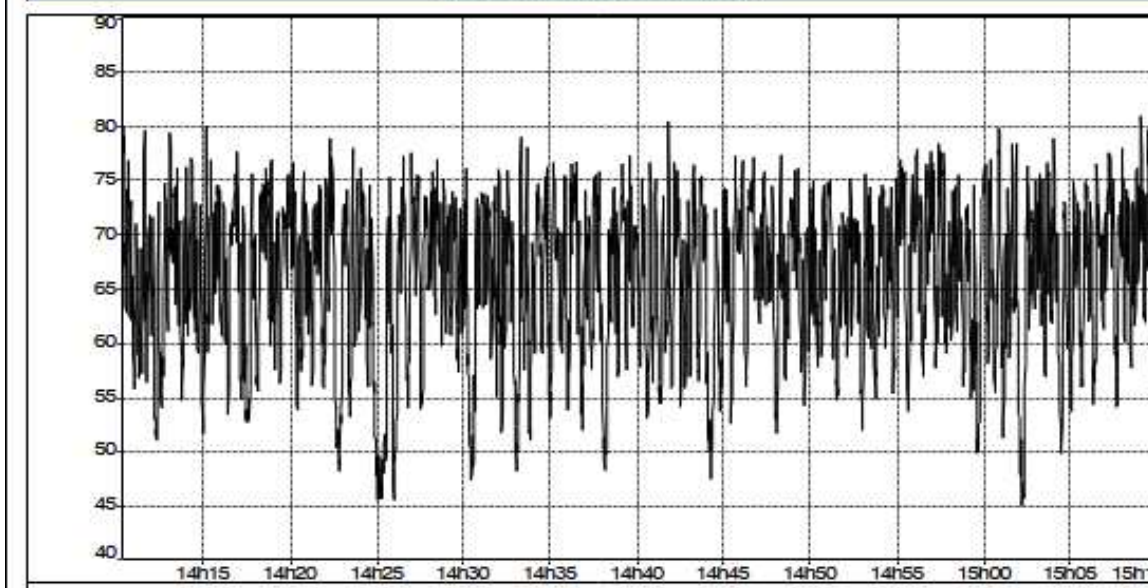
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	69,5 dB(A)	55,8 dB(A)	66,5 dB(A)	74,0 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	850 veh/h	0,6 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD81_3	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
17 Rue Mailhes - CANET EN ROUSSILLON		En champ libre	4,0 m	10,0 m	20 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD81	Tissu ouvert	03/04/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



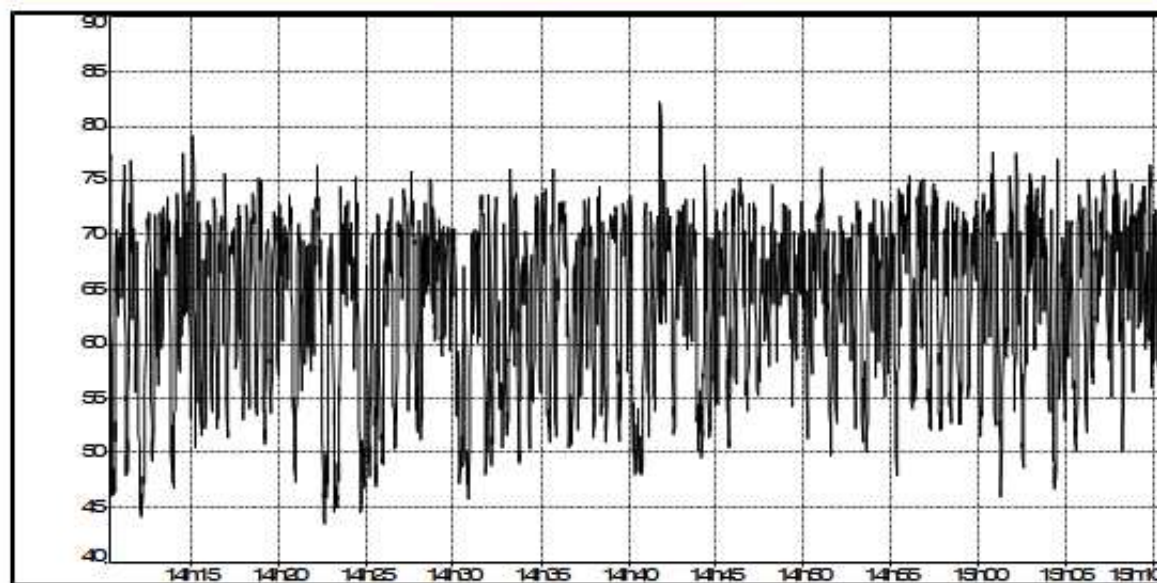
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour: 06h00-18h00	01:00:00	68,0 dB(A)	52,6 dB(A)	65,1 dB(A)	72,0 dB(A)
Soir: 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit: 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour: 06h00-18h00	01:00:00	840 veh/h	0,6 %PL	50 km/h
Soir: 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit: 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD81_4	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
9 Av de l'esperou - CANET EN ROUSSILLON		Limite de propriété	2,0 m	3,0 m	15 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD81	Tissu ouvert	03/04/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



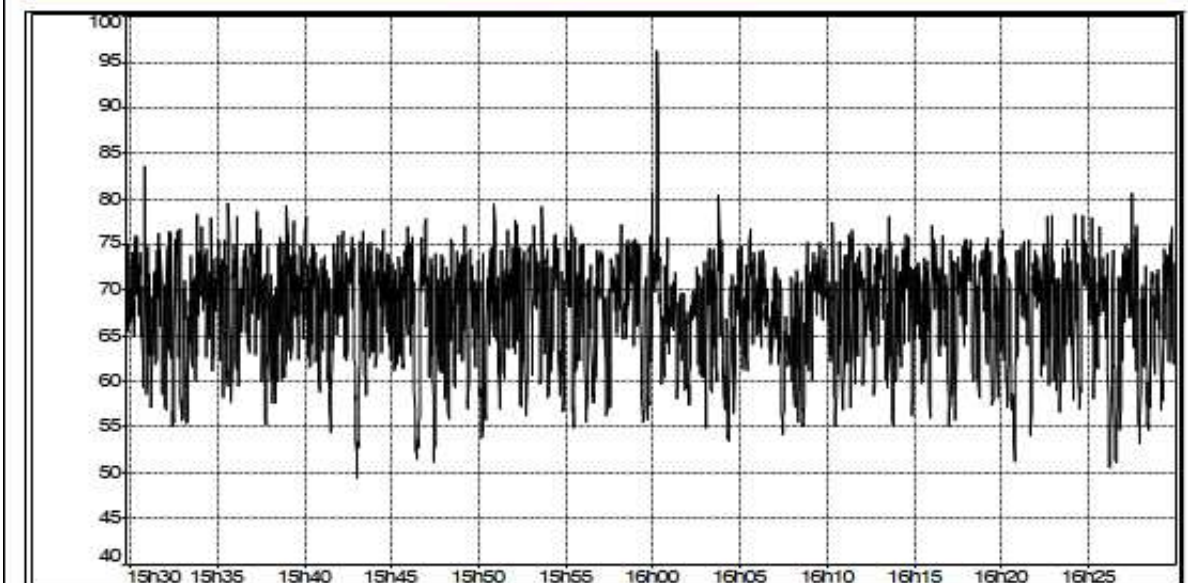
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour: 06h00-18h00	01:00:00	70,8 dB(A)	58,7 dB(A)	68,5 dB(A)	73,7 dB(A)
Soir: 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit: 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour: 06h00-18h00	01:00:00	930 veh/h	0,7 %PL	50 km/h
Soir: 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit: 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD83_3	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Résidence Suisse et bordeaux- BARCARES		Limite de propriété	4,0 m	10,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD83	Tissu ouvert	12/11/2015	Prélèvement diurne	AIGON Benjamin	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



Ancienne campagne de mesure actualisée avec les données de trafic 2022

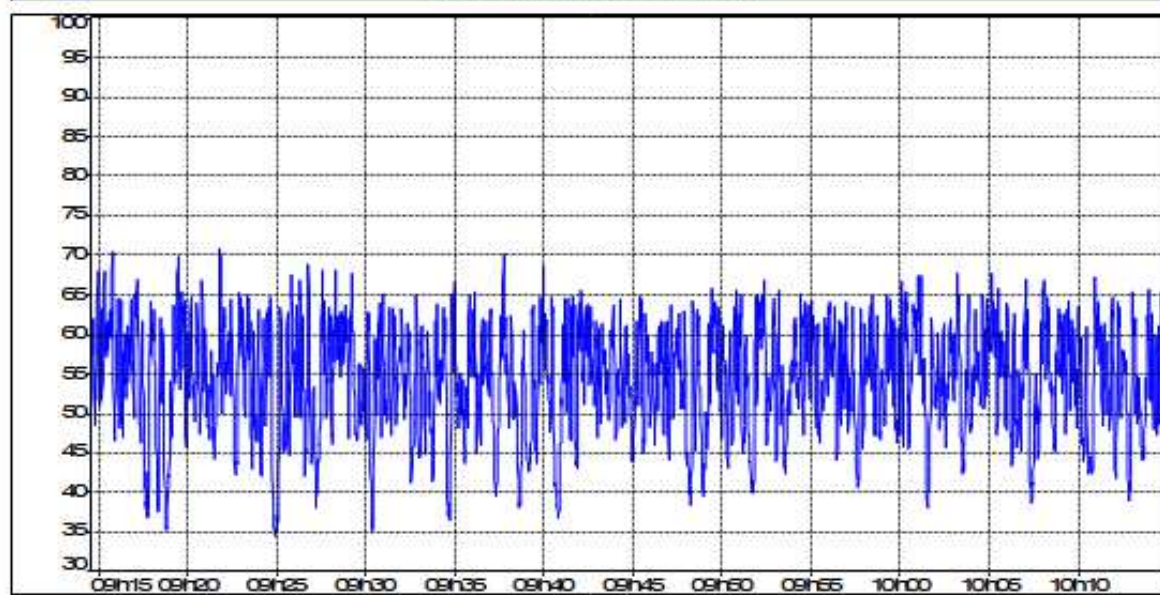
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	58,0 dB(A)	44,4 dB(A)	54,4 dB(A)	62,1 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	716 veh/h	2,1 %PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD88_1	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
156 avenue du Roussillon 66000 Perpignan		En champ libre	4,0 m	7,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD88	Tissu ouvert	09/01/2024	Prélèvement diurne	Jérémie PASTOR	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



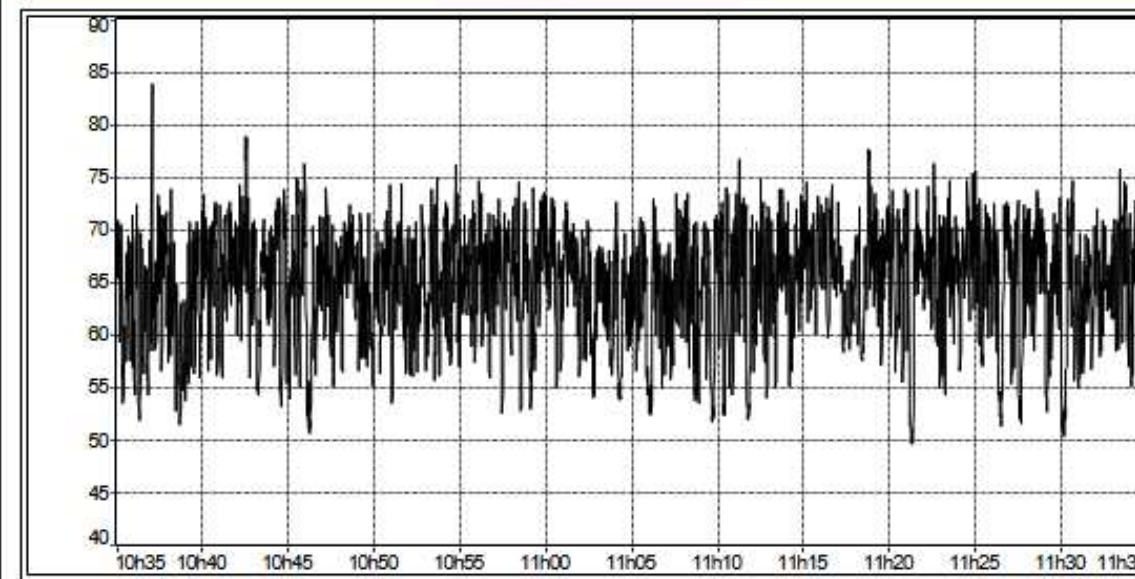
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	67,0 dB(A)	56,7 dB(A)	64,9 dB(A)	70,5 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00	1105 veh/h	4,5 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE			RD90_1	
Adresse / Détails	Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
37 D90 - Saint-Laurent-de-la-Salanque	2 m en façade	3,0 m	1,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur
RD90	Tissu ouvert	06/03/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



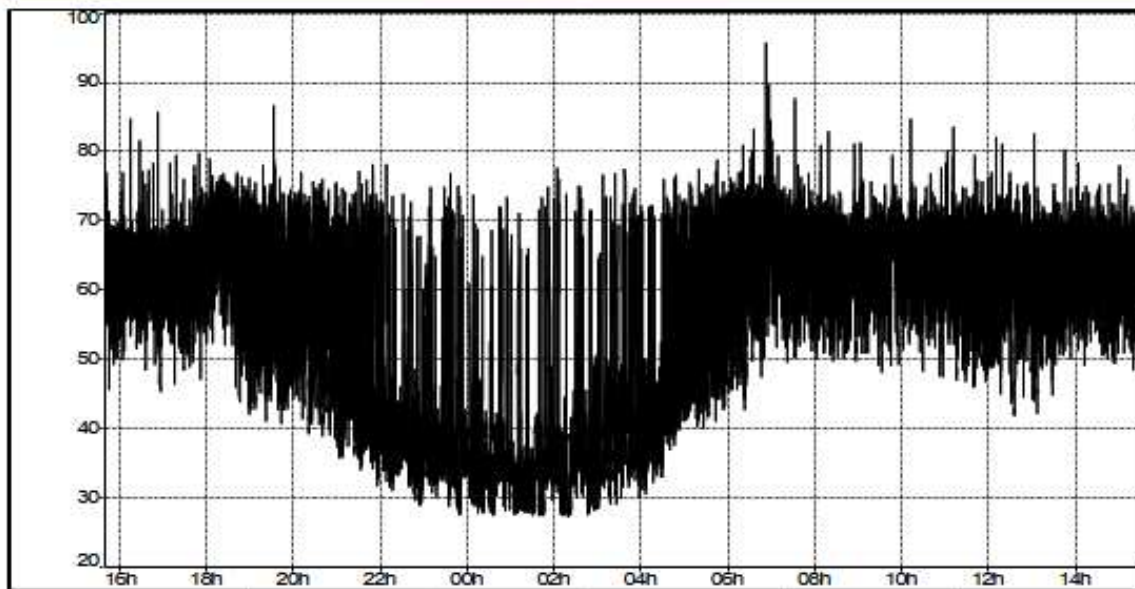
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	12:00:00	67,0 dB(A)	55,6 dB(A)	64,2 dB(A)	69,6 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	65,8 dB(A)	42,5 dB(A)	58,4 dB(A)	70,7 dB(A)
Nuit : 22h00-06h00	08:00:00	57,9 dB(A)	30,9 dB(A)	39,0 dB(A)	57,0 dB(A)

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	12:00:00	605 veh/h	0,1 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	-	-	50 km/h
Nuit : 22h00-06h00	08:00:00	-	-	50 km/h

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE			RD114_2	
Adresse / Détails	Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
59 D114 - Argelès-sur-Mer	2 m en façade	3,5 m	1,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur
RD114	Tissu ouvert	19/04/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



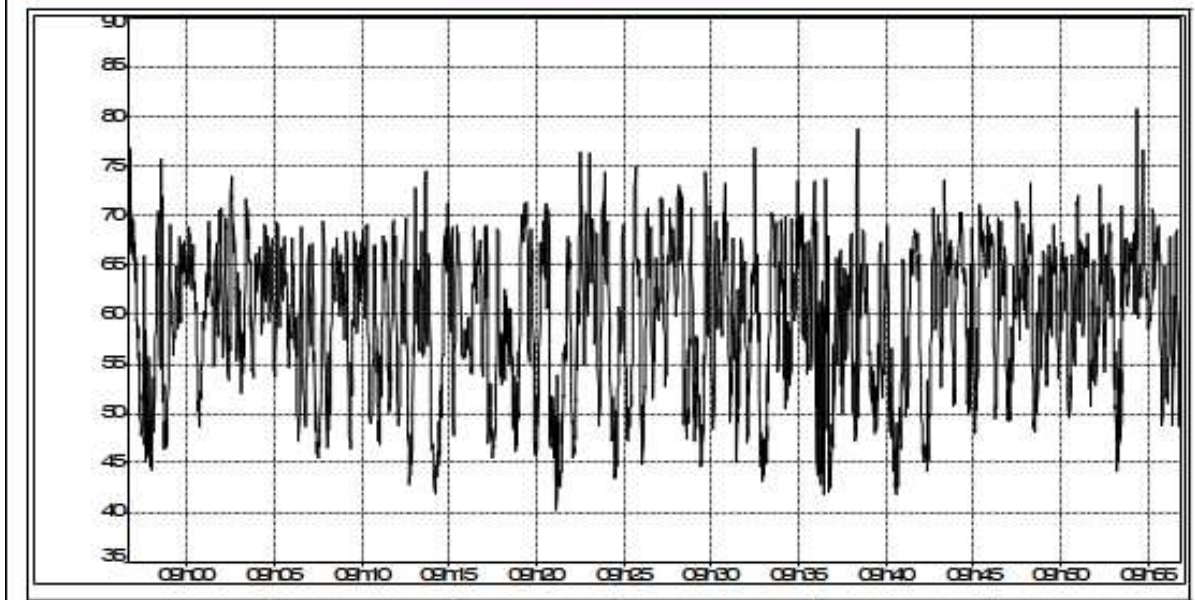
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	64,0 dB(A)	48,5 dB(A)	60,1 dB(A)	67,9 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	370 veh/h	1,7 %PL	30 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD115_2	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Rue de l'ò Pilo		En champ libre	2,0 m	28,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD115	Tissu ouvert	04/10/2018	Point Fixe	AIGON Benjamin	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



Ancienne campagne de mesure actualisée avec les données de trafic 2022

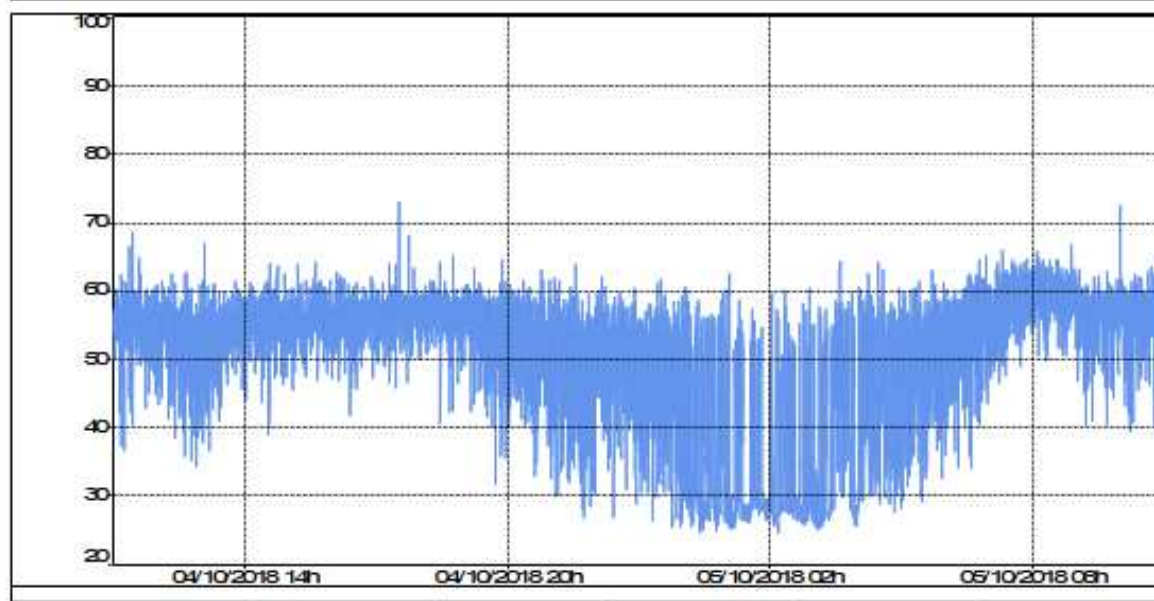
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	12:00:00	57,6 dB(A)	46,8 dB(A)	55,6 dB(A)	60,8 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	55,6 dB(A)	41,2 dB(A)	53,0 dB(A)	59,5 dB(A)
Nuit : 22h00-06h00	08:00:00	50,2 dB(A)	26,7 dB(A)	38,6 dB(A)	54,4 dB(A)

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	12:00:00	1030 veh/h	8,0 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	1043 veh/h	4,2 %PL	80 km/h
Nuit : 22h00-06h00	08:00:00	91 veh/h	2,8 %PL	80 km/h

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD115_3	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
1600 Rte de Saint-Jean Oulrich - Céret		2 m en façade	2,0 m	25,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD115	Tissu ouvert	12/03/2024	Prélèvement diurne	Aigon Benjamin	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



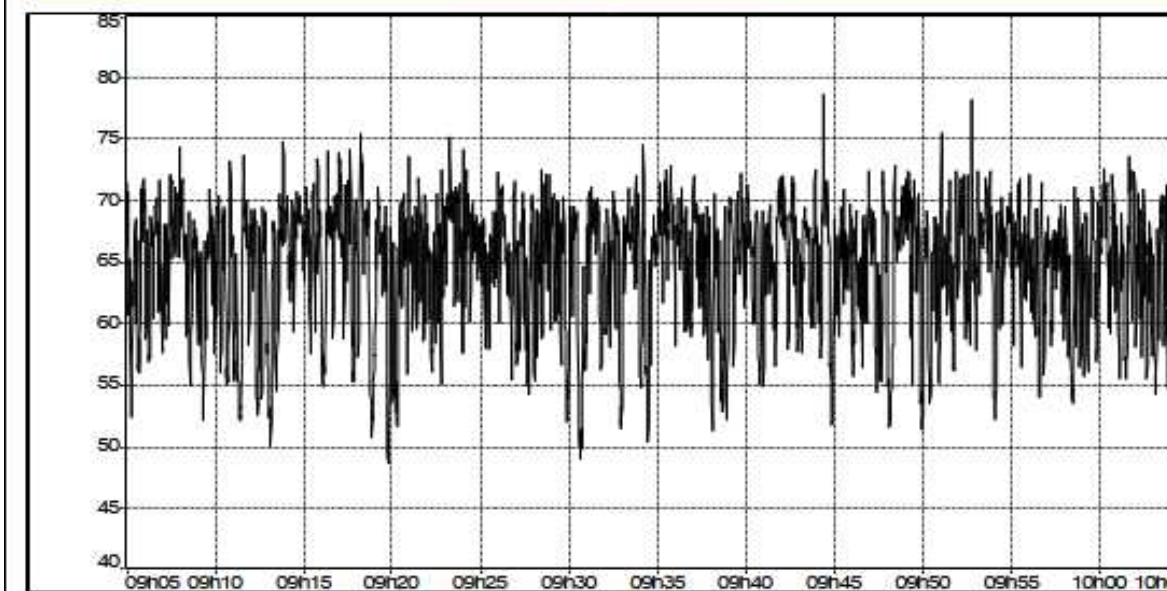
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	66,9 dB(A)	56,8 dB(A)	65,9 dB(A)	70,0 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	1054 veh/h	4,9 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD115_4	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Chemin de Sainte Marguerite		Limite de propriété	2,0 m	30,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD115	Tissu ouvert	04/10/2018	Point Fixe	AIGON Benjamin	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



Ancienne campagne de mesure actualisée avec les données de trafic 2022

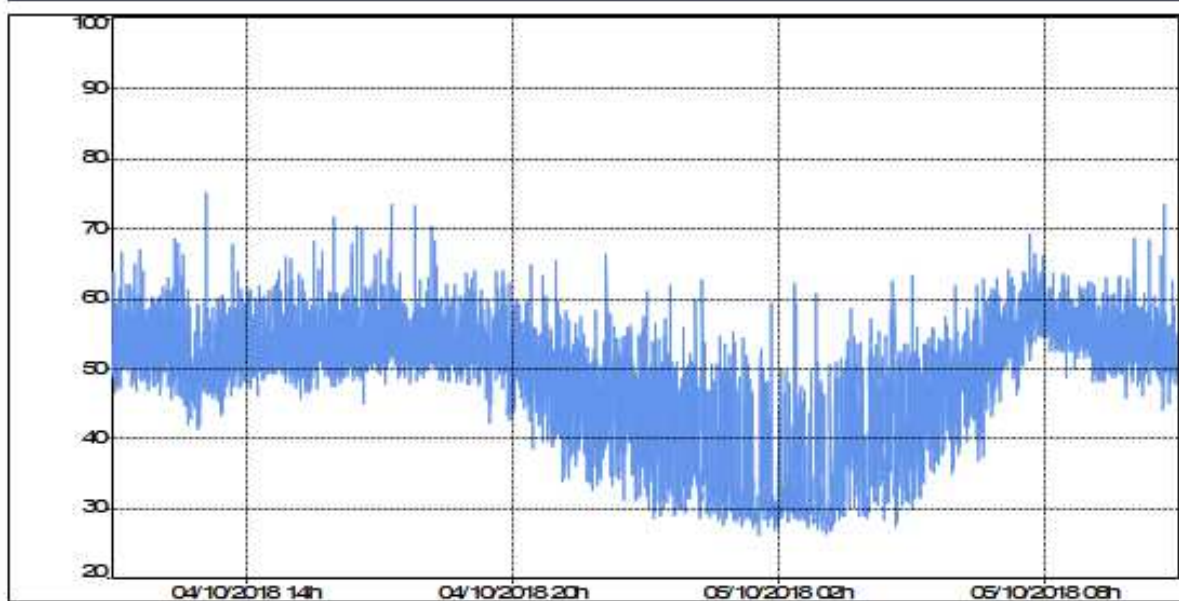
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	12:00:00	56,0 dB(A)	48,5 dB(A)	52,3 dB(A)	57,9 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	53,5 dB(A)	42,1 dB(A)	50,8 dB(A)	55,1 dB(A)
Nuit : 22h00-06h00	08:00:00	46,1 dB(A)	28,8 dB(A)	37,3 dB(A)	49,7 dB(A)

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	12:00:00	1275 veh/h	8,3 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	322 veh/h	3,6 %PL	50 km/h
Nuit : 22h00-06h00	08:00:00	82 veh/h	3,1 %PL	50 km/h

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD115_5	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
35 Avenue des Aspres - CERET		2 m en façade	4,0 m	3,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD115	Tissu ouvert	30/10/2015	Point Fixe	AIGON Benjamin	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



Ancienne campagne de mesure actualisée avec les données de trafic 2022

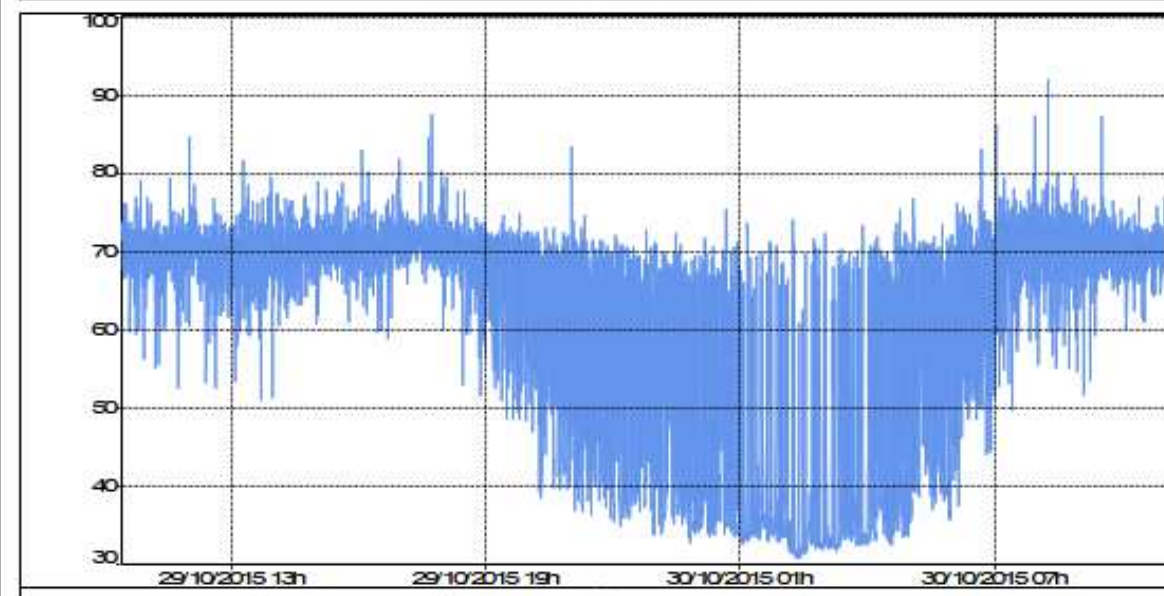
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	12:00:00	71,4 dB(A)	61,4 dB(A)	70,0 dB(A)	73,7 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	68,3 dB(A)	47,2 dB(A)	64,6 dB(A)	72,2 dB(A)
Nuit : 22h00-06h00	08:00:00	60,9 dB(A)	32,7 dB(A)	40,2 dB(A)	63,5 dB(A)

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	02:00:00	1106 veh/h	1,3 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD115_6	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
7 route de CERET - Reynes		2 m en façade	2,0 m	2,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD115	Tissu ouvert	12/03/2024	Prélèvement diurne	Aigon Benjamin	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



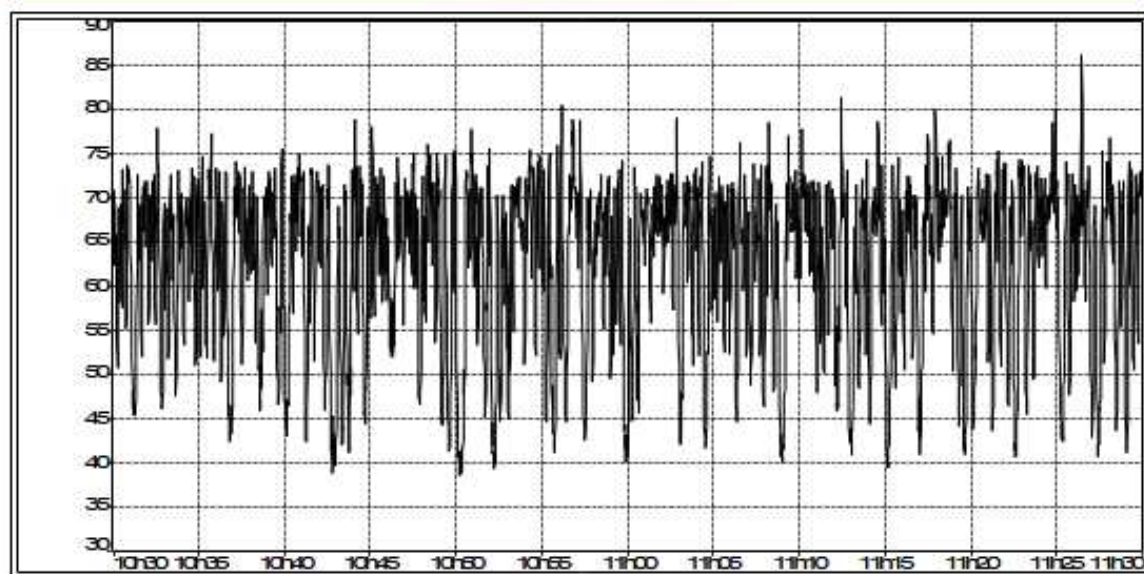
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	68,0 dB(A)	46,6 dB(A)	64,5 dB(A)	71,8 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	722 veh/h	2,5 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD115_7	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Route d'Amélie - REYNES		2 m en façade	4,0 m	2,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD115	Tissu ouvert	30/10/2015	Prélèvement diurne	AIGON Benjamin	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



Ancienne campagne de mesure actualisée avec les données de trafic 2022

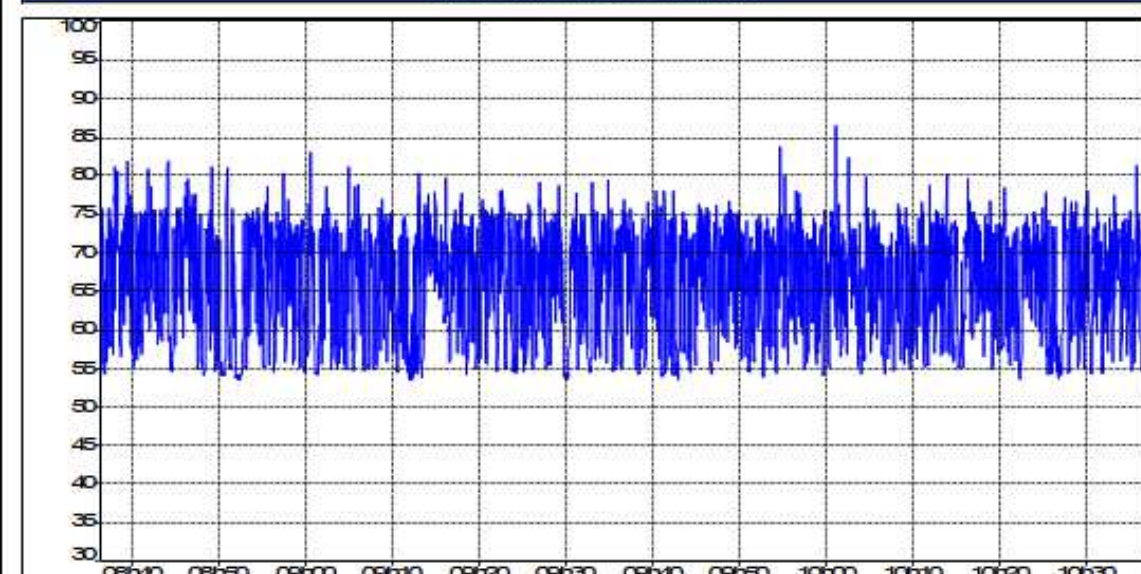
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	02:00:00	69,6 dB(A)	55,3 dB(A)	65,8 dB(A)	73,4 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	02:00:00	736 veh/h	2,5 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD117_2	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
34 rue du Prat 66600 Espira de l'Agly		Limite de propriété	4,0 m	15,0 m	11 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD117	Tissu ouvert	06/03/2024	Prélèvement diurne	Jérémie Pastor	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



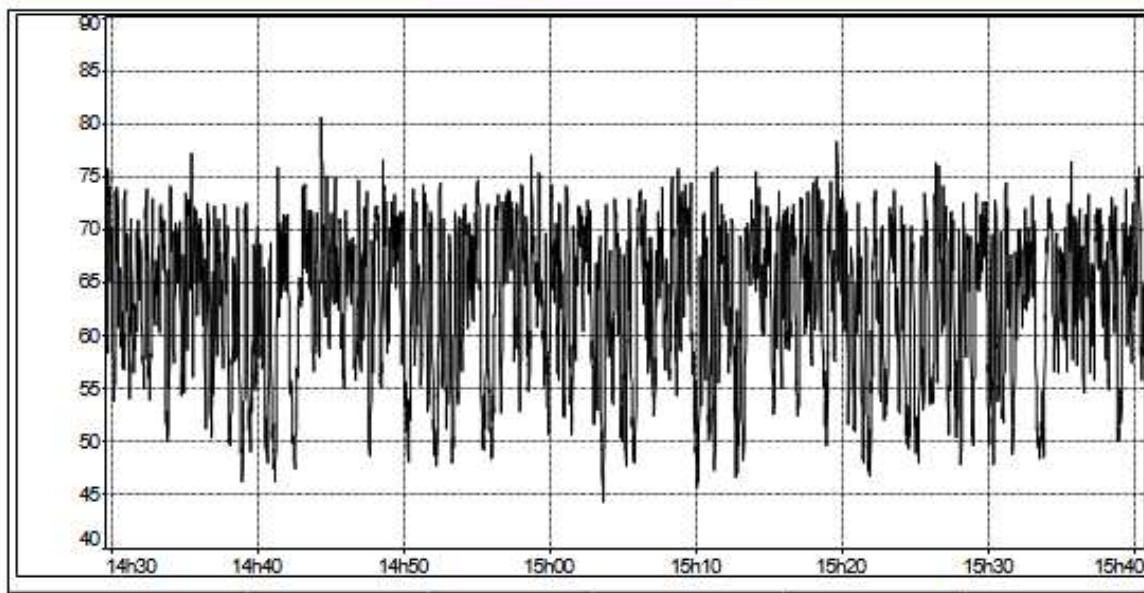
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	66,9 dB(A)	52,3 dB(A)	64,3 dB(A)	71,4 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	680 veh/h	12,0%PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD612_2	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Rte de Perpignan - Canohès		Limite de propriété	3,0 m	70,0 m	5 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD612	Tissu ouvert	29/02/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



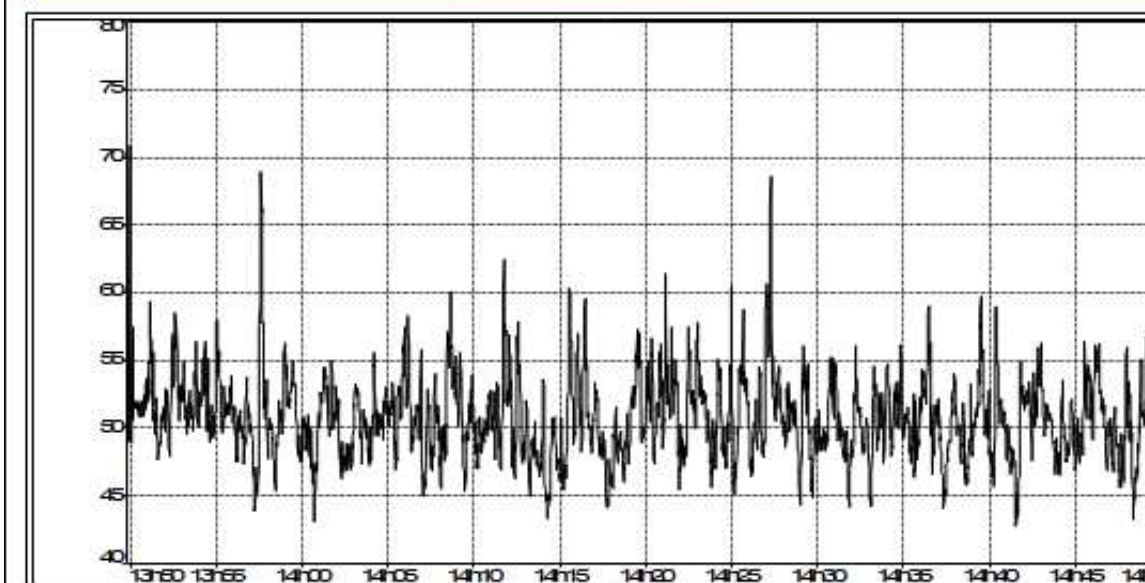
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	52,2 dB(A)	47,0 dB(A)	50,4 dB(A)	54,4 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	1382 veh/h	3,7%PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD612_3	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
840 Baltaza 66350 Toulouges		En champ libre	2,0 m	11,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD612	Tissu ouvert	29/02/2024	Prélèvement diurne	Jérémie Pastor	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



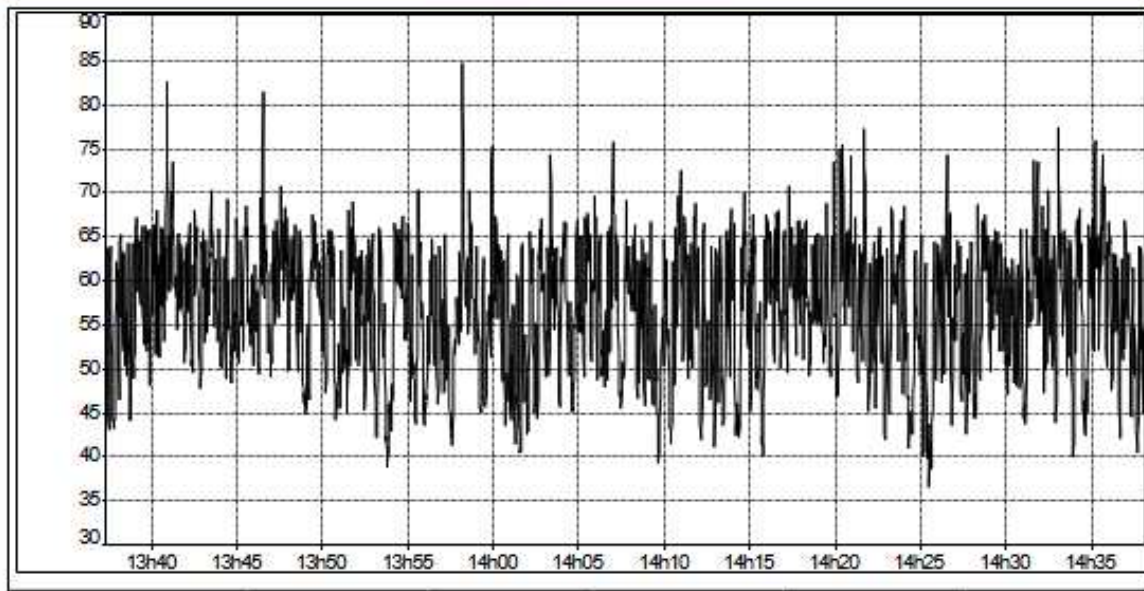
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	62,1 dB(A)	46,2 dB(A)	56,8 dB(A)	65,0 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	1003 veh/h	3,0 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD612_4	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
1196 Mas Morlat		En champ libre	2,0 m	8,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD612	Tissu ouvert	29/02/2024	Prélèvement diurne	Jérémie Pastor	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



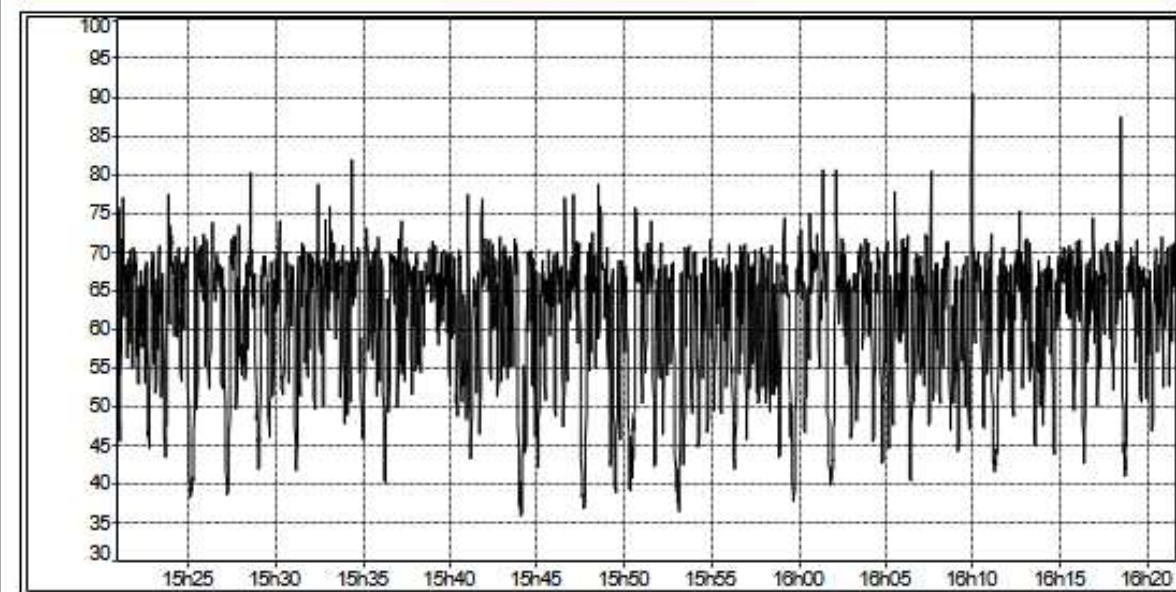
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

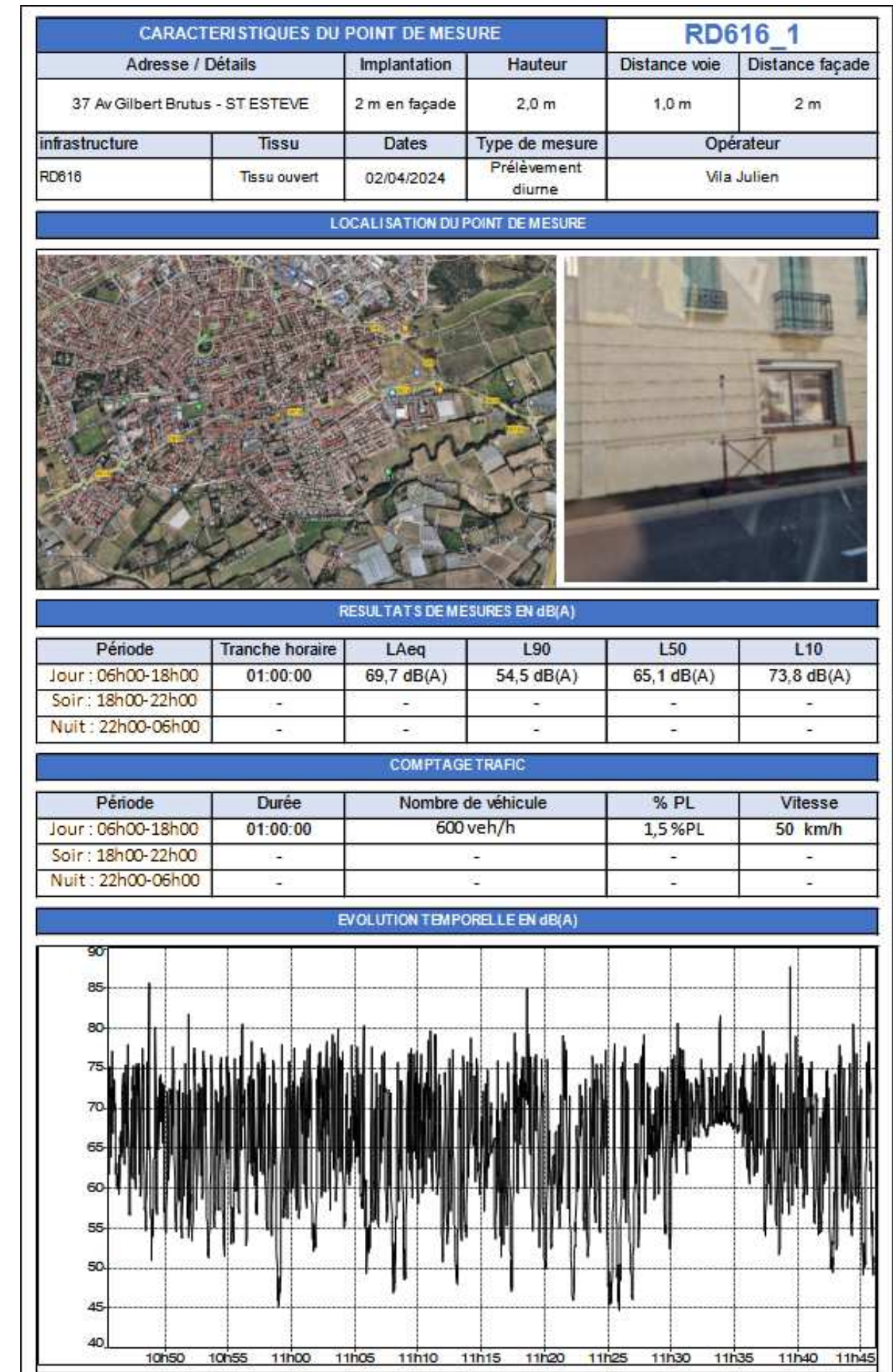
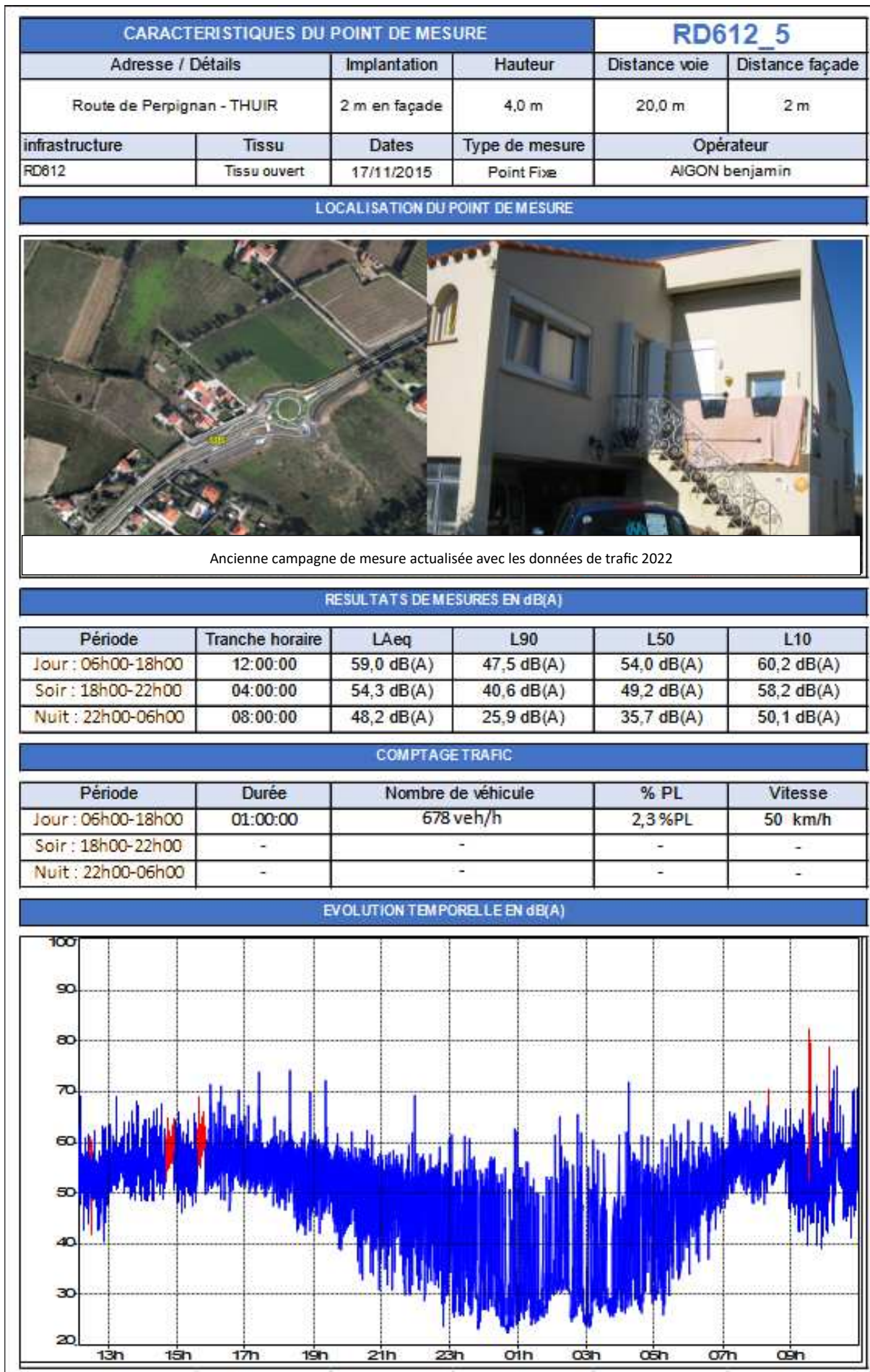
Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	66,6 dB(A)	48,2 dB(A)	63,3 dB(A)	69,4 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	1132 veh/h	2,0 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)





CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD617_1	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Imp. des Grives - Canet-en-Roussillon		Limite de propriété	3,0 m	17,0 m	10 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD617	Tissu ouvert	19/04/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



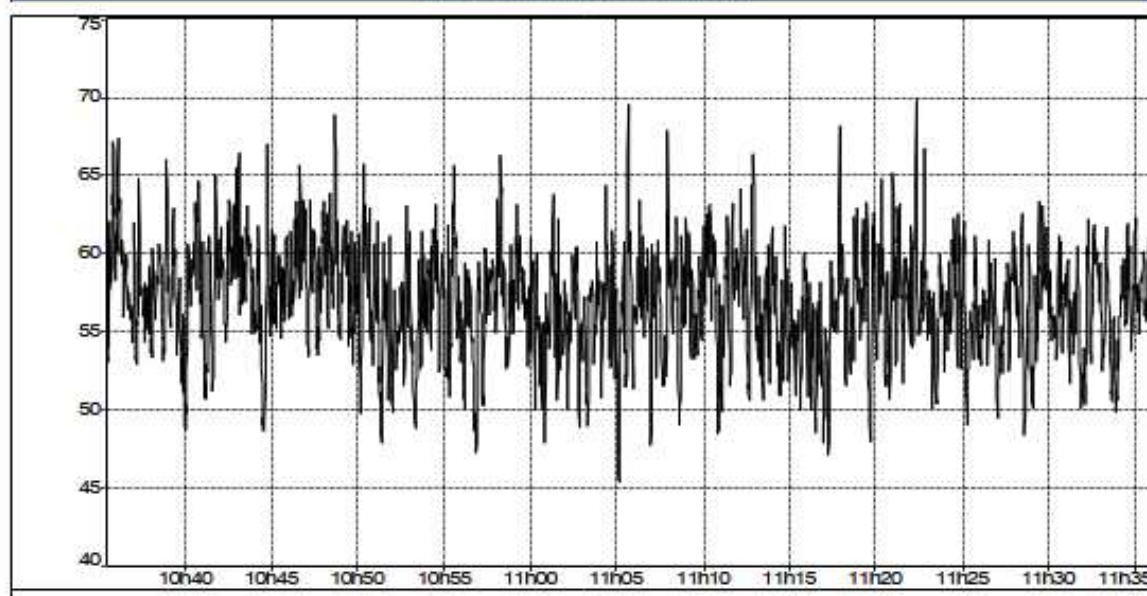
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	58,1 dB(A)	52,2 dB(A)	56,8 dB(A)	60,7 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	920 veh/h	4,5 %PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD617_2	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Rdpt des Jardins Saint Jacques - Perpignan		Limite de propriété	3,0 m	3,0 m	3 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD617	Tissu ouvert	29/02/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



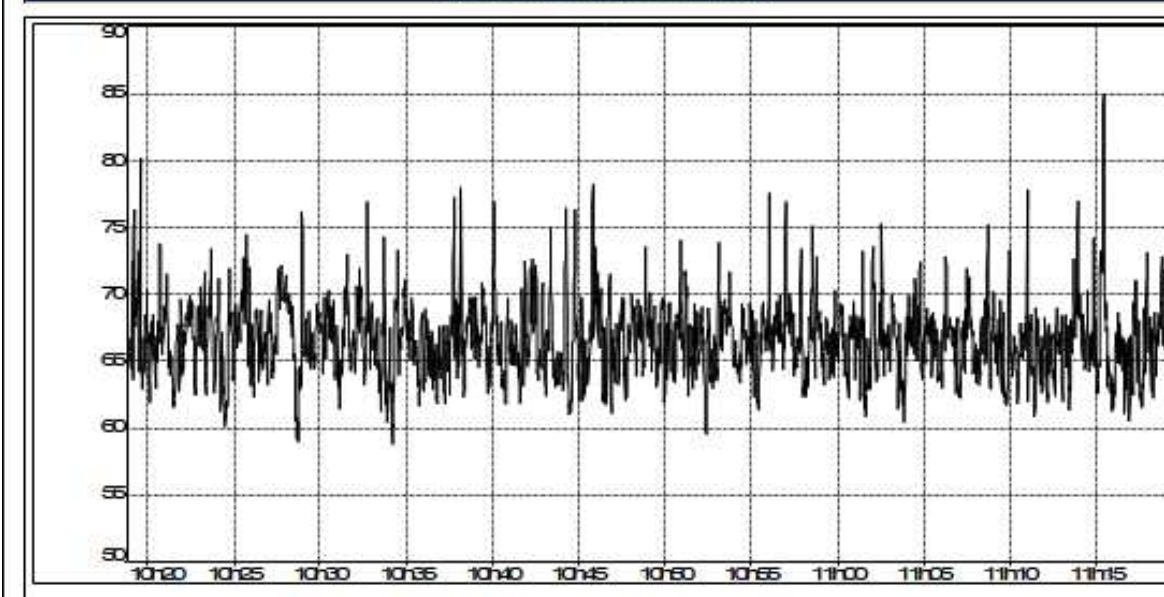
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	67,7 dB(A)	63,1 dB(A)	66,5 dB(A)	69,5 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	2395 veh/h	3,6 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD617_3	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
34 Rue Hector Guimard - Perpignan		Limite de propriété	3,0 m	20,0 m	7 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD617	Tissu ouvert	19/04/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



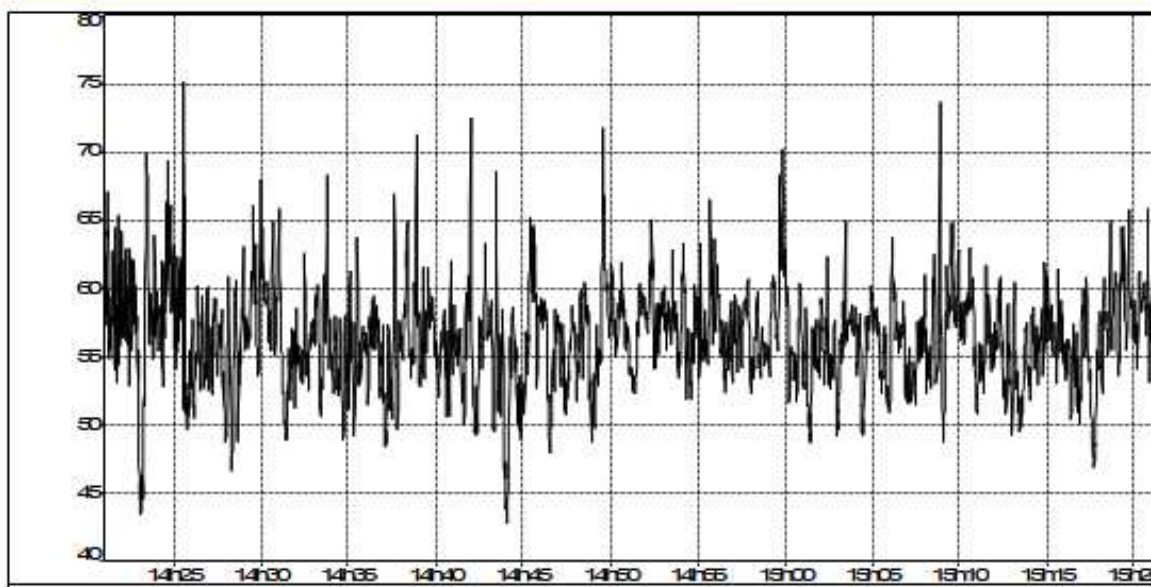
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	58,2 dB(A)	51,9 dB(A)	56,3 dB(A)	60,4 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	1050 veh/h	2,8 %PL	90 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD617_4	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Façade arrière 105 rue Jean Bullant 86000 Perpignan		2 m en façade	4,0 m	3,0 m	11 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD617	Tissu ouvert	29/02/2024	Prélèvement diurne	Jérémie Pastor	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



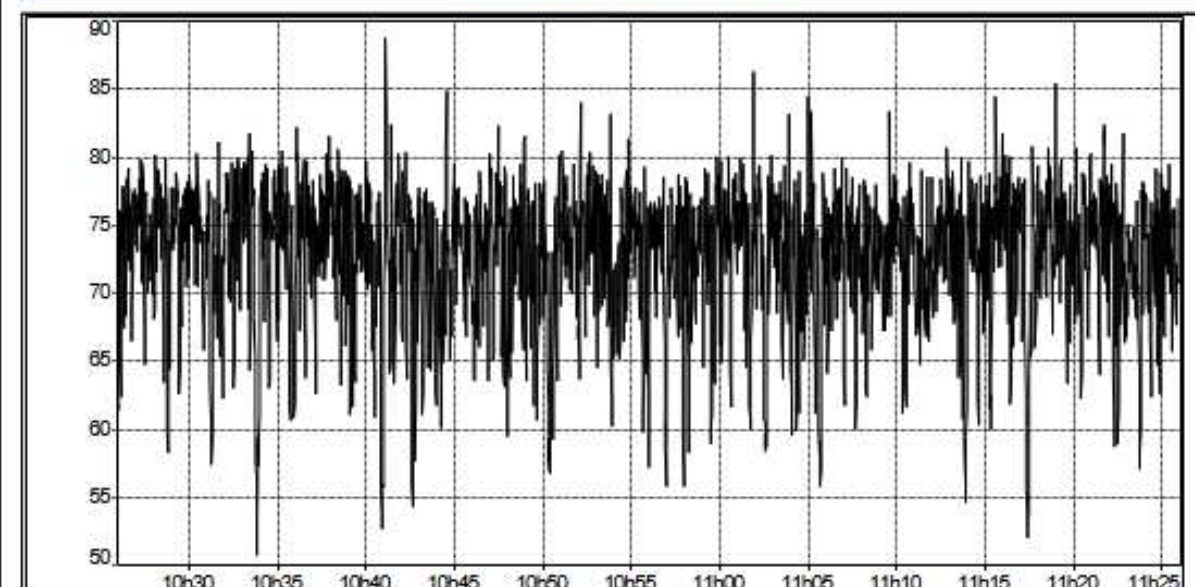
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	74,6 dB(A)	65,0 dB(A)	73,5 dB(A)	77,6 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	1592 veh/h	3,0 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD617_5	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Rdpt des Jardins Saint Jacques - Perpignan		Limite de propriété	3,0 m	3,0 m	3 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD617	Tissu ouvert	29/02/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



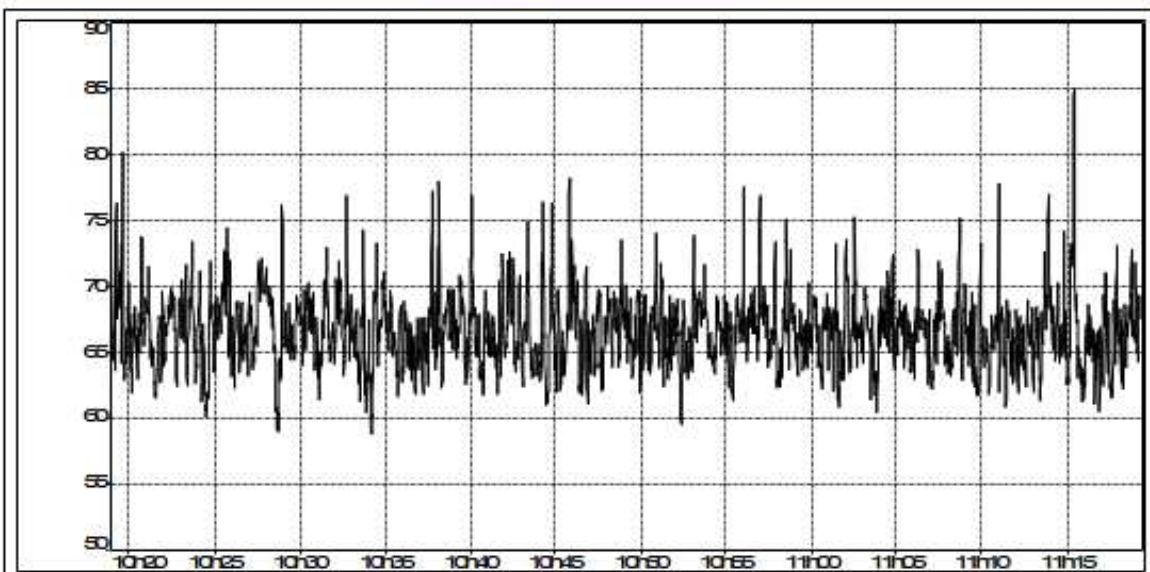
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	67,7 dB(A)	63,1 dB(A)	66,5 dB(A)	69,5 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	2395 veh/h	3,6 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD618_1	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Mas Roer - LE BOULOU		2 m en façade	4,0 m	19,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD618	Tissu ouvert	04/04/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



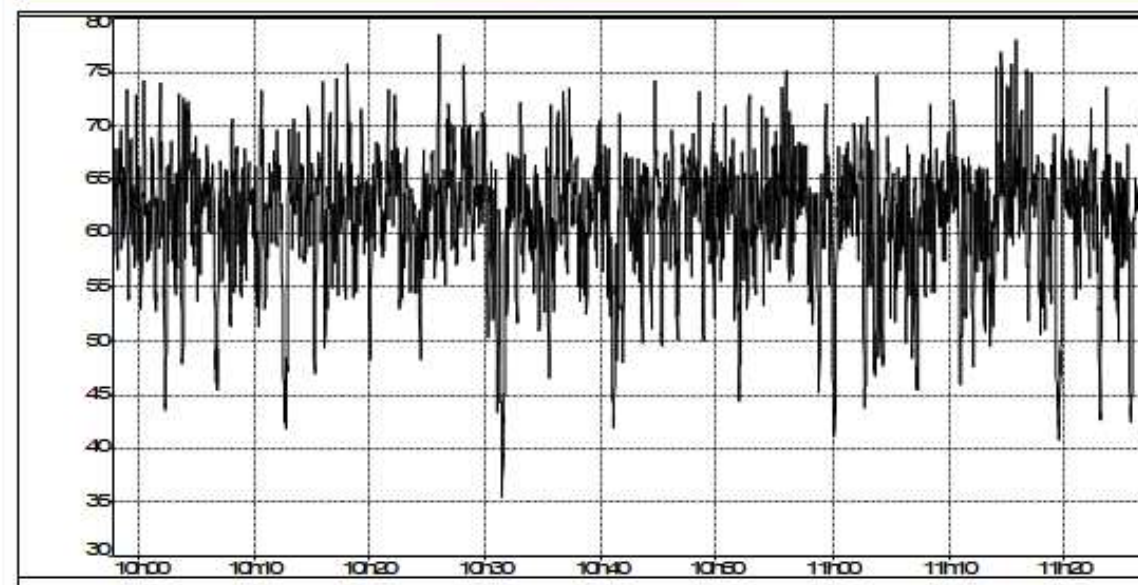
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:30:00	64,1 dB(A)	53,7 dB(A)	62,4 dB(A)	67,0 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:30:00	1250 veh/h	4,7 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD618_2	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Trompette basse-MONTESQUIEU DES ALBERES		En champ libre	4,0 m	30,0 m	2m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD618	Tissu ouvert	17/11/2015	Prélèvement diurne	AIGON Benjamin	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



Ancienne campagne de mesure actualisée avec les données de trafic 2022

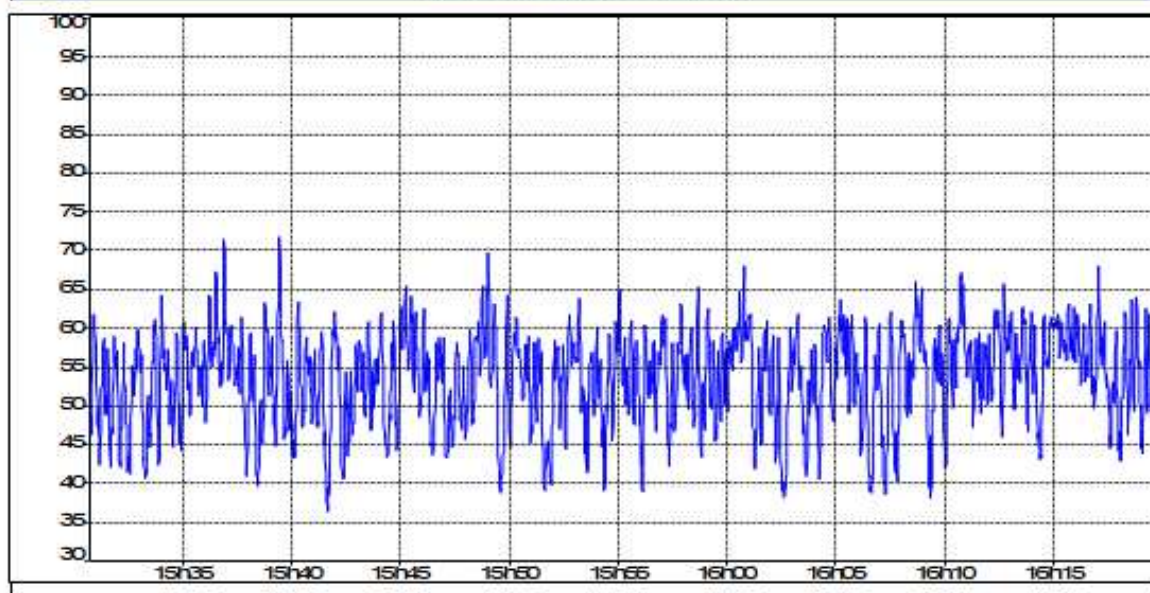
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	00:50:00	56,9 dB(A)	44,7 dB(A)	54,3 dB(A)	60,4 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	00:50:00	641 veh/h	3,3 %PL	90 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD618_4	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
2 Rue des mésanges - ARGELES SUR MER		Limite de propriété	2,0 m	5,0 m	10 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD618	Tissu ouvert	04/04/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



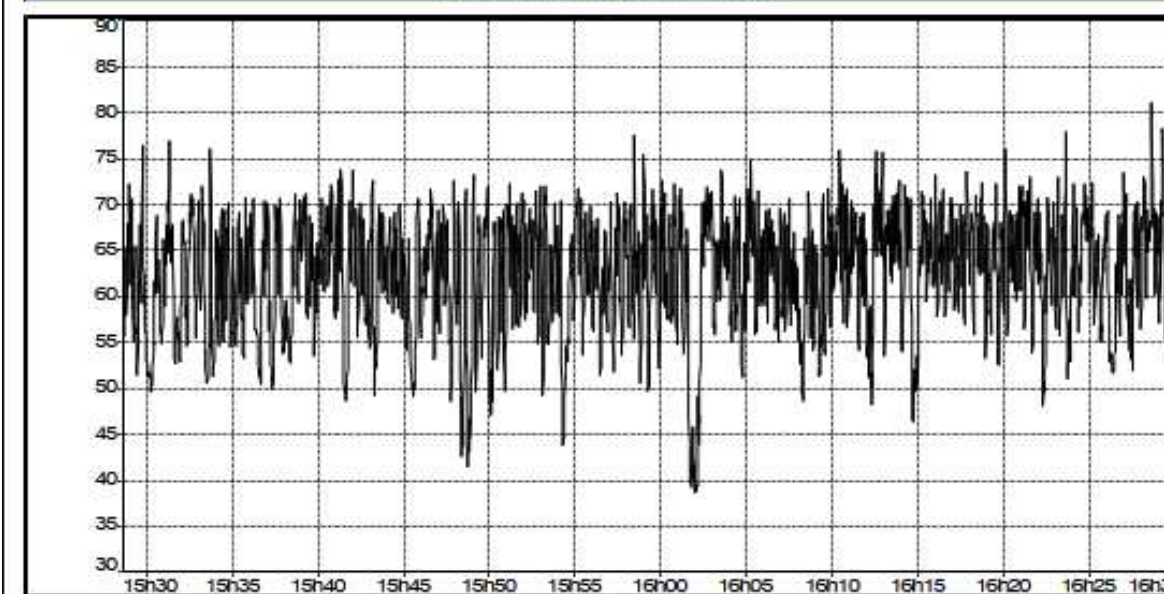
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	65,6 dB(A)	53,4 dB(A)	62,7 dB(A)	69,3 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	765 veh/h	1,6 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD900_1	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
729 chemins des Moulins 66600 Salses Le Château		2 m en façade	3,0 m	3,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD900	Tissu ouvert	04/03/2024	Prélèvement diurne	Jérémie Pastor	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



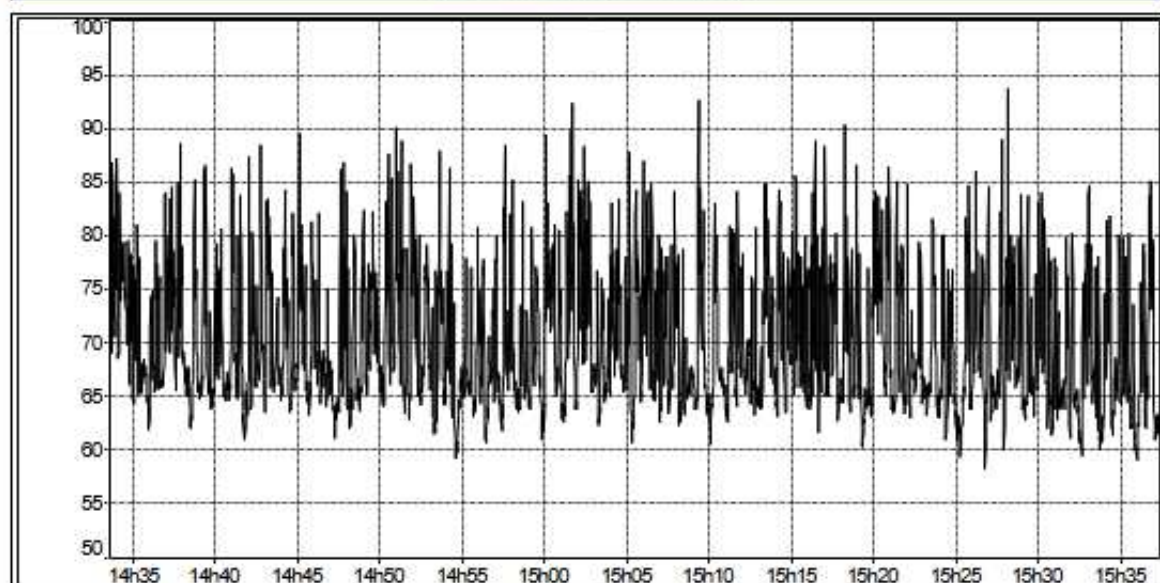
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	75,1 dB(A)	63,6 dB(A)	67,9 dB(A)	78,6 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	457 veh/h	20,0%PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD900_2	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
2 Lot. Le Pin - Salses le Château		Limite de propriété	3,0 m	21,0 m	7 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD900	Tissu ouvert	04/03/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



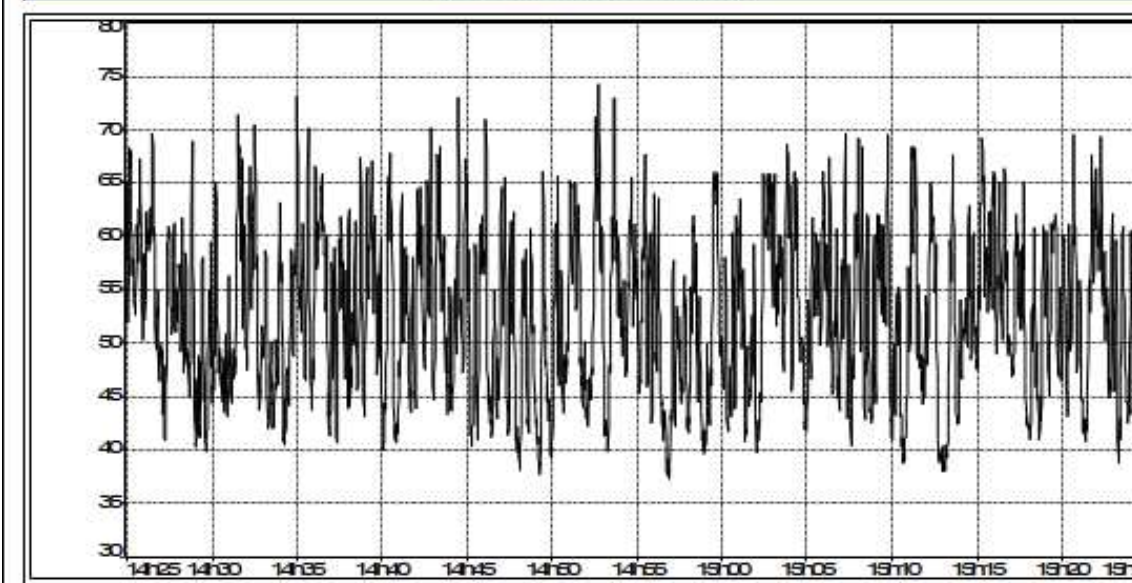
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	58,6 dB(A)	42,6 dB(A)	52,1 dB(A)	62,3 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	422 veh/h	26,1%PL	90 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD900_5	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
586 chemin de Pateau 66380 PIA		En champ libre	2,0 m	18,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD900	Tissu ouvert	19/04/2024	Prélèvement diurne	Jérémie PASTOR	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



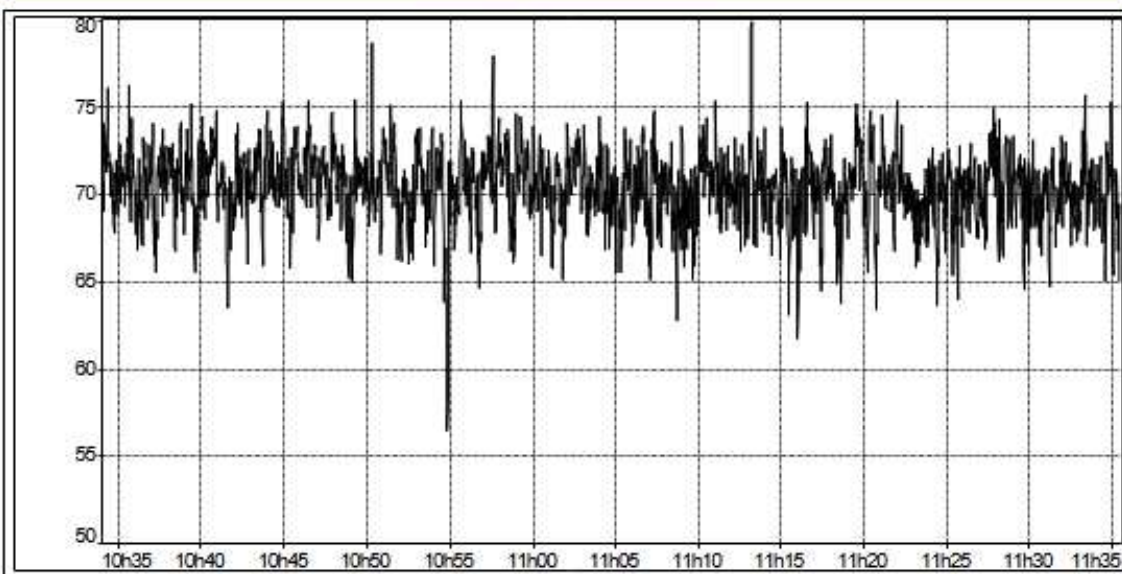
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	70,7 dB(A)	67,7 dB(A)	70,4 dB(A)	72,5 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	4800 veh/h	7,0%PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD900_6	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Avenue du Languedoc 66000 Perpignan		Limite de propriété	2,0 m	10,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD900	Tissu ouvert	19/04/2024	Prélèvement diurne	Jérémie PASTOR	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



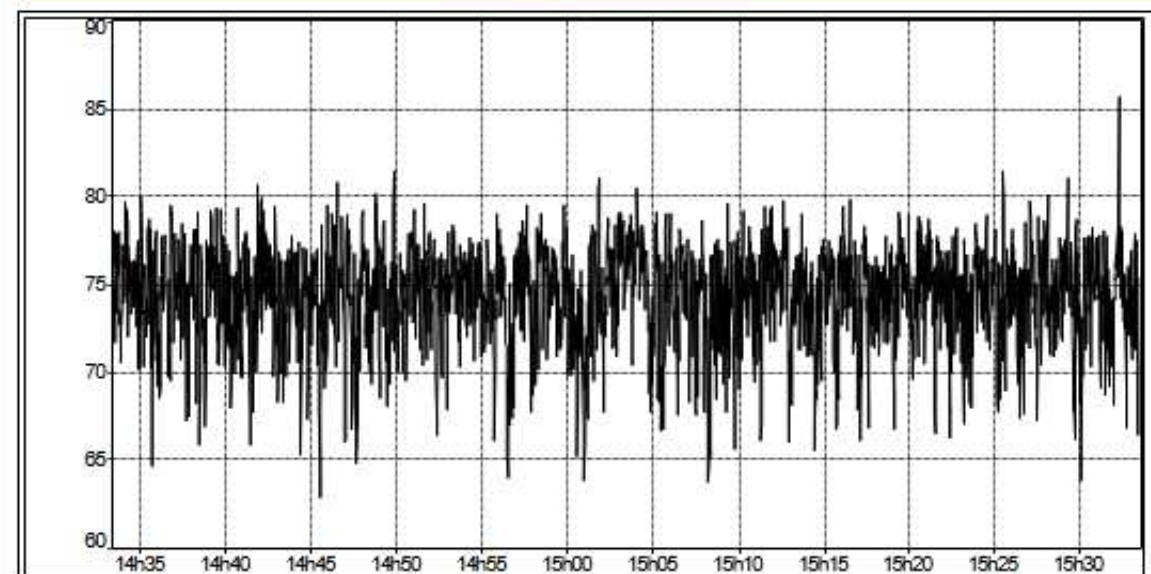
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	75,0 dB(A)	70,4 dB(A)	74,6 dB(A)	77,2 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	4800 veh/h	7,0%PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD900_9	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
45 Rue Gumersind Gomila - Perpignan		2 m en façade	1,5 m	65,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD900	Tissu ouvert	25/01/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



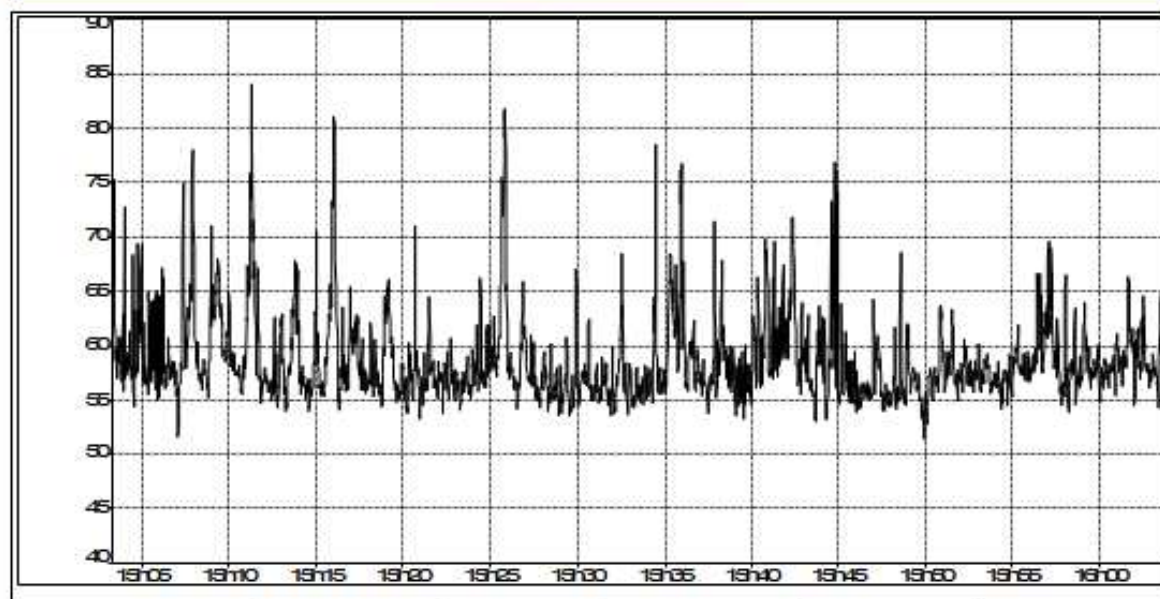
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	62,5 dB(A)	55,2 dB(A)	57,4 dB(A)	63,2 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	3330 veh/h	4,7 %PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD900_12	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Rte de Thuir - Perpignan		Limite de propriété	1,5 m	70,0 m	10 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD900	Tissu ouvert	25/01/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



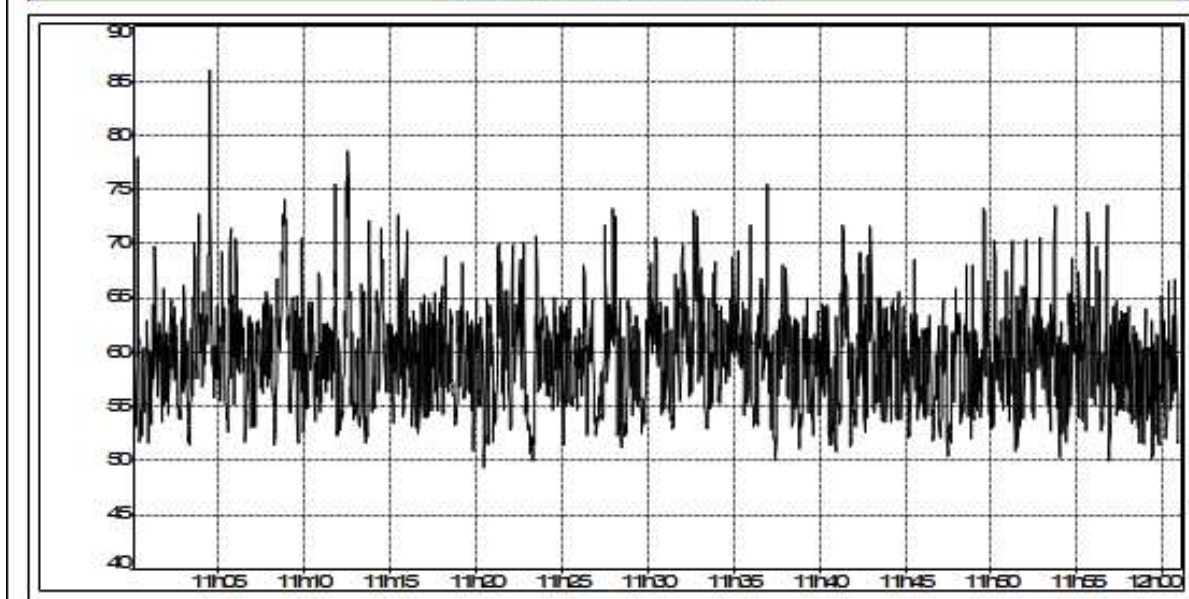
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	62,5 dB(A)	53,6 dB(A)	59,3 dB(A)	64,4 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	1815 veh/h	4,1 %PL	90 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD900_13	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Chemin des arcades		Limite de propriété	2,0 m	40,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD900	Tissu ouvert	05/06/2018	Point Fixe	Benjamin AIGON	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



Ancienne campagne de mesure actualisée avec les données de trafic 2022

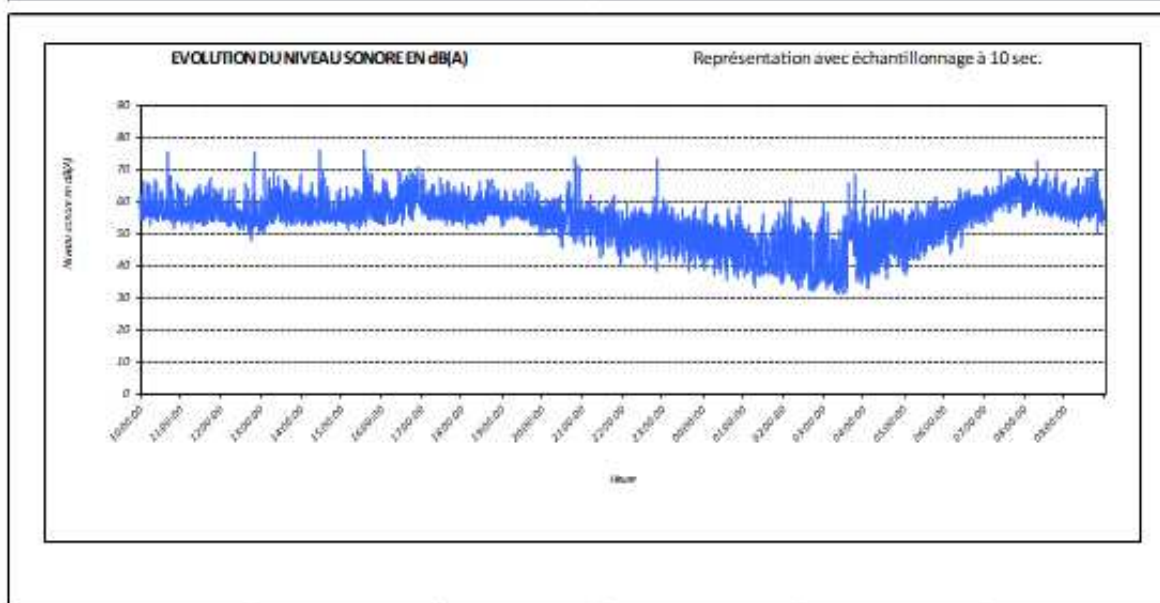
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	12:00:00	59,9 dB(A)	53,4 dB(A)	56,8 dB(A)	62,6 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	57,5 dB(A)	49,9 dB(A)	55,7 dB(A)	59,6 dB(A)
Nuit : 22h00-06h00	08:00:00	50,7 dB(A)	36,8 dB(A)	46,1 dB(A)	54,2 dB(A)

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	12:00:00	2784 veh/h	5,0 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	1559 veh/h	2,0 %PL	80 km/h
Nuit : 22h00-06h00	08:00:00	297 veh/h	3,0 %PL	80 km/h

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD900_15	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Rue des mimosas - POLLESTRE		Limite de propriété	2,0 m	20,0 m	10 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD900	Tissu ouvert	14/06/2021	Point Fixe	Yves BOINETTE	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



Ancienne campagne de mesure actualisée avec les données de trafic 2022

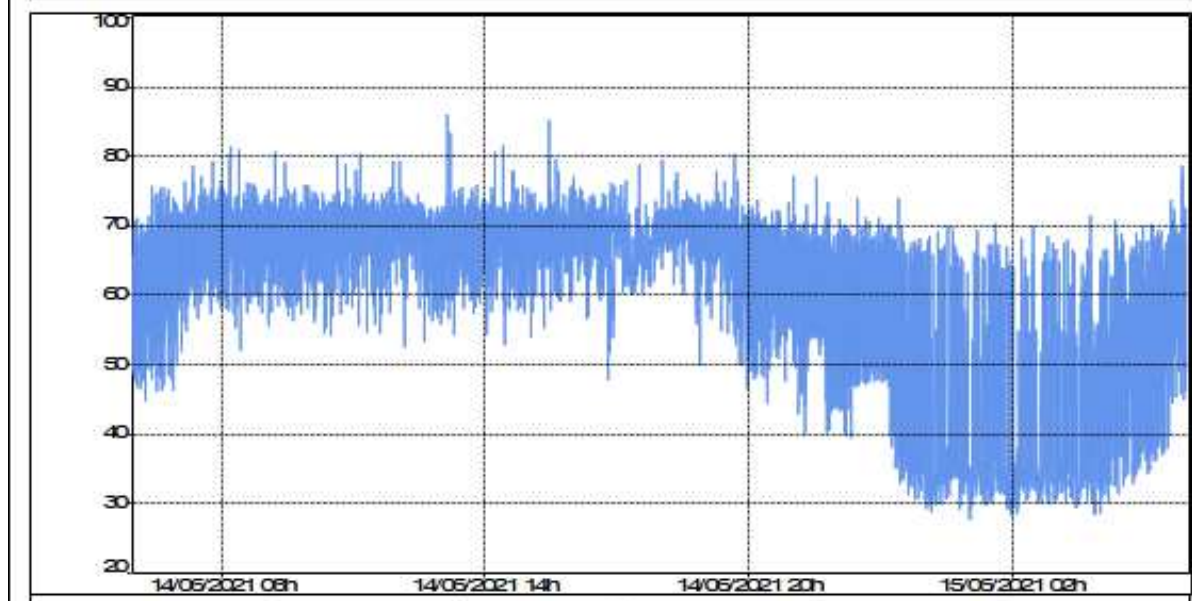
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	12:00:00	69,5 dB(A)	56,6 dB(A)	66,0 dB(A)	73,1 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	68,1 dB(A)	51,5 dB(A)	62,8 dB(A)	72,2 dB(A)
Nuit : 22h00-06h00	08:00:00	58,5 dB(A)	31,9 dB(A)	38,9 dB(A)	58,3 dB(A)

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	12:00:00	1824 veh/h	4,6 %PL	90 km/h
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	947 veh/h	4,6 %PL	90 km/h
Nuit : 22h00-06h00	08:00:00	134 veh/h	4,6 %PL	90 km/h

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD900_16	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Rue des étoiles - POLLESTRE		Limite de propriété	4,0 m	10,0 m	10 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD900	Tissu ouvert	04/11/2015	Prélèvement diurne	AIGON Benjamin	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



Ancienne campagne de mesure actualisée avec les données de trafic 2022

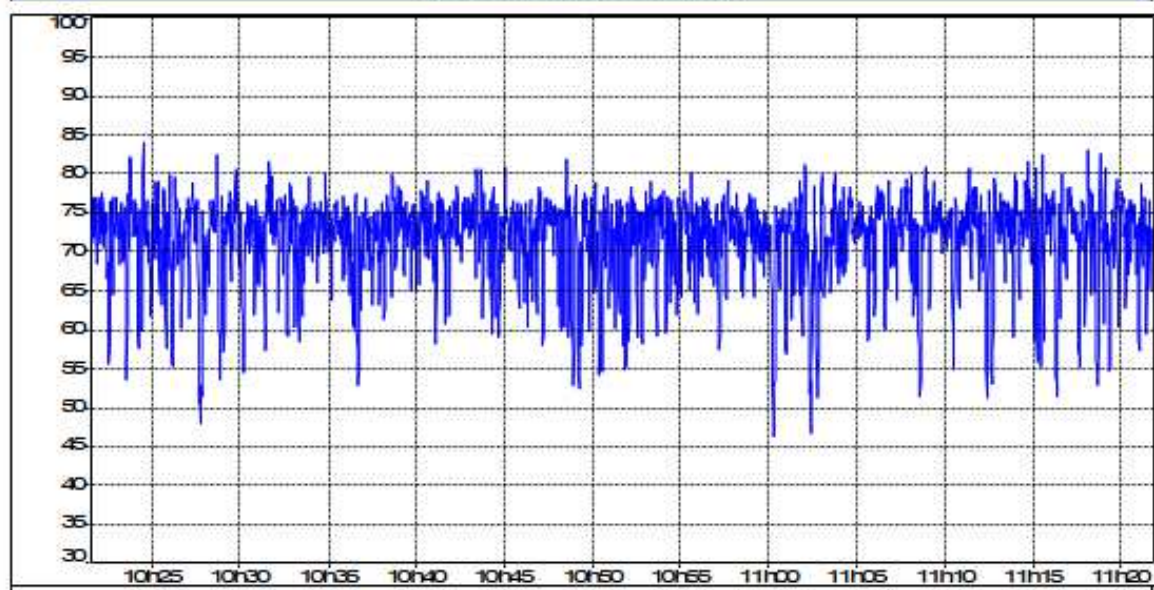
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	73,5 dB(A)	62,8 dB(A)	72,6 dB(A)	76,4 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	1552 veh/h	3,9 %PL	90 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD900_19	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Mas de Trilla - VILLEMOLAQUE		2 m en façade	5,0 m	30,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD900	Tissu ouvert	11/12/2015	Prélèvement diurne	AIGON Benjamin	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



Ancienne campagne de mesure actualisée avec les données de trafic 2022

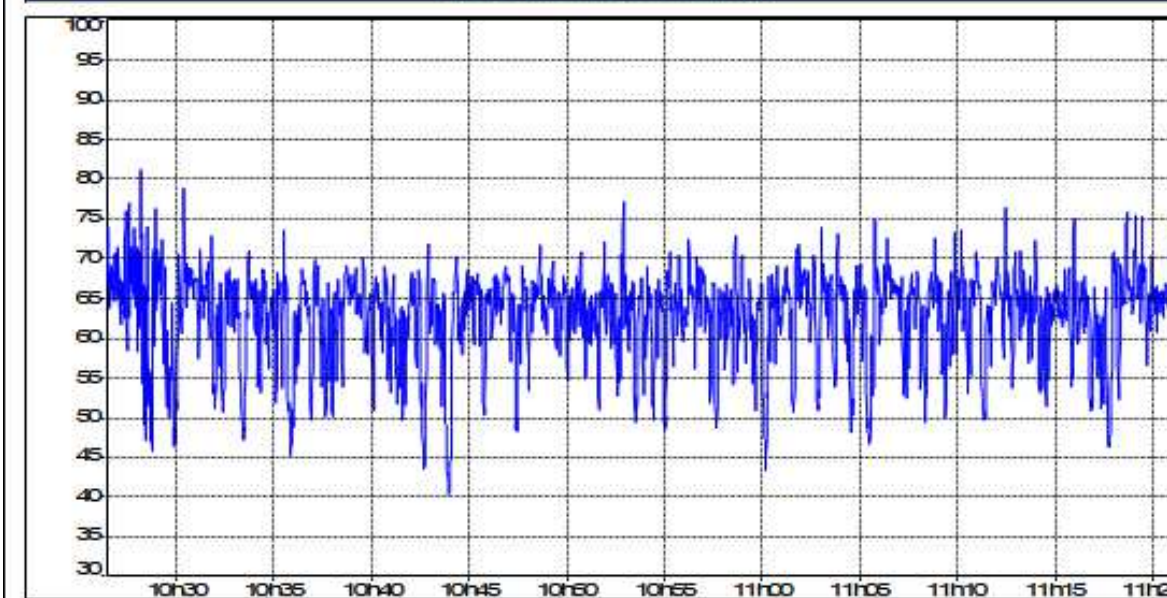
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	65,4 dB(A)	53,6 dB(A)	64,0 dB(A)	68,1 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	1420 veh/h	2,8 %PL	90 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD900_21	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Correc de Coma d'Egues - Villemolaque		Limite de propriété	3,0 m	15,0 m	17 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD900	Tissu ouvert	09/04/2024	Prélèvement diurne	Aigon Benjamin	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



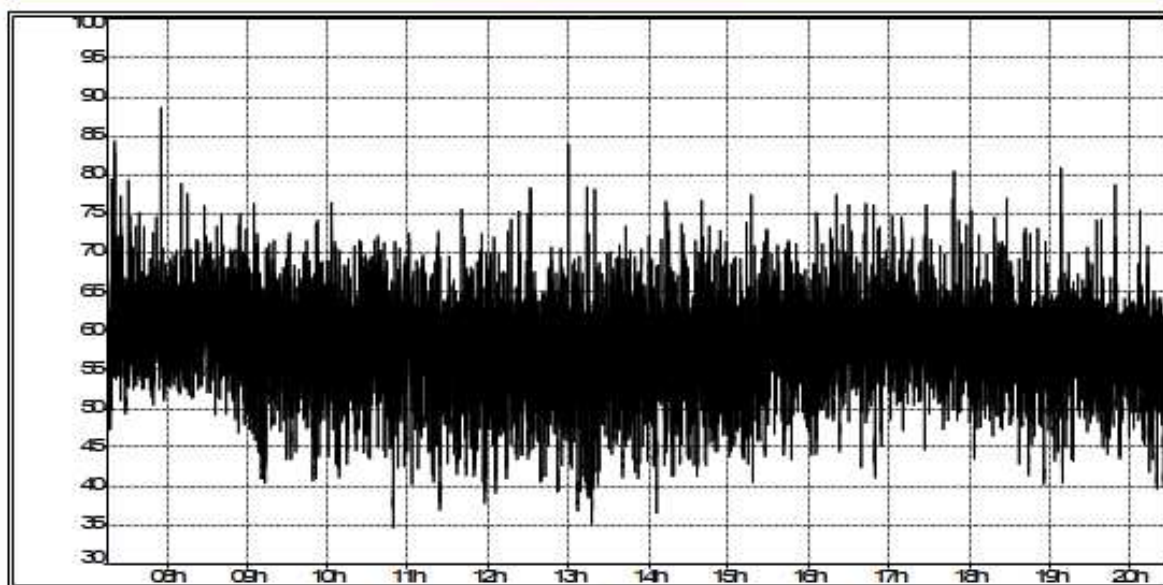
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	10:43:00	60,9 dB(A)	51,8 dB(A)	59,0 dB(A)	63,2 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	02:27:00	60,1 dB(A)	51,6 dB(A)	58,7 dB(A)	62,2 dB(A)
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	1586 veh/h	0,6 %PL	90 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD900_27	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Vignes de saint Marty - MAUREILLAS LAS ILLAS		Limite de propriété	4,0 m	10,0 m	5 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD900	Tissu ouvert	13/06/2024	Point Fixe	Benjamin AIGON	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



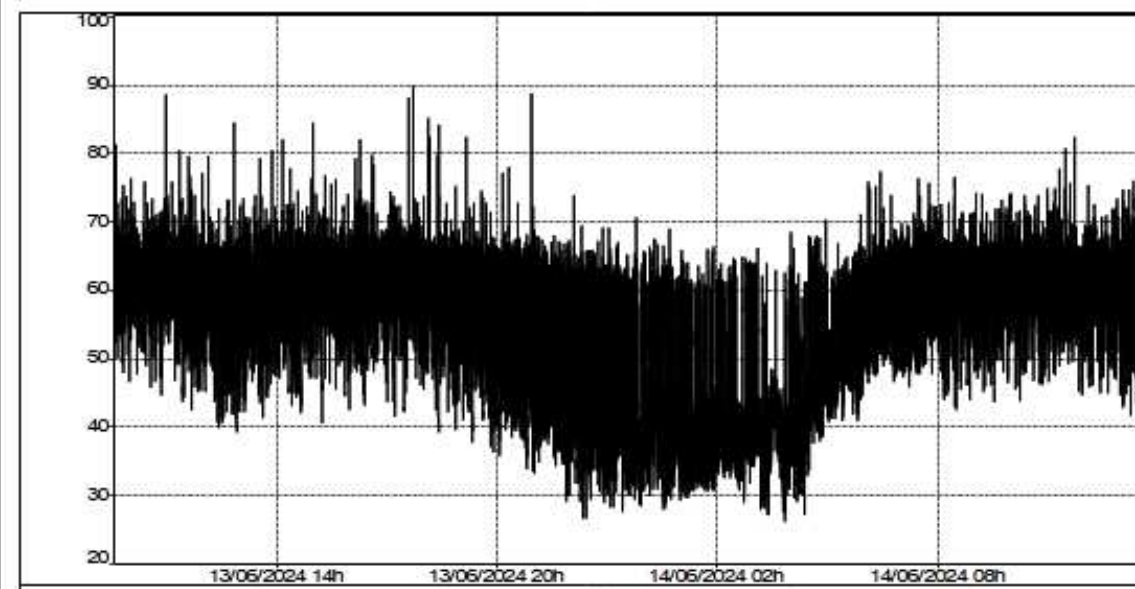
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	15:06:00	61,7 dB(A)	38,8 dB(A)	58,0 dB(A)	64,7 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	63,2 dB(A)	53,2 dB(A)	61,2 dB(A)	65,5 dB(A)
Nuit : 22h00-06h00	09:00:00	62,1 dB(A)	42,6 dB(A)	57,4 dB(A)	64,5 dB(A)

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	1350 veh/h	2,5 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD900_28	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Les cluses basses - LES CLUSES		Limite de propriété	1,5 m	1,0 m	3 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD900	Tissu ouvert	10/12/2015	Prélèvement diurne	Benjamin AIGON	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



Ancienne campagne de mesure actualisée avec les données de trafic 2022

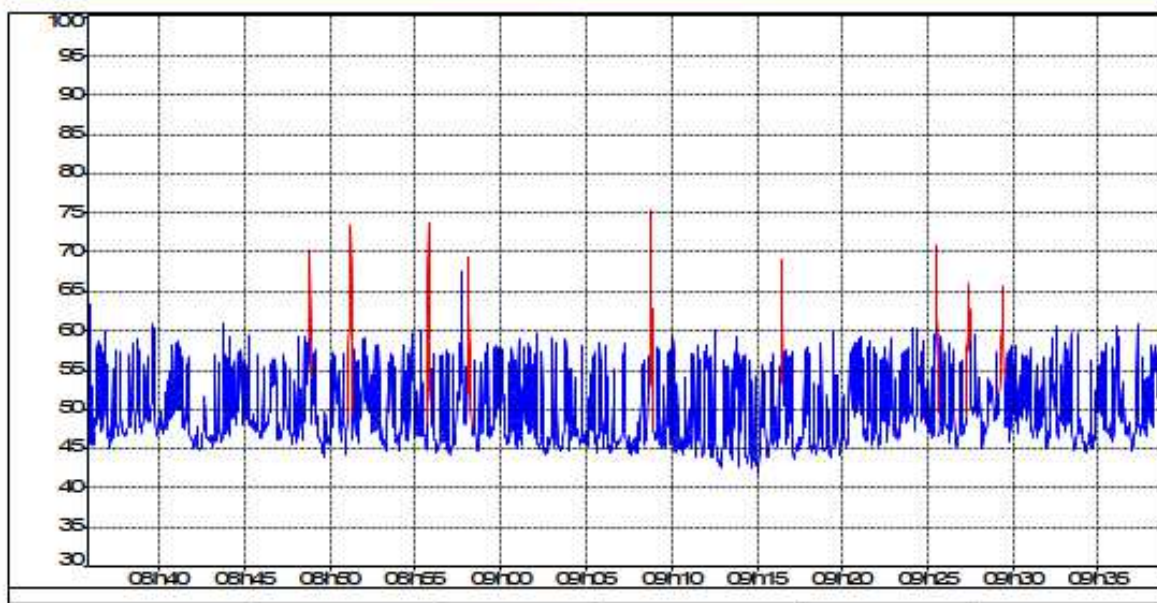
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	51,7 dB(A)	45,0 dB(A)	48,0 dB(A)	56,0 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	508 veh/h	0,6 %PL	90 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD900_29	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
2 Av. de France - Le Perthus		2 m en façade	3,0 m	2,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD900	Tissu ouvert	22/04/2024	Prélèvement diurne	Aigon Benjamin	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



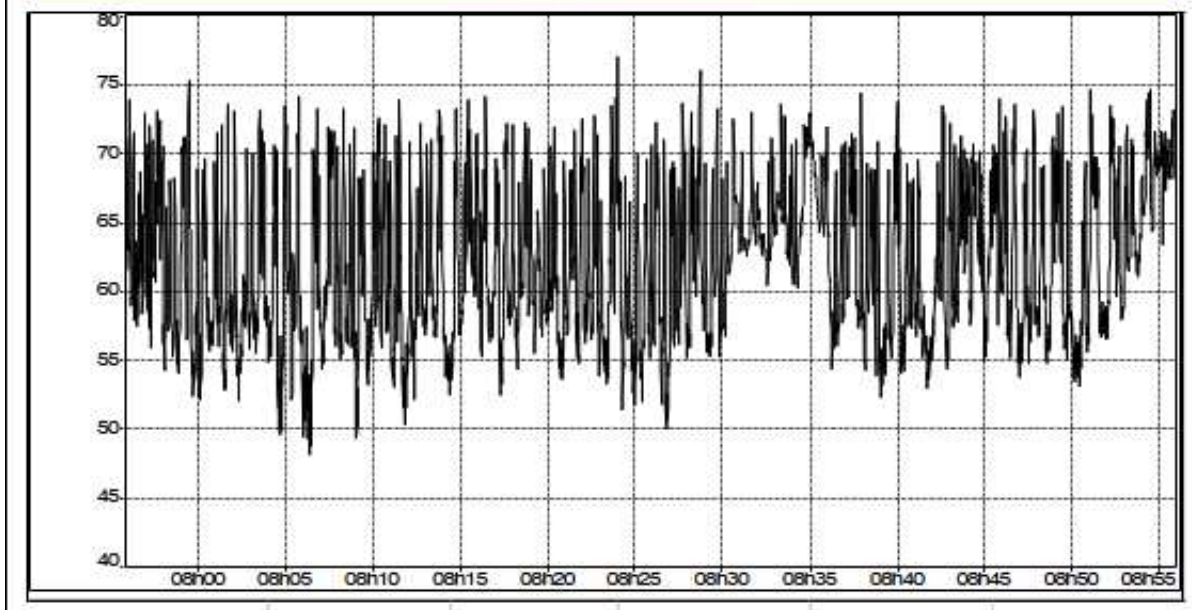
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	65,3 dB(A)	55,2 dB(A)	61,2 dB(A)	69,7 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	472	0,6	50
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD900_30	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
64 Av. de Prades - Perpignan		Limite de propriété	4,0 m	25,0 m	10 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD900	Tissu ouvert	19/04/2024	Prélèvement diurne	Aigon Benjamin	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



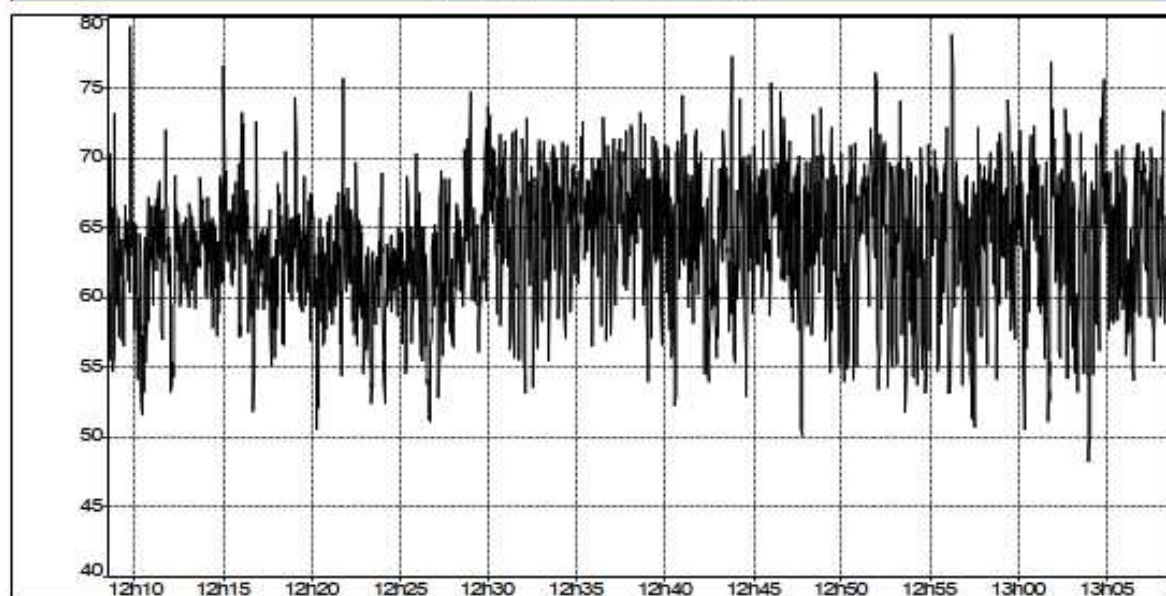
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	65,8 dB(A)	57,1 dB(A)	63,9 dB(A)	69,1 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	1748 veh/h	1,5 %PL	90 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD914_1	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Route Du- stade - CORNEILLA DEL VERCOL		2 m en façade	4,0 m	10,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD914	Tissu ouvert	15/05/2024	Point Fixe	Julien VILA	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



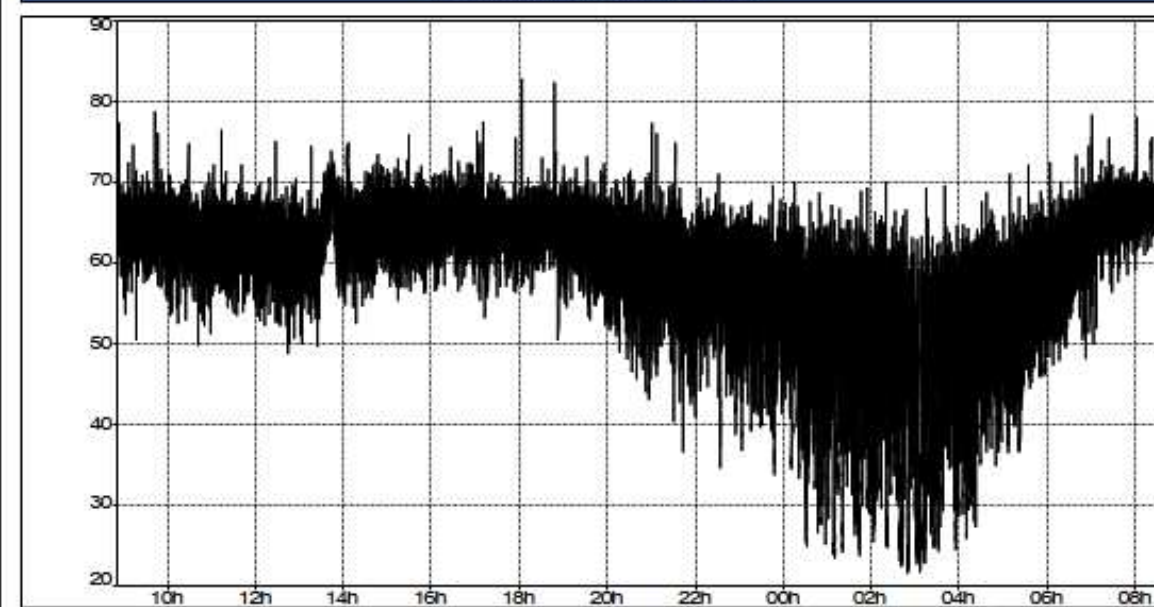
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	12:00:00	65,2 dB(A)	59,3 dB(A)	64,2 dB(A)	67,8 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	63,6 dB(A)	54,9 dB(A)	62,3 dB(A)	66,5 dB(A)
Nuit : 22h00-06h00	08:00:00	56,0 dB(A)	34,1 dB(A)	49,5 dB(A)	60,6 dB(A)

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	12:00:00	2700 veh/h	6,6 %PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	1456 veh/h	3,6 %PL	110 km/h
Nuit : 22h00-06h00	08:00:00	158 veh/h	0,4 %PL	110 km/h

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD914_4	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Chem. de Taxo d'Amont - SAINT ANDRE		Limite de propriété	3,0 m	20,0 m	50 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD914	Tissu ouvert	05/04/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	



LOCALISATION DU POINT DE MESURE

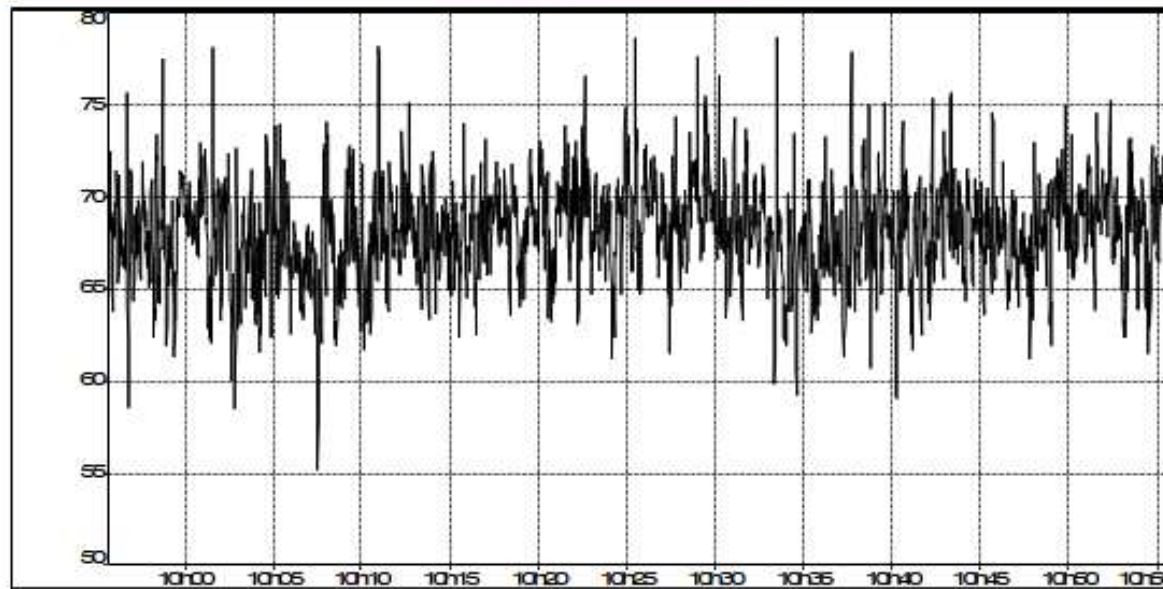
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	68,8 dB(A)	64,6 dB(A)	68,1 dB(A)	70,9 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	2250 veh/h	6,4 %PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD914_6	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Rue des Frênes - ARGELES SUR MER		En champ libre	4,0 m	33,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD914	Tissu ouvert	13/05/2008	Point Fixe	Jérémie PASTOR	



Ancienne campagne de mesure actualisée avec les données de trafic 2022

LOCALISATION DU POINT DE MESURE

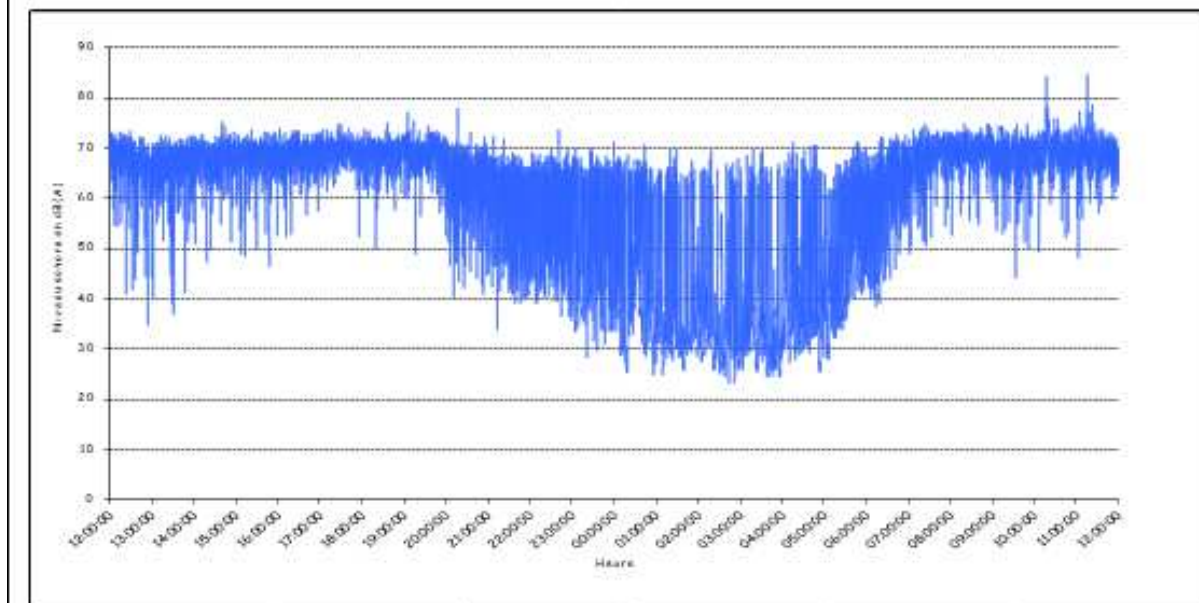
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

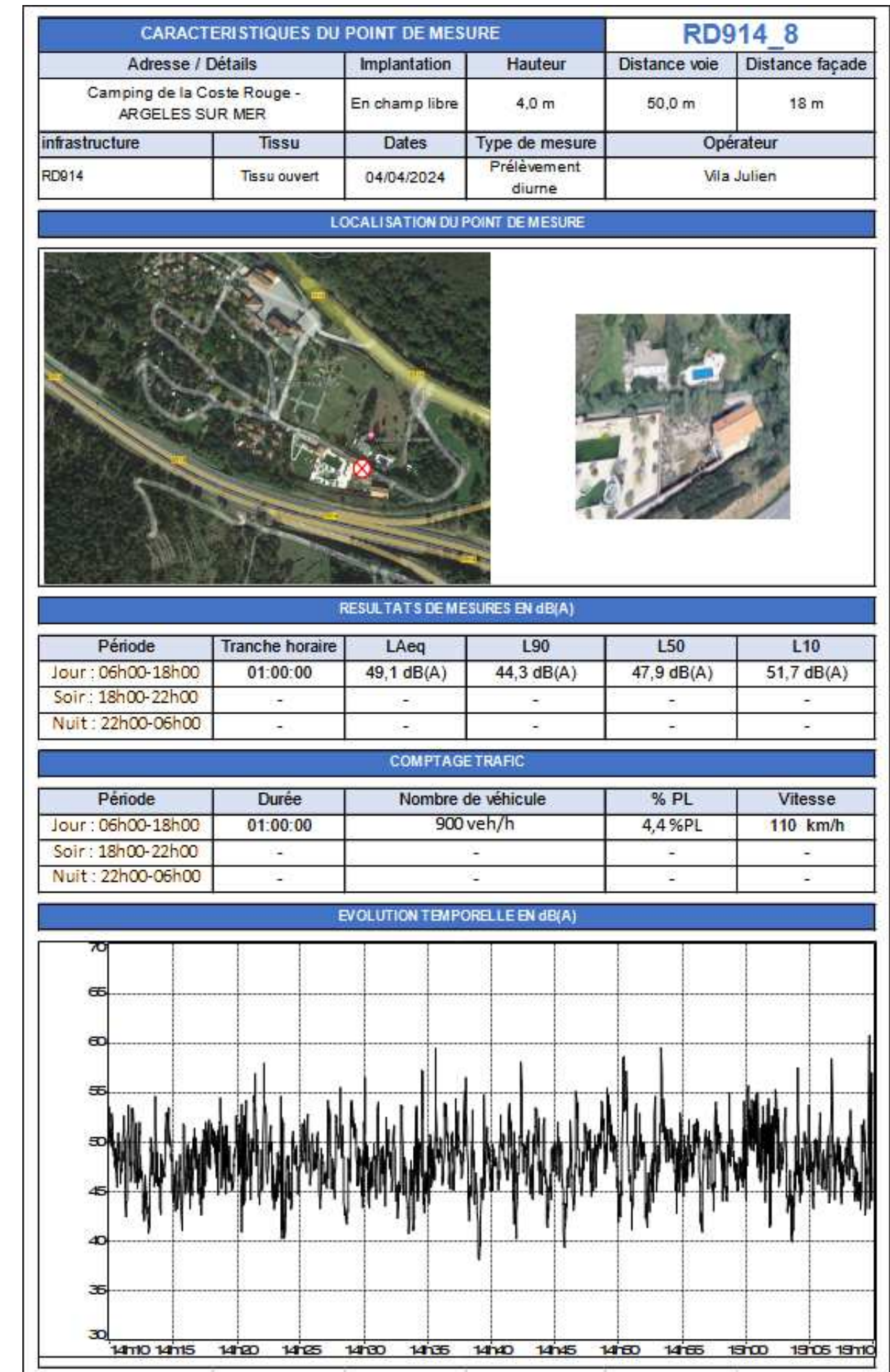
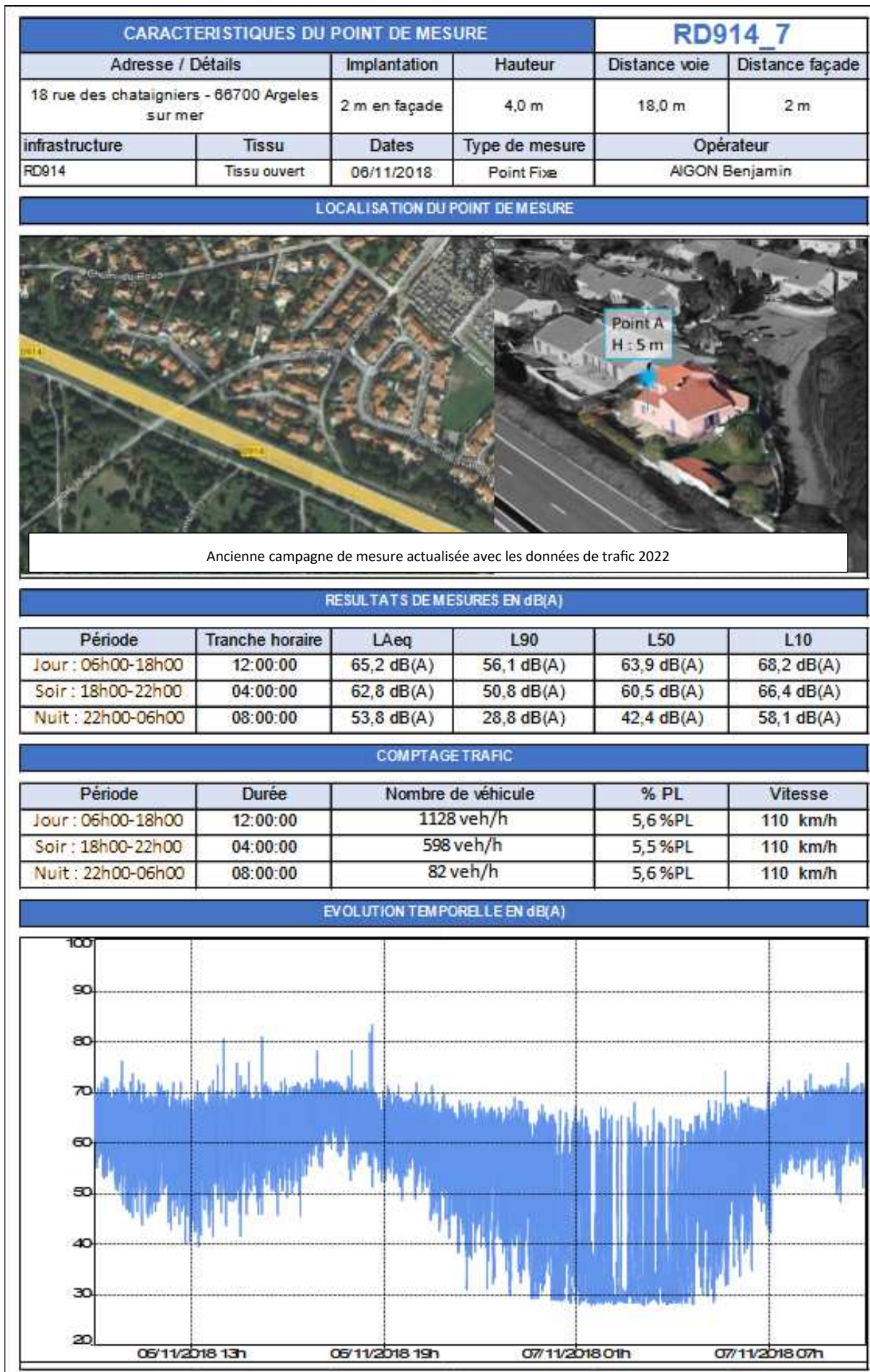
Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	12:00:00	62,2 dB(A)	54,6 dB(A)	60,9 dB(A)	64,7 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	62,0 dB(A)	53,7 dB(A)	60,8 dB(A)	64,7 dB(A)
Nuit : 22h00-06h00	08:00:00	56,9 dB(A)	30,7 dB(A)	46,2 dB(A)	61,3 dB(A)

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	12:00:00	2262 veh/h	2,7 %PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00	04:00:00	1914 veh/h	2,7 %PL	110 km/h
Nuit : 22h00-06h00	08:00:00	364 veh/h	2,7 %PL	110 km/h

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)





CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE			RD916_1	
Adresse / Détails	Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
2866 Av. de Prades - Perpignan	Limite de propriété	4,0 m	2,0 m	15 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur
RD916	Tissu ouvert	22/03/2024	Prélèvement diurne	Via Julien

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



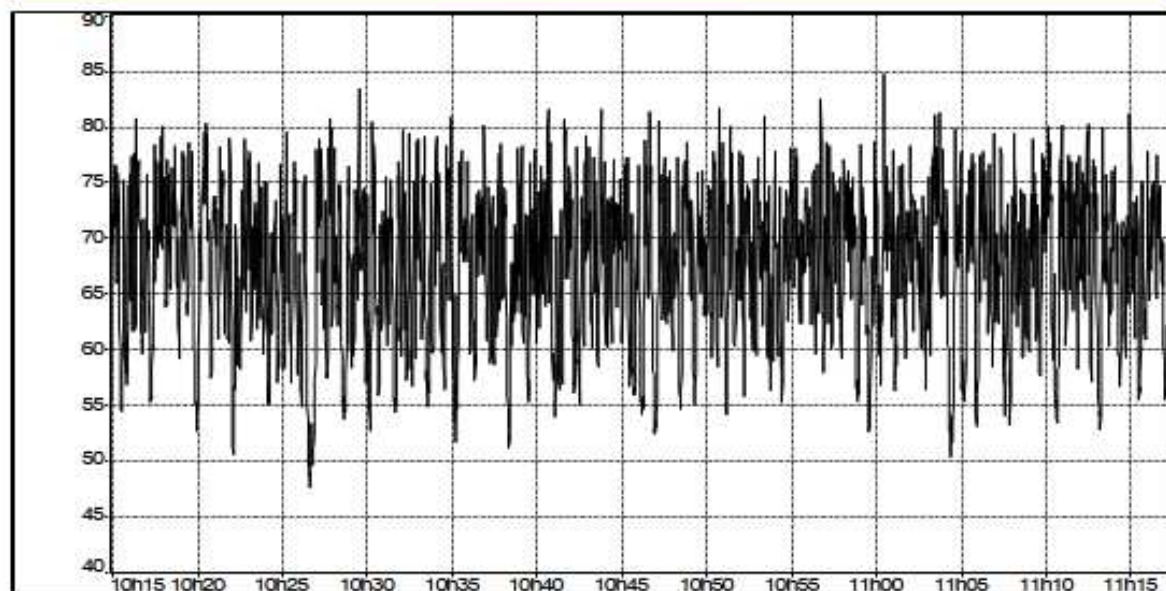
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	71,1 dB(A)	57,7 dB(A)	67,7 dB(A)	75,0 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	675 veh/h	11,6%PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE			RD916_2	
Adresse / Détails	Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
1097 D916 - Le Soler	Limite de propriété	4,0 m	2,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur
RD916	Tissu ouvert	22/03/2024	Prélèvement diurne	Via Julien

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



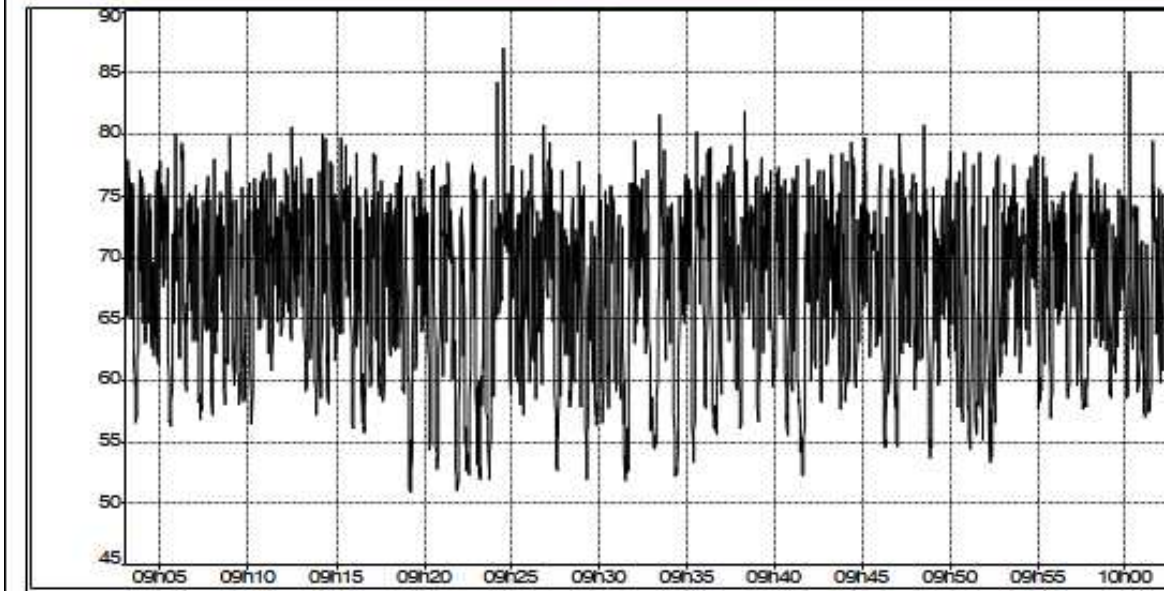
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	70,9 dB(A)	57,9 dB(A)	67,3 dB(A)	74,9 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	660 veh/h	3,3%PL	70 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RD916_3	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
29 Av. Victor Hugo - Le Soler		2 m en façade	4,0 m	1,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RD916	Tissu ouvert	21/03/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



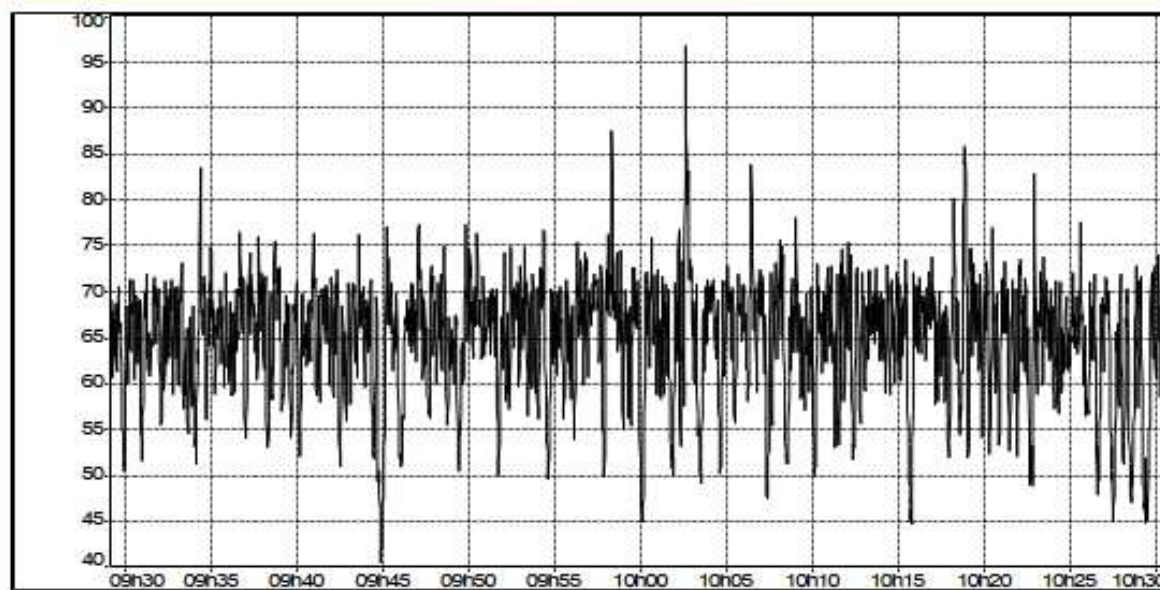
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	69,5 dB(A)	55,1 dB(A)	65,4 dB(A)	70,9 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	690 veh/h	2,2 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RN116_1	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
48 RN Sedinya 86360 Sedinya		2 m en façade	3,0 m	1,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RN116	Rue en U	07/03/2024	Prélèvement diurne	Jérémie Pastor	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



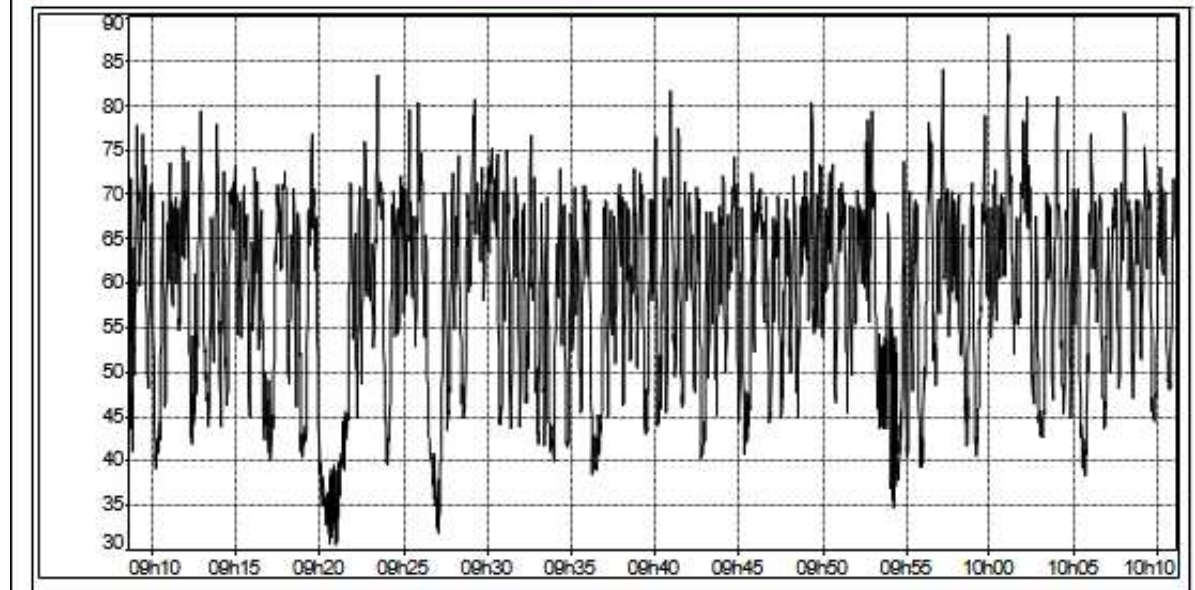
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	67,0 dB(A)	43,4 dB(A)	60,0 dB(A)	70,1 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	408 veh/h	4,0 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE			RN116_3	
Adresse / Détails	Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Garrigue d'en Potis - Villefranche du Conflant	2 m en façade	3,0 m	2,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur
RN116	Tissu ouvert	07/03/2023	Prélèvement diurne	Vila Julien

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



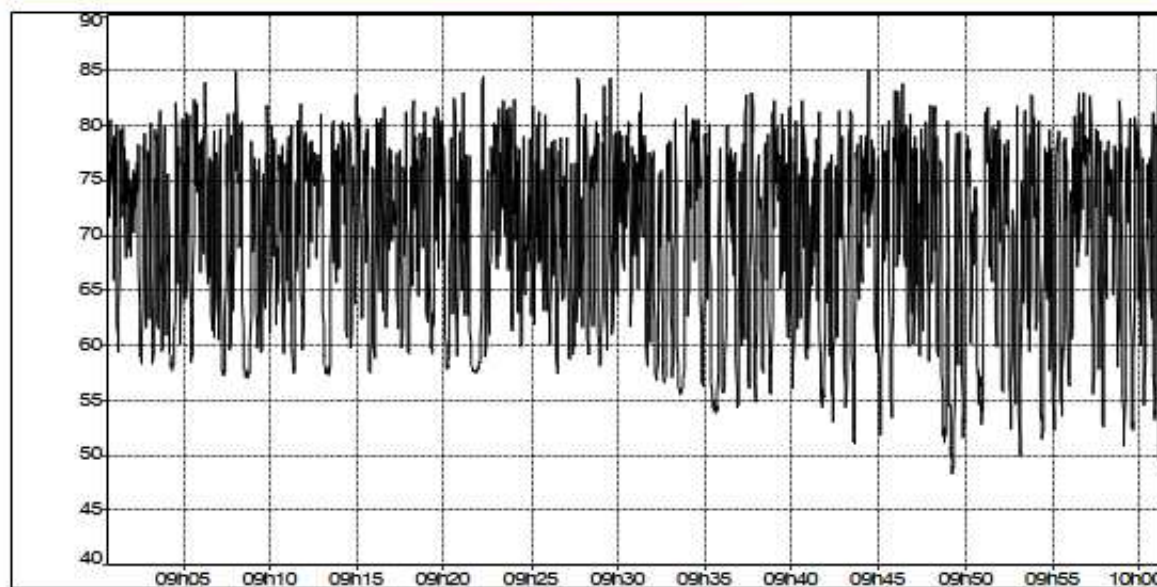
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	74,2 dB(A)	57,5 dB(A)	69,8 dB(A)	78,6 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	608 veh/h	4,3 %PL	50 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE			RN116_4	
Adresse / Détails	Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
1 Pailles 66820 Cornella de Conflent	En champ libre	2,0 m	10,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur
RN116	Tissu ouvert	07/03/2024	Prélèvement diurne	Jérémie Pastor

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



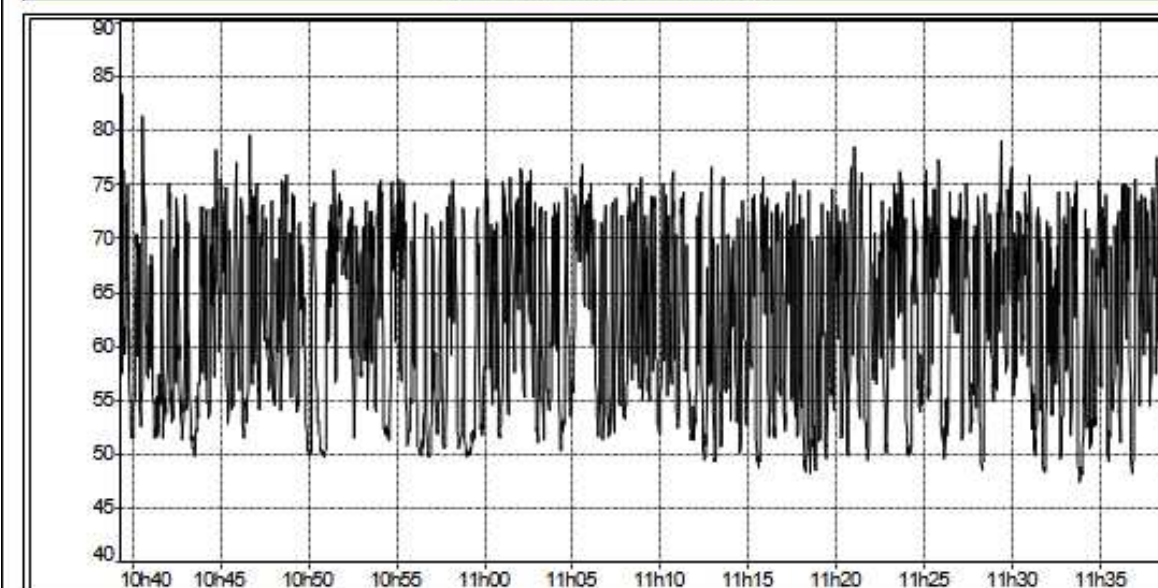
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	68,0 dB(A)	51,4 dB(A)	61,6 dB(A)	71,6 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	611 veh/h	3,0 %PL	90 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RN116_6	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
116 Rte nationale - Ria-Sirach		Limite de propriété	3,0 m	2,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RN116	Tissu ouvert	07/03/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



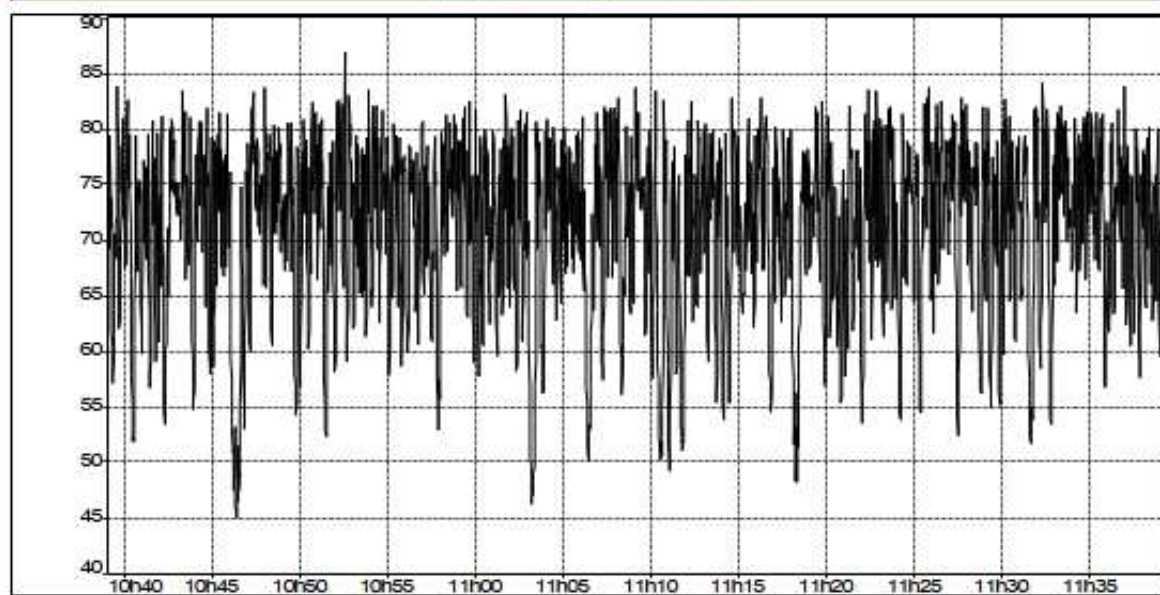
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	74,8 dB(A)	59,0 dB(A)	72,0 dB(A)	78,8 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	815 veh/h	3,3 %PL	70 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RN116_9	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
195 Planes de Trouils - Eus		En champ libre	4,0 m	3,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RN116	Tissu ouvert	20/03/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



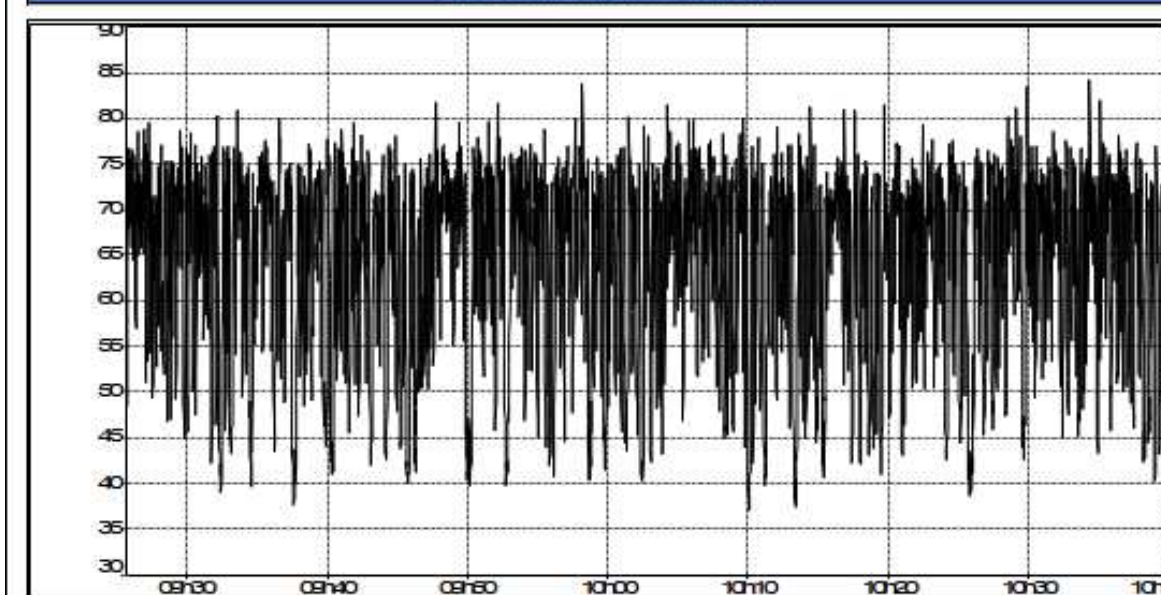
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	70,0 dB(A)	46,5 dB(A)	65,1 dB(A)	74,3 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	1010 veh/h	3,7 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RN116_10	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
4 N116 - Marquixanes		2 m en façade	2,5 m	2,0 m	2 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RN116	Tissu ouvert	20/03/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



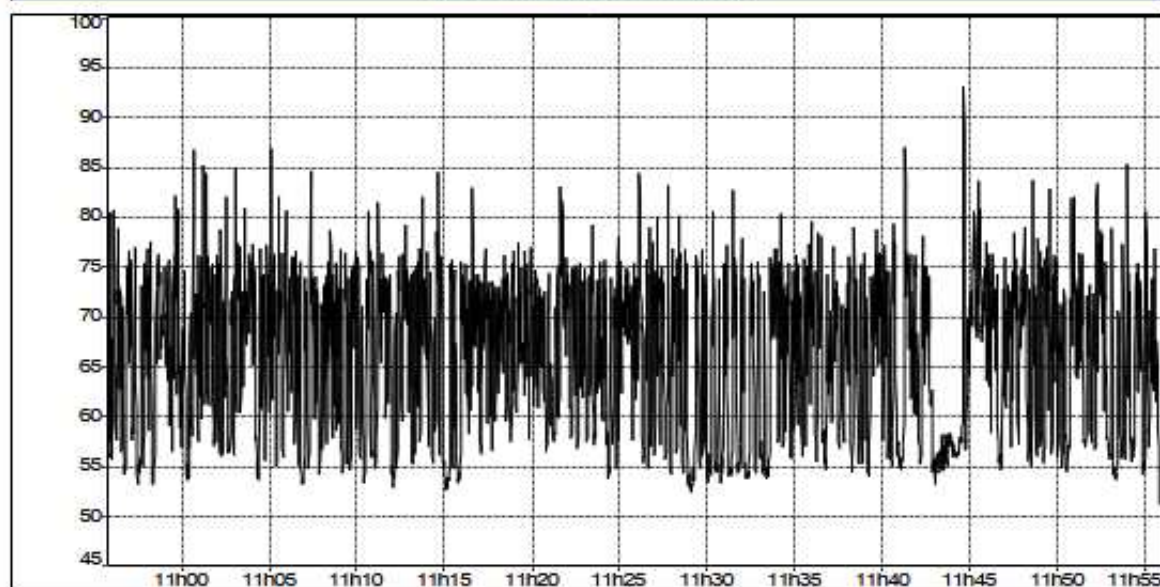
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	71,6 dB(A)	55,3 dB(A)	66,2 dB(A)	74,7 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	890 veh/h	5,6 %PL	70 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RN116_11	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
27 D13E - Vinça		En champ libre	4,0 m	35,0 m	4 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RN116	Tissu ouvert	20/03/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



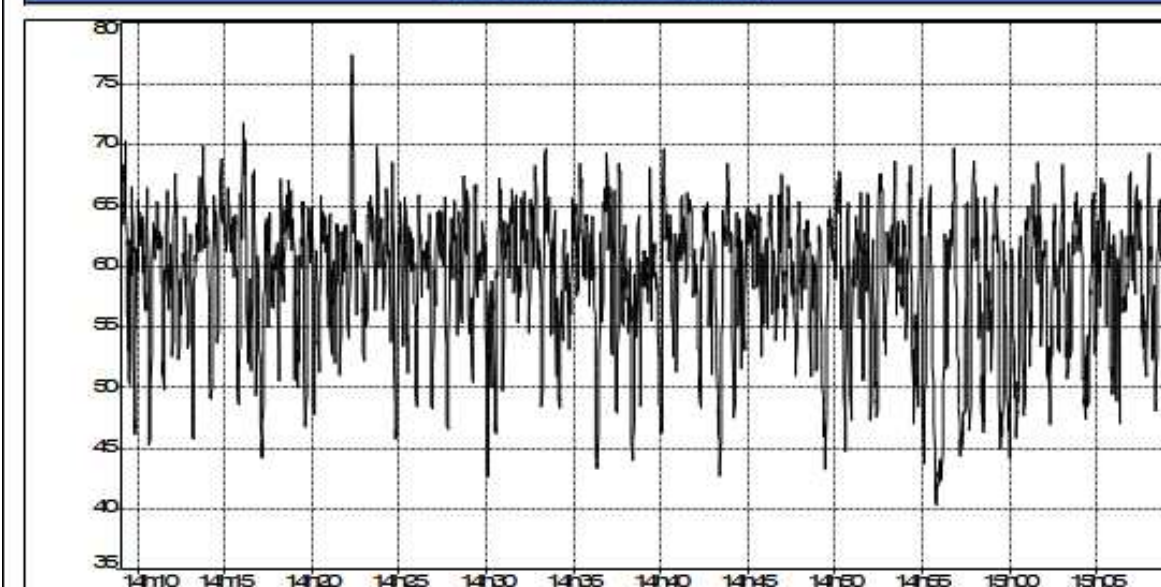
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	61,6 dB(A)	50,2 dB(A)	60,0 dB(A)	64,8 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	690 veh/h	5,4 %PL	90 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE				RN116_12	
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
5 RN 116 - Rodes		Limite de propriété	3,0 m	3,5 m	33 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RN116	Tissu ouvert	20/03/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



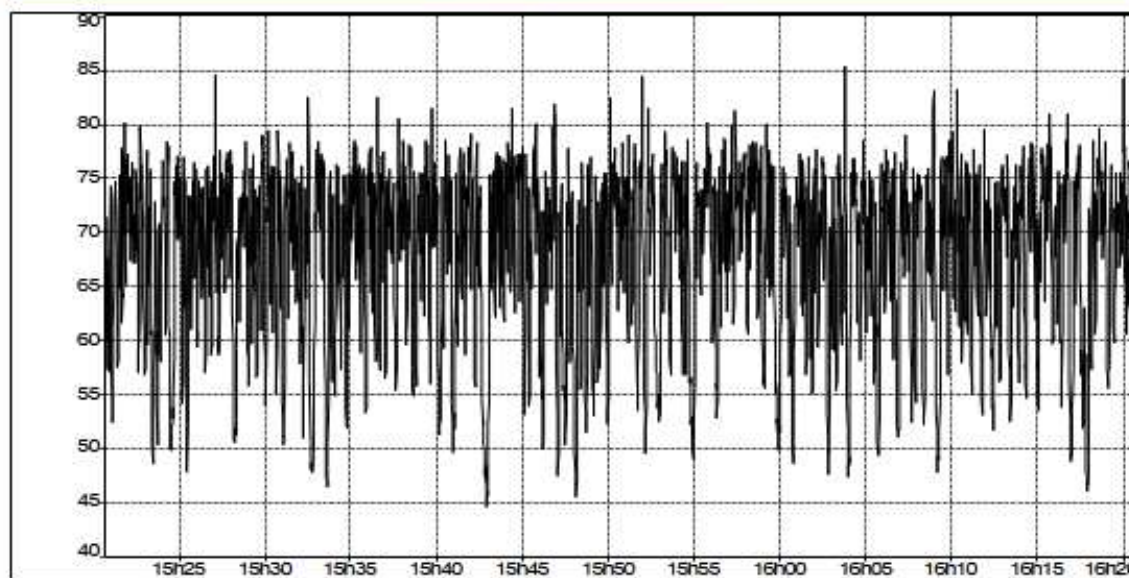
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	72,1 dB(A)	55,4 dB(A)	69,5 dB(A)	76,0 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	990 veh/h	4,3 %PL	70 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE			RN116_13		
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
ETS CABA - Bouleternère		Limite de propriété	4,0 m	20,0 m	15 m
infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RN116	Tissu ouvert	21/03/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



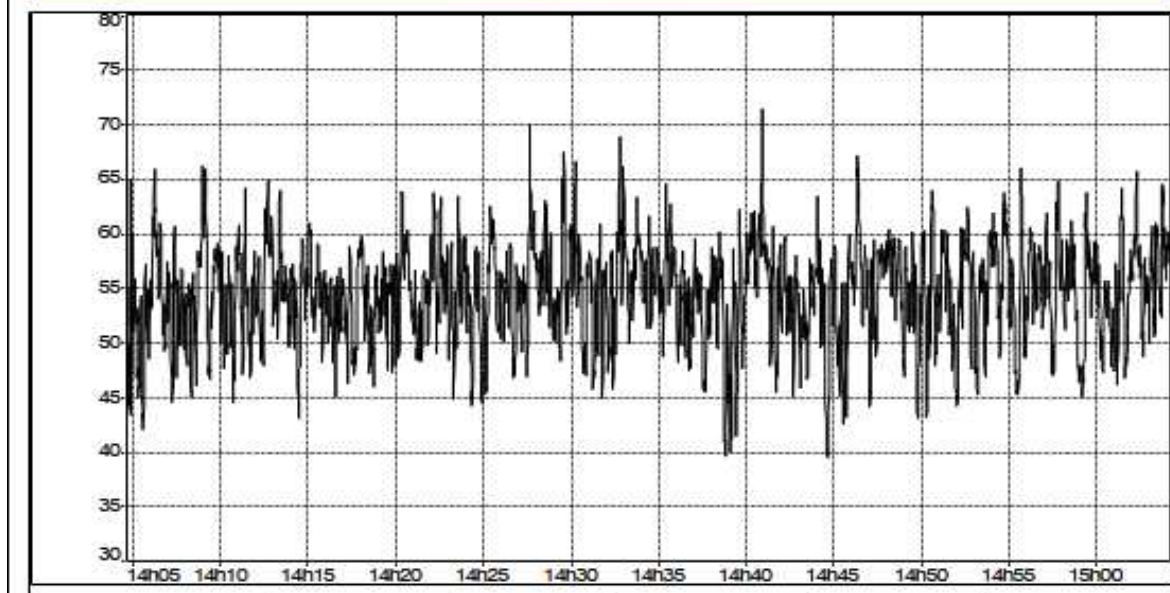
RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	LAeq	L90	L50	L10
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	56,7 dB(A)	48,1 dB(A)	54,7 dB(A)	59,6 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	762 veh/h	5,6 %PL	80 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)



CARACTERISTIQUES DU POINT DE MESURE			RN116_14		
Adresse / Détails		Implantation	Hauteur	Distance voie	Distance façade
Ile-sur-Têt		2 m en façade	5,0 m	20,0 m	2 m
Infrastructure	Tissu	Dates	Type de mesure	Opérateur	
RN116	Tissu ouvert	21/03/2024	Prélèvement diurne	Vila Julien	

LOCALISATION DU POINT DE MESURE



RESULTATS DE MESURES EN dB(A)

Période	Tranche horaire	L _{Aeq}	L ₉₀	L ₅₀	L ₁₀
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	59,0 dB(A)	51,7 dB(A)	57,8 dB(A)	61,9 dB(A)
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-	-

COMPTAGE TRAFIC

Période	Durée	Nombre de véhicule	% PL	Vitesse
Jour : 06h00-18h00	01:00:00	810 veh/h	3,2 %PL	110 km/h
Soir : 18h00-22h00	-	-	-	-
Nuit : 22h00-06h00	-	-	-	-

EVOLUTION TEMPORELLE EN dB(A)

