



RAPPORT

**ELABORATION DU PLAN DE
PREVENTION DU BRUIT DANS
L'ENVIRONNEMENT – RD CONCERNEES
PAR LA DIRECTIVE 2002/ 49/ CE SELON
ARTICLE L572-9 DU CODE DE
L'ENVIRONNEMENT**

Département des Hautes-Pyrénées
Octobre 2016



CLIENT

RAISON SOCIALE	Département des Hautes-Pyrénées
COORDONNÉES	Hôtel du Département – Direction des Routes et des Transports – 11 rue Manent – 65013 TARBES Cedex 9 Tél. 05.62.56.78.65 - Fax 05.62.56.72.03
INTERLOCUTEUR (nom et coordonnées)	Monsieur Philippe DEBERNARDI Tél. 05.62.56.72.00 Philippe.debernardi@cg65.fr

SCE agence Pays Basque

COORDONNÉES	ZAC du Golf – 2 chemin de l'aviation – 64200 BASSUSSARY Tél. 05.59.70.33.61 - Fax 05.59.93.14.17 – E-mail : bayonne@sce.fr
INTERLOCUTEUR (nom et coordonnées)	Monsieur Sébastien VERNIER Tél. 05.59.70.33.61 E-mail : sebastien.vernier@sce.fr

RAPPORT

titre	Elaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement – Routes départementales concernées par la Directive 2002/ 49/ CE selon l'article L572-9 du Code de l'environnement
Nombre de pages	101
Nombre d'annexes	5 (l'annexe n° 5 : fait l'objet d'un document spécifique)
Offre de référence	65886 – Edition 1 – Février 2014
N° COMMANDE	Marché n° 14 00 27 – Notifié le 07/03/14

SIGNATAIRE

REFERENCE	DATE	REVISION DU DOCUMENT	OBJET DE LA REVISION	REDACTEUR	CONTROLE QUALITE
140168	16/06/15	Edition 1	-	GSE	SCE
140168	11/09/15	Edition 2	Compléments demandés	GSE	SCE

SOMMAIRE

RESUME NON TECHNIQUE	10
1. PRESENTATION	13
1.1. Contexte réglementaire et contexte local	13
1.2. Démarche mise en place	17
1.3. Principaux textes réglementaires	18
1.3.1. Textes de référence : les évolutions	18
1.3.2. Niveaux sonores maximum admissibles	21
1.3.2.1. Pour la création d'une voie nouvelle.....	21
1.3.2.2. Pour la transformation significative d'une voie existante	21
1.3.3. Principe d'antériorité	22
1.3.4. Classement sonore des infrastructures de transports terrestres.....	22
1.4. Les nouveaux objectifs de réduction du bruit	23
1.4.1. Articulation entre les indicateurs européens et français	23
1.4.2. Des valeurs encadrées par la réglementation mais des objectifs fixés par les maîtres d'ouvrage 24	
1.4.3. Le rattrapage des points noirs dus au bruit routier (PNB)	25
1.4.3.1. Sur le réseau national	25
1.4.3.2. Sur le réseau départemental	27
1.5. Généralités sur le bruit	27
1.5.1. L'unité de mesure : le decibel	27
1.5.2. Quelques notions clés	28
1.5.3. Les indicateurs de gêne	29
1.5.4. Echelle du bruit	30
1.5.5. Le bruit et la santé	30
1.6. Cartes de bruit : notions clé	31
1.7. Les zones calmes	32
2. ANALYSE DES CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL	33
2.1. Cartes de bruit seconde échéance : principaux résultats	33
2.1.1. Introduction	33
2.1.2. Exemples de restitution	33
2.1.3. Population exposée	35
2.1.4. Etablissements sensibles exposés	35
2.1.5. Tableaux de synthèse de l'exposition au bruit	35
2.2. Détermination des secteurs à enjeux	37
2.2.1. Méthode	37
2.2.2. Synthèse des résultats par route départementale et par commune	37

2.2.2.1.	RD7 à Bordères-sur-L'Echez	37
2.2.2.2.	RD215 à Laloubère	38
2.2.2.3.	RD608 nord à Tarbes et Aureilhan	38
2.2.2.4.	RD608 sud à Tarbes et Séméac	38
2.2.2.5.	RD817 à l'ouest de Tarbes	39
2.2.2.6.	RD817 à l'est de Tarbes	40
2.2.2.7.	RD817 à Lannemezan	41
2.2.2.8.	RD821 dans le secteur de Lourdes	42
2.2.2.9.	RD902 à Bordères-sur-L'Echez	43
2.2.2.10.	RD914 à Lourdes	44
2.2.2.11.	RD940 à Lourdes	44
2.2.2.12.	RD921A entre Tarbes et Louey	45
2.2.2.13.	RD929 à La Barthe-de-Neste	45
2.2.2.14.	RD939 à Lannemezan	46
2.2.2.15.	RD935 au nord de Tarbes	47
2.2.2.16.	RD935 au sud de Tarbes.....	48
2.2.2.17.	RD935 à Bagnères-de-Bigorre	49
2.2.2.18.	RD935A à Tarbes.....	50
2.2.2.19.	RD935B à l'ouest de Tarbes.....	50
2.2.2.20.	RD935B à l'est de Tarbes.....	51
2.2.2.21.	RD938 à Bagnères-de-Bigorre	51
2.3.	Synthèse générale : hiérarchisation des enjeux	52
2.4.	Impacts des actions réalisées sur les secteurs à enjeux	53
2.4.1.	Protection à la source : revêtement de chaussée « <i>phonique</i> »	53
2.4.1.1.	RD817 à Lannemezan	53
2.4.1.2.	RD935 à Tarbes	53
2.4.2.	Protection sur le bâti : insonorisation de façades	54
2.4.2.1.	RD935A à Tarbes.....	54
2.4.2.2.	RD935B à Tarbes.....	55
2.4.2.3.	RD817 à Ibos	56
2.4.2.4.	RD817 à Séméac	57
2.4.2.5.	RD821 à Lourdes	58
2.4.2.6.	RD914 à Lourdes	59
2.4.2.7.	RD940 à Lourdes	60
2.5.	Actions en cours sur les secteurs à enjeux	61
2.6.	Le réseau résiduel à traiter	62
2.7.	Les zones calmes	64
3.	OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT	65
4.	ORIENTATIONS POLITIQUES DU DEPARTEMENT	66
4.1.	Domaines de compétence	66
4.1.1.	L'échelon départemental dans l'organisation territoriale française	66
4.1.2.	Le département et les nuisances sonores : généralités	67
4.1.3.	Intervention spécifique : les routes.....	68
4.1.3.1.	L'entretien des réseaux.....	68
4.1.3.2.	Le service de viabilité hivernale	68

4.1.4.	Intervention spécifique : les transports	69
4.1.4.1.	Les transports scolaires.....	69
4.1.4.2.	Le Syndicat Mixte de Transports « <i>Fil vert</i> ».....	70
4.1.4.3.	Les transports interurbains	70
4.1.4.4.	Les navettes et lignes saisonnières.....	71
4.1.4.5.	Le développement des aires de co-voiturage	72
4.1.4.6.	Le Guichet d'accueil Solidaire Emploi.....	72
4.2.	Documents stratégiques du département des Hautes Pyrénées	73
4.2.1.	L'agenda 21 et le Plan Climat Energie Territorial du département	73
4.2.2.	Le Projet de Territoire 2020-2030	73
4.3.	Autres documents de cadrage des enjeux de mobilités.....	77
4.3.1.	Les SCOT.....	77
4.3.1.1.	Le SCOT Tarbes-Ossun-Lourdes (approuvé)	77
4.3.1.2.	Le SCOT du Val d'Adour (en cours)	78
4.3.1.3.	Le SCOT de la Communauté de Communes Haute Bigorre et le SCOT Aure-Louron.....	78
4.3.2.	La prise en compte de la thématique « <i>déplacements</i> » dans les documents d'urbanisme	80
5.	PROGRAMME D' ACTIONS	82
5.1.	Introduction.....	82
5.2.	Actions réalisées depuis 10 ans.....	82
5.2.1.	Opérations d'aménagement neuf	82
5.2.2.	Entretien de la voirie	84
5.2.2.1.	Les revêtements de chaussée existants	84
5.2.2.2.	Les actions déjà réalisées à Lannemezan et Tarbes	84
5.2.3.	Actions sur le bâti	85
5.2.3.1.	Les collèges	85
5.2.3.2.	L'habitat social	85
5.2.4.	La résorption des points noirs de bruit.....	87
5.3.	Actions curatives envisagées pour les 5 ans à venir	88
5.3.1.	Rappels : le réseau résiduel à traiter.....	88
5.3.2.	Hiérarchisation des enjeux et des types d'interventions prévues.....	88
5.3.3.	Typologie des actions possibles.....	89
5.3.4.	Priorisation des actions possibles.....	89
5.3.5.	Programmation financière	90
5.3.6.	Les actions curatives proposées dans le Plan.....	91
5.4.	Actions préventives envisagées dans les 5 ans à venir.....	91
5.5.	Définir, préserver ou conquérir des zones calmes.....	93
6.	IMPACTS ACOUSTIQUES ATTENDUS SUR LES POPULATIONS	93
6.1.	Les actions curatives	93
6.2.	Les actions préventives.....	93
7.	SUIVI DU PPBE	94
7.1.	Approbation du projet de rapport PPBE	94
7.2.	Mise à disposition du public	94
7.3.	Conséquences de la mise à disposition du public	94
7.4.	Suivi du PPBE	94
8.	GLOSSAIRE	95

9. ANNEXES	96
Annexe n° 1 : arrêté préfectoral n° 2013148-0013 du 28/05/13	97
Annexe n° 2 : article R572-8 du Code de l'environnement	98
Annexe n° 3 : plaquette de présentation de l'Agenda 21 et du Plan Climat Territorial du département des Hautes Pyrénées	99
Annexe n° 4 : synthèse de la phase de mise à disposition du projet de PPBE .	100
Annexe n° 5 : atlas cartographique.....	101

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : les échéances de réalisation selon la directive européenne 2002/ 49/ CE.....	14
Tableau 2 : les RD cartographiées au titre de la directive européenne 2002/ 49/ CE	16
Tableau 3 : les grandes phases de l'étude PPBE.....	17
Tableau 4 : les réunions conduites dans le cadre de l'étude PPBE.....	17
Tableau 5 : article 2 de l'arrêté ministériel du 5 mai 1995.....	21
Tableau 6 : les valeurs limites en Lden et Ln selon directive européenne	24
Tableau 7 : les objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source	25
Tableau 8 : les objectifs acoustiques dans le cas de travaux d'insonorisation de façades	25
Tableau 9 : population et établissements exposés au bruit routier (RD et VC) sur le département des Hautes-Pyrénées avec l'indicateur Lden.....	36
Tableau 10 : population et établissements exposés au bruit routier (RD et VC) sur le département des Hautes-Pyrénées avec l'indicateur Ln	36
Tableau 11 : superficies exposées au bruit routier (RD et VC) sur le département des Hautes-Pyrénées	36
Tableau 12 : diagnostic PNB – RD7 à Bordères-sur-L'Echez.....	37
Tableau 13 : diagnostic PNB – RD215 à Laloubère.....	38
Tableau 14 : diagnostic PNB – RD608 nord.....	38
Tableau 15 : diagnostic PNB – RD608 sud	38
Tableau 16 : diagnostic PNB – RD817 à l'ouest de Tarbes.....	39
Tableau 17 : diagnostic PNB – RD817 à l'est de Tarbes	40
Tableau 18 : diagnostic PNB – RD817 à Lannemezan	41
Tableau 19 : diagnostic PNB – RD821 dans le secteur de Lourdes	42
Tableau 20 : diagnostic PNB – RD902 à Bordères-sur-L'Echez.....	43
Tableau 21 : diagnostic PNB – RD914 à Lourdes.....	44
Tableau 22 : diagnostic PNB – RD940 à Lourdes.....	44
Tableau 23 : diagnostic PNB – RD921A entre Tarbes et Louey	45
Tableau 24 : diagnostic PNB – RD929 à La Barthe-de-Neste	45
Tableau 25 : diagnostic PNB – RD939 à Lannemezan	46
Tableau 26 : diagnostic PNB – RD935 au nord de Tarbes	47
Tableau 27 : diagnostic PNB – RD935 au sud de Tarbes	48
Tableau 28 : diagnostic PNB – RD935 à Bagnères-de-Bigorre.....	49
Tableau 29 : diagnostic PNB – RD935A à Tarbes	50
Tableau 30 : diagnostic PNB – RD935B à l'ouest de Tarbes	50
Tableau 31 : diagnostic PNB – RD935B à l'est de Tarbes	51
Tableau 32 : diagnostic PNB – RD938 à Bagnères-de-Bigorre.....	51
Tableau 33 : Les 4 lignes régulières « Maligne »	71
Tableau 34 : Les 8 lignes du transport à la demande « Maligne à Moi »	71
Tableau 35 : Les 12 chantiers du Projet de Territoire 2020-2030	74
Tableau 36 : Les opérations d'aménagement neuf au cours de la période 2005-2015	82
Tableau 37 : Les revêtements de chaussée sur les routes départementales concernées par les cartes de bruit approuvées	84
Tableau 38 : La rénovation du parc locatif social HLM entre 2012 et 2014	86
Tableau 39 : Les aides financières à destination des propriétaires privés.....	87
Tableau 40 : Le réseau résiduel à traiter	88
Tableau 41 : Le coût estimatif des interventions acoustique envisagées dans le cadre du PPBE	90

Tableau 42 : Les actions curatives proposées dans le cadre du PPBE 2015-202	91
Tableau 43 : Les actions préventives envisagées par le Département	92
Tableau 44 : Impact sur les populations des actions curatives proposées dans le PPBE 2015-2020	93

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : localisation des routes départementales concernées par la cartographie du bruit	14
Figure 2 : addition logarithmique des niveaux de bruit.....	28
Figure 3 : le niveau sonore équivalent.....	29
Figure 4 : échelle du bruit	30
Figure 5 : exemple de carte de bruit – RD215 – carte de type « a » pour l'indicateur Lden.....	34
Figure 6 : exemple de carte de bruit – RD215 – carte de type « c » pour l'indicateur Lden.....	34
Figure 7 : RD935A à Tarbes – Insonorisation des façades	54
Figure 8 : RD935B à Tarbes – Insonorisation des façades	55
Figure 9 : RD 817 à Ibos – Insonorisation des façades	56
Figure 10 : RD 817 à Séméac – Insonorisation des façades.....	57
Figure 11 : RD 821 à Lourdes – Insonorisation des façades.....	58
Figure 12 : RD914 à Lourdes – Insonorisation des façades.....	59
Figure 13 : RD940 à Lourdes – Insonorisation des façades.....	60
Figure 14 : RD935A et 935B à Tarbes – Insonorisation des façades – Opération en cours.....	61
Figure 15 : RD935B à Tarbes – Carte de dépassement de la valeur limite pour Lden.....	62
Figure 16 : Les 5 Agences des Routes du département des Hautes Pyrénées	68
Figure 17 : Le Projet de Territoire 2020-2030 – Schéma de la mobilité (action n° 9)	75
Figure 18 : Les périmètres des 4 SCOT dans le département des Hautes-Pyrénées	78
Figure 19 : Les documents d'urbanisme par commune dans le département des Hautes-Pyrénées.....	80

RESUME NON TECHNIQUE

Dans le cadre de la transposition en France de la Directive européenne 2002/ 49/ CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, les grandes agglomérations (plus de 100 000 habitants) et les grandes infrastructures de transports terrestres doivent faire l'objet de « *Cartes stratégiques du bruit* » et de « *Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement* » (PPBE).

Sont notamment visées par ces textes (voir article R572-3 du Code de l'environnement) les routes supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules par an (soit environ 8 200 veh/ jour).

Les Cartes de bruit sont réalisées dans un premier temps par les services de l'ETAT, et les gestionnaires des infrastructures cartographiées sont tenus dans un second temps d'élaborer leur PPBE. Le Département des Hautes-Pyrénées est donc concerné par la réalisation d'un PPBE en qualité de gestionnaire des routes départementales. Les éléments contenus dans ce PPBE seront ensuite transmis aux services de l'ETAT, pour « *remontée* » des informations à la Commission Européenne. En vertu de l'article L572-5 du Code de l'environnement, les Cartes de bruit sont réexaminées, et le cas échéant, révisées, au moins tous les 5 ans. De même, en vertu de l'article L572-8, les PPBE sont réexaminés, et le cas échéant révisés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés, au moins tous les 5 ans.

Le présent projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement concerne **les routes départementales des Hautes-Pyrénées supportant un trafic moyen 2010 supérieur à 3 millions de véhicules par an, ce qui représente un linéaire de 94,86 km**. Ces voiries sont identifiées dans les Cartes de bruit stratégiques approuvées par arrêté préfectoral en date du 28/05/13.

La lutte contre le bruit routier doit faire l'objet d'actions spécifiques, Elle est également la résultante d'actions plus transversales. L'objectif général d'un PPBE consiste à hiérarchiser les enjeux afin d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques (dites de « *point noir de bruit* ») et préserver en tant que de besoin la qualité des sites remarquables.

Un **diagnostic** a donc été mené dans le cadre du PPBE, à l'aide de plusieurs outils : les Cartes de bruit approuvées en 2013, la réalisation de mesures de la pression acoustique et de comptages routiers en juin 2014, des repérages sur le terrain, l'interrogation des services du Département quant à leur prise en compte du bruit, le bilan des actions menées par le passé, etc ...

Des **zones dites « à enjeux »** ont été hiérarchisées, au sein desquelles des bâtiments sensibles (habitation, santé et enseignement) sont soumis à des niveaux sonores élevés, et dépassant les seuils réglementaires :

- Lden (niveau sonore équivalent moyen sur 24 heures) supérieur à 68 dB(A).
- Lnuit (niveau sonore équivalent moyen entre 22 h et 6 h) supérieur à 62 dB(A).

Le diagnostic fait ressortir 4 niveaux d'enjeux dans le département des Hautes-Pyrénées :

- 1) Le cas des bâtiments sensibles situés le long des routes départementales cartographiées, mais pour lesquelles on observe une diminution du trafic moyen annuel entre 2010 et 2013 (on passe sous le seuil annuel des 3 millions de véhicules). Ces bâtiments sont situés le long des voies suivantes :

- route départementale 929 à La Barthe-de-Neste,
- route départementale 935 entre Laloubère et Horgues,
- route départementale 935 entre Montgaillard et Pouzac,
- route départementale 938 à Bagnères-de-Bigorre.

2) Le cas des bâtiments sensibles situés le long des routes départementales cartographiées, et pour lesquelles le département a déjà piloté des opérations groupées d'insonorisation de façades. Ces bâtiments sont situés le long des voies suivantes :

- routes départementales 821, 914 et 940 à Lourdes,
- route départementale 935A à Tarbes (Boulevard du Maréchal Juin),
- route départementale 935B à Tarbes (rue du Corps Franc Pommiès).

3) Le cas des habitations isolées (faible densité de population) exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils. Ces habitations sont situées le long des voies suivantes :

- route départementale 817 à Ibos, à Séméac et Campistrous.
- route départementale 902 à Bordères-sur-L'Echez,
- route départementale 935 nord à Nouilhan et Bazet.

4) Le cas où l'on observe une concentration significative de bâtiments sensibles exposés (forte concentration de population) potentiellement à des dépassements de seuils « *point noirs de bruit* ». Ces bâtiments sensibles sont situés le long des voies suivantes :

- route départementale 921A à Tarbes et Juillan,
- route départementale 935 (nord) à Tarbes,
- route départementale 935 (sud) à Tarbes, Laloubère et Momères,
- route départementale 935B à Tarbes.

Le PPBE 2015 – 2020 propose donc des actions curatives et des actions préventives, qui feront l'objet d'une évaluation annuelle et à l'échéance du PPBE (2020). Les actions curatives préconisées pour les 4 niveaux d'enjeux acoustiques peuvent être présentées comme suit :

- niveau d'enjeu 1 : surveillance des évolutions en termes de trafic routier.
- niveau d'enjeu 2 : bilan définitif des actions d'insonorisation de façades déjà engagées.
- niveau d'enjeu 3 : consolidation du diagnostic « *point noir de bruit* » par la réalisation de mesures ponctuelles de la pression acoustique en façade des bâtiments et de comptages routiers.
- niveau d'enjeu 4 : réalisation d'études multi-critères (niveau avant-projet) définissant des actions permettant la résorption des « *points noirs de bruit* ». Les travaux découlant de ces études constitueront la trame du futur PPBE 2020-2025.

Par ailleurs, d'autres actions à caractère préventif sont déjà mises en place (gestion des mobilités dans le département, urbanisation, ...), inscrites dans les documents stratégiques, dont le Projet de Territoire 2020 – 2030. Ces actions ont pour objectif de répondre « *en amont* » aux 5 grandes thématiques suivantes :

- éviter la création de nouvelles nuisances sonores.
- communiquer, donner de l'information, sensibiliser.
- collaborer avec les acteurs locaux (communes, agglomérations, institutionnels, gestionnaires de réseaux, ...).
- prendre en compte les bruits de chantier.
- définir et préserver les zones calmes.

Conformément aux textes, une mise à disposition du projet de PPBE (durée : 2 mois) se déroulera au début de l'année 2016, de façon à permettre à la population et aux associations de s'exprimer. Les remarques formulées à cette occasion seront analysées et présentées en annexe du rapport PPBE définitif.

Un suivi annuel et quinquennal du Plan sera effectué par les services du Département.

1. PRESENTATION

1.1. Contexte réglementaire et contexte local

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 a été transposée dans le droit français par ordonnance.

L'article L572-1 du Code de l'environnement nous informe que « *Le bruit émis dans l'environnement aux abords des principales infrastructures de transport ainsi que dans les grandes agglomérations est évalué et fait l'objet d'actions tendant à le prévenir ou à le réduire, dans les conditions prévues par le présent chapitre* ».

En pratique (voir articles L572-4), dans un premier temps, des cartes de bruit sont établies :

- par le représentant de l'ETAT pour les infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires dont les caractéristiques sont fixées par décret en Conseil d'ETAT ;
- par les communes situées dans le périmètre des agglomérations de plus de 100 000 habitants ou, s'il en existe, par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores.

Ces cartes de bruit sont réexaminées et, le cas échéant, révisées, au moins tous les 5 ans.

Puis, à partir des cartes de bruit, il est demandé dans un second temps aux gestionnaires des infrastructures de transports terrestres et aux agglomérations de plus de 100 000 habitants d'établir des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

En vertu de l'article L572-6 du Code de l'environnement « *les plans de prévention du bruit dans l'environnement tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Les zones calmes sont 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.*

Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits.

Ils recensent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque des valeurs limites fixées dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat sont dépassées ou risquent de l'être ».

Les projets de PPBE font l'objet d'une consultation du public et sont publiés. Ils sont réexaminés et, le cas échéant, révisés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés, et en tout état de cause au moins tous les 5 ans (L572-8).

Les échéances de réalisation des cartes de bruit des plans de prévention du bruit dans l'environnement fixées par la directive européenne 2002/ 49/ CE sont les suivantes :

Tableau 1 : les échéances de réalisation selon la directive européenne 2002/ 49/ CE

Délais de réalisation		
Échéances	Cartes de bruit	PPBE
1	avant le 30/06/07	avant le 18/07/08
2	avant le 30/06/12	avant le 18/07/13

Pour les voies routières, la première échéance concerne les infrastructures routières qui écoulent un trafic moyen supérieur à 6 millions de véhicules par an (environ 16 400 veh/ jour). Et la seconde échéance concerne les infrastructures qui écoulent un trafic moyen supérieur à 3 millions de véhicules par an (environ 8 200 veh/ jour).

Dans le département des Hautes-Pyrénées, les cartes de bruit sont approuvées et publiées par arrêté préfectoral :

- en date du 30/11/09 pour les routes concernées par la première échéance (prestataire : CETE du sud-ouest pour le compte de l'ETAT),
- en date du 28/05/13 (inclus : la révision des cartes de bruit des sections de routes supportant un trafic moyen supérieur à 16 400 veh/ jour) pour les routes concernées par la seconde échéance. Voir document en **annexe n° 1**.

Dans le département des Hautes-Pyrénées, il n'existe pas de ligne ferroviaire concernée par les textes d'application de la directive européenne dans le département (trafics ferroviaires inférieurs aux seuils).

L'année 2010 est l'année de référence en termes de trafics routiers pour l'ensemble des voies routières concernées par les cartes de bruit approuvées en 2009 et 2013 : nationale, départementale et communale.

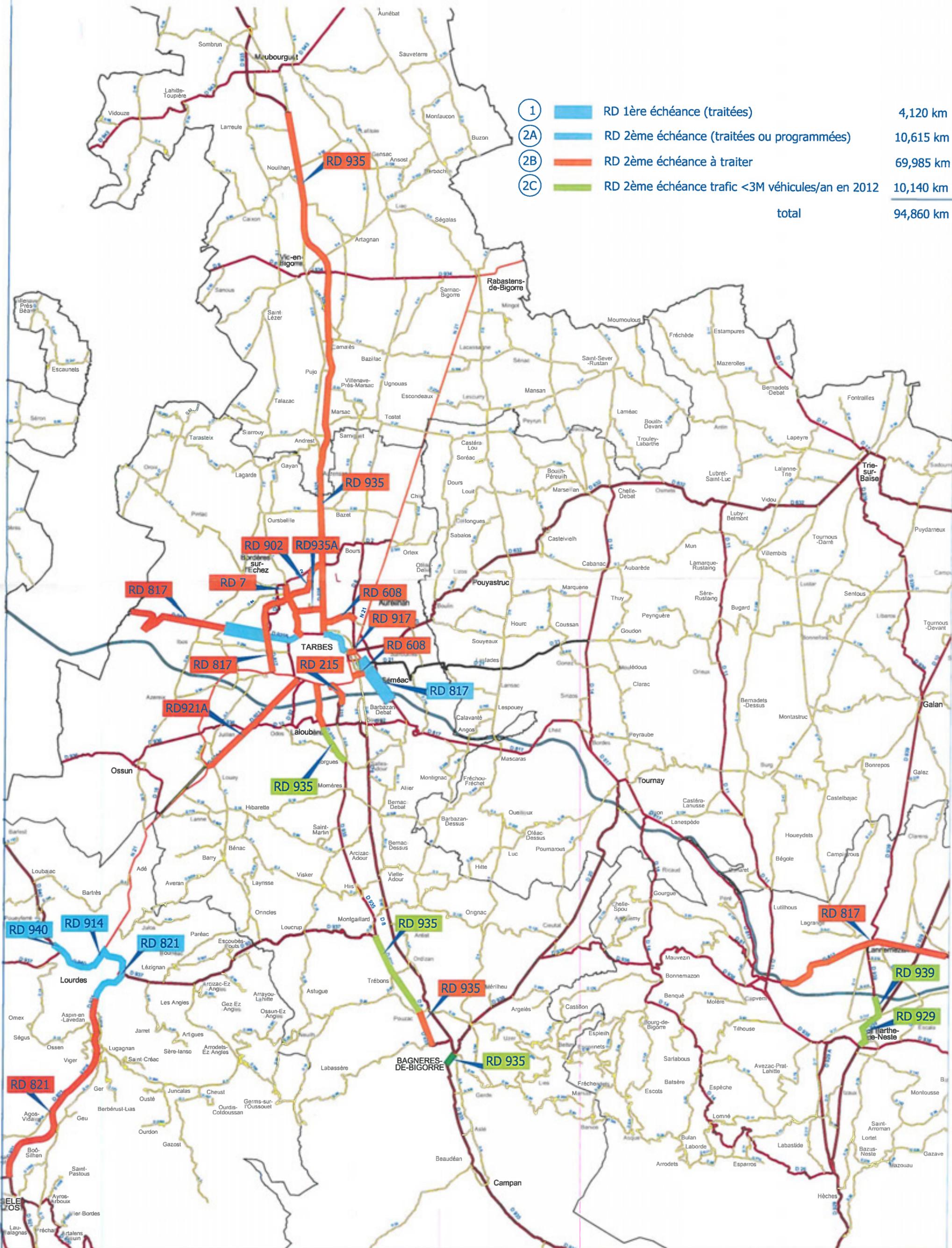
Dans le département des Hautes-Pyrénées, les cartes de bruit des infrastructures routières non nationales (routes départementales et voies communales) écoulant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (seconde échéance) ont été calculées par le Bureau d'Etudes ORFEA Acoustique pour le compte de la Direction Départementale des Territoires :

- contrat n° C1105-072,
- et rapport d'étude approuvé en novembre 2012 par le représentant de l'ETAT (DDT 65/ SEREF/ BRNT).

Le présent rapport concerne le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des routes départementales cartographiées par ORFEA Acoustique. Le linéaire total de voies concernées (première et seconde échéance) s'élève à 94,860 km : voir carte de localisation et tableau pages suivantes.

Figure 1 : localisation des routes départementales concernées par la cartographie du bruit

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL CONCERNE



①	RD 1ère échéance (traitées)	4,120 km
2A	RD 2ème échéance (traitées ou programmées)	10,615 km
2B	RD 2ème échéance à traiter	69,985 km
2C	RD 2ème échéance trafic <3M véhicules/an en 2012	10,140 km
	total	94,860 km

Tableau 2 : les RD cartographiées au titre de la directive européenne 2002/ 49/ CE

RD	Début		Fin		LONG (km)
	PR	Repère	PR	Repère	
D007	37+000	RD935A	39+085	RD002	1,4
D215	02+690	VC vers GEANT Casino	03+930	RN21	1,235
D608	0+000	RN21	00+210	RD008 - Rond Point Poca	0,21
D608	00+210	RD608 (Rd Pt Poca)	0+815	RD817	0,605
D608	03+425	RD008	03+995	Agglo Tarbes (Pont sur l'Adour)	0,57
D608	03+995	Agglo Tarbes (Pont sur l'Adour)	04+855	RD935	0,84
D817	09+180	RD024 vers HG (Pinas)	11+800	Agglo Lannemezan	2,605
D817	11+800	Agglo Lannemezan	14+040	Agglo Lannemezan	1,715
D817	14+040	Agglo Lannemezan	17+050	A64 (Capvern)	2,96
D817	44+835	RD092E (A64 - Tarbes est)	47+200	RN21 (Pont ST Frai)	2,23
D817	50+000	RN21 (Bastillac)	51+515	RD935B/ 902	1,66
D817	51+515	RD 9035B/ 902	53+390	RD064 (Méridien)	1,89
D817	53+390	RD64 (Méridien)	59+000	Limite départementale	5,535
D821	00+000	RN21/ RD914	04+100	RD921B	3,81
D821	04+100	RD921B	13+800	RD821A	9,58
D902	00+000	RD817 et 935B	05+100	RD935	5,1
D914	00+000	RN21/ RD821	00+825	VC vers Centre-Ville	0,825
D914	00+825	VC vers Centre-Ville	01+425	RD940	0,6
D917	00+250	RD916	00+520	RD917C/ D	0,27
D921A	00+000	RN21 (Tarbes)	03+330	RD936 (Jullian)	3,315
D921A	03+330	RD936 (Jullian)	05+735	RD515 (Aéroport)	2,37
D929	29+330	RD939	31+310	RD938 (La Barthe de Neste)	1,945
D935	18+615	RD835 (Maubourguet sud)	24+335	RD835 (Vic nord)	5,735
D935	24+335	RD835 (Vic nord)	35+335	RD835 (Andrest sud)	10,915
D935	35+335	RD835 (Andrest sud)	37+250	RD093 (Bazet)	1,915
D935	37+250	RD093 (Bazet)	41+505	RD935A	4,425
D935	41+505	RD935A	42+080	RD608	0,58
D935	42+080	RD608 (Rd Pt Poca)	42+625	RD935B	0,545
D935	44+000	RN21	46+345	RD092 (Laloubère)	1,95
D935	46+345	RD092 (Laloubère)	49+500	RD016 (Momères)	3,155
D935	56+670	RD937 (Montgaillard)	60+725	RD026 (Pouzac)	4,05
D935	60+725	RD026 (Pouzac)	61+820	Agglomération Bagnères	1,11
D935	61+820	Agglo Bagnères	62+285	Bagnères nord (Bld de l'Adour)	0,475
D935A	00+000	RD935A	00+590	RD935C	0,59
D935A	00+590	RD935C	01+250	RD007	0,655
D935A	01+250	RD007	02+160	Avenue M. Billières	0,91
D935A	02+160	Avenue M. Billières	02+370	RD935B	0,21
D935A	02+370	RD935B	02+880	RD935B (Route de Pau)	0,51
D935B	00+000	RD817/ 902	01+070	RD935A	1,025
D935B	02+150	RD935	02+560	Rue André Fourcade	0,41
D935B	02+560	Rue André Fourcade	02+840	RD809 (Rue ST Jean)	0,28
D935B	02+840	RD809 (Rue ST Jean)	03+890	RD917D	1,03
D935B	03+890	RD917D	04+155	RN21	0,265
D938	38+780	RD008	39+000	Rue J. Baqué	0,235
D938	39+000	Rue J. Baqué	39+350	RD935 (Allée Jean Jaurès)	0,35
D939	31+420	A64 (Lannmezan)	31+825	RD929	0,405
D940	8+980	Agglo de Lourdes	09+595	RD937	0,615
D940	09+595	RD937	10+840	RD914	1,245
					94,86

PR : point routier

1.2. Démarche mise en place

Après consultation auprès de cabinets spécialisés, le Département des Hautes-Pyrénées a confié au Bureau d'Etudes SCE la mission de produire le PPBE le long des Routes Départementales concernées par la directive européenne : marché n° 14 00 27 notifié au prestataire le 7 mars 2014.

Le marché comporte 4 phases techniques :

Tableau 3 : les grandes phases de l'étude PPBE

N°	Libellé de la phase
1a	Recueil des données
1b	Diagnostic - Identification des zones bruyantes
1c	Mesures acoustiques
2	Proposition d'actions
3	Rédaction du projet de PPBE
	<i>Mise à disposition du public pendant 2 mois</i>
4	Rédaction du PPBE définitif

La prestation a donné lieu à 5 réunions dans les locaux du Département :

Tableau 4 : les réunions conduites dans le cadre de l'étude PPBE

Date	Objet de la réunion
31/03/2014	Lancement de l'étude
06/06/2014	Premier bilan de la collecte des données et planification des mesures de bruit
24/06/2014	Le diagnostic et les actions engagées et prévues
12/09/2014	Le projet de rapport PPBE
xxx	Le point après la mise à disposition du public du projet de rapport PPBE

Chaque réunion donnant lieu à la rédaction d'un compte-rendu de réunion.

A partir de septembre 2014, un **diagnostic acoustique du territoire** a été effectué, dont les résultats sont présentés au chapitre suivant.

Les zones à enjeux du territoire ont été déterminées à l'aide des cartes de bruit présentant les dépassements des valeurs limites définies par les textes. Il s'agit des zones dans lesquelles des bâtiments sensibles au bruit (habitat, santé et éducation), qui respectent le critère d'antériorité (antériorité du bâti par-rapport à l'infrastructure), sont soumis à des niveaux sonores trop élevés au regard de la réglementation française. Un diagnostic qualitatif a également pu être réalisé via un repérage numérique puis un repérage in situ.

Les seuils acoustiques à respecter pour ne pas être considéré comme « *point noir de bruit* » sont détaillés dans le paragraphe 1.4.2.

Dans un second temps, les éléments d'information relatifs aux **actions réalisées** depuis 10 ans **et programmées** pour les 5 ans à venir (tant pour les infrastructures que sur le patrimoine bâti) ont été recueillis auprès des différents services du Département.

La **consultation du projet de PPBE par le public** se déroulera pendant 2 mois au début de l'année 2016. Un registre permettant de consigner les questions et observations éventuelles sera mis à disposition dans le Hall d'entrée du Département et sur le site Internet du département : www.cg65.fr

Les remarques du public seront ensuite examinées par les services du Département, et le **PPBE final** sera arrêté par l'Assemblée Départementale et transmis au préfet du département. Une mise en ligne du document est prévue à l'issue de la démarche.

Le contenu minimal du Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement est fixé par l'article R572-8 du Code de l'environnement : voir document joint en **annexe n° 2**.

1.3. Principaux textes réglementaires

1.3.1. Textes de référence : les évolutions

La réglementation en matière de lutte contre les nuisances sonores qui découlent de l'exploitation des infrastructures de transports terrestres s'est étoffée depuis la loi-cadre sur le bruit de 1992. Preuve de la préoccupation du législateur sur cette gêne (qui peut dans certains cas constituer une véritable détérioration du cadre de vie au voisinage des grandes infrastructures routières, voire une atteinte à la santé des populations), l'évolution de la réglementation ne la rend néanmoins pas forcément facile à appréhender. Les principales étapes de cette évolution peuvent être retracées comme suit :

- ✓ 31 décembre 1992 : loi-cadre relative à la lutte contre le bruit (92-1444), codifiée dans le code de l'environnement aux articles L 571-1 à 26 ;
- ✓ 9 janvier 1995 : décret relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transport (n° **95-22**) abrogé et remplacé par les articles R 571-44 à R 571-52 du Code de l'environnement. La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure nouvelle et la modification ou la transformation significative d'une route existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives ;
- ✓ 9 janvier 1995 : décret relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le Code de l'Urbanisme et le Code de la Construction et de l'Habitation (n° **95-21**) abrogé et remplacé par les articles R 571-32 à R 571-43 du code de l'environnement ;
- ✓ 5 mai 1995 : arrêté relatif au bruit des infrastructures routières mentionnant notamment les valeurs maximales admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle ou une modification significative d'une voie existante ;

- ✓ 12 décembre 1997 : circulaire du Ministère de l'Équipement, relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national ;
- ✓ 9 janvier 1995 : décret relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le Code de l'Urbanisme et le Code de la Construction et de l'Habitation (95-21) abrogé et remplacé par les articles R 571-32 à R 571-43 du Code de l'environnement ;
- ✓ 30 mai 1996 (modifié par l'arrêté ministériel du 23/07/13) : arrêté interministériel relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestre et à l'isolement des nouveaux bâtiments d'habitation construits dans les secteurs affectés par le bruit ;
- ✓ 12 juin 2001 : circulaire Interministérielle relative à l'Observatoire du bruit des transports terrestres et la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres. Les Conseils Généraux ont été associés au comité de pilotage de ces observatoires, la résorption des points noirs du bruit ne concernait dans un premier temps que les réseaux routiers et ferroviaires nationaux ;
- ✓ 25 juin 2002 : directive européenne relative à la gestion et à l'évaluation du bruit dans l'environnement (2002/49/CE). Cette directive a vocation à définir une approche commune visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Elle s'applique aux émissions sonores dues aux transports et aux installations classées. Elle est basée sur la cartographie, l'information de la population et la mise en œuvre de plans de prévention. Les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement sont révisables tous les 5 ans ;

Tous exploitants de réseaux confondus, environ 40 000 km du réseau routier en France sont concernés par cette directive de 2002.

- ✓ 25 mai 2004 : circulaire Interministérielle relative au bruit des infrastructures de transports terrestres – Plan d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003 ;
- ✓ 12 novembre 2004 : ordonnance n°2004-1199. Cette ordonnance a permis la transposition dans le droit français de la directive européenne 2002/ 49/ CE ;
- ✓ 26 octobre 2005 : loi n°2005-1319 (Art. L572-1 à L572-11 du Code de l'Environnement). Cette loi précise les autorités compétentes pour l'évaluation du bruit. En particulier, les gestionnaires des infrastructures de plus de 3 millions de véhicules par an sont tenus d'élaborer les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (P.P.B.E.) correspondants à ces infrastructures ;
- ✓ 24 mars 2006 : décret relatif à l'établissement des cartes de bruit et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement et modifiant le code de l'urbanisme. (n°2006-361) ;

- ✓ 4 avril 2006 : arrêté ministériel relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (correspondant au décret de mars 2006) ;
- ✓ 7 juin 2007 et 23 juillet 2008 : circulaire Interministérielle relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, et instruction d'application ;
- ✓ 10 mai 2011 et 28 novembre 2011 : circulaire relative à l'organisation et au financement des cartes du bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement devant être réalisés respectivement pour juin 2012 et juillet 2013, et instruction d'application ;
- ✓ 11 février 2014 : instruction du Gouvernement relative aux collectivités en situation de non-conformité concernant la mise en œuvre de la directive 2002/ 49/ CE.

1.3.2. Niveaux sonores maximum admissibles

1.3.2.1. Pour la création d'une voie nouvelle

Tableau 5 : article 2 de l'arrêté ministériel du 5 mai 1995

USAGE et NATURE des LOCAUX	LAeq (6h-22h)	LAeq (22h-6h)
Établissements de santé de soins et d'action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Salles de soins et salles réservées au séjour de malades	57 dB(A)	
Établissements d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs)	60 dB(A)	
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	60 dB(A)	55 dB(A)

LAeq : niveau sonore équivalent

dB(A) : decibel pondéré A (pondération adaptée à l'oreille humaine)

1.3.2.2. Pour la transformation significative d'une voie existante

Article 3 de l'arrêté ministériel du 5 mai 1995 :

Une modification ou transformation (hors travaux d'entretien) d'une infrastructure existante est considérée comme significative si sa contribution sonore est supérieure à terme, et pour l'une au moins des deux périodes de référence (diurne ou nocturne), à 2 dB(A) par rapport à la contribution à sonore à terme avant modification.

Dans ce cas, si la contribution sonore de la voie avant travaux est inférieure aux valeurs du tableau ci-dessus, elle ne pourra excéder ces valeurs après travaux. Dans le cas contraire, les valeurs ne devront pas dépasser les valeurs avant travaux sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.

1.3.3. Principe d'antériorité

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 toute en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - 1) publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure.
 - 2) mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du Code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables.
 - 3) inscription d'un projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables.
 - 4) mise en service de l'infrastructure.
 - 5) publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du Code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés.
- les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L571-10 du Code de l'environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Un cas de changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

Les dates retenues pour l'application du critère d'antériorité le long des routes départementales des Hautes-Pyrénées sont disponibles auprès des services du Département.

1.3.4. Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

L'arrêté ministériel du 6 octobre 1978 a été remplacé par celui du 30 mai 1996 modifié relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit. Pris en application des articles R571-32 à R571-43 du code de l'environnement (décret 95-21 du 2 janvier 1995), cet arrêté indique que le classement des infrastructures de transports terrestres, et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure, sont définis en fonction de niveaux sonores calculés un point de référence situé en bord de voie.

Les routes concernées par ce classement sonore sont celles dont le trafic dépasse 5 000 véhicules / jour (seuil de recensement) en trafic moyen journalier annuel (TMJA). Elles sont recensées par les services de l'État et leur classement a fait l'objet d'un arrêté préfectoral. Celui-ci permet de déterminer les secteurs affectés par le bruit routier, les niveaux sonores que les constructeurs de bâtiments sont tenus de prendre en compte et les isollements de façade requis.

Ces classements sont tenus à la disposition du public dans les mairies, les préfetures et les services de l'État concernés.

Dans le département des Hautes-Pyrénées, le classement sonore initial de 1999 a été révisé par arrêté préfectoral n° 2012046-0011 en date du 15 février 2012. Pour plus de détails :

<http://www.hautes-pyrenees.gouv.fr/le-classement-sonore-des-voies-r690.html>

Les classements sonores approuvés sont reportés dans les documents d'urbanisme opposables (Plan d'Occupation des Sols, Plans Locaux d'Urbanisme) et sont révisés normalement tous les cinq ans par les services de l'État.

1.4. Les nouveaux objectifs de réduction du bruit

1.4.1. Articulation entre les indicateurs européens et français

La directive européenne impose aux Etats membres l'utilisation des indicateurs L_{den} et L_n pour évaluer l'exposition au bruit des populations, hiérarchiser les situations et identifier les zones d'exposition excessive. L'indicateur L_{den} se construit à partir de 3 périodes d'exposition (la journée, la soirée et la nuit).

$$L_{den} = 10 \cdot \lg \frac{1}{24} [12 \cdot 10^{(L_d/10)} + 4 \cdot 10^{((L_e + 5)/10)} + 8 \cdot 10^{((L_n + 10)/10)}]$$

Où L_d est le niveau sonore LAeq(6h-18h) dit de journée, sans pondération dans L_{den} ,

L_e est le niveau sonore LAeq(18h-22h) dit de soirée, avec une pondération de + 5 dB,

Et L_n est le niveau sonore LAeq(22h-6h) dit de nuit, avec une pondération de + 10 dB.

Mais dès que l'on passe à la phase de traitement des nuisances sonores (action de rattrapage), les objectifs se basent sur les indicateurs réglementaires français « LAeqT » (avec T : période qui correspond à une partie de 24 heures ; 6h-22h pour la période diurne ; 22h-6h pour la période nocturne) et sur des seuils établis antérieurement à l'avènement de la directive européenne.

1.4.2. Des valeurs encadrées par la réglementation mais des objectifs fixés par les maîtres d'ouvrage

La directive européenne ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition française fixe les valeurs limites au-delà desquelles les niveaux d'exposition au bruit sont jugés excessifs et susceptibles de porter atteinte à la santé humaine.

Tableau 6 : les valeurs limites en Lden et Ln selon directive européenne

Valeurs limites en dB(A) selon la directive européenne				
Indicateur de bruit	Aérodrome	Route et/ ou Ligne ferroviaire à Grande Vitesse (LGV)	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	-	62	65	60

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements d'enseignement et de soins/ santé.

Les textes français qui concernent la résorption des points noirs de bruit ne fixent aucun objectif à atteindre : ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente.

Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs sont ceux de la politique nationale de résorption des points noirs du bruit. Un point noir du bruit est un bâtiment sensible au bruit (habitat, enseignement et santé) qui subit une gêne dépassant les valeurs limites et qui répond aux conditions d'antériorité (antériorité du bâti par-rapport à l'infrastructure de transport).

L'ETAT français s'est engagé à résorber progressivement les points noirs de bruit le long du réseau routier national. Par souci de cohérence territoriale, si un Département souhaite s'engager dans une action de résorption des points noirs du bruit le long des routes départementales, il convient qu'il retienne les seuils de déclenchement pour une intervention et les objectifs de réduction identiques à ceux de l'ETAT.

Dans les cas de réduction du bruit à la source le long des infrastructures nationales (construction d'écran ou de butte de terre acoustique ...) les objectifs recherchés (circulaire du 25 mai 2004) sont les suivants :

Tableau 7 : les objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)			
Indicateur de bruit	Route et/ ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ ou LGV + Voie ferrée conventionnelle
L _{Aeq} (6h-22h)	65	68	68
L _{Aeq} (22h-6h)	60	63	63
L _{Aeq} (6h-18h)	65	-	-
L _{Aeq} (18h-22h)	65	-	-

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades les objectifs à atteindre sont les suivants :

Tableau 8 : les objectifs acoustiques dans le cas de travaux d'insonorisation de façades

Isolement acoustique des façades en dB(A)			
Indicateur de bruit	Route et/ ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ ou LGV + Voie ferrée conventionnelle
D _{nT,Atr} ≥	L _{Aeq} (6h-22h) - 40	l _f (6h-22h) - 40	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voirie
et D _{nT,Atr} ≥	L _{Aeq} (6h-18h) - 40	l _f (22h-6h) - 35	
et D _{nT,Atr} ≥	L _{Aeq} (18h-22h) - 40	-	
et D _{nT,Atr} ≥	L _{Aeq} (22h-6h) - 35	-	
et D _{nT,Atr} ≥	30	30	

1.4.3. Le rattrapage des points noirs dus au bruit routier (PNB)

1.4.3.1. Sur le réseau national

Par circulaire du 12 décembre 1997, adressée aux préfets, la Direction des Routes du ministère de l'Équipement a souhaité mettre en place une politique de résorption des points noirs dus au bruit, aux abords du réseau routier national.

Initiée depuis 1984, cette politique considère qu'un point noir bruit est un bâtiment d'habitation exposé à plus de 70 dB(A) en façade et en période diurne : LAeq (6h-22h) >70 dB(A). Cette circulaire recommande cependant « *pour tenir compte des évolutions réglementaires, de prendre en compte dans les priorités les points noirs où le niveau sonore nocturne LAeq(22h-6h) dépasse 65 dB(A)* ».

Pour la résorption de ces points noirs, le principe de l'antériorité n'a pas été appliqué pour les bâtiments dont l'autorisation de construire a été délivrée avant le 6 octobre 1978 (avant cette date, il n'existait pas de texte réglementaire fixant obligation pour les constructeurs de bâtiments de prendre en compte le bruit).

L'objectif que s'était fixé l'État français initialement était de ramener le niveau sonore en façade des bâtiments à 65 dB(A) en période diurne et à 60 dB(A) en période nocturne (un équivalent à l'intérieur du logement peut être trouvé avec les indications de l'arrêté du 5 mai 1995).

En 1999, l'objectif a été ajusté au traitement de 200 000 logements en 10 ans. Compte tenu du coût des dépenses correspondantes, celui-ci a été ramené en 2003 à 50 000 logements en 5 ans.

A la suite de la circulaire du 12 juin 2001, le préfet des Hautes-Pyrénées a mis en place un « *Observatoire du bruit des transports terrestres* », auquel a succédé après 2005 un « *Comité départemental de suivi de la thématique bruit dans les Hautes-Pyrénées* », animé par la Direction Départementale des Territoires. La dernière réunion de ce Comité a eu lieu le 27 mai 2013.

L'activité du Comité départemental de suivi a permis notamment à Monsieur le préfet du département de prendre 2 arrêtés (pour mémoire) :

- 30 novembre 2009 pour l'approbation des cartes de bruit relatives aux routes concernées par l'application de la première échéance de la directive européenne 2002/ 49/ CE (trafic supérieur à 6 millions de véhicules par an, soit environ 16 400 véhicules par jour).
- 28 mai 2013 (n° 2013148-0013) pour l'approbation des cartes de bruit relatives aux routes concernées par l'application de la seconde échéance de la directive européenne (trafic compris entre 3 et 6 millions de véhicules par an, soit entre 8 200 et 16 400 veh/ jour).

Les routes nationales (et autoroutes) concernées par la première échéance (première échéance : trafic supérieur à 16 400 veh/ jour) ont fait l'objet d'actions de résorption des points noirs de bruit identifiés :

- **autoroute A64**, en totalité dans sa traversée du département (57,1 km).
- route nationale 21 (**RN21**) :
 - rocade sud de Tarbes, section comprise entre le giratoire de Séméac et la RD7
 - section comprise entre la RD921A à Louey jusque la RD914 à Lourdes
 - soit environ 15,6 km.

Auxquelles il faut ajouter également au titre de la première échéance la route départementale 817 (**RD817**) : voir paragraphe suivant.

1.4.3.2. Sur le réseau départemental

Avec les 2 arrêtés préfectoraux de 2009 et 2013, les routes départementales susceptibles d'induire des niveaux sonores supérieurs aux seuils « *point noir de bruit* » sont connues.

Seule une section de la route départementale 817 (**RD817**) écoule un trafic supérieur à 16 400 veh/ jour (seuil de la première échéance), et a déjà fait l'objet d'une opération de résorption des points noirs de bruit :

- depuis la RN21 jusqu'à la jonction avec l'autoroute A64, au niveau de la commune de Séméac
- depuis la rocade sud-ouest de Tarbes jusqu'à la RD64 à Ibos.
- soit environ 4,5 km.
- résorption des points noirs de bruit achevée.

A la suite de l'approbation des cartes de bruit selon la directive européenne 2002/ 49/ CE, le département des Hautes-Pyrénées a décidé de façon volontaire d'engager des études approfondies pour identifier précisément les points noirs de bruit le long des routes suivantes :

- RD935A et 935B sur le territoire de la commune de Tarbes.
- RD821, 914 et 940 sur le territoire de la commune de Lourdes.

Les actions de résorption des points noirs de bruit identifiés le long de ces sections de routes départementales sont en cours : un bilan sera donné dans les pages suivantes.

L'identification des points noirs de bruit sur les autres sections de routes départementales ou « *RD 2^{ème} échéance* » fait l'objet du présent Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

1.5. Généralités sur le bruit

1.5.1. L'unité de mesure : le decibel

L'unité de mesure (et de calcul) du niveau sonore est le decibel (dB) et l'instrument permettant de mesurer la pression acoustique s'appelle un sonomètre. Le son se définit par plusieurs éléments : les fréquences (grave, medium, aigu), l'intensité ou niveau de pression (volume sonore).

L'oreille humaine ne perçoit pas toutes les fréquences de la même manière. Pour prendre en compte (ou s'en approcher) ce qui est réellement perçu par l'oreille, on utilise une courbe de pondération fréquentielle de type « A ». On obtient alors des dB(A) ou « *decibels pondérés A* ».

1.5.2. Quelques notions clés

- La pression acoustique varie de façon logarithmique et pas arithmétique

Un doublement du trafic n'augmente le niveau de pression acoustique à l'émission que de 3 dB.

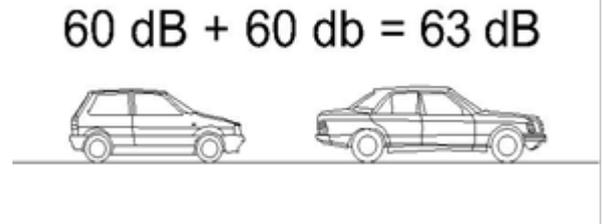


Figure 2 : addition logarithmique des niveaux de bruit

- Autres repères

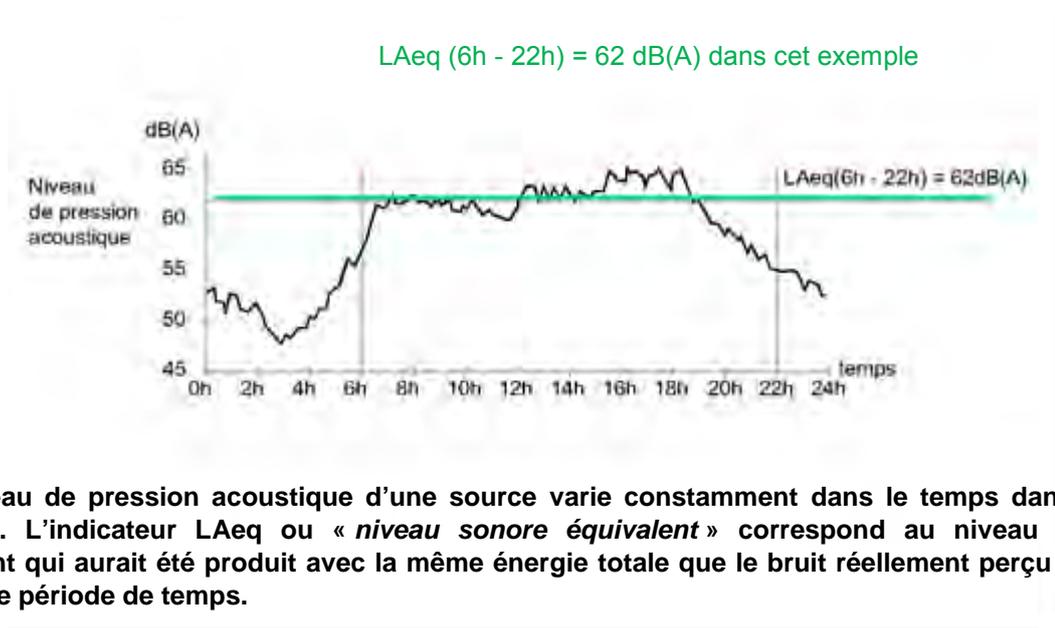
- un poids-lourd est équivalent à environ 4 à 10 voitures (selon la vitesse et le type d'écoulement du trafic) en termes de pression acoustique.
- pour une gamme de fréquences équivalentes, lorsqu'on ajoute un niveau de bruit faible à un niveau de bruit élevé (écart > 10 dB), alors le niveau sonore total est égal au niveau de bruit le plus élevé.
- une variation du niveau de bruit de 1 dB(A) est à peine perceptible.
- une variation du niveau de bruit de 3 dB(A) est perceptible.
- pour une gamme de fréquences équivalentes, une variation du niveau de bruit de 10 dB(A) correspond à une sensation de « deux fois plus fort ».

1.5.3. Les indicateurs de gêne

L'arrêté du 5 mai 1995 définit les indicateurs de gêne due au bruit des infrastructures routières :

- pour la période diurne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pendant la période de 6 heures à 22 heures, noté LAeq (6h-22h) ;
- pour la période nocturne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pendant la période de 22 heures à 6 heures, noté LAeq (22h-6h).

Figure 3 : le niveau sonore équivalent



Le niveau de pression acoustique d'une source varie constamment dans le temps dans le cas général. L'indicateur LAeq ou « niveau sonore équivalent » correspond au niveau de bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie totale que le bruit réellement perçu pendant la même période de temps.

Cette définition est donnée dans la norme NF S 31-110 « *Caractérisation et mesurage des bruits dans l'environnement – Grandeurs fondamentales – Méthodes générales d'évolution* ». Pour le bruit routier (NF EN S 31-085) ces niveaux sont évalués à deux mètres en avant de la façade des bâtiments, fenêtres fermées.

Les indicateurs de niveau sonore utilisés dans le cadre de la directive européenne 2002/ 49/ CE transposée en France (cartes de bruit et PPBE) sont exprimés également en dB(A). Ils sont rappelés ci-après :

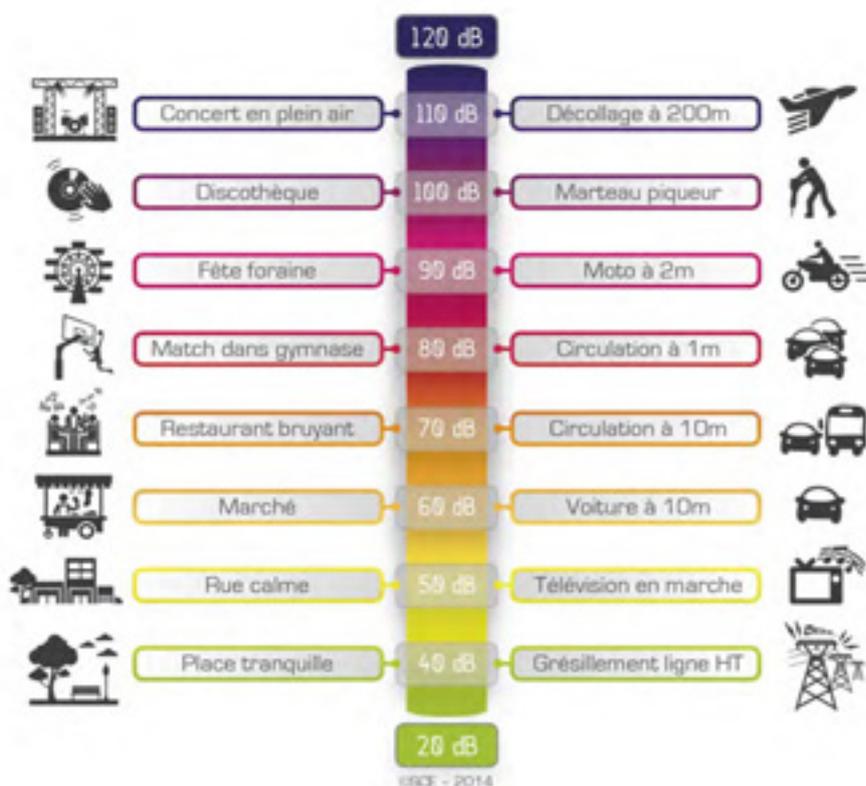
- Le **Lden** : caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures. Il est composé des niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h (jour), 18h-22h (soirée) et 22h-6h (nuit). Pour obtenir le niveau Lden on applique une « pondération » sur ces 2 périodes (+ 5 dB(A) le soir et + 10 dB(A) la nuit) de façon à tenir compte des différences de sensibilité au bruit au cours de ces 3 périodes.
- Le **Ln** est le niveau d'exposition au bruit nocturne. Il est associé aux risques de perturbation du sommeil.

1.5.4. Echelle du bruit

L'échelle du bruit est une représentation destinée à la communication qui permet de mettre en perspective une échelle des niveaux sonores, avec des ambiances de la vie quotidienne qui peuvent être « *agréable* » ou « *désagréable* ». Elle ne prend pas en compte la gêne sur une longue période.

Les sources de bruit retenues sont présentées à titre indicatif : la perception du bruit ayant un fort aspect subjectif et dépendant du contexte local ou temporel (le moment de la journée) :

Figure 4 : échelle du bruit



Il est admis généralement qu'en milieu urbain, un environnement sonore moyen inférieur à 65 dB(A) en Lden et moins de 60 dB(A) en Ln peut être considéré comme « *relativement acceptable* ». Ces valeurs sont données à titre indicatif : elles n'ont pas de valeur « *réglementaire* ».

1.5.5. Le bruit et la santé

Les niveaux sonores perçus chez les riverains des infrastructures de transports terrestres est en général trop faible pour entraîner des pertes auditives. Toutefois, une exposition prolongée à des sources de bruit peut provoquer fatigue, stress, anxiété, troubles de l'attention, troubles du sommeil, troubles cardiovasculaires, hypertension, est ...

Les sources de bruit peuvent également parasiter l'intelligibilité de la parole, et donc perturber la vie sociale.

Pour plus de détails, voir à titre indicatif le rapport d'expertise collective de l'ANSES (Agence Nationale de Sécurité Sanitaire, alimentation, environnement, travail) intitulé « *Evaluation des impacts sanitaires extra-auditifs du bruit environnemental* » (février 2013) :

<https://www.anses.fr/fr/search/site/bruit?iso1=fr&iso2=en>

1.6. Cartes de bruit : notions clé

Les cartes de bruit européennes sont le résultat d'une approche macroscopique des nuisances sonores, et les décomptes associés (population exposée, nombre de bâtiments sensibles et surfaces) résultent d'estimations à prendre en première approche. L'avantage de cette méthode est qu'elle est harmonisée (identique) dans les différents pays de l'Union. Chaque Etat membre étant libre toutefois de fixer lui-même ses propres critères pour la résorption des situations les plus critiques, avec un bilan tous les 5 ans.

Quelles cartes ?

Le contenu et le format de ces cartes répondent aux exigences réglementaires issues de la directive européenne 2002/ 49/ CE sur la gestion du bruit dans l'environnement. Conformément à la réglementation (décret n° 2006-361 du 24 mars 2006) les cartes de bruit comprennent, pour les indicateurs **Lden** et **Ln** :

- les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions du bruit (cartes de « *type a* »).
- les secteurs affectés par le bruit (classement sonore) arrêtés par le préfet (cartes de « *type b* »).
- les zones où les valeurs limites sont dépassées (cartes de « *type c* »).
- les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles (dans les 5 ans) au regard de la situation de référence (cartes de « *type d* »).

Observation : dans le département des Hautes-Pyrénées les cartes de bruit de « *type d* » n'ont pas été calculées pour les Routes Départementales (pas d'évolutions connues ou prévisibles).

Comment sont établies les cartes de bruit ?

Les cartes de bruit sont issues d'une modélisation acoustique en 3 dimensions suivant les recommandations du SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et des Autoroutes) et du CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) selon une méthode de calcul conforme à la norme NF S 31-133. Les niveaux de bruit sont évalués à 4 m au-dessus du sol, en considérant uniquement le « *son incident* ». Ce qui signifie qu'il n'est pas tenu compte lors du calcul des cartes de type « *c* » en plus du « *son réfléchi* » du « *son incident* » sur la façade du bâtiment concerné (en règle générale, cela implique une correction de + 3 dB lorsqu'on procède à une mesure).

Quelles routes ?

Dans le département des Hautes-Pyrénées, le réseau routier étudié par ORFEA Acoustique (source : cartes de bruit seconde échéance des infrastructures routières non nationales dans le département 65) est composé de 226 tronçons. La base de données utilisée pour établir le classement sonore des infrastructures de transports terrestres en 2010 a permis de renseigner les informations suivantes :

- les débits jour/ soir/ nuit,
- les pourcentages poids lourds sur les périodes jour/ soir/ nuit,
- les limitations de vitesses,
- les largeurs de voies.

La longueur du linéaire modélisé est approximativement de 104 km, pour les routes départementales et les voies communales retenues. Trois communes exploitent des voies communales avec un trafic moyen annuel supérieur à 3 millions de véhicules : Tarbes, Lourdes et Bagnères-de-Bigorre.

Comment est calculée l'exposition au bruit de la population ?

Le nombre d'habitants par commune étant connu, chaque bâtiment considéré comme « *habité* » se voit affecter un nombre d'habitants en fonction de sa surface bâtie. L'ensemble des habitants d'un même bâtiment est considéré comme exposé au niveau de bruit calculé sur la façade la plus bruyante, ce qui peut conduire à une surestimation des résultats d'exposition de la population au bruit.

De même, le calcul de la population exposée ne prend pas en compte la résorption des points noirs de bruit (PNB) réalisée par le département des Hautes-Pyrénées au cours des années précédentes (exemple : dans l'agglomération de Lourdes, le long des routes départementales 821, 914 et 940).

De ce fait, avec cette méthode, le résultat du calcul est indicatif : il faut garder à l'esprit que la localisation exacte (et donc la quantification précise) des personnes exposées aux différents seuils de bruit ne peut se faire à l'échelle d'une étude de type « *itinéraire* ».

Qu'est-ce qu'un point noir de bruit au sens de la directive européenne ?

Un point noir de bruit (PNB) est un bâtiment répondant aux 3 critères suivants :

- 1) *Critère de destination des locaux* : habitat, enseignement, santé, soins, action sociale.
- 2) *Critère d'exposition au bruit* : les niveaux sonores en façade dépassent (ou risquent de dépasser) une des valeurs limites en Lden et Ln du tableau présenté dans le paragraphe 1.4.2.
- 3) *Critère d'antériorité du bâti* par-rapport à l'infrastructure (voir paragraphe 1.3.3).

Cette approche est transposée intégralement dans la doctrine technique française : voir par exemple la circulaire du 25 mai 2004.

1.7. Les zones calmes

L'article L572-6 du Code de l'environnement définit les zones calmes comme des « *espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le Plan de Prévention souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte-tenu des activités humaines pratiquées ou prévues* ».

La proposition de créer des zones calmes à préserver, à la discrétion des autorités locales, résulte notamment du constat de l'expansion de l'urbanisation et de celles des activités bruyantes, des surfaces qu'elles occupent, au détriment de zones initialement calmes.

Cependant, il ne s'agit pas de désigner comme zones calmes à préserver uniquement tous les endroits où le niveau de bruit est inférieur à un seuil. L'approche systématique proposée par les cartes de bruit ne convient donc pas aux zones calmes. En effet, la création d'une zone calme est une mesure en soi, plus qu'un diagnostic.

Le critère de localisation d'une éventuelle zone calme se fonde donc sur une approche à la fois quantitative et qualitative.

Du point de vue quantitatif, les cartes de bruit stratégiques permettent d'identifier les secteurs exposés au-delà de 55 dB(A) en Lden.

Du point de vue qualitatif, des critères comme l'usage des lieux (repos, détente, activités sportives, équipement culturel, ...), leur perception (ce que l'on voit, ce que l'on ressent, ...), leur valeur paysagère et naturelle, la qualité des sons présents (rythme, distinction, ...) et des critères plus divers comme leur domanialité (public ou privé), leur proximité, leur accessibilité, leur propreté, ou encore leur sécurité peuvent être pris en considération par l'autorité compétente.

2. ANALYSE DES CARTES DE BRUIT DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL

2.1. Cartes de bruit seconde échéance : principaux résultats

2.1.1. Introduction

Les cartes de bruit stratégiques relatives aux routes départementales supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an ont été réalisées par le Bureau d'Etudes ORFEA Acoustique pour le compte de la DDT des Hautes-Pyrénées. Elles sont publiées sur le site de la préfecture des Hautes-Pyrénées, accompagnées d'un résumé non technique qui présente la méthodologie utilisée pour établir les cartes, et les principaux résultats qui en découlent :

<http://www.hautes-pyrenees.gouv.fr/carte-du-bruit-2eme-echeance-a2196.html>

Les cartes de bruit type « a » (exposition au bruit) et type « c » (dépassement des seuils) sont réalisées sur la base du trafic MJA de l'année 2010. Les vitesses retenues sont fournies par les CETE du sud-ouest. Les calculs de population exposée sont effectués à partir du fichier de recensement INSEE de 2008. La BD Topo de l'IGN permet de modéliser la topographie départementale, et fournit les couches « bâtis » (habitation, enseignement, santé, industriel-commercial, commercial et divers).

Le modèle utilisé pour calculer l'exposition au bruit est le logiciel CadnaA version 3.71.125 de Datakustik et commercialisé par ACOEM (ex 01dB Metravib). La norme de calcul est la norme NMPB-routes 96 version 2008 (Nouvelle Méthode de Prévision du Bruit qui intègre l'effet des conditions atmosphériques sur la propagation des sons).

Pour les calculs d'exposition de la population et le tracé des cartes de dépassement des valeurs limites (cartes de type « c ») les niveaux sonores calculés 2 m en avant des façades sont des niveaux « *en champ libre* » (on ne tient pas compte de la réflexion sur la façade).

Les cartes de type « b » (classement sonore) reprennent les informations figurant dans l'arrêté préfectoral de classement sonore du 15/02/12 (n° 2012046-0011).

2.1.2. Exemples de restitution

A titre indicatif, on présente page suivante pour la route départementale 215 au sud de Tarbes, et pour l'indicateur Lden, la carte d'exposition au bruit (carte de type « a ») par tranches de 5 dB(A) et la carte de dépassement du seuil de bruit (carte de type « c » : Lden > 68 dB(A)) sur un fond de carte IGN à l'échelle du 1/ 25 000° :

Figure 5 : exemple de carte de bruit – RD215 – carte de type « a » pour l'indicateur Lden

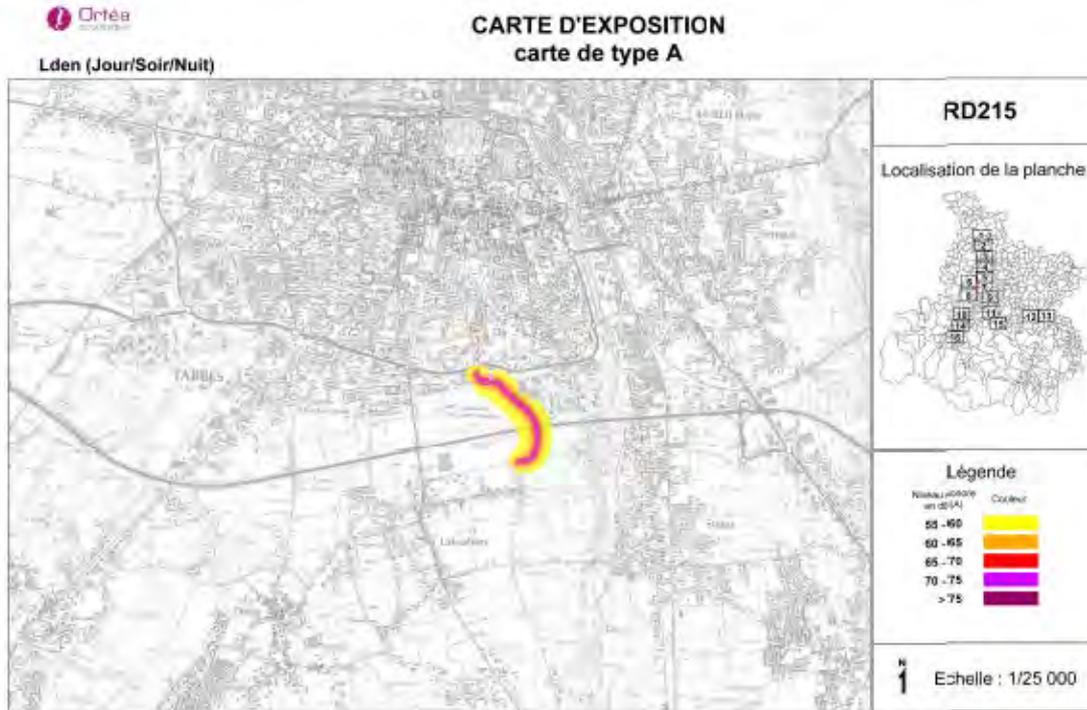
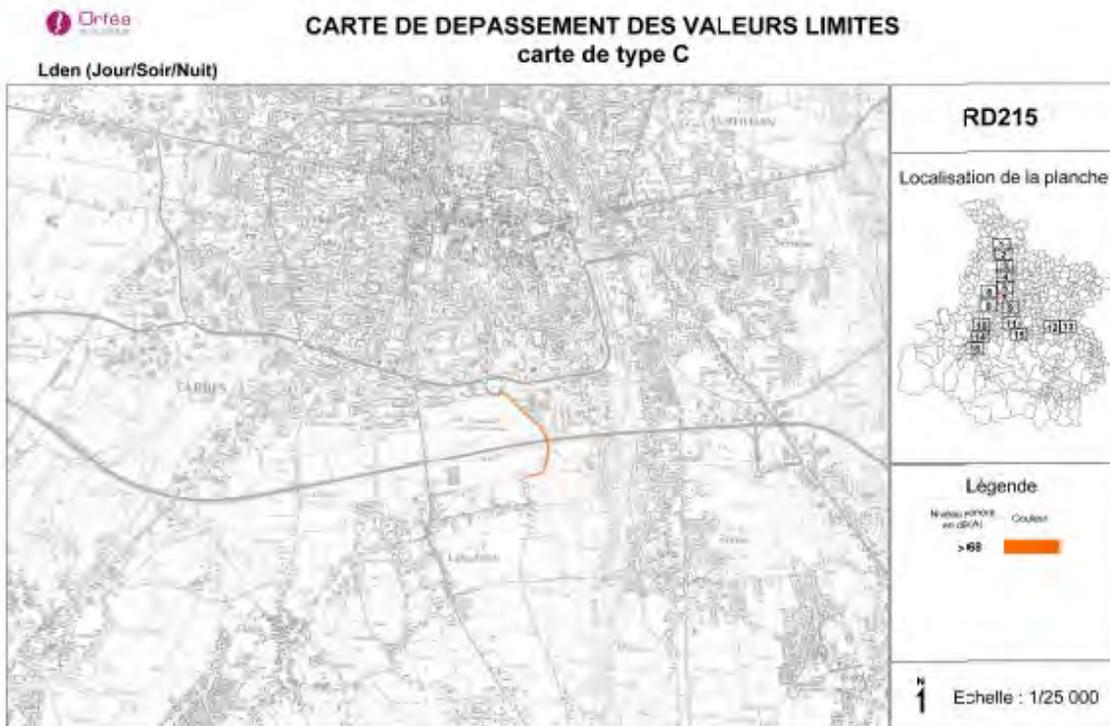


Figure 6 : exemple de carte de bruit – RD215 – carte de type « c » pour l'indicateur Lden



2.1.3. Population exposée

Selon le rapport d'étude ORFEA Acoustique pour les cartes de bruit pour les routes départementales et les voies communales concernées par la seconde échéance de la directive européenne 2002/ 49/ CE, « *Le département des Hautes-Pyrénées comptabilise **3 927 personnes exposées à un niveau sonore supérieur à 68 dB(A) sur la période de 24 heures et 961 personnes exposées à un niveau sonore supérieur à 62 dB(A) de nuit, entre 22h et 6h.** La majorité des personnes concernées par cette exposition sont situées à proximité de la route départementale RD935 (35% des personnes exposées sur 24 heures et 58% des personnes exposées la nuit).*

Ce constat s'explique par un linéaire important étudié de la RD935 vis-à-vis des autres tronçons routiers. De plus, la RD935 traverse de nombreuses zones dont la densité de bâtiment est élevée. C'est le cas notamment de la commune de Tarbes ».

2.1.4. Etablissements sensibles exposés

Selon le rapport d'étude ORFEA Acoustique pour les cartes de bruit pour les routes départementales et les voies communales concernées par la seconde échéance de la directive européenne 2002/ 49/ CE, « *L'étude met en évidence **9 établissements d'enseignement** exposés à un niveau sonore supérieur à 68 dB(A) sur 24 heures. Ceux-ci sont répartis de la façon suivante :*

- 3 bâtiments aux abords de la RD940 (avenue Jean PRAT à Lourdes) ;
- 2 aux abords de la RD902 (lycée professionnel agricole et horticole ADRIANA à Tarbes) ;
- 2 aux abords des voies communales de la commune de Tarbes ;
- 1 aux abords des voies communales de la commune de Bagnères-de-Bigorre ;
- 1 aux abords de la RD935 (école publique communale à Laloubère).

Aucun établissement de santé n'a été comptabilisé comme exposé à un niveau sonore supérieur à 68 dB(A) sur 24 heures et 62 dB(A) de nuit (entre 22h et 6h).

2.1.5. Tableaux de synthèse de l'exposition au bruit

Les tableaux de synthèse de l'exposition au bruit des infrastructures routières non nationales (routes départementales et voies communales concernées) dans le département des Hautes-Pyrénées sont présentés page suivante.

Tableau 9 : population et établissements exposés au bruit routier (RD et VC) sur le département des Hautes-Pyrénées avec l'indicateur Lden

Lden en dB(A)	Personnes exposées	Etablissements de santé exposés	Etablissements d'enseignement exposés
55 < Lden < 60	3566	2	17
60 < Lden < 65	3738	2	8
65 < Lden < 70	5265	0	8
70 < Lden < 75	1668	0	5
Lden > 75	140	0	0
Dépassement de la valeur limite : 68 dB(A)	3927	0	9

Tableau 10 : population et établissements exposés au bruit routier (RD et VC) sur le département des Hautes-Pyrénées avec l'indicateur Ln

Ln en dB(A)	Personnes exposées	Etablissements de santé exposés	Etablissements d'enseignement exposés
50 < Ln < 55	3685	3	8
55 < Ln < 60	5496	0	10
60 < Ln < 65	2059	0	5
65 < Ln < 70	147	0	0
Ln > 70	0	0	0
Dépassement de la valeur limite : 62 dB(A)	961	0	3

Tableau 11 : superficies exposées au bruit routier (RD et VC) sur le département des Hautes-Pyrénées

Lden en dB(A)	Superficie exposée (km2)
Lden > 55	29,577
Lden > 65	5,399
Lden > 75	0,007

Source : rapport d'étude ORFEA Acoustique – Cartes de bruit des infrastructures routières non nationales dans le département des Hautes-Pyrénées - Résumé non technique

2.2. Détermination des secteurs à enjeux

2.2.1. Méthode

Pour consolider l'analyse cartographique, des mesures de bruit sont réalisées en phase « *diagnostic* » :

- par SCE, 20 mesures de la pression acoustique en juin 2014 selon la norme NF EN 31-085 (dont 10 mesures de 24 heures),
- par les services du Département des Hautes-Pyrénées, 10 comptages du trafic routier pendant 10 jours (9 comptages ponctuels et exploitation des résultats d'une station de comptage permanent) dans le voisinage des points de mesure de 24 heures.

La localisation des points de mesures de bruit a été arrêtée en concertation entre SCE et le Département des Hautes-Pyrénées. Les fiches de synthèse des résultats des mesures de bruit SCE (2014) sont disponibles auprès des services du Département des Hautes-Pyrénées.

Par ailleurs, les résultats des mesures de la pression acoustique réalisées dans le cadre d'études ponctuelles (détaillées) par le Bureau d'études ORFEA Acoustique pour le compte du Département des Hautes-Pyrénées ont également été exploités dans le cadre du diagnostic :

- Résorption des points noirs de bruit sur une partie de la RD817 sur les communes d'Ibos et Séméac (janvier 2011).
- Résorption des points noirs de bruit sur une partie des routes départementales 935B et 935A sur la commune de Tarbes (décembre 2012).
- Résorption des points noirs de bruit sur une partie des routes départementales 821, 914 et 940 sur la commune de Lourdes (mai 2013).

2.2.2. Synthèse des résultats par route départementale et par commune

Les résultats de l'analyse et du recensement des bâtiments exposés à des seuils de bruit supérieurs aux seuils « *point noir bruit* » est établi par SCE. Pour chaque commune concernée, on fait référence (chiffre entre parenthèses) au numéro de la carte figurant sur l'atlas cartographique joint en annexe n° 5.

Le bilan peut être présenté comme suit :

2.2.2.1. RD7 à Bordères-sur-L'Echez

Tableau 12 : diagnostic PNB – RD7 à Bordères-sur-L'Echez

RD7		Origine du tronçon : RD935A au sud (D7_PR37+000)	
		Extrémité du tronçon : RD2 au nord (D7_PR39+085)	
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Bordères-sur-L'Echez (n° 58 et 59)	non	non	Pas d'enjeu PNB

Commentaire : pas d'enjeu en termes de dépassement des seuils PNB.

2.2.2.2. RD215 à Laloubère

Tableau 13 : diagnostic PNB – RD215 à Laloubère

RD215			Origine du tronçon : giratoire au sud A64 (D215_PR02+690)
			Extrémité du tronçon : RN21 au nord (D215_PR03+930)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Laloubère (n° 45)	non	non	Mise en service en 2009. Pas d'enjeu PNB

Commentaire : pas d'enjeu en termes de dépassement des seuils PNB.

2.2.2.3. RD608 nord à Tarbes et Aureilhan

Tableau 14 : diagnostic PNB – RD608 nord

RD608 nord			Origine du tronçon : RD8 à l'est (D608_PR03+425)
			Extrémité du tronçon : RD935 à l'ouest (D608_PR04+855)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Tarbes (n° 56 et 57)	non	non	Résultats des mesures de bruit SCE (PF4 et PCD4) inférieurs aux seuils. Pas d'enjeu PNB
Aureilhan (n° 57)	non	non	Pas d'enjeu PNB

Commentaire : pas d'enjeu en termes de dépassement des seuils PNB.

2.2.2.4. RD608 sud à Tarbes et Séméac

Tableau 15 : diagnostic PNB – RD608 sud

RD608 sud			Origine du tronçon : RN21 à l'ouest (D608_PR0+000)
			Extrémité du tronçon : RD817 à l'est (D608_PR0+815)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Tarbes (n° 45)	non	non	Pas d'enjeu PNB
Séméac (n° 47 et 48)	non	non	Résultats des mesures de bruit SCE (PF5 et PCD5) inférieurs aux seuils. Pas d'enjeu PNB

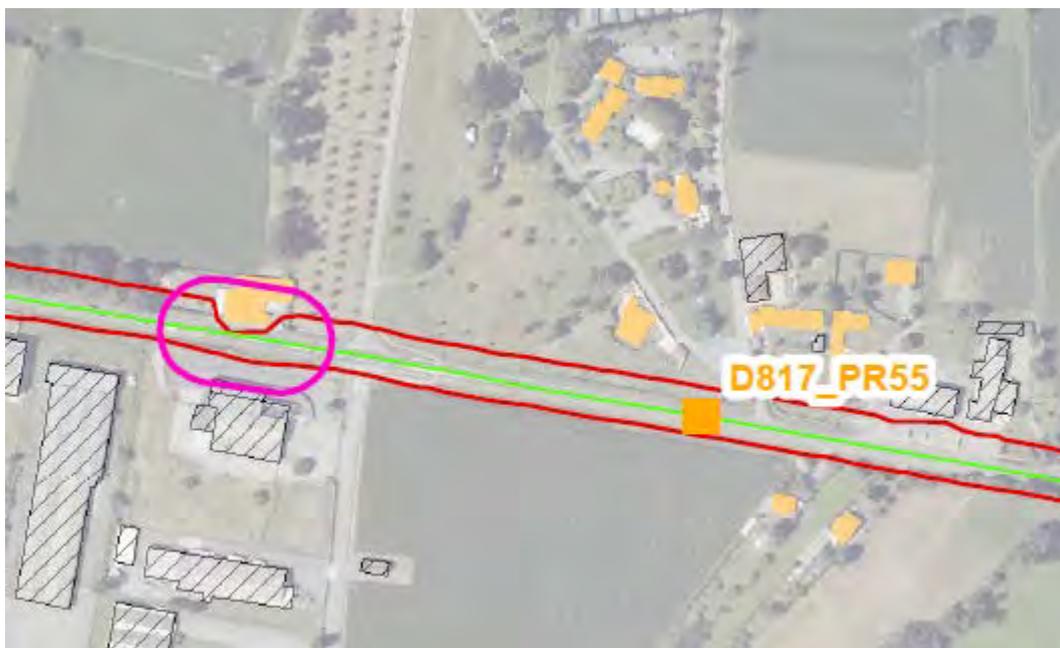
Commentaire : pas d'enjeu en termes de dépassement des seuils PNB.

2.2.2.5. RD817 à l'ouest de Tarbes

Tableau 16 : diagnostic PNB – RD817 à l'ouest de Tarbes

RD817 (ouest de Tarbes)			Origine du tronçon : RN21 au sud (D817_PR50+000)
			Extrémité du tronçon : limite départementale à l'ouest (D817_PR59+000)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Ibos (n° 55, 54, 53, 52, 51 et 50)	Oui - A vérifier (1)	oui	1 bâtiment d'habitation isolé situé chemin de la Téoulère (en face du garage BMW) potentiellement PNB. Travaux d'insonorisation de façades des bâtiments PNB déjà effectués à l'initiative du CG 65 dans le cadre d'une opération groupée
Tarbes (n° 50)	non	non	Pas d'enjeu PNB entre le rond point de la route de Pau au nord (RD935B) et la RN21 au sud

Commentaire : pas d'enjeu en termes de dépassement des seuils PNB dans le cas général, hormis une habitation isolée à Ibos.



Voir plus loin dans le rapport :

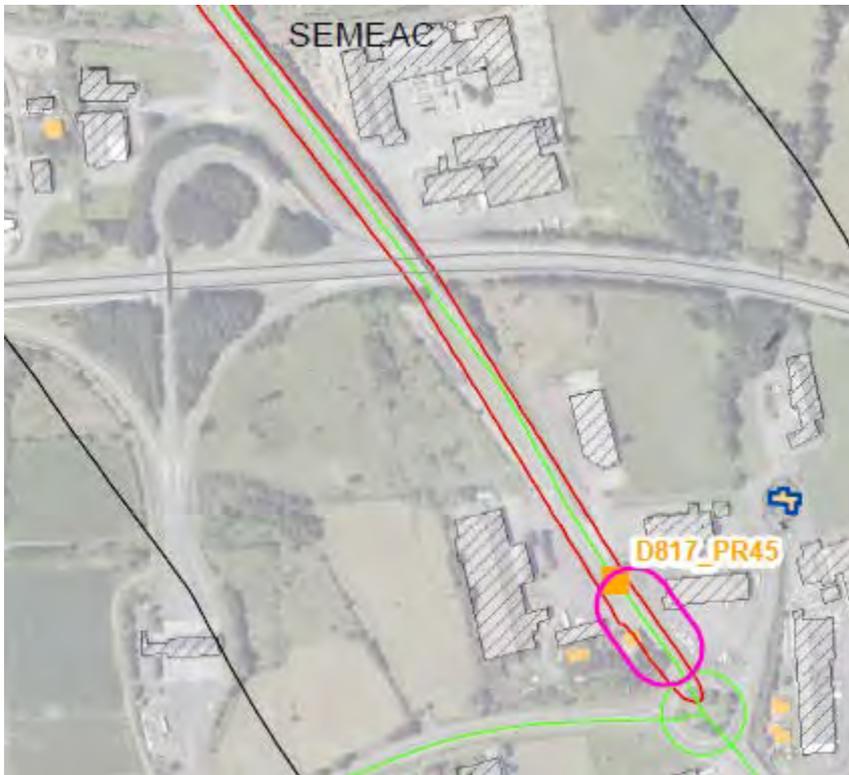
- opération du Département à IBOS sur la RD817,
- du PR 51+485 au PR 52+600.

2.2.2.6. RD817 à l'est de Tarbes

Tableau 17 : diagnostic PNB – RD817 à l'est de Tarbes

RD817 (est de Tarbes)		Origine du tronçon : RD092E - A64 au sud (D817_PR44+835)
		Extrémité du tronçon : RN21 au nord (D817_PR47+200)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils	
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)
Diagnostic et propositions		
Séméac (n° 49 et 50)	Oui - A vérifier (1) oui	Travaux d'insonorisation de façades des bâtiments PNB déjà effectués à l'initiative du CG 65 dans le cadre d'une opération groupée. 1 vérification à faire sur un bâtiment isolé potentiellement PNB au sud d'A64

Commentaire : pas d'enjeu en termes de dépassement des seuils PNB dans le cas général, hormis une habitation isolée à Séméac.



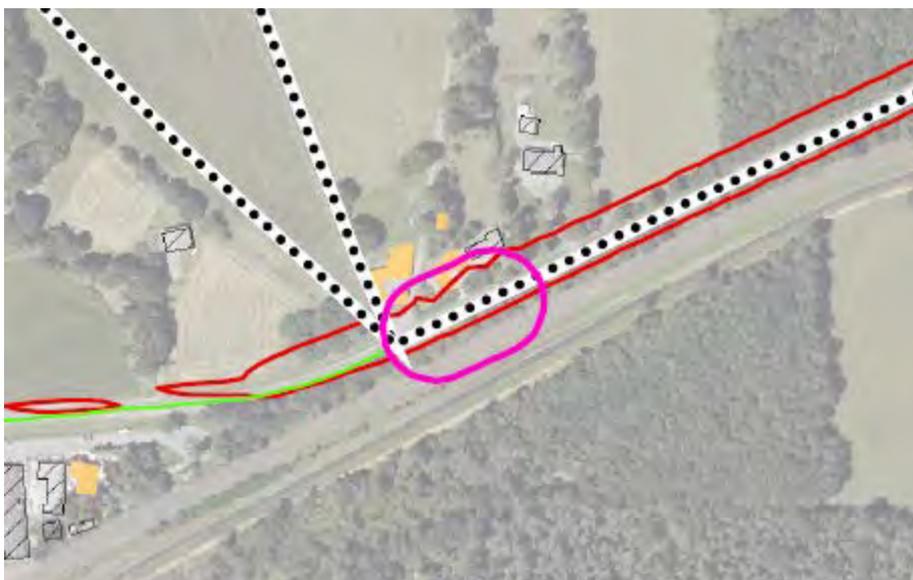
Voir plus loin dans le rapport :
 - opération du Département à SEMEAC sur la RD817,
 - du PR 45+600 au PR 47+197.

2.2.2.7. RD817 à Lannemezan

Tableau 18 : diagnostic PNB – RD817 à Lannemezan

RD817 (Lannemezan)		Origine du tronçon : RD024 à l'est (D817_PR09+180)	
		Extrémité du tronçon : A64 (Capvern) à l'ouest (D817_PR17+050)	
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Capvern (n° 19, 20, 21 et 22)	non	non	Pas d'enjeu PNB
Campistrous (n° 21 et 22)	A vérifier (2)	non	1 vérification à faire sur 2 habitations potentiellement PNB situées en bord de voie
Lannemezan (n° 22, 23, 24, 25 et 26)	A surveiller	non	Mise en œuvre d'un revêtement BBTM entre 2009 et 2013. Résultats des mesures de bruit SCE (PF10 et PCD 10) inférieurs aux seuils PNB

Commentaire : pas d'enjeu en termes de dépassement des seuils PNB dans le cas général, hormis sur 2 habitations situées sur le territoire de la commune de Campistrous. A Lannemezan, les propriétés acoustiques du revêtement de chaussée mis en œuvre entre 2009 et 2013 permettent de limiter actuellement l'exposition au bruit en façade à des valeurs inférieures aux seuils PNB.



2.2.2.8. RD821 dans le secteur de Lourdes

Tableau 19 : diagnostic PNB – RD821 dans le secteur de Lourdes

RD821			Origine du tronçon : RN21/ RD914 au nord (D821_PR0+000)
			Extrémité du tronçon : RD821A au sud (D821_PR13+800)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Lourdes (n° 8, 9, 10, 13 et 15)	oui	oui	Travaux d'insonorisation de façades des bâtiments PNB déjà effectués à l'initiative du CG 65 dans le cadre d'une opération groupée
Aspin-en-Lavedan (n° 7 et 8)	non	non	Pas d'enjeu PNB
Lugagnan (n° 7)	non	non	Pas d'enjeu PNB
Viger (n° 7)	non	non	Pas d'enjeu PNB
Agos-Vidalos (n° 2, 3, 4, 5 et 6)	non	non	Pas d'enjeu PNB. Résultats des mesures SCE (PF8 et PCD8) inférieurs aux seuils PNB
Ayzac-Ost (n° 1 et 2)	non	non	Pas d'enjeu PNB

Commentaire : à Lourdes, une opération groupée d'insonorisation des façades a permis de traiter une bonne partie des bâtiments situés le long de la RD821 exposés aux seuils PNB. Les bâtiments traités sortent dorénavant de la catégorie « *point noir de bruit* ». Malgré tout, les façades restent exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils PNB. Pas d'enjeu PNB sur le territoire des autres communes.

2.2.2.9. RD902 à Bordères-sur-L'Echez

Tableau 20 : diagnostic PNB – RD902 à Bordères-sur-L'Echez

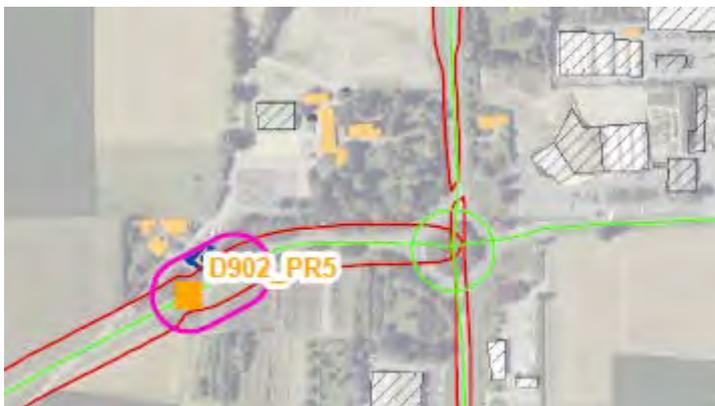
RD902			Origine du tronçon : RD817 au sud (D902_PR0+000)
			Extrémité du tronçon : RD935 au nord (D902_PR05+100)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Ibos (n° 50)	non	non	Voie nouvelle mise en service en 2013. Pas d'enjeu PNB
Bordères-sur-L'Echez (n° 58, 59 et 60)	A vérifier (1 habitation sur carte n° 60)	non	Voie nouvelle mise en service en 2013. Une vérification à faire au droit d'une habitation isolée potentiellement PNB au PR5, sinon pas d'enjeu PNB

Commentaire : la RD902 a été mise en service en 2013, et des protections collectives ont été mises en œuvre afin de respecter les seuils dans le cas de l'aménagement d'une voie nouvelle (arrêté ministériel du 5 mai 1995). Ponctuellement, des façades ont bénéficié de travaux d'insonorisation.

Des mesures de la pression acoustique réalisées après mise en service (9 points fixes de 24 heures entre le 7 et le 9 juillet 2014) indiquent que les seuils fixés par l'arrêté ministériel du 5 mai 1995 sont respectés en façade des habitations situées le long de la RD902, entre la RD817 au sud et la RD7 (ou voie ferrée) au nord.

Source : Contournement routier ouest – nord – ouest de Tarbes – Bilan acoustique – Septembre 2014 – Version D – EGIS Acoustique

Toutefois, une vérification semble nécessaire au droit d'une habitation isolée située sur la RD902 au PR5 (voir extrait de la carte n° 60 ci-dessous) entre la RD02 et la RD935 au nord de Tarbes :



2.2.2.10.RD914 à Lourdes

Tableau 21 : diagnostic PNB – RD914 à Lourdes

RD914 (Lourdes)			Origine du tronçon : RN21/ RD821 au nord (D914_PR0+000)
			Extrémité du tronçon : RD940 au sud (D914_PR01+425)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Lourdes (n° 12 et 13)	oui	oui	Travaux d'insonorisation de façades des bâtiments PNB déjà effectués à l'initiative du CG 65 dans le cadre d'une opération groupée

Commentaire : à Lourdes, une opération groupée d'insonorisation des façades a permis de traiter une bonne partie des bâtiments situés le long de la RD914 exposés aux seuils PNB. Les bâtiments traités sortent dorénavant de la catégorie « *point noir de bruit* ». Malgré tout, les façades restent exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils PNB.

Voir plus loin dans le rapport :

- opération du Département à Lourdes sur la RD914,
- du PR 0+000 au PR 1+421.

2.2.2.11.RD940 à Lourdes

Tableau 22 : diagnostic PNB – RD940 à Lourdes

RD940 (Lourdes)			Origine du tronçon : limite départementale à l'ouest (D940_PR8+980)
			Extrémité du tronçon : RD914 à l'est (D940_PR10+840)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Lourdes (n° 14, 11 et 12)	oui	oui	Travaux d'insonorisation de façades des bâtiments PNB déjà effectués à l'initiative du CG 65 dans le cadre d'une opération groupée

Commentaire : à Lourdes, une opération groupée d'insonorisation des façades a permis de traiter une bonne partie des bâtiments situés le long de la RD940 exposés aux seuils PNB. Les bâtiments traités sortent dorénavant de la catégorie « *point noir de bruit* ». Malgré tout, les façades restent exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils PNB.

Voir plus loin dans le rapport :

- opération du Département à Lourdes sur la RD940,
- du PR 8+860 au PR 10+832.

2.2.2.12.RD921A entre Tarbes et Louey

Tableau 23 : diagnostic PNB – RD921A entre Tarbes et Louey

RD921A			Origine du tronçon : RN21 au nord (D921A_PR0+000)
			Extrémité du tronçon : RN21/ RD515 au sud (D921A_PR5+735)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Tarbes (n° 38)	oui - A vérifier	non	Enjeu PNB à vérifier pour Lden
Odos (n° 43 et 44)	non	non	Pas d'enjeu PNB
Juillan (n° 41, 42 et 43)	oui - A vérifier	non	Enjeu PNB à vérifier pour Lden, même si les résultats des mesures effectuées ponctuellement par SCE (PF7 et PCD7) sont inférieurs aux seuils PNB
Louey (n° 39 et 40)	non	non	Pas d'enjeu PNB

Commentaire : à Tarbes et Juillan, les habitations situées en bord de voie peuvent être exposés à des niveaux de bruit Lden supérieurs à 68 dB(A). Pas d'enjeu PNB sur le territoire des communes d'Odos et de Louey.

2.2.2.13.RD929 à La Barthe-de-Neste

Tableau 24 : diagnostic PNB – RD929 à La Barthe-de-Neste

RD929 (La Barthe-de-Neste)			Origine du tronçon : RD939/ RD74 au nord (D929_PR29+330)
			Extrémité du tronçon : RD938 au sud (D929_PR31+310)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
La Barthe de Neste (n° 16 et 17)	oui - A vérifier	non	Les bâtiments situés immédiatement en bord de voie peuvent être exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils PNB pour l'indicateur Lden. Mais le trafic annuel 2013 est passé sous le seuil de 3 millions de véhicules

Commentaire : à La Barthe-de-Neste, le trafic annuel 2013 sur la RD929 est inférieur au trafic annuel 2010, et il est passé sous le seuil des 3 millions de véhicules par an (seuil de recensement des voies au sens de la directive européenne 2002/ 49/ CE). Les habitations situées en bord de voie peuvent être exposées à des niveaux de bruit Lden supérieurs à 68 dB(A).

2.2.2.14.RD939 à Lannemezan

Tableau 25 : diagnostic PNB – RD939 à Lannemezan

RD939 (Lannemezan)			Origine du tronçon : giratoire permettant l'accès à l'A64 au nord (D939_PR31+420)
			Extrémité du tronçon : RD929/ RD74 au sud (D939_PR31+825)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Lannemezan (n° 17 et 18)	non	non	Pas d'enjeu PNB. Le trafic moyen annuel 2013 est inférieur au seuil de 3 millions de véhicules

Commentaire : à Lannemezan, le trafic annuel 2013 sur la RD939 est inférieur au trafic 2010, et il est passé sous le seuil des 3 millions de véhicules par an (seuil de recensement des voies au sens de la directive européenne 202/ 49/ CE). Pas d'enjeu en termes d'exposition PNB.

2.2.2.15.RD935 au nord de Tarbes

Tableau 26 : diagnostic PNB – RD935 au nord de Tarbes

RD935 (nord de Tarbes)			Origine du tronçon : RD835 au nord (D935_PR18+615)
			Extrémité du tronçon : RD935B au sud (D935_PR42+625)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Maubourguet (n° 76 et 75)	non	non	Pas d'enjeu PNB
Nouilhan (n° 74, 73 et 75)	oui - A vérifier (2)	non	Les résultats de la mesure SCE au droit du PCD1 sont supérieurs aux seuils PNB
Vic-en-Bigorre (n° 68, 69, 70, 71, 72 et 74)	non	non	Pas d'enjeu PNB. Déviation de Vic par la RD935 mise en service en 1996
Camales (n° 67 et 68)	non	non	Pas d'enjeu PNB
Pujo (n° 65, 66 et 67)	non	non	Pas d'enjeu PNB. Déviation de Pujo par la RD935 mise en service en 1996
Andrest (n° 62, 63, 64 et 65)	non	non	Pas d'enjeu PNB. Déviation d'Andrest par la RD935 mise en service en 1996
Bazet (n° 61 et 62)	oui - A vérifier (4)	non	Les résultats de la mesure SCE au droit du PF2 sont inférieurs aux seuils PNB, mais ce n'est pas la maison la plus exposée. A vérifier au droit de 4 habitations
Bordères-sur-L'Echez (n° 60 et 61)	non	non	Pas d'enjeu PNB
Tarbes (n° 56, 59 et 60)	oui - A vérifier	non	Les résultats de la mesure SCE au droit du PF3 et du PCD3 sont inférieurs aux seuils PNB, mais ce ne sont pas les maisons les plus exposées. A vérifier au droit des habitations situées immédiatement en bord de voie. A noter : une partie de la RD935 longe la ZUS n° 421 "Laubadère"

Commentaire : quelques habitations localisées sur le territoire des communes de Nouilhan, Bazet et Tarbes sont situées immédiatement en bord de voie. Elles peuvent être exposées à des niveaux de bruit Lden supérieurs à 68 dB(A).

2.2.2.16. RD935 au sud de Tarbes

Tableau 27 : diagnostic PNB – RD935 au sud de Tarbes

RD935 (sud de Tarbes)			Origine du tronçon : RN21 au nord (D935_PR44+000)
			Extrémité du tronçon : RD16 au sud (D935_PR49+500)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Tarbes (n° 38)	oui - A vérifier	non	Les bâtiments sensibles situés immédiatement en bord de voie peuvent être exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils PNB
Laloubère (n° 37 et 38)	oui - A vérifier	non	Les bâtiments sensibles situés immédiatement en bord de voie peuvent être exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils PNB. Les résultats de la mesure SCE au droit du PCD6 sont supérieurs au seuil PNB pour l'indicateur Lden
Horgues (n° 34, 35, 36 et 37)	oui - A vérifier	non	Les bâtiments sensibles situés immédiatement en bord de voie peuvent être exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs au seuil PNB pour l'indicateur Lden. Mais le trafic moyen annuel 2013 est inférieur au seuil de 3 millions de véhicules entre Laloubère et la RD215 dans le bourg de Horgues
Momères (n° 34)	oui - A vérifier	non	Les bâtiments sensibles situés immédiatement en bord de voie peuvent être exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs au seuil PNB pour l'indicateur Lden

Commentaire : les bâtiments sensibles situés immédiatement en bord de voie peuvent être exposés à des niveaux de bruit Lden supérieurs à 68 dB(A). Le trafic annuel 2013 sur la RD935 entre Laloubère et Horgues a diminué par-rapport au trafic annuel 2010. Il est passé sous le seuil de 3 millions de véhicules par an.

2.2.2.17.RD935 à Bagnères-de-Bigorre

Tableau 28 : diagnostic PNB – RD935 à Bagnères-de-Bigorre

RD935 (Bagnères-de-Bigorre)			Origine du tronçon : RD937 au nord (D935_PR56+670)
			Extrémité du tronçon : Bld de l'Adour (D935_PR62+285)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Montgaillard (n° 33)	non	non	Pas d'enjeu PNB. Le trafic moyen annuel 2013 est inférieur au seuil de 3 millions de véhicules entre la RD26 à Pouzac
Trébons (n° 30, 31 et 32)	oui - A vérifier	non	Les bâtiments sensibles situés immédiatement en bord de voie peuvent être exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils PNB. Le trafic moyen annuel 2013 est inférieur à 3 millions de véhicules entre la RD937 à Montgaillard et la RD 26 à Pouzac
Pouzac (n° 29 et 30)	oui - A vérifier	non	Les bâtiments sensibles situés immédiatement en bord de voie peuvent être exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils PNB. Le trafic moyen annuel 2013 est inférieur à 3 millions de véhicules entre la RD937 à Montgaillard et la RD 26 à Pouzac
Bagnères-de-Bigorre (n° 28)	non	non	Pas d'enjeu PNB. Les résultats des mesures de bruit SCE (PF9 et PCD9) sont inférieurs aux seuils PNB

Commentaire : les bâtiments sensibles situés immédiatement en bord de voie à Trébons et Pouzac peuvent être exposés à des niveaux de bruit Lden supérieurs à 68 dB(A). Le trafic annuel 2013 sur la RD935 entre Montgaillard et Pouzac a diminué par-rapport au trafic annuel 2010. Il est passé sous le seuil de 3 millions de véhicules par an, seuil de recensement des voies au sens de la directive européenne 2002/ 49/ CE.

2.2.2.18.RD935A à Tarbes

Tableau 29 : diagnostic PNB – RD935A à Tarbes

RD935A (Tarbes)			Origine du tronçon : RD935 au nord (D935A_PR0+000)
			Extrémité du tronçon : RD935B à l'ouest (D935A_PR02+880)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Tarbes (n° 50, 56 et 59)	oui - A surveiller	non	Un revêtement de chaussée de type Béton Bitumineux phonique a été mis en œuvre en 2008. Une partie des habitations (secteur Bld du Maréchal Juin) a fait l'objet d'une opération groupée d'insonorisation de façades à l'initiative du CG 65. A noter : une partie de la RD935A longe la ZUS n° 421 "Laubadère"

Commentaire : à Tarbes, un revêtement de chaussée de type « *phonique* » a été mis en œuvre en 2008. Par ailleurs, une opération groupée d'insonorisation des façades a permis de traiter une bonne partie des bâtiments situés le long du Boulevard du Maréchal Juin exposés aux seuils PNB. Les bâtiments traités sortent dorénavant de la catégorie « *point noir de bruit* ». Malgré tout, les façades peuvent encore être exposées à des niveaux de bruit Lden supérieurs au seuil de 68 dB(A).

2.2.2.19.RD935B à l'ouest de Tarbes

Tableau 30 : diagnostic PNB – RD935B à l'ouest de Tarbes

RD935B (ouest de Tarbes)			Origine du tronçon : RD817/ RD902 à l'ouest (D935B_PR0+000)
			Extrémité du tronçon : RD935A à l'est (D935B_PR01+070)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Tarbes (n° 50)	oui	non	Une partie des habitations (secteur rue du Corps Franc Pomiès) a fait l'objet d'une opération groupée d'insonorisation de façades à l'initiative du CG 65

Commentaire : à Tarbes, une opération groupée d'insonorisation des façades a permis de traiter une bonne partie des bâtiments situés le long de la rue du Corps Franc Pomiès. Les bâtiments traités sortent dorénavant de la catégorie « *point noir de bruit* ». Malgré tout, les façades peuvent encore être exposées à des niveaux de bruit Lden supérieurs au seuil de 68 dB(A).

2.2.2.20.RD935B à l'est de Tarbes

Tableau 31 : diagnostic PNB – RD935B à l'est de Tarbes

RD935B (est de Tarbes)			Origine du tronçon : RD935 au nord (D935B_PR02+150)
			Extrémité du tronçon : RN21 à l'est (D935B_PR04+155)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Tarbes (n° 48, 57 et 56)	oui - A vérifier	non	Les bâtiments sensibles situés immédiatement en bord de voie peuvent être exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs aux seuils PNB

Commentaire : à Tarbes, les façades des bâtiments sensibles situés immédiatement en bord de voie peuvent être exposées à des niveaux de bruit Lden supérieurs au seuil de 68 dB(A).

2.2.2.21.RD938 à Bagnères-de-Bigorre

Tableau 32 : diagnostic PNB – RD938 à Bagnères-de-Bigorre

RD938 (Bagnères-de-Bigorre)			Origine du tronçon : RD8 au nord (D938_PR38+780)
			Extrémité du tronçon : Allées J. Jaurès au sud (D938_PR39+350)
Commune (et n° de carte)	Bâtiments sensibles dépassant les seuils		Diagnostic et propositions
	Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
Bagnères-de-Bigorre (n° 27)	oui - A vérifier	non	Les bâtiments sensibles situés immédiatement en bord de voie peuvent être exposés à des niveaux de pression acoustique supérieurs au seuil PNB pour l'indicateur Lden. Mais le trafic moyen annuel 2013 est inférieur au seuil de 3 millions de véhicules

Commentaire : à Bagnères-de-Bigorre, le trafic annuel 2013 est inférieur au trafic annuel 2010. Il est passé sous le seuil de 3 millions de véhicules par an (seuil de recensement des infrastructures routières au sens de la directive européenne 2002/ 49/ CE). Mais les façades des bâtiments situés immédiatement en bord de voie peuvent être exposées à des niveaux de bruit Lden supérieurs à 68 dB(A).

2.3. Synthèse générale : hiérarchisation des enjeux

Les bâtiments sensibles exposés à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils PNB (bâtiments en bord de voie) sont des bâtiments à usage d'habitation : on ne trouve pas de bâtiments à usage « *santé* » ou « *enseignement* ».

Selon la méthodologie suivie dans le cadre de la rédaction de ce PPBE, on trouve quelques habitations isolées potentiellement exposées à des niveaux Lden supérieurs à 68 dB(A) le long des routes départementales suivantes :

- route départementale 817 à Ibos, à Séméac et Campistrous.
- route départementale 902 à Bordères-sur-L'Echez.
- route départementale 935 nord à Nouilhan et Bazet.

En termes de population exposée au bruit routier, les enjeux pour ces routes départementales sont donc faibles (peu d'habitations exposées, donc peu de population exposée).

Par contre, selon la méthodologie suivie (exploitation des cartes de bruit stratégiques approuvées et réalisation de mesures ponctuelles de la pression acoustique), la concentration d'habitations potentiellement exposées à des niveaux de bruit Lden supérieurs à 68 dB(A) est plus importante le long des routes suivantes :

- route départementale 921A à Tarbes et Juillan,
- route départementale 935 (nord) à Tarbes,
- route départementale 935 (sud) à Tarbes, Laloubère et Momères,
- route départementale 935B à Tarbes.

Si ces habitations sont réellement exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils PNB, alors les enjeux en termes de population exposée au bruit routier sont plus importants.

La méthode conduit à identifier des habitations potentiellement exposées à des niveaux de bruit Lden supérieurs à 68 dB(A) le long de certaines sections de routes départementales qui voient le trafic annuel diminuer entre 2013 et 2010 :

- route départementale 929 à La Barthe-de-Neste,
- route départementale 935 entre Laloubère et Horgues,
- route départementale 935 entre Montgaillard et Pouzac,
- route départementale 938 à Bagnères-de-Bigorre.

Enfin, la méthode conduit à identifier des habitations potentiellement exposées à des niveaux de bruit Lden supérieurs à 68 dB(A) le long de certaines sections de routes départementales ayant fait l'objet, à l'initiative du département des Hautes-Pyrénées, d'opérations groupées d'insonorisation de façades :

- route départementale 821, RD914 et RD940 à Lourdes,
- route départementale 935A à Tarbes (Boulevard du Maréchal Juin),
- route départementale 935B à Tarbes (rue du Corps Franc Pommès).

Après ces opérations groupées d'insonorisation de façades, ces bâtiments traités sortent dorénavant de la catégorie « *point noir de bruit* » (au sens administratif du terme).

Le bilan de ces opérations d'insonorisation de façades est présenté pages suivantes.

2.4. Impacts des actions réalisées sur les secteurs à enjeux

Les actions réalisées par le département des Hautes-Pyrénées sur les secteurs à enjeux se traduisent par :

- la mise en œuvre de revêtements de chaussée « *phonique* »,
- des opérations groupées d'insonorisation de façades.

Lorsque les bâtiments sensibles bénéficient d'une mesure de protection (dispositif de protection « à la source du bruit » ou « *insonorisation de façade* »), ils ne font plus partie (au sens administratif du terme) de la catégorie « *point noir de bruit* ».

2.4.1. Protection à la source : revêtement de chaussée « *phonique* »

2.4.1.1. RD817 à Lannemezan

Le Département des Hautes-Pyrénées a intégré la problématique bruit dans sa politique de renouvellement des couches de roulement. Ainsi, des sections ont été identifiées comme la RD817 à Lannemezan pour recevoir des « *enrobés phoniques* ».

Il s'agit de bétons bitumineux très minces (BBTM), de 2 à 3 cm d'épaisseur moyenne, de granularité discontinue 2/4 mm. Le liant est un bitume modifié par des polymères. L'utilisation de cette technique doit permettre une baisse du niveau sonore exprimé en Leq de 4 à 5 dB(A) de jour et de 6 à 7 dB(A) de nuit (source USIRF).

Une programmation pluriannuelle prévoit de renouveler en BBTM l'ensemble de la section de la RD817 (limite Haute-Garonne) à l'est jusqu'au giratoire avec la RD81 Capvern à l'horizon 2017. Depuis 2012, 5 sections ont déjà été réalisées (ouest) pour un linéaire de 10 km sur cet itinéraire qui en compte 18,5 km.

Il peut être raisonnablement envisageable de renouveler ces « *enrobés phoniques* » sur l'intégralité de la RD817 entre 16 et 19 ans.

2.4.1.2. RD935 à Tarbes

Suite à l'aménagement de la rue Alsace-Lorraine (depuis le RD935B) jusqu'au carrefour avec la RD935A, boulevard des Ardennes, le Département a réalisé des enrobés phoniques sur cette section de 1 km entre 2006 et 2008.

Il s'agit de bétons bitumineux très minces (BBTM), de 2 à 3 cm d'épaisseur moyenne, de granularité discontinue 2/4 mm, le liant est un bitume modifié par des polymères. L'utilisation de cette technique doit permettre une baisse du niveau sonore exprimé en Leq de 4 à 5 dB(A) de jour et de 6 à 7 dB(A) de nuit (source USIRF).

2.4.2. Protection sur le bâti : insonorisation de façades

2.4.2.1. RD935A à Tarbes

Les immeubles concernés sont situés le long du boulevard du Maréchal Juin à Tarbes, entre le carrefour à feux de la route de Pau et le rond-point d'Urac près de l'hôtel des Impôts.

Figure 7 : RD935A à Tarbes – Insonorisation des façades



■ Identification des points noirs bruit

Onze (11) bâtiments ont été étudiés dans le cadre de la résorption des points noirs bruit, parmi ces 11 bâtiments, seuls 7 ont été repérés comme sensibles au bruit. Cependant, en accord avec le Département, afin d'homogénéiser le traitement de la rue, 3 bâtiments très proches du seuil acoustique, ainsi que le collège, ont été malgré tout intégrés dans la démarche. Et suite à la vérification des critères d'antériorité, ont donc été identifiés : 10 habitations individuelles et 1 bâtiment d'enseignement.

■ Réalisation des audits mixtes acoustiques et thermiques

Cinq (5) audits ont été réalisés, soit 4 bâtiments PNB. Les propriétaires des 7 autres bâtiments n'ont pas souhaité bénéficier de l'opération.

■ Bilan des audits mixtes acoustiques et thermiques

Quatre (4) logements ont besoin de travaux de renforcement de l'isolation acoustique, et 1 logement respecte les objectifs d'isolation.

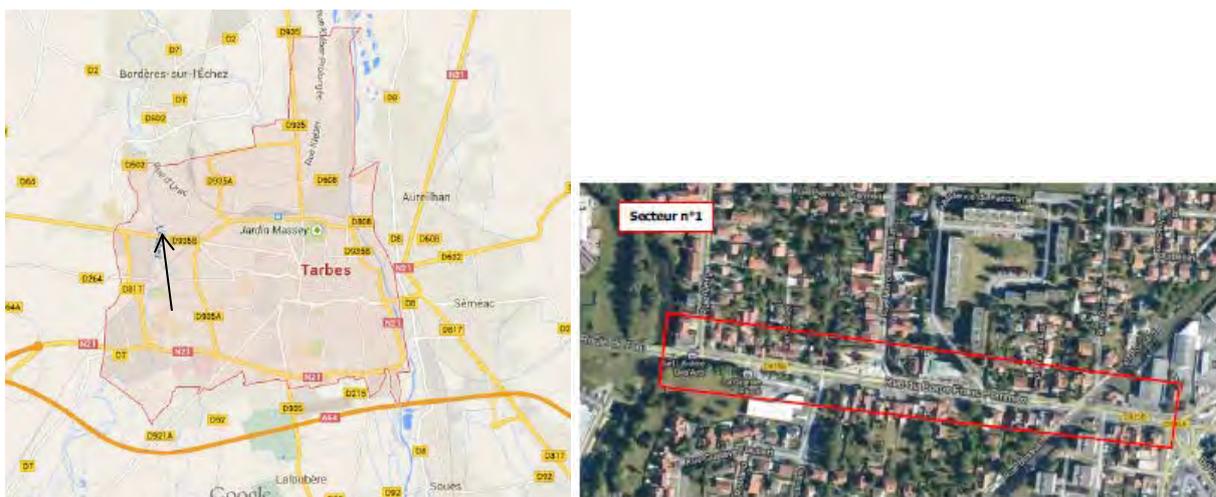
■ Réalisation des travaux

Quatre (4) propriétaires ont réalisé les travaux entre 2012 et 2014, dont 2 pour le collège Pyrénées. Aucune personne n'a refusé les travaux. Le montant total des travaux s'élève à 23 735 € (TTC), dont 18 988 € - soit 80% - subventionnés par l'ADEME.

2.4.2.2. RD935B à Tarbes

Les immeubles concernés sont situés le long de la route de Pau et de la rue du Corps Franc Pomiès, entre le rond-point de la rocade sud-ouest (RD935A) et le carrefour à feux de la route de Pau (RD817).

Figure 8 : RD935B à Tarbes – Insonorisation des façades



■ Identification des points noirs bruit

Trente-deux (32) bâtiments ont été étudiés dans le cadre de la résorption des points noirs bruit : parmi ces 32 bâtiments, seules 30 habitations individuelles ont été repérées comme sensibles au bruit. Cependant, en accord avec le Département, et afin d'homogénéiser le traitement de la rue, 1 bâtiment très proche du seuil acoustique a été malgré tout intégré. Suite à la vérification des critères d'antériorité, 30 habitations individuelles et 1 collectif ont donc été identifiés.

■ Réalisation des audits mixtes acoustiques et thermiques

Quatorze (14) audits ont été réalisés, soit 13 bâtiments PNB. Les propriétaires de 18 bâtiments PNB n'ont pas souhaité bénéficier de l'opération.

■ Bilan des audits mixtes acoustiques et thermiques

Onze (11) logements ont besoin de travaux de renforcement de l'isolation acoustique, et 3 respectent les objectifs d'isolation.

■ Réalisation des travaux

Sept (7) propriétaires ont réalisé les travaux entre 2012 et 2014. Quatre (4) propriétaires ont refusés les travaux. Le montant total des travaux s'élève à 44 319 € (TTC), dont 35 455 € - soit 80% - subventionnés par l'ADEME.

2.4.2.3. RD817 à Ibos

Les immeubles concernés sont situés le long de la route départementale 817 entre le rond-point d'Adriana et la zone d'activités du Méridien (avenue du Pouey).

Figure 9 : RD 817 à Ibos – Insonorisation des façades



■ Identification des points noirs bruit

Cinquante et un (51) bâtiments ont été étudiés dans le cadre de la résorption des points noirs de bruit, dont 49 habitations individuelles et 2 locaux à usage de bureaux. Parmi ces 51 bâtiments, seuls 36 ont été repérés comme sensibles au bruit. Suite à la vérification des critères d'antériorité, 32 bâtiments de type habitations individuelles ont été identifiés comme points noirs de bruit.

■ Réalisation des audits mixtes acoustiques et thermiques

Quinze (15) audits ont été réalisés. Les propriétaires de 17 bâtiments PNB n'ont pas souhaité bénéficier de l'opération.

■ Bilan des audits mixtes acoustiques et thermiques

Douze (12) bâtiments ont besoin de travaux de renforcement de l'isolation acoustique, et 3 respectent les objectifs d'isolation.

■ Réalisation des travaux

Huit (8) propriétaires ont réalisé les travaux entre 2011 et 2012, et quatre (4) propriétaires ont refusé les travaux. Le montant total des travaux s'élève à 63 579 € (TTC), dont 50 863 € - soit 80% - subventionnés par l'ADEME.

2.4.2.4. RD817 à Séméac

Les immeubles concernés sont situés le long de la route départementale 817 entre le rond-point d'accès à l'A64 et celui de la RN21 au niveau du Pont Saint Frai.

Figure 10 : RD 817 à Séméac – Insonorisation des façades



■ Identification des points noirs bruit

Soixante-dix-huit (78) bâtiments ont été étudiés dans le cadre de la résorption des points noirs de bruit. Et parmi eux, 56 habitations individuelles ont été repérées comme sensibles au bruit. Suite à la vérification des critères d'antériorité 54 habitations individuelles ont été identifiées comme points noirs de bruit.

■ Réalisation des audits mixtes acoustiques et thermiques

Quarante-deux (42) audits ont été réalisés. Les propriétaires de 12 bâtiments PNB n'ont pas souhaité bénéficier de l'opération.

■ Bilan des audits mixtes acoustiques et thermiques

Trente-deux (32) bâtiments ont besoin de travaux de renforcement de l'isolation acoustique, et 10 respectent les objectifs d'isolation.

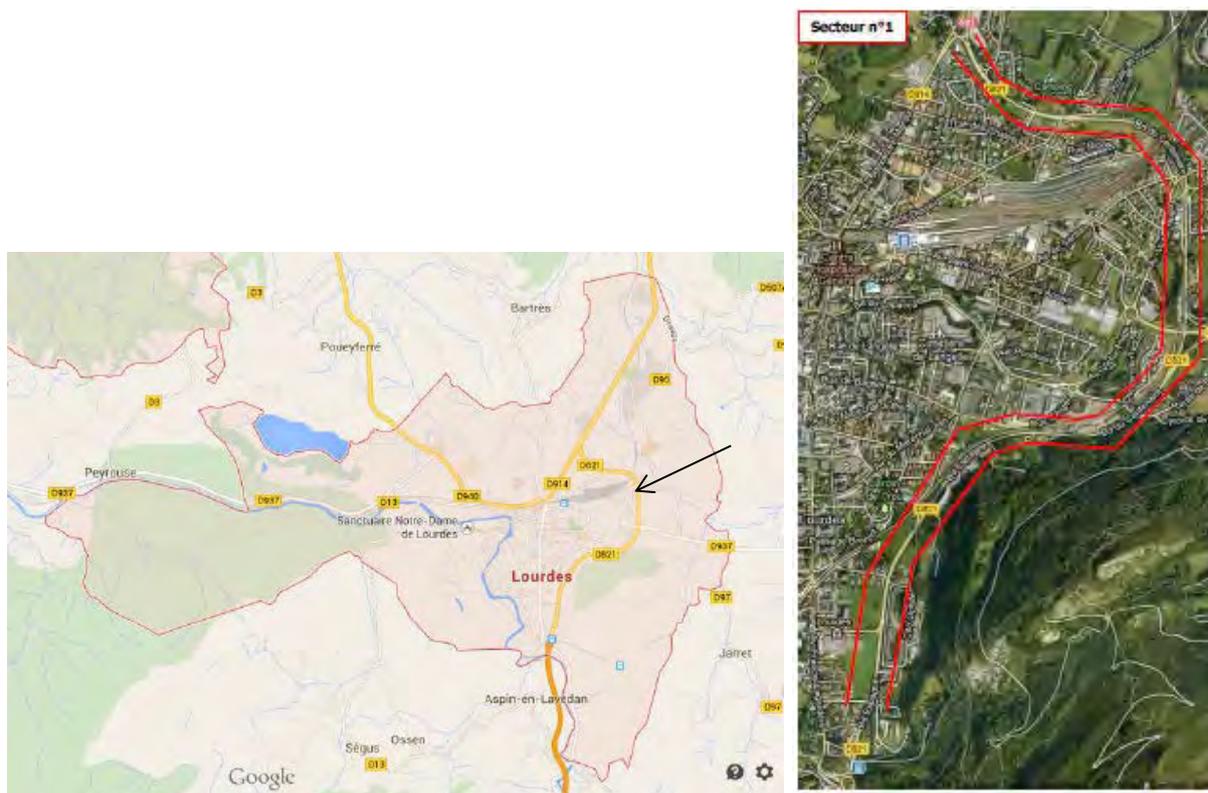
■ Réalisation des travaux

Vingt-cinq (25) propriétaires ont réalisé les travaux entre 2013 et 2014, et sept (7) propriétaires ont refusé les travaux. Le montant total des travaux subventionnables s'élève à 249 854 € (TTC), dont 199 883 € - soit 80% - subventionnés par l'ADEME.

2.4.2.5. RD821 à Lourdes

Les immeubles concernés sont situés le long du boulevard du Centenaire (partie nord) et du boulevard d'Espagne partie sud).

Figure 11 : RD 821 à Lourdes – Insonorisation des façades



■ Identification des points noirs bruit

Soixante et un (61) bâtiments représentant 54 logements individuels et 76 logements collectifs ont été étudiés dans le cadre de la résorption des points noirs de bruit. Et parmi eux, 56 logements ont été repérés comme sensibles au bruit. Suite à la vérification des critères d'antériorité 44 bâtiments ont été identifiés comme points noirs de bruit (38 habitations individuelles et 6 bâtiments de logements collectifs).

■ Réalisation des audits mixtes acoustiques et thermiques

Cinquante-trois (53) audits ont été réalisés, dont 28 pour la résidence Chanteclerc, ce qui correspond à 23 bâtiments PNB. Les propriétaires de 21 bâtiments PNB n'ont pas souhaité bénéficier de l'opération.

■ Bilan des audits mixtes acoustiques et thermiques

Quarante-huit (48) logements ont besoin de travaux de renforcement de l'isolation acoustique, et 5 respectent les objectifs d'isolation.

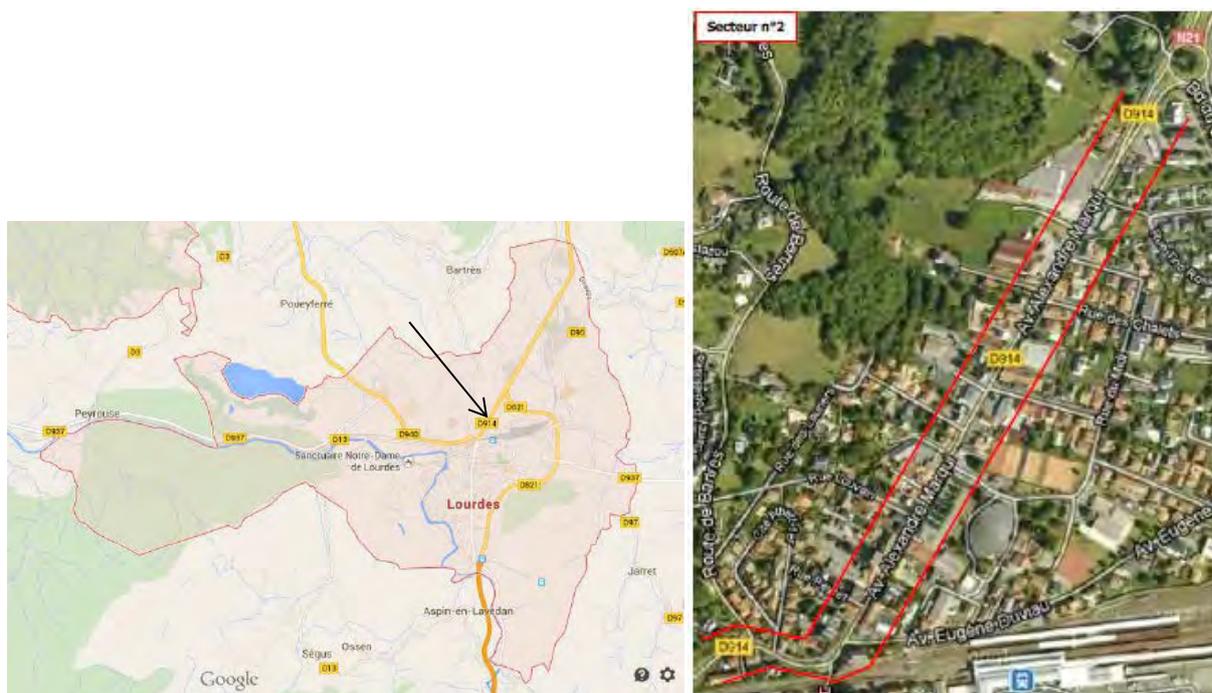
■ Réalisation des travaux

Trente-huit (38) personnes ont réalisé les travaux entre 2013 et 2014, et dix (10) personnes ont refusé les travaux. Le montant total des travaux s'élève à 164 319 € (TTC), dont 131 455 € - soit 80% - subventionnés par l'ADEME.

2.4.2.6. RD914 à Lourdes

Les immeubles concernés sont situés le long de l'avenue Alexandre Marqui et du boulevard Célestin Romain.

Figure 12 : RD914 à Lourdes – Insonorisation des façades



■ Identification des points noirs bruit

Quarante-cinq (45) bâtiments ont été étudiés dans le cadre de la résorption des points noirs de bruit. Et parmi eux, trente-sept (37) ont été repérés comme sensibles au bruit. Suite à la vérification des critères d'antériorité 31 bâtiments ont été identifiés comme points noirs de bruit (17 habitations individuelles, 8 bâtiments de logements collectifs et 6 bâtiments à destination inconnue).

■ Réalisation des audits mixtes acoustiques et thermiques

Dix-neuf (19) audits ont été réalisés, ce qui correspond à 13 bâtiments PNB. Les propriétaires de 18 bâtiments PNB n'ont pas souhaité bénéficier de l'opération.

■ Bilan des audits mixtes acoustiques et thermiques

Dix-sept (17) logements ont besoin de travaux de renforcement de l'isolation acoustique, et 2 respectent les objectifs d'isolation.

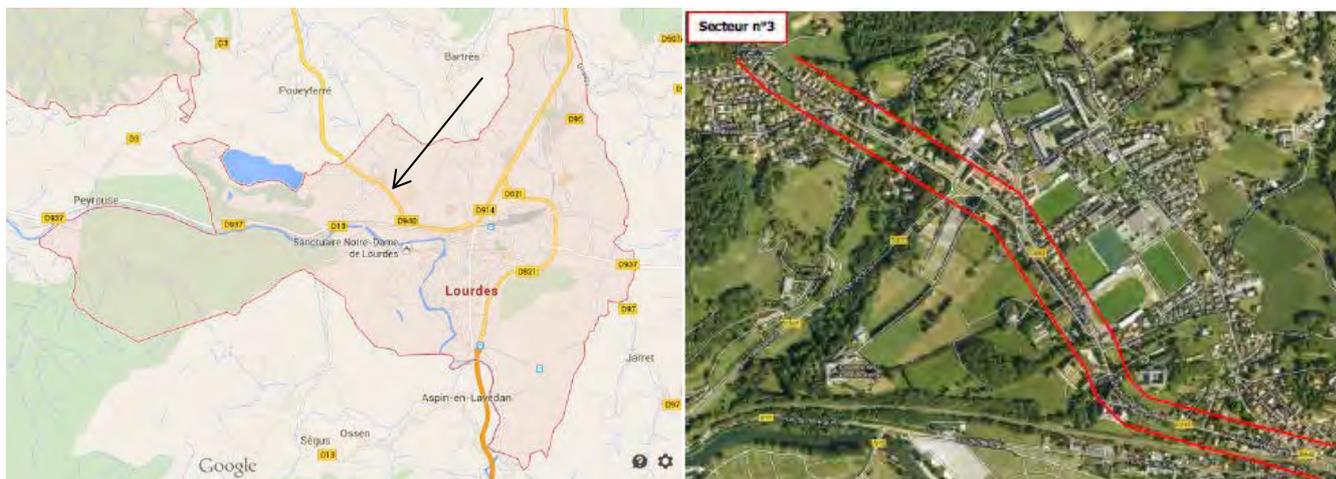
■ Réalisation des travaux

Seize (16) personnes ont réalisé les travaux entre 2013 et 2014, et 1 personne a refusé les travaux. Le montant total des travaux s'élève à 107 666 € (TTC), dont 86 133 € - soit 80% - subventionnés par l'ADEME.

2.4.2.7. RD940 à Lourdes

Les immeubles concernés sont situés le long de l'avenue Jean Prat et de l'avenue Antoine Béguère.

Figure 13 : RD940 à Lourdes – Insonorisation des façades



■ Identification des points noirs bruit

Trente-six (36) bâtiments ont été repérés comme sensibles au bruit. Suite à la vérification des critères d'antériorité 28 bâtiments ont été identifiées comme points noirs de bruit (22 habitations individuelles, 1 bâtiment de logements collectifs, 1 bâtiment d'action sociale et 4 bâtiments à destination inconnue).

■ Réalisation des audits mixtes acoustiques et thermiques

Seize (16) audits ont été réalisés, ce qui correspond à 8 bâtiments PNB. Les propriétaires de 20 bâtiments PNB n'ont pas souhaité bénéficier de l'opération.

■ Bilan des audits mixtes acoustiques et thermiques

Quinze (15) logements ont besoin de travaux de renforcement de l'isolation acoustique, et 1 ne respecte les objectifs d'isolation.

■ Réalisation des travaux

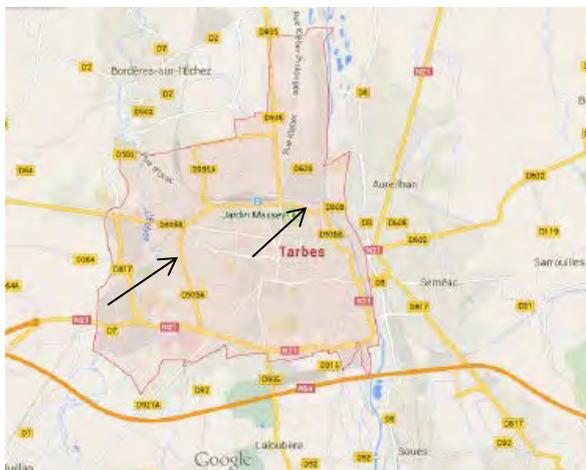
Quatorze (14) personnes ont réalisé les travaux entre 2013 et 2014, et 1 personne a refusé les travaux. Le montant total des travaux s'élève à 67 711 € (TTC), dont 54 169 € - soit 80% - subventionnés par l'ADEME.

2.5. Actions en cours sur les secteurs à enjeux

A la suite de la démarche « *Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres* » achevé en 2005, la Direction des Routes et des Transports du département des Hautes-Pyrénées a souhaité engager une opération de résorption des points noirs de bruit sur une partie des routes départementales 935A et 935B sur le territoire de la commune de Tarbes :

- RD935A (secteur 1-2) : boulevard de Lacaussade et boulevard du Maréchal De Lattre de Tassigny (entre la route de Pau et la RN21 au sud).
- RD935B (secteur 2-4-5-6-7) : avenue du Maréchal Joffre, rues Achille Jubinal et Emile Péreyre, boulevard du Martinet et quai de l'Adour (boulevards nord entre le rond-point d'Urac près de l'Hôtel des Impôts et la RN21 à l'est).

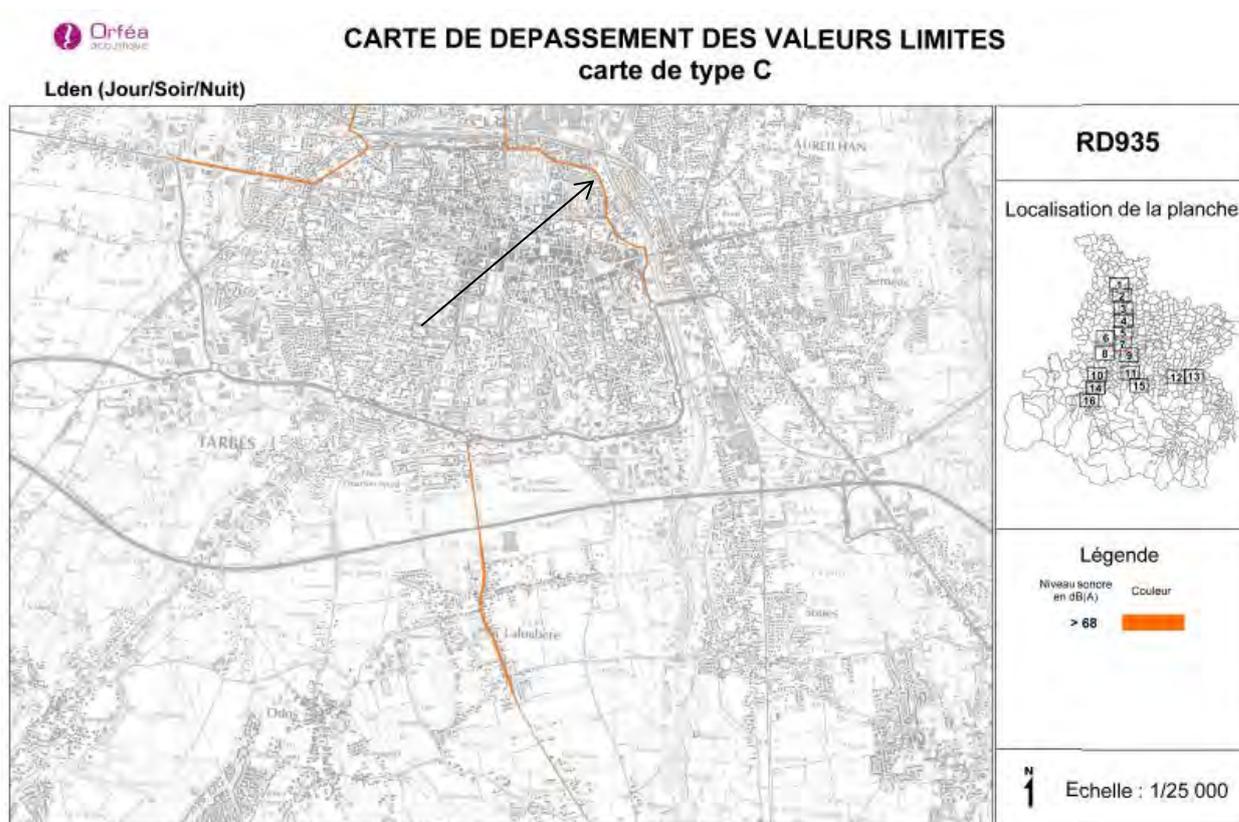
Figure 14 : RD935A et 935B à Tarbes – Insonorisation des façades – Opération en cours



Le nombre total de logements à étudier dans le cadre de cette opération est de 114 : 14 pour la RD935A et 100 pour la RD935B. Après mise en concurrence, le marché d'étude a été attribué en juin 2014 au Bureau d'Etudes ORFEA, et l'opération (depuis l'identification précise des PNB jusque la réception des travaux) doit se dérouler entre 2014 et 2017.

Une partie des bâtiments sensibles concernés par cette opération se situent le long des voies identifiées dans les cartes de bruit, et pour lesquelles les seuils PNB de la directive européenne 2002/ 49/ CE sont dépassés pour Lden et pour Ln (cartes de type « c ») :

Figure 15 : RD935B à Tarbes – Carte de dépassement de la valeur limite pour Lden



Après la réalisation des travaux d'insonorisation des façades, les logements traités sortiront de la catégorie « points noirs de bruit ».

2.6. Le réseau résiduel à traiter

L'analyse des cartes de bruit approuvées par arrêté préfectoral en 2013, et l'identification des zones bruyantes dans le cadre de l'élaboration du PPBE ont permis de définir 4 niveaux d'enjeux (du moins au plus contraignant en termes d'exposition au bruit). Cette hiérarchisation des enjeux va permettre d'orienter la politique départementale en matière de lutte contre le bruit routier dans les 5 années à venir :

- 1) Le cas des bâtiments sensibles situés le long des routes départementales cartographiées, mais pour lesquelles on observe une diminution du trafic moyen annuel entre 2010 et 2013 (on passe sous le seuil des 3 millions de véhicules par an)

Ces bâtiments sont situés le long des voies suivantes :

- route départementale 929 à La Barthe-de-Neste,
- route départementale 935 entre Laloubère et Horgues,
- route départementale 935 entre Montgaillard et Pouzac,
- route départementale 938 à Bagnères-de-Bigorre.

Pour ces voiries, il convient dans les années à venir de poursuivre l'observation de l'évolution des trafics routiers par des campagnes de comptages.

- 2) Le cas des bâtiments sensibles situés le long des routes départementales cartographiées, et pour lesquelles le département a déjà piloté des opérations groupées d'insonorisation de façades.

Ces bâtiments sont situés le long des voies suivantes :

- routes départementales 821, 914 et 940 à Lourdes,
- route départementale 935A à Tarbes (Boulevard du Maréchal Juin),
- route départementale 935B à Tarbes (rue du Corps Franc Pommiès).

Le bilan des opérations d'insonorisation de façades montre que tous les bâtiments PNB (points noirs de bruit) n'ont pas bénéficié d'un traitement sur le bâti. **Pour ces voiries, il convient dans les années à venir de prendre note des éventuelles nouvelles demandes d'insonorisation de façades qui pourraient émaner des propriétaires riverains, et y donner suite.**

- 3) Le cas des habitations isolées (faible densité de population) exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils

Ces bâtiments sont situés le long des voies suivantes :

- route départementale 817 à Ibos, à Séméac et Campistrous.
- route départementale 902 à Bordères-sur-L'Echez (1 seule habitation à vérifier : voir localisation sur la carte n° 60),
- route départementale 935 nord à Nouilhan et Bazet.

Pour ces habitations, il convient de conforter le diagnostic PNB par la réalisation de mesures de la pression acoustique et de comptages du trafic routier dans les années à venir.

- 4) Le cas où l'on observe une concentration significative de bâtiments sensibles exposés (forte concentration de population) potentiellement à des dépassements de seuils PNB

Ces bâtiments sensibles sont situés le long des voies suivantes :

- route départementale 921A à Tarbes et Juillan,
- route départementale 935 (nord) à Tarbes,
- route départementale 935 (sud) à Tarbes, Laloubère et Momères,
- route départementale 935B à Tarbes.

Les habitations PNB situées le long de la RD935B peuvent dès aujourd'hui bénéficier d'aides pour l'insonorisation de façades (voir paragraphe 2.5 précédent). Pour ces habitations, il convient de conforter le diagnostic PNB par la réalisation de mesures de la pression acoustique et de comptages du trafic routier. Puis de définir à l'issue d'une analyse multi critères (acoustique, thermique, aéraulique, sécurité gaz ...) le dispositif de traitement le plus approprié.

2.7. Les zones calmes

Par nature, les abords immédiats des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés, pour lesquels le gestionnaire se contente dans le cas général d'appliquer (et faire appliquer) les réglementations.

Par ailleurs, les politiques françaises et européennes peuvent conduire à des inventaires écologiques de ces zones (ZNIEFF, ZICO, ZPS, ZPPAUP, ...) sur lesquelles le préfet du département exerce sa responsabilité. Il peut ainsi, par la combinaison de leur caractère « naturel » remarquable et de leur faible exposition au bruit, identifier ces zones comme étant des « zones calmes ». Il sera alors particulièrement attentif aux niveaux de bruit, à la qualité environnementale, aux activités humaines actuelles et prévues, aux enjeux de préservation sur ces zones pour les usages considérés, et à la cohérence de ces usages avec les divers documents de planification opposables (Schéma régional, SCOT, DV, PDU, ...).

Le département des Hautes-Pyrénées n'est pas compétent pour intervenir en matière d'urbanisme, et ses marges de manœuvre sont très réduites en matière de préservation ou de « reconquête » des zones calmes. Il veille avant tout à maîtriser les impacts environnementaux de son propre réseau.

Et compte-tenu des nombreux espaces naturels remarquables situés à l'écart des routes départementales existantes, le département des Hautes-Pyrénées considère que l'instauration de « zones calmes » au sens de la directive européenne 2002/ 49/ CE dans le voisinage des routes départementales ne constitue pas une priorité d'intervention.

3. OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

Comme précisé au paragraphe 1.4.2, la directive européenne 2002/ 49/ CE ne définit aucun objectif quantifié pour la résorption des points noirs de bruit. Lorsque des actions de remédiation sont mises en œuvre, les valeurs limites retenues sont donc celles définies dans le Plan national d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003, en cohérence avec la définition des points noirs du bruit du réseau national (circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres).

Les objectifs relatifs aux contributions sonores dans l'environnement, après réduction du bruit à la source, sont donc les suivants pour les routes :

- LAeq(6h-22h) < 65 dB(A)
- LAeq(22h-6h) < 60 dB(A)
- LAeq(6h-18h) < 65 dB(A)
- LAeq(18h-22h) < 65 dB(A)

Les niveaux de bruit doivent être respectés 2 m en avant des façades, fenêtres fermées. Ils sont mesurables selon la norme NF-S 31-085 de novembre 2002 pour le bruit routier.

S'il n'est pas possible de limiter la contribution sonore de la route (en façade) à des valeurs inférieures aux valeurs indiquées ci-dessus, alors il convient de renforcer l'isolation acoustique des façades exposées. Dans ce cas, l'isolement acoustique visé après travaux devra répondre à l'ensemble des conditions suivantes :

- DnT,A,Tr >= LAeq(6h-22h) – 40
- DnT,A,Tr >= LAeq(6h-18h) – 40
- DnT,A,Tr >= LAeq(18h-22h) – 40
- DnT,A,Tr >= LAeq(22h-6h) – 35
- DnT,A,Tr >= 30 dB(A)

L'isolement acoustique standardisé pondéré pour un bruit de trafic (DnT,A,Tr en dB) étant défini par la norme NF EN ISO 717-1 « *Evaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction, partie 1 : isolement aux bruit aériens* ».

Les contrôles acoustiques après travaux étant réalisés par des mesures d'isolement acoustique de façade, conformément à :

- la norme NF S 31-057 « *Vérification de la qualité acoustique des bâtiments* ».
- la norme NF EN ISO 10052/ A1 « *Mesurages in situ de l'isolement aux bruits aériens et de la transmission des bruits de choc ainsi que du bruit des équipements* ».

4. ORIENTATIONS POLITIQUES DU DEPARTEMENT

4.1. Domaines de compétence

4.1.1. L'échelon départemental dans l'organisation territoriale française

La loi du 27 janvier 2014 désigne le **département** comme "**chef de file**" en matière d'**aide sociale, d'autonomie des personnes et de solidarité des territoires**. Le coût financier de ses interventions représente plus de la moitié de son budget de fonctionnement.

Son action concerne notamment :

- **l'enfance** : aide sociale à l'enfance (ASE), protection maternelle et infantile (PMI), adoption, soutien aux familles en difficulté financière ;
- **les personnes handicapées** : politiques d'hébergement et d'insertion sociale, prestation de compensation du handicap (loi du 11 février 2005) ;
- **les personnes âgées** : création et gestion de maisons de retraite, politique de maintien des personnes âgées à domicile (allocation personnalisée d'autonomie) ;
- les prestations légales d'**aide sociale** : gestion du revenu de solidarité active ;
- la contribution à la résorption de la **précarité énergétique**.

Cette même loi de 2014 prévoit que, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État, pour la période 2014-2020, est confiée aux départements qui en font la demande tout ou partie des **actions relevant du Fonds social européen**.

En matière d'éducation, le département assure :

- la construction, l'entretien et l'équipement des collèges.
- la gestion de 100 000 agents techniciens, ouvriers et de service (TOS) (loi du 13 août 2004).

Quant à l'aménagement, son action concerne :

- l'équipement rural, le remembrement, l'aménagement foncier, la gestion de l'eau et de la voirie rurale, en tenant compte des priorités définies par les communes (lois de 1983) ;
- les ports maritimes de pêche, les transports routiers non urbains des personnes ;
- une voirie en extension, soit toutes les routes n'entrant pas dans le domaine public national (loi du 13 août 2004), ce qui a entraîné un transfert d'une partie des services de l'Équipement.

Le SDIS (**service départemental d'incendie et de secours**) est chargé de la protection contre les incendies et gère les sapeurs-pompiers du département. Il participe également aux opérations de secours en cas d'accidents, de catastrophes naturelles ...

Le département a également une **compétence culturelle** : création et gestion des bibliothèques départementales de prêt, des services d'archives départementales, de musées ; protection du patrimoine.

Dans les domaines partagés jusqu'à maintenant, le département peut intervenir pour accorder des **aides directes ou indirectes au développement économique**.

Cette liste de compétences a peu évolué à la suite de l'adoption de la loi portant « *nouvelle organisation territoriale de la République* » - NOTRe) : loi promulguée le 07/08/15 et publiée au Journal Officiel le 08/08/15 :

- le texte de loi supprime la clause générale de compétence pour les départements et les régions.
- la gestion des collèges reste de compétence du département. Idem pour la voirie départementale et la solidarité.
- par contre, les services de transport routier départementaux et les transports scolaires seront dorénavant confiés à la région. Il sera néanmoins possible aux régions de déléguer leur compétence en matière de transport scolaire aux départements.

Source : le site d'information « *Vie publique* »

<http://www.vie-publique.fr/decouverte-institutions/institutions/collectivites-territoriales/competences-collectivites-territoriales/quelles-sont-competences-exercees-par-departements.html>

4.1.2. Le département et les nuisances sonores : généralités

Parmi les différents domaines d'intervention du département des Hautes Pyrénées, plusieurs ont un lien avec la problématique des nuisances sonores :

- l'action sanitaire et sociale, avec notamment l'amélioration des conditions de logements, sachant que certains de ces logements peuvent être exposés à des nuisances sonores.
- les collèges (construction, entretien, rénovation), en tant qu'établissements sensibles potentiellement exposés à des nuisances sonores Lden supérieurs à 68 dB(A). Dans le département des Hautes-Pyrénées on compte aujourd'hui 20 collèges publics et 7 collèges privés.
- le réseau des infrastructures routières, qu'il faut entretenir, et qui nécessite une action spécifique en période hivernale.
- les transports (scolaires, non urbains), en tant que source de bruit potentielle et outil de réduction des déplacements routiers individuels.
- les espaces, sites et itinéraires, en tant que potentielles « *zones de calme* » à préserver.

Les informations qui suivent sont extraites de la consultation du site Internet du département des Hautes Pyrénées :

<http://www.cg65.fr/front.aspx?sectionId=344>

4.1.3. Intervention spécifique : les routes

Le Département des Hautes Pyrénées a en charge l'entretien et l'exploitation des 3 000 km de routes départementales, des 1 000 ouvrages d'art, ainsi que de l'ensemble des équipements routiers associés.

4.1.3.1. L'entretien des réseaux

En 2013, 30 millions d'Euros ont été investis par le Département sur le réseau routier, dont plus de la moitié pour les premiers travaux de réparation suite aux crues. Par ailleurs, afin de préserver un domaine routier départemental de qualité, le Département des Hautes Pyrénées renouvelle chaque année en moyenne 2 950 km de chaussées, et entretient 6 000 km d'accotements.

Cinq Agences départementales des routes permettent d'être au plus près des besoins et des usagers :

Figure 16 : Les 5 Agences des Routes du département des Hautes Pyrénées



Le département dispose également d'un Parc routier départemental, implanté sur 2 sites :

- Zone de Bastillac à Tarbes,
- et sur le territoire de la commune de Capvern.

Il regroupe quatre grands secteurs d'activité :

- l'atelier, qui assure l'entretien des véhicules du Département, de l'Etat du Parc routier et du SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours).
- le laboratoire, qui intervient pour le Département sur les campagnes d'entretien des chaussées.
- l'usine de Capvern, qui fabrique des liants et des produits finis qui rentrent dans la constitution des couches de chaussée.
- la section d'exploitation, qui réalise certains travaux sur la voirie départementale.

4.1.3.2. Le service de viabilité hivernale

Les services de viabilité hivernale sont assurés de novembre à mars, de 5 h le matin à 20 h le soir.

Pour les Agences des routes du Département, l'objectif consiste à maintenir les niveaux de service définis par la Collectivité suivant la hiérarchisation du réseau. Le Plan d'Exploitation de la Viabilité Hivernale

(PEVH) propre à chaque Agence départementale des routes permet d'organiser chaque année les interventions.

Le réseau routier départemental est divisé en 60 circuits de déneigement au départ de 26 centres d'exploitation. En période hivernale, 123 agents dont 6 responsables sont placés en astreinte chaque semaine. De plus, un cadre de permanence du Département, joignable 24 heures sur 24, coordonne les opérations et centralise l'ensemble des informations sur l'état du réseau.

En termes de moyens :

- un budget moyen annuel de 2 millions d'Euros (hors frais de personnel) est alloué à la viabilité hivernale,
- 60 engins de déneigement (saleuses, chasse neige et camions) sont mobilisables simultanément.

4.1.4. Intervention spécifique : les transports

Le Département des Hautes Pyrénées mène une politique volontariste en matière de transports publics, dans un souci de cohérence de l'action départementale et d'équité entre les citoyens.

Cette politique est structurée autour des grands axes suivants :

- les transports scolaires,
- le Syndicat Mixte de Transports « *Fil vert* »,
- les transports interurbains,
- les navettes et lignes saisonnières,
- le Transport A la Demande (TAD),
- le développement des aires de co-voiturage,
- le Guichet d'accueil Solidaire Emploi.

4.1.4.1. Les transports scolaires

Le Département des hautes Pyrénées organise et finance les transports scolaires par le biais :

- de services réguliers (réseau « *Maligne* »),
- de services de transport scolaire spécialisés (réseau Maligne scolaire),
- des services SNCF.

Les transports scolaires représentent chaque année une dépense obligatoire de près de 9,5 millions d'Euros, soit environ 80% du budget « *Transports* » du Département (coût annuel moyen pour la Collectivité : environ 900 € par enfant).

Quelques chiffres permettent d'illustrer l'importance des transports scolaires dans le département des Hautes Pyrénées :

- environ 10 000 élèves transportés quotidiennement, de la maternelle à la Terminale, parmi lesquels on trouve 800 élèves internes,
- 300 services sont réalisés par l'intermédiaire de 230 véhicules qui sillonnent chaque jour le département,
- des services spécifiques pour les élèves handicapés (70 élèves au total pour un budget annuel de 350 000 €),

- 2,5 millions de kilomètres parcourus chaque année,
- 95% des communes du département sont couvertes par au moins un service de transport scolaire,
- le transport scolaire est assuré par 60 entreprises conventionnées.

De façon pratique, dans le but de faciliter le transfert des élèves de la gare routière de Tarbes aux établissements fréquentés, le Département des hautes Pyrénées propose des fiches horaires par navette, qui sont disponibles auprès des transporteurs et des différents établissements.

4.1.4.2. Le Syndicat Mixte de Transports « *Fil vert* »

Le Syndicat Mixte de Transports « *Fil vert* » regroupe 3 autorités organisatrices de transport du département (AOT) :

- le Grand Tarbes,
- la ville de Lourdes,
- et le Département des Hautes Pyrénées.

Ce Syndicat résulte de la forte volonté de favoriser le développement des transports collectifs sur le territoire départemental, tout en s'inscrivant pleinement dans une démarche de développement durable via la mutualisation des moyens des 3 Autorités, en concertation avec les services de la Région Midi-Pyrénées.

L'engagement des 3 Autorités doit permettre :

- la mise en œuvre d'actions coordonnées, dans une optique de mutualisation.
- la mise en place et la gestion intermodale des services de transports au moyen de systèmes communs pour l'information des voyageurs, la tarification et la billettique.
- le développement de l'axe de desserte Tarbes-Lourdes, très important en termes d'échanges de population, via une augmentation des cadencements.

En 2013, le Syndicat Mixte « *Fil vert* » a versé au Département des hautes Pyrénées une recette de l'ordre de 800 000 € correspondant à des prestations assurées dans le cadre de la desserte des aires urbaines de Tarbes et de Lourdes.

4.1.4.3. Les transports interurbains

Le Département des Hautes Pyrénées assure l'organisation et le financement des transports interurbains. Cette action est menée avec la volonté de participer à la politique d'aménagement du territoire départemental, tout en veillant à assurer aux usagers, proximité, confort et sécurité.

Quatre lignes régulières du réseau « *Maligne* » circulent sur les principaux axes structurants du département :

Tableau 33 : Les 4 lignes régulières « Maligne »

Maligne	Desserte
Haut Adour	Tarbes-Montgaillard-Bagnères de Bigorre
Les Graves	Tarbes-Lourdes-Pierrefitte-Barèges-Gavarnie
Les Nestes	Tarbes-Tourmay-Lannemezan-Saint Lary
Le Val d'Adour	Tarbes-Vic en Bigorre-Maubourguet-Madiran

En 2011, les 4 lignes régulières « Maligne » ont représenté 214 346 déplacements.

Depuis septembre 2010, le Département des hautes Pyrénées a instauré le principe d'une tarification unique à 2 € sur le réseau départemental « Maligne », avec d'autres formules de prix très attractives.

D'autre part, huit lignes supplémentaires de transports à la demande « Maligne à Moi » circulent sur les axes secondaires du département, et offrent une plus grande accessibilité aux zones géographiques éloignées, en permettant notamment l'accès aux marchés :

Tableau 34 : Les 8 lignes du transport à la demande « Maligne à Moi »

Maligne à moi	Desserte
10	Arrens/ Argelès Gazost/ Lourdes
11	Castelnau-Rivière Basse/ Maubourguet/ Vic en Bigorre
12A	Castera Lou/ Tarbes
12B	Rabastens de Bigorre/ Tarbes
12C	Rabastens de Bigorre/ Oléac Debat
13	Vic en Bigorre/ Tarbes
14A	Castelnau Magnoac/ Trie sur Baïse/ Tarbes
14B	Mun/ Tarbes
15	Bagnères de Bigorre/ Lourdes
16	Lamarque Pontacq/ Tarbes
17	Sainte Marie de Campan/ Bagnères de Bigorre
18	Benac/ Juilan/ Tarbes

En 2011, les 8 lignes supplémentaires du transport à la demande avec le réseau « Maligne à Moi » ont représenté 12 861 déplacements, ce qui représente plus de 10 000 personnes transportées par an via une centrale d'information et de réservation.

4.1.4.4. Les navettes et lignes saisonnières

Dans le cadre de son « *Projet de territoire* » (voir plus loin) visant notamment à développer le secteur du tourisme, le département des Hautes Pyrénées, a organisé et mis en œuvre avec des partenaires un service de lignes saisonnières et de navettes :

- des navettes aéroportuaires pour la saison hivernale permettent de relier l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées aux stations de sports d'hiver suivantes : Cauterets, Peyragudes, La Mongie, Luz-Barèges et Saint Lary Soulan. Cette initiative s'est traduite en 2013 par un nombre 576 voyages pour l'hiver 2013/ 2014 et 824 voyages (soit 824 personnes) pour la saison 2014/ 2015.

- sur le même schéma, des navettes aéroportuaires estivales permettent de relier l'aéroport à Cauterets, Luz Saint Sauveur, Gavarnie, La Mongie, Saint Lary Soulan et Loudenvielle. Le service pour l'été 2014 a permis d'assurer 56 voyages ce qui représente 56 personnes transportées (gratuité pour les enfants de moins de 4 ans).
- deux lignes saisonnières entre juin et septembre viennent étoffer l'offre de transport interurbain des Hautes Pyrénées, à raison de 2 à 3 rotations par jour : Pierrefitte Nestalas – Gavarnie et Arreau – Loudenvielle. Le bilan de ce service est en cours.

4.1.4.5. Le développement des aires de co-voiturage

Le développement d'aires de co-voiturage a pour ambition de permettre un transport individuel plus efficace (plus grand nombre de personnes transportées par véhicule et par voyage), et s'inscrit donc dans une ambition de maîtrise des déplacements automobiles.

Le Département des Hautes-Pyrénées a participé au financement de l'aménagement de :

- Aire de covoiturage Péage A64 Tarbes Est (144 places), inauguration le 14 novembre 2014
- Aire de covoiturage Péage A64 Tarbes Ouest (environ 200 places), en cours de construction ouverture programmée courant 2016.

Ces aménagements sont financés par le « *Fil vert* » qui regroupe le département des Hautes-Pyrénées, Le Grand Tarbes (agglomération), et la ville de Lourdes.

<http://www.legrandtarbes.fr/actus/Inauguration-de-l-aire-de-covoiturage-de-Tarbes-Est/418/0>

4.1.4.6. Le Guichet d'accueil Solidaire Emploi

Le Guichet d'accueil Solidaire Emploi est une action sociale qui se traduit par :

- la délivrance de la carte départementale « *Maligne Solidaire Emploi* » aux allocataires du RSA (Revenu de Solidarité Active) et demandeurs d'emploi, qui leur permet ainsi de bénéficier de 60 bons de transport gratuits sur les lignes départementales, tous les 6 mois.
- la délivrance de la carte « *Pastel* » régionale qui permet de faire bénéficier les allocataires du RSA et les demandeurs d'emploi de 60 bons de transport gratuit tous les 6 mois.

4.2. Documents stratégiques du département des Hautes Pyrénées

4.2.1. L'agenda 21 et le Plan Climat Energie Territorial du département

En 1992, lors de la conférence mondiale des Nations Unies sur l'environnement et le Développement à Rio (Brésil), 173 pays ont adopté le programme « Action 21 » en faveur du développement durable. Ce programme constitue un plan global d'actions pour préparer les conditions d'un avenir « *socialement et écologiquement soutenable* ».

Par ailleurs, comme le prescrit la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II » et modifiant le Code de l'environnement comme suit « ... *Les départements, les Communautés Urbaines, les Communautés d'Agglomération ainsi que les communes et Communautés de communes de plus de 50 000 habitants doivent avoir adopté un Plan Climat Energie Territorial pour le 31 décembre 2012. Lorsque ces collectivités publiques s'engagent dans l'élaboration d'un projet territorial de développement durable ou Agenda 21 local, le Plan Climat Energie Territorial en constitue le volet climat* ».

Le Département des Hautes Pyrénées a donc décidé d'engager conjointement son Agenda 21 et son Plan Climat Energie Territoire (PCET) le 9 juin 2011.

Voir document joint en **annexe n° 3**.

Le Département des Hautes Pyrénées a confié au groupement PROSCOT (E2d – ARTELIA – STRATYS) la mission d'accompagner les services et les Elus dans l'élaboration du Plan Climat Energie Territoire, selon une démarche en grandes étapes :

- la réalisation d'un diagnostic de développement durable partagé,
- l'élaboration d'une stratégie de développement durable,
- la détermination d'un plan d'actions.

Le PCET a été approuvé en assemblée plénière départementale le 24/10/14 : la mise en œuvre du plan d'actions est en cours.

Concernant l'Agenda 21, le Département a conduit une démarche de prospective territoriale intitulée Hautes-Pyrénées 2020-2030 <http://www.cg65.fr/front.aspx?sectionId=806> . Aussi, il a été décidé de ne pas conduire l'Agenda 21 à son terme dans un 1^{er} temps, de se focaliser sur l'aspect énergie-climat via le PCET et d'appréhender la dimension développement territorial durable de façon transversale dans les différents chantiers du Projet de Territoire.

Il convient de noter également que le Département est lauréat de l'appel à projets « *Territoires à énergie positive pour la croissance verte* ».

4.2.2. Le Projet de Territoire 2020-2030

Le Département des Hautes-Pyrénées a initié en novembre 2012 une démarche participative et proactive de prospective économique nommée « *Hautes-Pyrénées 2020-2030* ». Cette démarche a débouché sur un véritable « *Projet de Territoire* », adopté à l'unanimité des Conseillers Généraux et les 3 chambres consulaires présentes dans le département :

- Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI),
- Chambre des métiers et de l'artisanat,
- Chambre d'agriculture.

Le Projet de Territoire fait d'abord le constat que dans un contexte de crise et de profondes mutations particulièrement difficiles à maîtriser, le futur du département implique par-rapport à la situation actuelle :

- « de ne pas limiter les périmètres des projets aux périmètres administratifs, optimiser ces périmètres d'un point de vue du développement à venir ;
- de transformer, de manière radicale sur certaines thématiques, son modèle de développement ;
- de concentrer les ressources publiques et privé »es sur des effets de levier créateurs de richesses compatibles avec le développement d'une « économie plus positive » davantage soucieuse des risques qui pèsent sur l'environnement et sur ces habitants ».

Ce Projet de Territoire constitue aujourd'hui :

- une vision partagée sur les enjeux essentiels du département,
- des chantiers prioritaires, au nombre de 12, pour répondre à ces enjeux,
- un dispositif de pilotage pour suivre la réalisation concrète de ces chantiers.

Les 12 chantiers prioritaires du Projet de Territoire sont les suivants :

Tableau 35 : Les 12 chantiers du Projet de Territoire 2020-2030

Projet de Territoire : les 12 chantiers stratégiques	
N°	Désignation
1	Marketing territorial
2	Stratégie avec les territoires voisins
3	Transfert de technologie
4	Economie numérique
5	Développer les entreprises à fort potentiel
6	Développer l'économie résidentielle (agriculture, commerce, artisanat)
7	Destination touristique internationale
8	Mieux capter et mieux redistribuer l'épargne locale
9	Schéma de la mobilité
10	Transition énergétique
11	Offre de santé sur le territoire des Hautes-Pyrénées
12	Bien vivre ensemble

Chaque action est portée par un ou plusieurs « *Référents chantier* » et identifiée par grandes étapes (2014 ; 2015/ 2016 ; 2017/ 2030) un ou plusieurs porteurs de projet et des propositions.

L'action n° 9 « *Schéma de mobilité* » a pour objectif (horizon 2030) de « *trouver le meilleur équilibre entre les liaisons performantes, bon niveau de service qualité/ prix et réduction de la consommation d'énergie et de production de CO2 (dans un rayon de 1h/ 1h30 de Tarbes-Lourdes)* ».

Elle comporte des propositions qui sont de nature à faire évoluer la part routière des modes de déplacements, et donc les émissions sonores. Elle est présentée intégralement page suivante.

Figure 17 : Le Projet de Territoire 2020-2030 – Schéma de la mobilité (action n° 9)

Référents chantier :

Jean GLAVANY (CG)
Jean-Pierre ARTIGANAVE (CCPL)
Conseil Régional Midi-Pyrénées

Objectif stratégique recherché à l'horizon 2030

TROUVER LE MEILLEUR ÉQUILIBRE ENTRE LIAISONS PERFORMANTES, BON NIVEAU DE SERVICES QUALITÉ/PRIX ET RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE ET DE PRODUCTION DE CO₂¹ (DANS UN RAYON DE 1H/1H30 DE TARBES-LOURDES),

notamment en :

- améliorant les liaisons à 1h/1h30 de l'agglomération Tarbes/Lourdes,
- développant une offre multimodale, recherchant la complémentarité entre Pau et Tarbes/Lourdes (fret et passagers)
- développant une offre de transports (en fonction de la demande) en direction des sites touristiques,
- créant une offre de bouquet de services complémentaires sur les mobilités quotidiennes (y compris pour les territoires ruraux et pour répondre aux besoins de santé de cette population).

Principaux projets

2014

Porteurs de projet	Propositions
Pyrenia	- Poursuivre des discussions sur le rapprochement des aéroports Pau/Tarbes – Lourdes
Syndicat Mixte des Transports	- Constituer un groupe transport multimodal
Acteur non identifié	- Créer un site d'information sur la mobilité (y compris mobilité douce et co-voiturage)

2015/2016

Porteurs de projet	Propositions
Collectivités territoriales	- Développer des aires de co-voiturage (aux péages notamment)
HPTE / Pyrénia aéroport	- Créer une offre packagée « aéroport – stations de ski / Grands sites »
Syndicat Mixte des Transports	- une carte mobilité sur l'espace Pau / Tarbes – Lourdes
Acteur non identifié	- Développer une offre intermodale en direction de Bordeaux, Bayonne, Toulouse - Créer un bus à haut niveau de service (Pau – Tarbes) - Créer un pôle intermodal Fret et passager (aéroport, Gare de Tarbes ?) - Se positionner pour un territoire référent « e-transport » - Améliorer la liaison routière Lourdes – Pau

¹ Le SRCAE (schéma régional climat, air, énergie) de la région Midi-Pyrénées prévoit à l'horizon 2020 une réduction de la consommation d'énergie de 10% et 13% pour le CO₂ dans le domaine des transports.

2017/2030

Porteurs de projet	Propositions
RFF	- Rénovation des infrastructures ferrées de piémont (Toulouse-Tarbes-Bayonne)
AActeur non identifié	- Un seul aéroport (Aéroport des Pyrénées ADP), 2 pistes : Tarbes et Pau

4.3. Autres documents de cadrage des enjeux de mobilités

4.3.1. Les SCOT

Le SCOT est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) ont remplacé les schémas directeurs, en application de la loi « *Solidarité et Renouvellement Urbains* » (SRU) du 13 décembre 2000.

Le SCOT est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Le SCOT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement.... Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux : plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), programmes locaux de l'habitat (PLH), plans de déplacements urbains (PDU), et des PLU ou des cartes communales établis au niveau communal.

Le SCOT doit respecter les principes du développement durable : principe d'équilibre entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural et la préservation des espaces naturels et des paysages ; principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale ; principe de respect de l'environnement.

Le SCOT contient 3 documents :

- **un rapport de présentation**, qui contient notamment un diagnostic et une évaluation environnementale.
- **le projet d'aménagement et de développement durables (PADD).**
- **le document d'orientation et d'objectifs (DOO)**, qui est opposable aux PLUi et PLU, PLH, PDU et cartes communales, ainsi qu'aux principales opérations d'aménagement (ZAD, ZAC, lotissements de plus de 5000 m², réserves foncières de plus de 5 ha...).

Source : <http://www.territoires.gouv.fr/schema-de-coherence-territoriale-scot>

Dans le département des Hautes-Pyrénées, quatre SCOT existent aujourd'hui, avec des degrés de « *maturité* » variables :

- Tarbes-Ossun-Lourdes,
- Val d'Adour,
- Haute Bigorre,
- Vallées d'Aure et du Louron.

4.3.1.1. Le SCOT Tarbes-Ossun-Lourdes (approuvé)

L'axe Tarbes-Ossun-Lourdes (RN21) constitue la colonne vertébrale du projet. Il y est convenu le renforcement d'un axe de transport collectif reliant de manière efficace et cadencée, les agglomérations, l'aéroport et les grands équipements structurants du territoire. (en priorité sur la RN21 puis éventuellement sur la voie ferrée).

Les transports en commun seront également développés pour favoriser la desserte des communes rurales (et notamment en perpendiculaire de la RN21).

Le SCOT favorisera l'usage des modes de déplacements doux, en réalisant des aménagements favorables aux piétons et aux deux-roues.

Le SCOT préconise par ailleurs l'établissement d'un Schéma de déplacements conçu à l'échelle du territoire et cohérent avec les orientations du Plan de Déplacement Urbain actuel du Grand Tarbes (avec pour objectif d'optimiser les navettes inter-urbaines sur la voie ferrée et le développement des voies pour vélo).

4.3.1.2. Le SCOT du Val d'Adour (en cours)

Sur la base d'une étude spécifique Mobilités (et TIC) réalisée par Indiggo/ Tactis/ MobiGIS :

- Transports publics à adapter aux flux diffus,
- recherche de multi-modalité (intégrant la voiture),
- recherche de connexions aisées entres bourgs-centre du territoire.

Les objectifs retenus consistent à :

- Optimiser les transports publics départementaux (ligne de bus) et régionaux (TER) afin d'assurer des connexions de qualité ;
- Favoriser le développement du covoiturage (création de parking relais) ;
- Maintenir la possibilité d'une réappropriation du chemin de fer ;
- Organiser les mobilités piétons/cycles dans les bourgs-centre ;
- Favoriser le développement sécurisé des modes doux à vocation utilitaire/domestique et touristique.

4.3.1.3. Le SCOT de la Communauté de Communes Haute Bigorre et le SCOT Aure-Louron

Ils ne sont pas suffisamment avancés pour proposer des actions concrètes en termes de mobilités-déplacements.

Les périmètres des 4 SCOT du département des Hautes-Pyrénées sont définis sur la figure de la page suivante :

Figure 18 : Les périmètres des 4 SCOT dans le département des Hautes-Pyrénées

Source : Direction Départementale des Territoires Hautes-Pyrénées



SCOT

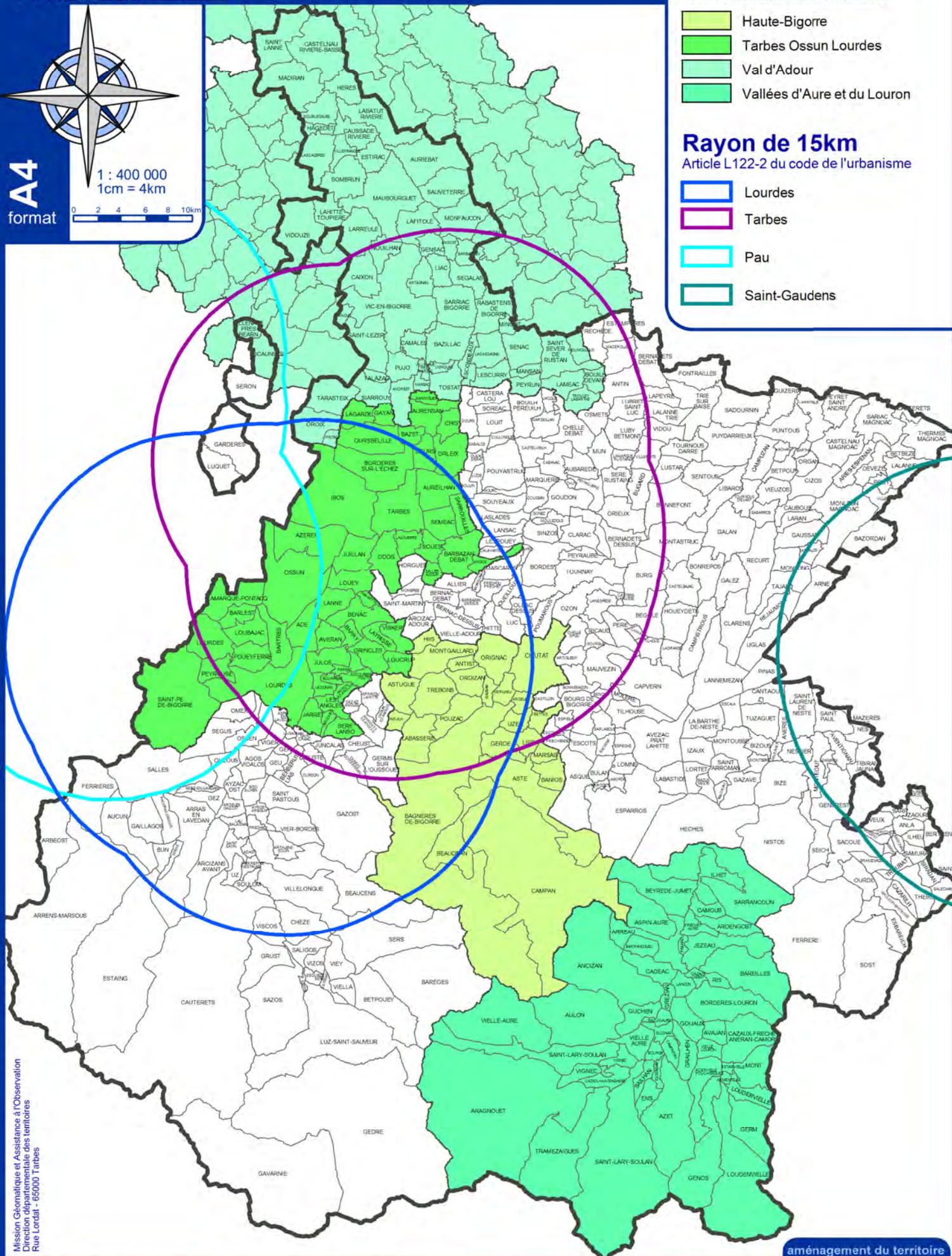
Schéma de Cohérence Territoriale

- Haute-Bigorre
- Tarbes Ossun Lourdes
- Val d'Adour
- Vallées d'Aure et du Louron

Rayon de 15km

Article L122-2 du code de l'urbanisme

- Lourdes
- Tarbes
- Pau
- Saint-Gaudens



Mission Géomatique et Assistance à l'Observation
Direction départementale des territoires
Rue Lourdai - 65000 Tarbes

aménagement du territoire

4.3.2. La prise en compte de la thématique « déplacements » dans les documents d'urbanisme

La thématique "*déplacements*" dans les documents d'urbanisme :

1/ L'article L 121-1 du code de l'urbanisme fixe et précise les grands principes que doivent respecter les documents d'urbanisme (SCOT, PLU, Cartes communales).

Ces documents d'urbanisme doivent notamment déterminer " *les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durablela diversité des fonctions urbaines et rurales ... en tenant en compte en particulier ...d'objectifs de diminution de déplacements et développement des transports collectifs*".

Concrètement, les services du Département des Hautes-Pyrénées veillent à ce que les documents d'urbanisme intègrent bien la thématique « déplacements » :

- en limitant les besoins en déplacement en assurant la proximité de l'habitat, des commerces et des services dans des villes et des villages plus compacts (ex : lutte contre l'étalement urbain et le mitage..).
- en favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et en priorité les modes doux (ex : cheminements piétons, pistes cyclables, aire de covoiturage..).
- en prévoyant des espaces publics agréables, conviviaux et accessibles à tous (ex : revitalisation centre bourgs..).

2/ L'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme interdit la construction de nouveaux bâtiments dans une bande de 75 m de part et d'autre d'une route à grande circulation (et 100 m pour les autoroutes) dans les secteurs non urbanisés, sauf dérogation.

Ce cas est très fréquent dans le département des Hautes-Pyrénées, pour des communes qui souhaitent urbaniser leurs **entrées de ville** (ex : zones commerciales dans des secteurs vierges de constructions).

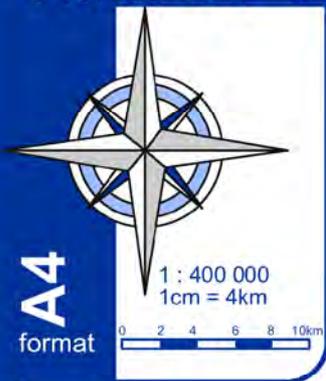
Dans ce cas, elles doivent produire un dossier de demande de dérogation préfectorale à l'article L111-1-4. Force est de constater que dans le département des Hautes-Pyrénées, les dossiers de demande de dérogation sont en nombre limité, et se contentent d'une succincte description de l'environnement, du paysage et des conditions de sécurité routière.

Or, l'intérêt d'un tel dossier est de "*donner à voir*" aux Elus, à la population et aux aménageurs l'impact qu'auront les futures constructions y compris sur le plan des déplacements (ex : trafic, sécurité ...).

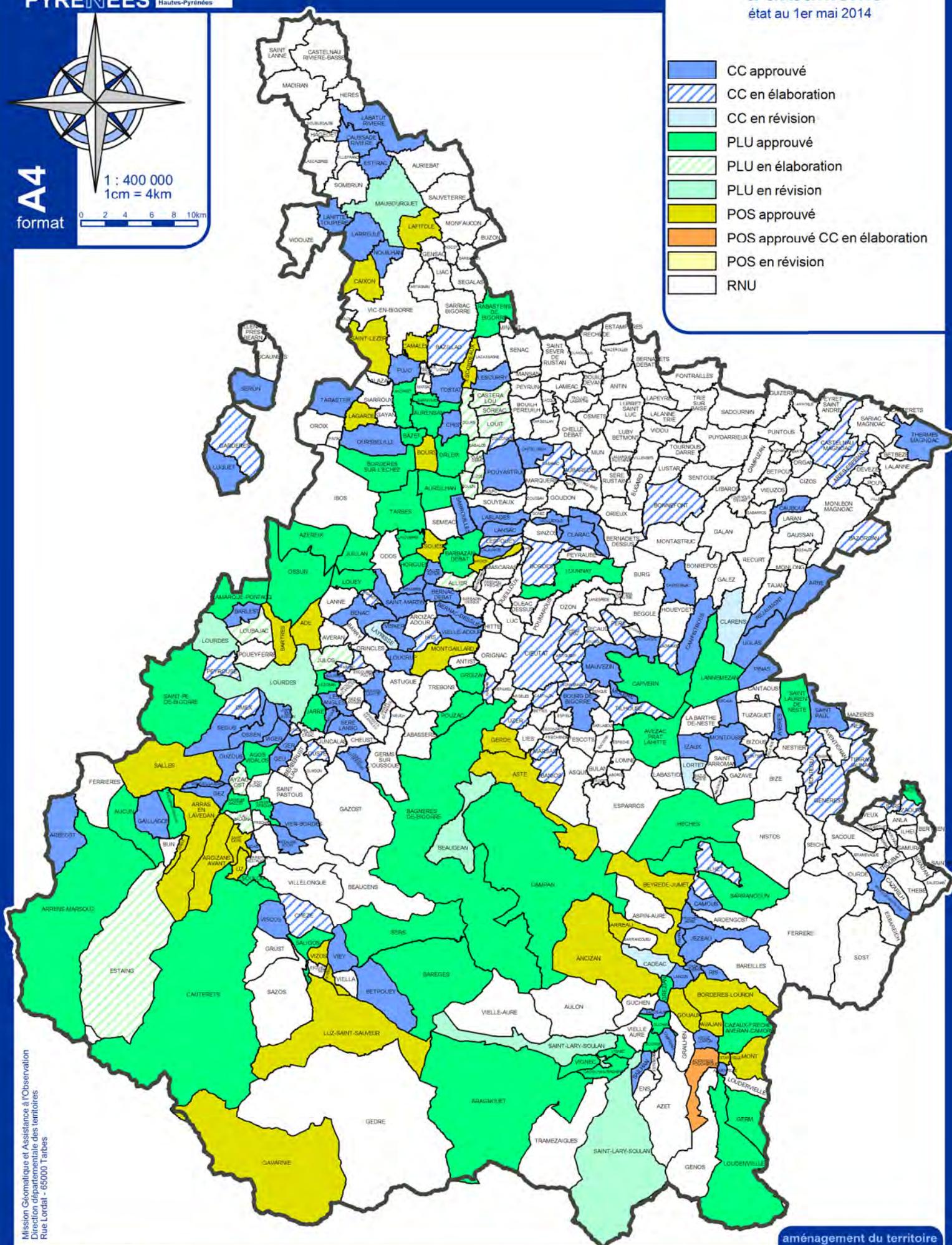
Dans le département des Hautes-Pyrénées, les communes qui disposent d'un document d'urbanisme (état au 01/05/14) sont repérées sur la carte page suivante :

Figure 19 : Les documents d'urbanisme par commune dans le département des Hautes-Pyrénées

Source : Direction Départementale des Territoires Hautes-Pyrénées



- CC approuvé
- CC en élaboration
- CC en révision
- PLU approuvé
- PLU en élaboration
- PLU en révision
- POS approuvé
- POS approuvé CC en élaboration
- POS en révision
- RNU



5. PROGRAMME D' ACTIONS

5.1. Introduction

Conformément au 4° du point I de l'article R572-8 du Code de l'environnement, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement prévoit « les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours de dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures, y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes ».

Les nouvelles actions retenues découlent de deux priorités :

- améliorer la situation pour les zones avec une forte densité de population le long des routes départementales qui écoulent des trafics importants ;
- ne pas créer de nouvelles situations critiques lors des aménagements routiers à venir.

Ces actions sont établies en cohérence avec les documents d'orientations stratégiques et les documents de planification en vigueur ou en projet.

Elles comportent des actions préventives et des actions curatives.

5.2. Actions réalisées depuis 10 ans

5.2.1. Opérations d'aménagement neuf

Au cours de la période 2005-2015, les principales opérations d'aménagement neuf (voie nouvelle ou transformation significative d'une voie existante) sont les suivantes :

Tableau 36 : Les opérations d'aménagement neuf au cours de la période 2005-2015

RD	Comunes concernées	Date de mise en service
RD215	Tarbes	2009
RD935	Vic/ Pujol/ Andrest	2013
RD902	Tarbes/ Bordères/ Ibos	31/05/2013

RD : route départementale

Source : Département 65 – Direction des Routes et des Transports

On rappelle ici qu'un maître d'ouvrage a obligation pendant toute la durée de vie de l'infrastructure à limiter la contribution sonore des voies nouvelles (ou celle des voies transformées significativement) en vertu du Code de l'environnement :

Article R571-44 :

« La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle ainsi que la modification ou la transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives.

Le maître d'ouvrage de travaux de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure est tenu, sous réserve des situations prévues à [l'article R. 571-51](#), de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées, dans les conditions fixées par la présente sous-section, à des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation normal des bâtiments riverains ou des espaces traversés.

Ces dispositions s'appliquent aux transports guidés, notamment aux infrastructures ferroviaires. »

Article R571-45 :

*« Est considérée comme **significative**, au sens de [l'article R. 571-44](#), la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs autres que ceux mentionnés à [l'article R. 571-46](#), et telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains mentionnées à [l'article R. 571-47](#), serait supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation ».*

Article R571-46 :

*« **Ne constituent pas une modification ou une transformation significative**, au sens de [l'article R. 571-44](#) :*

1° Les travaux d'entretien, de réparation, d'électrification ou de renouvellement des infrastructures ferroviaires ;

2° Les travaux de renforcement des chaussées, d'entretien ou de réparation des voies routières ;

3° Les aménagements ponctuels des voies routières ou des carrefours non dénivelés ».

Dans le cas de l'aménagement d'une voie nouvelle ou la transformation significative d'une voie existante, les prescriptions acoustiques de l'arrêté ministériel du 5 mai 1995 sont opposables.

5.2.2. Entretien de la voirie

5.2.2.1. Les revêtements de chaussée existants

Les 2 950 km de routes départementales font l'objet d'un examen attentif de la part des services du Département, et chaque année, un renouvellement de revêtement est planifié.

En milieu urbain, des revêtements de chaussée « *peu bruyants* » de type « *béton bitumineux très mince* » sont mis en œuvre :

Tableau 37 : Les revêtements de chaussée sur les routes départementales concernées par les cartes de bruit approuvées

ID_ROUTE	PRD_DEB	PRD_FIN	Linéaire PPBE	TYPE	ANNEE
D817	0 + 000	2 + 300	Non	BBTM	2012
D817	2 + 300	2 + 600	Non	BBTM	2010
D817	7 + 200	9 + 382	Non	BBTM	2008
D817	46 + 400	46 + 500	Oui	BBTM	2011
D817	51 + 480	52 + 492	Oui	BBTM	2007
D817	56 + 185	59 + 000	Oui	BBTM	2011
D821	3 + 807	5 + 725	Oui	BBTM	2011
D929	25 + 822	26 + 439	Non	BBTM	2009
D929	30 + 650	31 + 309	Oui	BBTM	2012
D935	0 + 000	4 + 855	Non	BBTM	2009
D935	4 + 855	8 + 271	Non	BBTM	2008
D935	70 + 052	71 + 089	Non	BBTM	2012
D940	2 + 350	4 + 630	Non	BBTM	2011
D940	9 + 700	10 + 833	Oui	BBTM	2008

Source : Base de Données Routières - Département des Hautes-Pyrénées

5.2.2.2. Les actions déjà réalisées à Lannemezan et Tarbes

Pour mémoire, les opérations de renouvellement réalisées à Lannemezan (RD817) et à Tarbes (RD935) sont présentées au paragraphe 2.4.1 du présent PPBE.

5.2.3. Actions sur le bâti

5.2.3.1. Les collèges

Le collège Victor HUGO de Tarbes a bénéficié d'une étude acoustique suivie des travaux de remplacement des menuiseries extérieures dans les zones concernées. Montant d'opération : 100 000 € TTC.

Le collège PYRENEES de Tarbes a bénéficié également d'une étude suivie des travaux de remplacement des menuiseries extérieures dans les zones concernées. Montant opération 35 000 € TTC.

Ces 2 collèges étaient localisés dans des « *zones de bruit critiques* » à traiter au sens de l'Observatoire départemental du bruit (application du classement sonore des voies en vigueur).

Pour les autres établissements, le Département n'a pas eu à traiter cette problématique.

Pour toutes les constructions neuves, le Département prend bien en compte les réglementations relatives à l'environnement (classement sonore) et au bruit (arrêté ministériel du 25/04/03 dans les établissements d'enseignement).

5.2.3.2. L'habitat social

En ce qui concerne le service des politiques territoriales, les interventions en direction de l'habitat social sont de deux natures et constituent toutes deux des actions volontaristes:

- 1) en direction des logements locatifs sociaux publics (précarité énergétique, isolation phonique) :
 - **construction/amélioration/réhabilitation de logements PLA-I depuis 2009 :**
 - 288 620 € ont été engagés depuis 2009 pour 112 logements.
 - 5 logements dégradés ont été réhabilités en 2015 (20 000 €).
 - **rénovation du parc social ancien de l'OPH 65 depuis 2012 :**
 - 609 logements sur la période 2012-2014 (6 communes concernées) réhabilités thermiquement (financement : 900 000 € du Département des Hautes-Pyrénées sur 14,2 M€ de travaux OPH)

Tableau 38 : La rénovation du parc locatif social HLM entre 2012 et 2014

Localisation	Dénomination du bâtiment	Année de construction	Etiquette Energétique avant travaux	Etiquette Energétique après travaux	Nombre de logements	Coût global estimé de l'opération TTC	
Argelès-Gazost	LABADES	1960	E	C	55	1 281 468 €	
Tarbes	La BRUYERE	1969	E	B	70	1 568 346 €	
	DEBUSSY (phase 1)	1958	E	B	100	2 734 350 €	
	ABADIE	1965	E	B	40	900 910 €	
	DEBUSSY (phases 2)	1958	E	B	68	1 795 000 €	
Lourdes	Les ARTS RELIGIEUX	1957	E	B	35	979 380 €	
Lannemezan	Les BANS (phases 1)	1957	E	B	52	1 374 311 €	
	Les BANS (phases 2)	1957	E	B	68	1 860 000 €	
Tournay	CAGNOULET	1970	F	B	16	478 285 €	
Bagnères de Bigorre	MONLOO	1962	E	B	75	1 732 000 €	
	Les TILLEULS	1967	F	B	30	780 000 €	
TOTAUX						609	14 247 150 €

- **177 logements** à réhabiliter en 2015 sur 5 communes (300 000 € du Département des Hautes-Pyrénées sur 5,1 M€ de travaux OPH) :

Localisation	Dénomination du bâtiment	Année de construction	Etiquette Energétique avant travaux	Etiquette Energétique après travaux	Nombre de logements	Coût global estimé de l'opération TTC	
Lourdes	OPHITE 60	1962	D	B	60	1 639 000 €	
Tarbes	LAUBADERE J	1969	F	B	45	1 368 700 €	
Sarp	LA LIERE	1989	E	C	14	398 000 €	
Luz Saint-Sauveur	LALANNE 1	1979	D	B	12	393 500 €	
Bagnères de B.	CLAIR VALLON Bât A,G,J	1969	D	B	46	1 305 600 €	
TOTAUX						177	5 104 800 €

2) en direction des propriétaires privés (opérations d'habitat programmé - OPAH, PIG ou diffus) :

- **prime à la rénovation énergétique des logements de propriétaires occupants :**
 - 145 000 € attribués de septembre 2012 à juin 2013 (arrêt de l'aide de 1 000 € complémentaire à l'ANAH le 1^{er} juin 2013).
- **aide aux travaux de sortie d'insalubrité** de propriétaires occupants et de bailleurs privés pour du locatif social (complémentaire ANAH) incluant isolation thermique/phonique :

Tableau 39 : Les aides financières à destination des propriétaires privés

Crédits CD65	2011		2012		2013		2014	
	En logements	En euros						
Aide aux travaux *	190	568 277	141	368 939	186	411 089	101	281 393

* toutes thématiques (y compris autonomie/handicap)

5.2.4. La résorption des points noirs de bruit

Pour mémoire, les opérations de résorption de points noirs de bruit par insonorisation de façades sont présentées :

- au paragraphe 2.4.2 pour les opérations déjà réalisées.
- au paragraphe 2.5 pour les opérations en cours (RD935A et RD935B à Tarbes).

5.3. Actions curatives envisagées pour les 5 ans à venir

5.3.1. Rappels : le réseau résiduel à traiter

Le réseau résiduel à traiter découle de l'analyse des cartes de bruit et des investigations de terrain réalisées dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement :

Tableau 40 : Le réseau résiduel à traiter

Cas identifiés		Localisation	
N°	Définition	RD	Communes
1	Présence de bâtiments sensibles situés le long des RD cartographiées, mais pour lesquelles on observe une diminution du TMJA entre 2013 et 2010	929	La Barthe-de-Neste
		935	Entre Laloubère et Horgues
		935	Entre Montgaillard et Pouzac
		938	Bagnères-de-Bigorre
2	Présence de bâtiment sensibles situés le long des RD cartographiées, et pour lesquelles le Département a déjà piloté des opérations groupées d'insonorisation de façades	821	Lourdes
		94	
		914	
		940	
		935A	Tarbes
		935B	
3	Présence d'habitations isolées (faible densité de population) le long des RD cartographiées, exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils	817	Ibos, Séméac, Campistrous
		902	Bordères-sur-L'Echez
		935 nord	Nouilhan
		935 nord	Bazet
4	Présence significative de bâtiments sensibles le long des RD cartographiées, exposés potentiellement à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils	921A	Tarbes
		921A	Juillan
		935 nord	Tarbes
		935 sud	Tarbes, Laloubère et Momères
		935B	Tarbes

5.3.2. Hiérarchisation des enjeux et des types d'interventions prévues

Dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, le Département des Hautes-Pyrénées propose de hiérarchiser les actions de la façon suivante pour les 5 années à venir. Les différentes actions sont placées sous la maîtrise d'ouvrage du Département des Hautes-Pyrénées. Les actions peuvent être réalisées « *en régie* » ou bien externalisées auprès d'un Bureau d'Etudes privé :

- **Cas n° 1** : action de **surveillance des évolutions** déjà constatées par la réalisation de campagnes de comptages routiers (réalisation de l'action : Département 65). L'enjeu consiste à savoir si on se situe au-dessus ou en-dessous du seuil de 3 millions de véhicules par an.
- **Cas n° 2** : action d'établissement du **bilan définitif des opérations d'insonorisation** de façades, avec localisation précise des bâtiments sensibles exposés à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils « *points noirs de bruit* » pour lesquels il n'y a pas eu de travaux sur le bâti (réalisation de l'action : Département 65).
- **Cas n° 3** : action de **consolidation du diagnostic** « *point noir de bruit* » par la réalisation de campagnes de mesures de la pression acoustique (réalisation de l'action : Bureau d'études privé) et de comptages du trafic routier (réalisation de l'action : Département 65).

- **Cas n° 4** : la priorité est donnée aux sections de routes départementales avec une forte concentration de bâtiments sensibles à proximité. Il s'agit de mettre en œuvre des **actions curatives de résorption des points noirs** de bruit identifiés, par traitement « à la source » ou « *traitement sur le bâti* » ou autre moyen à définir de façon plus précise après études (réalisation des études : Bureau d'Etudes privé).

5.3.3. Typologie des actions possibles

Pour les sections de routes départementales concernées par le **cas n° 4**, en dehors des mesures d'exploitation du trafic (réduction de la vitesse, déviations ponctuelles, itinéraires spécifiques pour les poids lourds), les principales « *familles d'actions* » possible pour réduire l'impact sonore d'une route sont les suivantes :

- traitement à la source, de type : remplacement du revêtement de chaussée par un revêtement de chaussée moins bruyant. Ce traitement est adapté en milieu urbain dense.
- traitement à la source par insertion d'un dispositif de protection sur le chemin de propagation, de type : muret, écran acoustique ou merlon si l'emprise publique disponible le permet. Et si les conditions d'accès aux bâtiments sensibles sont toujours possibles après mise en œuvre du dispositif.
- traitement sur le bâti (insonorisation des façades), même si cette famille d'action n'est efficace que fenêtres fermées, et qu'elle présente l'inconvénient de ne pas protéger les espaces extérieurs

Lorsque la solution « *insertion d'un dispositif de protection sur le chemin de propagation* » est envisagée, il est d'usage de considérer que 3 ou 4 habitations, sur 100 m de long, doivent bénéficier du dispositif.

La solution « *traitement sur le bâti* » est adaptée quant à elle aux cas de figure suivants :

- traversée d'agglomération avec bâti en limite de domaine public ne permettant pas (ou ne rendant pas opportun) l'implantation d'un écran.
- bâtiment sensible surplombant la voie (étages non protégés par l'écran, ou étages situés en bordure immédiate d'un déblai).

5.3.4. Priorisation des actions possibles

Pour les sections de routes départementales concernées par le **cas n° 4**, il est possible de prioriser localement les interventions en prenant en considération les critères suivants :

- situation de multi-exposition (le bâtiment sensible est exposé à la fois à une route départementale et une autre source de bruit proche).
- bâtiment déjà identifié comme « *point noir de bruit* » dans le cadre de l'Observatoire Départemental du Bruit des infrastructures de transports terrestres des Hautes-Pyrénées.
- bâtiment sensible exposé à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils à la fois en termes de Lden et de Ln (dans ce cas on parle de « *super point noir* »), devant un bâtiment sensible exposé avec dépassement de seuil uniquement pour l'indicateur Lden.
- avec bien évidemment, le respect du critère d'antériorité du bâti par-rapport à l'infrastructure concernée.

5.3.5. Programmation financière

L'inscription d'une action dans les plans d'action du PPBE ne vaut pas « mécaniquement » décision de réalisation de l'action, ni échéancier. La mise en œuvre des mesures est conditionnée en effet aux procédures de programmation financière, lesquelles dépendent du vote par les Elus des budgets annuels du Département. De plus, des études préalables acoustiques sont nécessaires, pour permettre à la fois de déterminer les conditions de faisabilité de l'action et les besoins financiers effectifs.

Les priorités ne peuvent donc être déterminées par l'Assemblée départementale qu'à l'issue du vote du budget annuel et des éventuels co-financements.

A titre indicatif, en première approche, on peut retenir les coûts suivants pour la programmation financière des interventions dans les 5 années à venir :

Tableau 41 : Le coût estimatif des interventions acoustique envisagées dans le cadre du PPBE

Type de solution	Solution	Coût estimatif HT (€)
Diagnostics et études	Campagne de comptages routiers pendant 7 jours	En régie (Département)
	Mesure de la pression acoustique selon NF 31-085 sans comptage du trafic routier	500 €/ u
	Modélisation acoustique pour dimensionnement d'un écran ou merlon	10000 €/ F
	Diagnostic d'isolation acoustique d'un logement selon mesure d'isolement NF 31-057	450 €/ u
Action à la source	Enrobé acoustique	20 k€/ 100 ml sur la base d'une bande de 8 m de large
	Revêtement de chaussée type BBTM	15 k€/ 100 ml sur la base d'une bande de 8 m de large
Action sur le chemin de propagation	Ecran absorbant en bord de voie	400 €/ m2
	Ecran réfléchissant en bord de voie	300 €/ m2
	Merlon (hors acquisition foncière)	50 €/ m3
	Muret urbain (H = 1 m)	150 €/ m2
Traitement sur le bâti (insonorisation de façade)	Isolation d'une fenêtre	1500 €/ u
	Isolation d'une porte d'entrée	2000 €/ u
	Isolation forfaitaire d'une habitation individuelle (si impossibilité de procéder à un diagnostic préalable)	12000 €/ F
	Isolation forfaitaire d'un logement collectif (si impossibilité de procéder à un diagnostic préalable)	6000 €/ F
Mesure acoustique	Mesure de longue durée 24 h selon NF S 31-085 (sans comptage routier)	500 €/ u
Etude acoustique	Etude d'impact acoustique prévisionnel avec modélisation selon NMPB route-96 version 2008	Variable, selon aire d'étude

U : unité
F : forfait

5.3.6. Les actions curatives proposées dans le Plan

Les actions curatives proposées dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2015 – 2020 sont les suivantes :

Tableau 42 : Les actions curatives proposées dans le cadre du PPBE 2015-2020

PPBE 2015 - 2020 : les actions curatives retenues				
Cas identifiés		Localisation		Coût prévisionnel (€ HT)
N°	Type d'action retenue	RD	Communes	
1	Surveillance des évolutions en termes de trafic routier	929	La Barthe-de-Neste	En régie (Département 65)
		935	Entre Laloubère et Horgues	
		935	Entre Montgaillard et Pouzac	
		938	Bagnères-de-Bigorre	
2	Bilan définitif des actions d'insonorisation déjà engagées	821	Lourdes	En régie (Département 65)
		94		
		914		
		940		
		935A	Tarbes	
		935B		
3	Consolidation du diagnostic "point noir de bruit" (réalisation de mesures de bruit et de comptages routiers)	817	Ibos, Séméac, Campistrous	20 000 € (BE privés)
		902	Bordères-sur-L'Echez	
		935 nord	Nouilhan	
		935 nord	Bazet	
4	Etudes niveau AVP des actions curatives de résorption des "points noirs de bruit"	921A	Tarbes	130 000 € (BE privés)
		921A	Juillan	
		935 nord	Tarbes	
		935 sud	Tarbes, Laloubère et Momères	
		935B	Tarbes	
Total :				150 000 €

AVP : avant-projet

Pour les études à réaliser dans le cadre de l'action de type 4, les conclusions des études pourront déboucher dans un second temps sur :

- La mise en oeuvre de mesures d'exploitation de type réduction de la vitesse,
- La réalisation de déviations ponctuelles,
- La réalisation de travaux de renouvellement de chaussées (enrobés de type « phoniques »),
- La réalisation de travaux de réduction du bruit à la source (glissière béton surélevée, écran acoustique ou merlon),
- La réalisation de travaux d'insonorisation de façades.

Ces nouvelles actions constitueront la trame du futur PPBE 2020-2025.

5.4. Actions préventives envisagées dans les 5 ans à venir

En dehors des actions de résorption des nuisances sonores envisagées dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, le Département des Hautes-Pyrénées met en oeuvre, et continuera à le faire, des actions pour diminuer de façon directe ou indirecte le bruit émis par les routes départementales.

Ces actions sont inscrites dans les documents stratégiques d'orientation présentés dans le chapitre 4. Elles sont regroupées par grandes thématiques :

Tableau 43 : Les actions préventives envisagées par le Département

PPBE 2015 - 2020 : les actions préventives retenues	
Thème 1	Prévention de la création de nouvelles situations critiques
Actions	n° 1 : aménagement de projets neufs ou de projets avec " <i>transformation significative</i> " : application de la réglementation " <i>bruit routier</i> "
	n° 2 : approbation des PLU : formulation d'un avis du Département, incluant les " <i>marges de recul</i> " d'alignement des constructions nouvelles situées en dehors des agglomérations
	n° 3 : campagnes de comptages routiers (le trafic comme indicateur de nuisances sonores portentielles)
	n° 4 : approche multi-modale des déplacements : incitation (communication, ...) à la réduction du phénomène " <i>d'auto-solisme</i> "
Thème 2	Communication et sensibilisation
Actions	n° 1 : suivi des plaintes vis-à-vis du bruit : mise en œuvre d'une procédure de suivi et de traitement des plaintes
	n° 2 : mise en ligne du PPBE sur le site Internet du Département
	n° 3 : formation des services du Département aux interfaces acoustique/ mobilités/ urbanisme
Thème 3	Tavail collaboratif avec les EPCI et les gestionnaires de réseaux
Actions	n° 1 : participation à l'Observatoire départemental du bruit (si relancé)
	n° 2 : échanges techniques avec les 3 communes concernées par les PPBE sur voies communales (Tarbes, Lourdes et Bagnères-de-Bigorre)
	n° 3 : information des communes concernées par les actions de résorption
	n° 4 : échanges avec les communes sur éventuelles modifications d'exploitation des routes départementales en section " <i>agglomération</i> "
Thème 4	Prise en compte de l'acoustique en phase "chantier"
Actions	n° 1 : prescriptions " <i>acoustiques</i> " dans les CCTP " <i>travaux</i> " : rappel des réglementations, organisation spatiale et temporelle du chantier, dossier " <i>bruits de chantier</i> ", information préalable des communes et des riverains, suivi acoustique du chantier, ...
	n° 2 : étude d'impact prévisionnel " <i>bruits de chantier</i> "
	n° 3 : constitution (via des mesures) d'une base de données " <i>émissions acoustiques</i> " des engins de chantier routier

Ces actions seront réalisées « *en régie* » (pour l'essentiel) par les services du Département des Hautes-Pyrénées.

5.5. Définir, préserver ou conquérir des zones calmes

Pour les raisons développées au paragraphe 2.7, la préservation des « zones calmes » ne constitue pas un objectif prioritaire à retenir dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

6. IMPACTS ACOUSTIQUES ATTENDUS SUR LES POPULATIONS

6.1. Les actions curatives

L'impact des actions curatives proposées dans le PPBE 2015 – 2020 en termes de population bénéficiant des mesures peut être présenté comme suit :

Tableau 44 : Impact sur les populations des actions curatives proposées dans le PPBE 2015-2020

Cas identifiés		Localisation		Impact acoustique prévisionnel sur les populations
N°	Type d'action retenue	RD	Communes	
1	Surveillance des évolutions en termes de trafic routier	929	La Barthe-de-Neste	Pas d'impact
		935	Entre Laloubère et Horgues	
		935	Entre Montgaillard et Pouzac	
		938	Bagnères-de-Bigorre	
2	Bilan définitif des actions d'insonorisation déjà engagées	821	Lourdes	Pas d'impact
		94		
		914		
		940		
		935A	Tarbes	
		935B		
3	Consolidation du diagnostic "point noir de bruit" (réalisation de mesures de bruit et de comptages routiers)	817	Ibos, Séméac, Campistrous	Intervention (mesures) sur des habitations isolées
		902	Bordères-sur-L'Echez	
		935 nord	Nouilhan	
		935 nord	Bazet	
4	Etudes niveau AVP des actions curatives de résorption des "points noirs de bruit"	921A	Tarbes	Pas de travaux prévus, donc pas de réduction d'impact prévisionnel à échéance du PPBE 2015-2020
		921A	Juillan	
		935 nord	Tarbes	
		935 sud	Tarbes, Laloubère et Momères	
		935B	Tarbes	

6.2. Les actions préventives

Ces actions transversales et non localisées sont difficilement quantifiables en termes de population pouvant en bénéficier.

7. SUIVI DU PPBE

7.1. Approbation du projet de rapport PPBE

Le projet de PPBE 2015 – 2020 est proposé au vote des Elus du Département le vendredi 19 juin 2015.

7.2. Mise à disposition du public

Le projet de PPBE 2015 – 2020 sera mis à la disposition du public pendant 2 mois au début de l'année 2016.

7.3. Conséquences de la mise à disposition du public

En fonction des observations éventuelles du public, le projet de PPBE 2015 – 2020 sera modifié et complété, ou pas.

Le bilan de la mise à disposition du public sera porté à la connaissance des Elus, et le PPBE 2015 – 2020 sera de nouveau soumis au vote d'approbation finale des Elus du Département en 2016.

7.4. Suivi du PPBE

Le suivi annuel des actions retenues dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit 2015 – 2020 sera établi par les services du Département, et porté à la connaissance des Elus une fois par an.

L'avancée de la réalisation des actions fera l'objet d'un « *reporting* » annuel auprès des services de l'Etat (et de l'Observatoire Départemental du bruit si relancé).

Un bilan exhaustif de la réalisation du Plan sera réalisé au bout des 5 ans, afin de jeter les bases du futur Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (période : 2020-2025), après la révision des cartes de bruit stratégiques, selon les prescriptions réglementaires en vigueur.

8. GLOSSAIRE

- ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
- CE : Communauté Européenne
- LAeq : niveau sonore équivalent
- Lden : niveau sonore équivalent moyen sur 24 heures
- Ln : niveau sonore équivalent moyen au cours de la nuit (entre 22 h et 6 h)
- PCET : Plan Climat Energie Territoire
- PEVH : Plan d'Exploitation de la Viabilité Hivernale
- PNB : Point Noir de Bruit
- PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
- PR : Point Routier
- RD : Route Départementale
- SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
- VC : Voie Communale

9. ANNEXES

Annexe n°1 : arrêté préfectoral n° 2013148-0013 du 28/05/13 approuvant les cartes de bruit stratégiques pour les réseaux routiers national, départemental et communal supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules dans le département des Hautes-Pyrénées

Annexe n°2 : article R572-8 du Code de l'environnement précisant le contenu minimal du PPBE

Annexe n°3 : plaquette de présentation de l'Agenda 21 et du Plan Climat Territorial du département des Hautes Pyrénées

Annexe n°4 : synthèse de la phase de mise à disposition du projet de PPBE

Annexe n°5 : atlas cartographique

Annexe n° 1 : arrêté préfectoral n° 2013148-0013 du 28/05/13

Arrêté préfectoral portant approbation des cartes de bruit stratégiques pour les réseaux routiers national, départemental et communal supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules dans le département des Hautes-Pyrénées



PREFET DES HAUTES PYRENEES

Direction départementale des
territoires

n° d'ordre

Service environnement,
risques, eau & forêt

Bureau des risques naturels
& technologiques

**Arrêté préfectoral
portant approbation des cartes de bruit
stratégiques pour les réseaux routiers
national, départemental et communal
supportant un trafic annuel supérieur à
3 millions de véhicules dans le département
des Hautes-Pyrénées**

**Le Préfet des Hautes-Pyrénées,
Chevalier de l'Ordre National du Mérite**

VU la directive 2002/49/CE du parlement européen et du conseil de l'union européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

VU le code de l'environnement et notamment les articles L 572-1 à L 572-11, R 572-1 à R 572-11 transposant la directive susvisée, ainsi que les articles L 571-10 et R 571-32 à R 571-43 relatifs au classement des infrastructures de transports terrestres ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU la circulaire du 7 juin 2007, relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU l'arrêté préfectoral n° 2009285-02 du 12 octobre 2009 portant constitution du comité départemental de suivi de l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement dans les Hautes-Pyrénées ;

VU l'arrêté préfectoral du 30 novembre 2009 portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières du département des Hautes-Pyrénées supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules ;

Considérant que les trafics routiers de référence utilisés pour la réalisation des cartes de bruit sont les plus récents disponibles lors du démarrage de l'étude, à savoir les TMJA 2010 ;

Considérant l'intérêt d'avoir des TMJA de référence de la même année sur l'ensemble du linéaire concerné quel que soit le gestionnaire, afin d'assurer la cohérence de l'étude ;

Considérant l'association de chaque gestionnaire de voie concernée, tout au long de la procédure de réalisation des cartes de bruit stratégiques et notamment la transmission par voie électronique, pour observations éventuelles, du projet initial en juillet 2012, suivi par le projet définitif en novembre 2012 ;

Considérant l'information de la société concessionnaire d'autoroute ASF en date du 21 juin 2012 indiquant que les cartes de bruit des secteurs supérieurs à 6 millions de véhicules par an ne nécessitaient pas de mise à jour du fait des faibles évolutions de trafic constatées depuis leur première réalisation en 2009 ;

Considérant que les cartes de bruit devront avoir fait l'objet d'un réexamen et le cas échéant d'une révision au maximum pour juin 2017 ;

Sur proposition du Directeur Départemental des Territoires ;

Sur proposition de la Secrétaire Générale de la Préfecture ;

ARRETE

Article 1- Sont approuvées, sur le département des Hautes-Pyrénées, les cartes de bruit concernant les sections de routes supportant un trafic (TMJA 2010) compris entre 3 millions et 6 millions de véhicules par an et sont révisées les cartes de bruit des sections de routes supportant un trafic supérieur à 6 millions de véhicules par an, des réseaux routiers suivants :

Route Nationale

Axe routier	Nom de la voie	Débutant	Finissant
RN 21 : Approbation	RN 21	de la RD2 à ORLEIX : PR 14.940	RD914 à l'entrée de LOURDES : PR 39.800
RN 21 : Révision des sections	RN 21	entre le giratoire de Séméac	et la route départementale 7
		entre la route départementale 921A à Louey	et la route départementale 914 à Lourdes

Routes départementales

Axe routier	Nom de la voie	Débutant	Finissant
RD 7	Rue P Semard à Bordères-sur-l'Echez	Carrefour RD 935 A	Carrefour RD 2
RD 215	Chemin de l'Ormeau	Carrefour rue de l'Allée à Laloubère	Carrefour RN 21 à Tarbes
RD 608	Pont Alsthom et rue E Dallas	Carrefour RN 21 à Tarbes	Carrefour RD 817 (avenue F. Mitterrand à Séméac)
RD 608	Rue du 8 Mai et Bd P Renaudet	Carrefour RD 8 à Aureilhan	Carrefour RD 935 (rue Alsace-Lorraine) à Tarbes
RD 817	Route de Toulouse	Carrefour RD 24 à Pinas	Carrefour échangeur A 64 à Capvern

D 817	Rocade Sud-Ouest de Tarbes (section Ouest)	Carrefour RN 21	Carrefour RD 902 et 935B
RD 817	Route de Pau	Echangeur du Méridien	Limite Pyrénées-Atlantiques
RD 817	(révision des sections)	RD 92 E	RN 21 à SEMEAC (avenue François Mitterrand)
RD 817	(révision des sections)	RD 935 B	RD 64 (échangeur du Méridien) à IBOS (avenue du Pouey)
RD 821	2x2 voies de la vallée des Gaves	Carrefour RD 921B à Lourdes	Carrefour RD 821A à Ayzac-Ost
RD 902	Rocade Nord Ouest de Tarbes	Carrefour RD 817 et 935B à Tarbes (route de Pau)	Carrefour RD 935 à Bordères-sur-l'Echez (route de Bordeaux)
RD 914	Avenue A Marqui et boulevard C Romain à Lourdes	Carrefour RN 21 et RD 821	RD 940 (ancien PN)
RD 917	Avenue de la Marne	Carrefour RD 916	Carrefour RD 917C et 917D
RD 921A	Route de Lourdes	Carrefour RN 21 à Tarbes	Carrefour RD 515 (Aéroport)
RD 929	Route de Lannemezan à La Barthe-de-Neste	Carrefour RD 939	Carrefour RD 938
RD 935	Route de Bordeaux	Carrefour RD 835 (Maubourguet Sud)	Carrefour RD 935B à Tarbes
RD 935	Route de Bagnères	Carrefour RN 21 à Tarbes	Carrefour RD 16 à Momères
RD 935	Route de Bagnères	Carrefour RD 937 à Montgaillard	Carrefour Bagnères Nord (Gendarmerie)
RD 935 (ex 938)	Rue du Général de Gaulle à Bagnères	Carrefour RD 8 et 938 (route de Toulouse)	Carrefour Allée J Jaurès
RD 935A	Boulevards Vosges-Ardenne, avenue J Mermoz, rue d'Urac prolongée et boulevard du Maréchal Juin à Tarbes	Carrefour RD 935 (route de Bordeaux)	Carrefour RD 935B (route de Pau)
RD 935B	Route de Pau et rue du CF Pommiès à Tarbes	Carrefour RD 817 et 902	Carrefour RD 935A
RD 935B	Rues A Jubinal et E Péreire, boulevard du Martinet et quai de l'Adour à Tarbes	Carrefour RD 935 (route de Bordeaux)	Carrefour RN 21 (Pont Saint-Frai)
RD 939	Route de La Barthe à Lannemezan	Carrefour échangeur A64	Carrefour RD 929
RD 940	Avenues J Prat et A Béguère à Lourdes	Agglomération Lourdes	RD 914 (ancien PN)

Voies communales

Commune	Nom de la voie	Débutant	Finissant
Tarbes	Allées Leclerc	Rue de Cronstadt	Rue Larrey
	Av. A Briand	Bd C. Debussy	Rue du Rgt de Bigorre
	Av.d'Altenkirchen	Bd. D. Kennedy	Chemin de l'Ormeau
	Av. de la Marne	RD 8	Place Marcadieu
	Chemin de l'Ormeau	Av. Fould	Rue P. Langevin
	Cours Gambetta	Rue Larrey	Place de Verdun
	Cours Reffye	Rue du Rgt de Bigorre	Rue des Pyrénées
	Place de la Courte Boule	Chemin d'Odos	Rue Carnot
	Place de Verdun (Est)	Rue Mal Foch	Rue G. Clémenceau
	Place de Verdun (Nord)	Rue G Clémenceau	Av B. Barrère
	Place Marcadieu	Rue Mal Foch	Av. de la Marne
	Rue de Cronstadt	Chemin de l'Ormeau	Rue du Rgt de Bigorre
	Rue Despourrins	Place de Verdun	Rue du Rgt de Bigorre
	Rue du IV Septembre	Rue du Foirail	Chemin de l'Ormeau
	Rue Lafforgue	Rue Carnot	Av. A. Briand
	Rue Massey (centre)	Rue L Dalloz	Rue Colomès de Juillan
Rue Massey (Sud)	Rue Colomès de Juillan	Place de Verdun	
Lourdes	Av du Mal Foch	Parking des Halles	Rue Edmond Michelet
Bagnères-de-Bigorre	Rue des Pyrénées	Rue Alsace Lorraine	Rue Emile Froissard
	Rue Emile Froissard (Ouest)	Rue des Pyrénées	Allées Jean Jaurès
	Rue de la République	Rue de l'Egalité	Bd Carnot

Article 2 - Les cartes de bruit comprennent :

- deux résumés non techniques : l'un pour les infrastructures routières départementales et communales et l'autre pour les infrastructures routières nationales non concédées. Ces documents présentent les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée, ainsi que des tableaux de données fournissant une estimation des personnes, établissements de santé et d'enseignement ainsi que les superficies, exposées au bruit des infrastructures concernées ;
- des documents graphiques à l'échelle 1/25 000^{ème} :
 - des « cartes de type A » représentant les zones exposées à plus de 55 décibels en période jour-soir-nuit (Lden) d'une part, et les zones exposées à plus de 50 décibels en période nuit (Ln) d'autre part. Ces cartes représentent les courbes isophones de 5 en 5 décibels ;

- des « cartes de type B » représentant les secteurs affectés par le bruit définis par l'arrêté préfectoral n° 2012 046-0011 du 15 février 2012 portant révision du classement sonore ;
- des « cartes de type C » représentant les zones exposées à plus de 68 décibels en période jour-soir-nuit (Lden) d'une part, et les zones exposées à plus de 62 décibels en période nuit (Ln) d'autre part.

Article 3 - Les cartes de bruit seront mises en ligne sur le site internet des services de l'État dans le département des Hautes-Pyrénées à l'adresse suivante : <http://www.hautes-pyrenees.gouv.fr/> Rubrique Environnement/Bruit. Elles seront également consultables par le public à la direction départementale des territoires des Hautes-Pyrénées.

Article 4 - Le présent arrêté et les cartes de bruit seront transmis par voie électronique aux gestionnaires des infrastructures cartographiées, Conseil Général des Hautes-Pyrénées, mairies de Tarbes, de Lourdes et de Bagnères-de-Bigorre, pour l'établissement du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondant à leur domaine de compétence.

Article 5 - Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs du département.

Article 6 - La présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de PAU, 50 cours Lyautey, BP 543, 64010 PAU, dans le délai de deux mois à compter du jour de sa publication.

Article 7 - La secrétaire générale de la Préfecture des Hautes-Pyrénées, le Directeur Départemental des Territoires, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Tarbes, le **28 MAI 2013**

Pour le Préfet et par délégation,
La Secrétaire Générale

A blue ink signature consisting of several overlapping loops and lines, written over the text of the delegation.

Marie-Pauline DEMIGUEL

Annexe n° 2 : article R572-8 du Code de l'environnement

En poursuivant votre navigation sans modifier vos paramètres de cookies, vous acceptez l'utilisation des cookies. Pour gérer et modifier ces paramètres, cliquez ici



Chemin :

Code de l'environnement

- ▶ Partie réglementaire
 - ▶ Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances
 - ▶ Titre VII : Prévention des nuisances sonores
 - ▶ Chapitre II : Evaluation, prévention et réduction du bruit dans l'environnement

Article R572-8

I.-Le plan de prévention du bruit dans l'environnement prévu au présent chapitre comprend :

1° Un rapport de présentation présentant, d'une part, une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et le nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif et, d'autre part, une description des infrastructures et des agglomérations concernées ;

2° S'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes définies à l'article L. 572-6 et les objectifs de préservation les concernant ;

3° Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites mentionnées à l'article R. 572-4 ;

4° Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures, y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes ;

5° S'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en oeuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent ;

6° Les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables ;

7° Une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en oeuvre des mesures prévues ;

8° Un résumé non technique du plan.

II.-Sont joints en annexe du plan les accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en oeuvre les mesures prévues.

Liens relatifs à cet article

Cite:

- Code de l'environnement - art. L572-6 (V)
- Code de l'environnement - art. R572-4 (V)

Cité par:

- Code de l'environnement - art. R572-9 (V)

Codifié par:

- Décret 2007-1467 2007-10-12 JORF 16 octobre 2007

Anciens textes:

- Décret n°2006-361 du 24 mars 2006 - art. 5 (Ab)

Annexe n° 3 : plaquette de présentation de l'Agenda 21 et du Plan Climat Territorial du département des Hautes Pyrénées

Quels sont les piliers du développement durable ?

Le développement durable est classiquement défini par l'intégration de 3 sphères d'égale importance en plus de la gouvernance :

- l'économie
- le social
- l'environnement

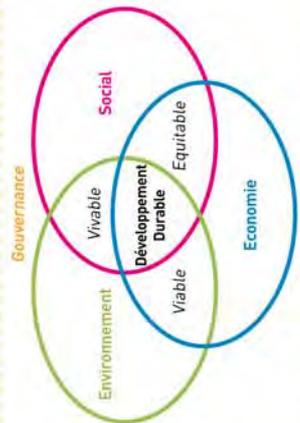
Il ne s'agit pas de l'addition de ces différentes sphères. C'est une démarche qui permet d'agir durablement en tenant compte de la cohésion sociale, du patrimoine culturel, de l'environnement, de la performance et de la viabilité économique.

Qu'est-ce que l'Agenda 21 ?

L'Agenda 21 est un programme d'actions pour le XXI^e siècle. Il s'agit de mettre en œuvre un développement durable, conciliant les sphères de l'environnement, de l'économie et du social. L'homme est donc au cœur des préoccupations du développement durable, même si face aux événements récents (événements climatiques tels que la tempête Xynthia, la sécheresse actuelle, l'accident nucléaire de Fukushima...), on réduit parfois la démarche à son volet écologique et environnemental.

Les questions liées au Climat et à l'énergie cristallisent en particulier bien des débats : changement climatique, crise de l'après pétrole, avenir des énergies renouvelables et de l'énergie nucléaire...

Schéma du Développement Durable



Quelle est l'origine de l'Agenda 21 ?

En 1992, lors de la conférence mondiale des Nations-Unies sur l'environnement et le développement à Rio, 173 pays présents ont adopté le programme «Action 21» en faveur du développement durable. Ce programme constitue un plan global d'actions pour préparer les conditions d'un avenir socialement et écologiquement soutenable.

Comme le prescrit la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement «Grenelle II» et modifiant le Code de l'Environnement comme suit « (...) les départements, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération ainsi que les communes et les communautés de communes de plus de 50 000 habitants doivent avoir adopté un plan climat-énergie territorial pour le 31 décembre 2012. Lorsque ces collectivités publiques s'engagent dans l'élaboration d'un projet territorial de développement durable ou Agenda 21 local, le plan climat-énergie territorial en constitue le volet climat. »

Une démarche novatrice et volontaire

Le Conseil Général des Hautes-Pyrénées a fait le choix de mener de front son Agenda 21 et son Plan Climat, qui en constitue l'un des volets. Il s'agit d'une démarche novatrice et volontaire, puisqu'il n'y a aucune obligation à réaliser un Agenda 21.

Cependant les Collectivités qui s'engagent peuvent recevoir une labellisation du Ministère de l'Ecologie, qui reconnaît les démarches de développement durable au regard du cadre national.

«Le Développement Durable est un concept qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs».

Rapport de la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement de l'O.N.U., présidé par Mme GRO HARLEM BRUNDTLAND - 1987



Développement Durable



Agenda 21

Le Conseil Général des Hautes-Pyrénées se lance dans la réalisation conjointe de son Agenda 21 et de son Plan Climat Energie Territorial
9 juin 2011



Les différentes étapes de l'Agenda 21 et du Plan Climat Energie Territorial



La réalisation d'un Agenda 21 se décompose en 3 étapes principales :

- **La réalisation d'un diagnostic de développement durable partagé :** il s'agit d'analyser la situation locale face aux grands enjeux de développement durable, en concertation avec les acteurs socio-économiques du territoire et avec les élus et les services du Conseil général.
- **L'élaboration d'une stratégie de développement durable :** dès lors qu'aura été réalisé le diagnostic, les élus fixeront le cap que la Collectivité se donne pour son développement futur (priorités, grands projets....).



L'Agenda 21 doit répondre à 5 finalités :

- La lutte contre le changement climatique (volet Plan Climat Energie),
- La préservation et la valorisation des ressources naturelles et de la biodiversité,
- La réponse aux besoins garantissant la qualité de vie des habitants,
- La mise en œuvre de solidarités et la lutte contre les inégalités,
- Le développement de modes de consommation et de production responsables.

Le Département des Hautes-Pyrénées ne part pas de zéro

Le Conseil général des Hautes Pyrénées s'est mobilisé depuis plusieurs années pour s'informer, sensibiliser les élus et les cadres de la Collectivité aux démarches de développement durable. Ces démarches se sont traduites dans différents secteurs : **domaine social** (élaboration du schéma gérontologique, actions d'insertion des publics en difficultés...), politiques territoriales (contrats de Pays et d'agglomération...), **politique de l'eau et**



Des actions réalisées également en interne

Les services du Conseil Général des Hautes-Pyrénées s'inscrivent dans une démarche de développement durable :

- application d'une clause sociale dans les marchés publics du Conseil général ;
- réalisation d'un Bilan carbone® Patrimoine et Services pour deux directions ;
- convention d'engagement volontaire pour la prise en compte du développement durable et du Grenelle de l'Environnement dans la conception, la réalisation et la maintenance des infrastructures routières.



Les Haut-Pyrénéens invités à participer à ces démarches

La participation des habitants sera sollicitée très rapidement :

- **Octobre-Novembre :** des réunions territoriales seront organisées sur différents sites du département. Tous les habitants sont les bienvenus pour s'exprimer sur la situation du territoire, au regard des 5 finalités citées plus haut. En parallèle, ceux qui se seront inscrits et qui en auront fait la demande seront amenés à participer à une enquête mail.
- **Ces 2 premières étapes** permettront d'alimenter le diagnostic de développement durable ; celui-ci sera présenté à la population **en Février 2012**, lors d'une réunion publique, appelée Forum 21.
- **En Avril-Mai 2012**, les habitants pourront cette fois s'exprimer sur des propositions d'actions pour modifier la situation du territoire en termes de développement durable. Une nouvelle série de réunions territoriales sera en effet organisée. L'Agenda 21 dans sa globalité sera présenté publiquement en début d'année 2013 : les habitants pourront alors prendre connaissance des actions arrêtées par les élus.



Annexe n° 4 : note de synthèse de la phase de mise à disposition du projet de PPBE du Département des Hautes-Pyrénées

1) Encadrement Réglementaire

L'article R572-9 du code de l'environnement dispose :

« Le projet de plan comprenant les documents prévus à l'article R. 572-8 est mis à la disposition du public pendant deux mois. Un avis faisant connaître la date à compter de laquelle le dossier est mis à la disposition du public est publié dans un journal diffusé dans le ou les départements intéressés, quinze jours au moins avant le début de la période de mise à disposition. Cet avis mentionne, en outre, les lieux, jours et heures où le public peut prendre connaissance du projet et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

L'article R572-11 du code de l'environnement dispose :

« le plan de prévention du bruit dans l'environnement et une note exposant les résultats de la consultation prévue à l'article R. 572-9 et la suite qui leur a été donnée sont tenus à la disposition du public au siège de l'autorité compétente pour arrêter le plan. Le plan et la note sont publiés par voie électronique. »

2) Rappel sur les modalités et les conditions de la consultation réalisée :

Le projet de plan a été mis à disposition du public pendant une durée de 2 mois, du 11 avril au 11 juin inclus, conformément à l'article 572.9 du code de l'environnement.

Cette mise à disposition a été validée par l'assemblée départementale, par délibération du 23 octobre 2015.

Un avis faisant connaître la date à compter de laquelle le dossier était mis à la disposition du public a été publié dans les journaux « La Dépêche » et « la Semaine des Pyrénées » le 17 mars 2016, soit plus de quinze jours avant la mise à disposition du public. Ces deux avis sont joints au présent rapport.

Durant cette période, les personnes qui le souhaitent pouvaient :

- Soit consulter le projet de PPBE sur le site internet de la collectivité départementale et émettre leurs éventuelles remarques à l'adresse mail spécialement créée à cet effet, PPBE@ha-py.fr,
- Soit consulter le PPBE en version papier, au bureau 214 de la Direction des Routes et des Transports du Conseil Départemental des Hautes-Pyrénées, situé au 2^{ème} étage du 11 rue Gaston Manent à Tarbes, aux horaires d'accueil précisés dans les publications de presse (8h30 / 12h30 et 13h30 / 18h (17h le vendredi)).

Elles pouvaient émettre leurs remarques sur un registre papier. Un fléchage spécial avait été mis en place afin de guider les usagers jusqu'au bureau 214, ainsi que des consignes écrites données aux agents des accueils des 6 et 11 rue Gaston Manent, afin d'orienter au mieux les usagers concernés.

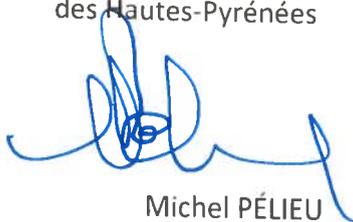
3) Nature et contenu des observations émises par le public, propositions de suites :

A l'issue de ces deux mois de consultation, aucune personne n'a émis de remarques grâce à l'adresse mail dédiée, et aucune personne n'a consulté les documents sur place et donc émis une quelconque remarque sur le registre papier.

Aucune suite particulière n'a donc à être donnée, le projet de PPBE mis à disposition du public ayant donc vocation à devenir le PPBE final.

Tarbes, le 21 octobre 2016

Le Président du Conseil Départemental
des Hautes-Pyrénées



Michel PÉLIEU

Annexe n° 5 : atlas cartographique

Document au format A3 "*paysage*" joint en document séparé, établi à partir des courbes de type « c » (courbes de dépassement des valeurs limites) approuvées par arrêté préfectoral le 28/05/13.



www.sce.fr

GRUPE KERAN