

**Département de la VIENNE**

**Commune de CHAUVIGNY**

**PLAN LOCAL D'URBANISME**

**DELIMITATION DES ZONES DE BRUIT**

**PIECE 6.2**

<b>PLU</b>	<b>PRESCRIT</b>	<b>ARRETE</b>	<b>APPROUVE</b>
<b>ELABORATION</b>	<b>31/03/2004</b>	<b>12/07/2007</b>	<b>29/02/2008</b>
<b>CREA Urbanisme Habitat - 22 rue Eugène Thomas - 17000 LA ROCHELLE</b>			

**Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992**

**relative à la lutte contre le bruit**

**(Journal Officiel du 1<sup>er</sup> janvier 1993)**

**(EXTRAITS : INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES)**

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,  
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

#### **Article 1er**

Les dispositions de la présente loi ont pour objet, dans les domaines où il n'y est pas pourvu, de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précautions des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement.

.....

### **Titre II**

#### **Infrastructures de transports, urbanisme et construction**

#### **Article 12 :**

La conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres prennent en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords.

Des décrets en Conseil d'Etat précisent les prescriptions applicables :

- aux infrastructures nouvelles ;
- aux modifications ou transformations significatives d'infrastructures existantes ;
- aux transports guidés et, en particulier, aux infrastructures destinées à accueillir les trains à grande vitesse ;
- aux chantiers.

Le dossier de demande d'autorisation des travaux relatifs à ces aménagements et infrastructures, soumis à enquête publique, comporte les mesures envisagées pour supprimer ou réduire les conséquences dommageables des nuisances sonores.

**Article 13 :**

Dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic.

Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les plans d'occupation des sols des communes concernées.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, et notamment les conditions de l'information des constructeurs et du classement des infrastructures en fonction du bruit.

**Article 14 :**

Voir les articles L.111-11, L.111-11-1 et L.111-11-2 du Code de la construction et de l'habitation.

**Titre III****Protection des riverains des grandes infrastructures****Chapitre Ier****Bruit des transports terrestres****Article 15 :**

Dans un délai d'un an à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement présentera au Parlement un rapport établissant l'état des nuisances sonores résultant du transport routier et ferroviaire et les conditions de leur réduction.

Ce rapport comportera une évaluation des travaux nécessaires à la résorption des points noirs et à la réduction de ces nuisances à un niveau sonore diurne moyen inférieur à soixante décibels. Il présentera, en outre, les différents modes de financement envisageables pour permettre la réalisation de ces travaux dans un délai de dix ans.

.....

**Décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 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**

(JO du 10 janvier 1995)

---

**NOR: ENVP9420064D**

**Vus**

Vu le Code de la construction et de l'habitation ;  
Vu le Code de l'urbanisme ;  
Vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;  
Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, notamment l'article 13 ;  
Vu le décret n° 85-453 du 23 avril 1985 modifié portant application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;  
Vu le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;  
Le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

**Article 1<sup>er</sup> :**

Font l'objet d'un recensement et d'un classement, en application de l'article 13 de la loi du 31 décembre 1992 susvisée, les infrastructures de transports terrestres définies à l'article 2 ci-après, qui existent à la date de leur recensement ou qui, à cette date, ont donné lieu à l'une des mesures suivantes :

1° Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L. 11-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret du 23 avril 1985 susvisé ;

2° Mise à disposition du public de la décision ou de la délibération arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du a du 2° de l'article R. 121-13 du Code de l'urbanisme, dès lors que cette décision, ou cette délibération, prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;

3° Inscription de l'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur opposable.

Les mêmes dispositions s'appliquent aux modifications ou transformations significatives d'une infrastructure, au sens du décret du 9 janvier 1995 susvisé.

**Article 2 :**

Les infrastructures de transports terrestres portent sur les voies routières dont le trafic journalier moyen annuel existant, ou prévu dans l'étude ou la notice d'impact, est supérieur à 5 000 véhicules par jour, les lignes ferroviaires interurbaines assurant un trafic journalier moyen supérieur à cinquante trains ainsi que les lignes en site propre de transports en commun et les lignes ferroviaires urbaines, dont le trafic journalier moyen est supérieur à cent autobus ou trains.

**Article 3 :**

Un arrêté conjoint des ministres chargés respectivement des Routes, des Transports, de l'Environnement et de la Construction détermine, en fonction de niveaux sonores de référence diurnes et nocturnes, cinq catégories dans lesquelles sont classées les infrastructures de transports terrestres

ainsi que la largeur maximale correspondante des secteurs affectés par le bruit, situés au voisinage de l'infrastructure, sans que cette largeur puisse excéder 300 mètres de part et d'autre de celle-ci. Les niveaux sonores mentionnés ci-dessus sont les niveaux sonores équivalents pondérés A engendrés par l'infrastructure de transports terrestres.

#### **Article 4 :**

Quand l'infrastructure de transports terrestres est en service, le niveau sonore évalué à partir du trafic peut servir de base pour le classement de l'infrastructure si la croissance prévisible ou possible du trafic ne peut conduire à modifier ce niveau de plus de 3 dB(A).

Dans le cas contraire, ainsi que pour les infrastructures nouvelles, le niveau sonore est calculé.

La méthode de calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte des paramètres qui peuvent influencer sur ces niveaux sonores, et au moins :

1° Pour les infrastructures routières : le rôle de la voie, le nombre de files, le trafic prévu et, le cas échéant, l'existence de rampe, le pourcentage de poids lourds, la vitesse maximale autorisée ;

2° Pour les infrastructures ferroviaires : le nombre de trains, la vitesse commerciale et le type de matériel.

Un arrêté conjoint des ministres chargés respectivement des Routes, des Transports, de l'Environnement et de la Construction fixe en tant que de besoin les modalités de mesure des niveaux sonores, les modalités d'agrément des méthodes de mesure in situ ainsi que les prescriptions que doivent respecter les méthodes de calcul prévisionnelles et les logiciels de calcul utilisés pour évaluer les niveaux sonores.

#### **Article 5 :**

Le préfet procède au recensement des infrastructures terrestres mentionnées aux articles 1er et 2, situées dans son département et prend un arrêté les classant dans les catégories prévues par l'arrêté interministériel mentionné à l'article 3.

Sur la base de ce classement, il détermine, par arrêté :

1° Les secteurs affectés par le bruit situés au voisinage des infrastructures recensées ;

2° Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction des bâtiments inclus dans ces secteurs ;

3° Les isolements acoustiques de façade requis en application de l'arrêté prévu à l'article 7.

L'arrêté du préfet mentionné au précédent alinéa est préalablement transmis, pour avis, aux communes concernées par les secteurs affectés par le bruit situés au voisinage de l'infrastructure, dans leur largeur maximale prévue par l'arrêté interministériel susmentionné. Faute de réponse dans le délai de trois mois suivant la transmission du préfet, leur avis est réputé favorable.

Toute modification du classement d'une infrastructure intervient suivant la procédure définie ci-dessus.

Les arrêtés préfectoraux mentionnés au présent article font l'objet d'une publication au Recueil des actes administratifs du département et d'un affichage, durant un mois, à la mairie des communes concernées.

#### **Article 6 :**

Une commune peut, à son initiative, proposer au préfet un projet de classement des infrastructures de transports terrestres portant sur tout ou partie de son territoire. Le préfet examine cette proposition avant de procéder au classement des infrastructures concernées.

## **Article 7 :**

En vue d'assurer la protection des occupants des bâtiments à construire dans le secteur de nuisance d'une infrastructure de transports terrestres classée en application du présent décret, les façades des pièces et locaux exposés aux bruits des transports terrestres doivent présenter un isolement acoustique contre les bruits extérieurs conforme aux limites déterminées par l'arrêté prévu à l'article 3.

L'isolement acoustique requis dépend notamment du classement de l'infrastructure de transports terrestres, de la nature et de la hauteur du bâtiment, de la distance du bâtiment par rapport à l'infrastructure et, le cas échéant, de l'occupation du sol entre le bâtiment et l'infrastructure.

## **Article 8 :**

Le recensement et le classement des infrastructures de transports terrestres ainsi que les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions d'isolement acoustique de nature à les requièrent sont tenus à la disposition du public dans les mairies, les directions départementales de l'équipement et les préfectures concernées.

Mention des lieux où ces documents peuvent être consultés est insérée dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département et affichée à la mairie des communes concernées.

## **Article 9 :**

Le code de l'urbanisme est modifié comme suit :

I. Le 1° de l'article R. 123-19 est complété par un n ainsi rédigé :

"n) Le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres qui sont affectés par le bruit, et dans lesquels existent des prescriptions d'isolement acoustique, déterminés en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit."

II. L'article R. 123-24 est complété par un 8° ainsi rédigé :

"8° Le classement des infrastructures de transports terrestres ainsi que les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, et dans lesquels existent des prescriptions d'isolement acoustique, déterminés en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Ces documents portent référence des arrêtés préfectoraux correspondants et indication des lieux où ils peuvent être consultés."

III. Le dernier alinéa de l'article R. 311-10 est remplacé par les dispositions suivantes :

"Il est accompagné d'un rapport de présentation ainsi que des annexes énumérées à l'article R. 123-24 (2°, 3°, 4° et 8°)."

IV. L'article R. 311-10-2 est complété par un e ainsi rédigé :

"e) Les secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres qui sont affectés par le bruit, et dans lesquels existent des prescriptions d'isolement acoustique, déterminés en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit."

V. L'article R. 410-13 est complété par un second alinéa ainsi rédigé :

"Le certificat d'urbanisme informe, lorsqu'il y a lieu, le demandeur que le terrain se trouve dans un secteur, situé au voisinage d'infrastructures de transports terrestres, affecté par le bruit, dans lequel existent des prescriptions d'isolement acoustique, déterminées en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit."

## **Article 10 :**

I. Il est inséré entre l'article R. 111-4 et l'article R. 111-5 du code de la construction et de l'habitation un article R. 111-4 ainsi rédigé :

"Art. R. 111-4-1. L'isolement acoustique des logements contre les bruits des transports terrestres doit être au moins égal aux valeurs déterminées par arrêté préfectoral dans le département concerné, conformément à l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit."

"En application de l'article R. 410-13 du code de l'urbanisme, le certificat d'urbanisme précise les secteurs éventuels dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique sont prévues."

#### **Article 11 :**

Les mesures prises en application de l'article 5 devront entrer en vigueur dans le délai de deux ans à compter de la date de publication de l'arrêté mentionné à l'article 3. Ce délai est porté à trois ans pour les classements d'infrastructures effectués avant cette date, en application de la réglementation alors en vigueur, qui demeurent valides ainsi que les règles d'isolement acoustique qui en découlent jusqu'à l'entrée en vigueur des mesures susmentionnées.

#### **Article 12 :**

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, le ministre de l'environnement, le ministre du logement et le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

**Arrêté du 30 mai 1996 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**

(JO du 28 juin 1996)

**NOR : ENVP9650195A**

**Vus**

Vu le Code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R. 111-4-1;  
Vu le Code de l'urbanisme, et notamment ses articles R. 111-1, R. 111-3-1, R. 123-19, R. 123-24, R. 311-10, R. 311-10-2, R. 410-13;  
Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment son article 13;  
Vu le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 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, et notamment ses articles 3, 4 et 7;  
Vu le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres;  
Vu l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur;  
Vu l'arrêté du 24 mars 1982 relatif à l'aération des logements;  
Vu l'arrêté du 28 octobre 1994 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation, et notamment son article 9;  
Vu l'arrêté du 28 octobre 1994 relatif aux modalités d'application de la réglementation acoustique, et notamment son article 6;  
Vu l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières,  
Arrêtent :

**Article 1er de l'arrêté du 30 mai 1996**

Cet arrêté a pour objet, en application des dispositions du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 susvisé :

- de déterminer, en fonction des niveaux sonores de référence diurnes et nocturnes, les cinq catégories dans lesquelles sont classées les infrastructures de transports terrestres recensées;
- de fixer la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit situés de part et d'autre de ces infrastructures;
- de fixer les modalités de mesure des niveaux sonores de référence et les prescriptions que doivent respecter les méthodes de calcul prévisionnelles;
- de déterminer, en vue d'assurer la protection des occupants des bâtiments d'habitation à construire dans ces secteurs, l'isolement acoustique minimal des façades des pièces principales et cuisines contre les bruits des transports terrestres, en fonction des critères prévus à l'article 7 du décret susvisé.

**Titre I : Classement des infrastructures de transports terrestres par le préfet**

**Article 2 de l'arrêté du 30 mai 1996**

Les niveaux sonores de référence, qui permettent de classer les infrastructures de transports terrestres recensées et de déterminer la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit, sont :

- pour la période diurne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, pendant la période de 6 heures à 22 heures, noté LAeq (6 heures-22 heures), correspondant à la contribution sonore de l'infrastructure considérée;
- pour la période nocturne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, pendant la période de 22 heures à 6 heures, noté LAeq (22 heures-6 heures), correspondant à la contribution sonore de l'infrastructure considérée.



Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés, conformément à la norme NF S 31-130 "Cartographie du bruit en milieu extérieur", à une hauteur de cinq mètres au-dessus du plan de roulement et :

- à deux mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les "rues en U"
- à une distance de l'infrastructure (\*) de dix mètres, augmentés de 3 dB (A) par rapport à la valeur en champ libre pour les tissus ouverts, afin d'être équivalents à un niveau en façade. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

Les notions de rues en U et de tissu ouvert sont définies dans la norme citée précédemment.

(\*) Cette distance est mesurée :

- pour les infrastructures routières, à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche;
- pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

### Article 3 de l'arrêté du 30 mai 1996

Les niveaux sonores de référence visés à l'article précédent sont évalués :

- pour les infrastructures en service, dont la croissance prévisible ou possible du trafic ne peut conduire à modifier le niveau sonore de plus de 3 dB (A), par calcul ou mesures sur site à partir d'hypothèses de trafic correspondant aux conditions de circulation moyennes représentatives de l'ensemble de l'année;
- pour les infrastructures en service, dont la croissance prévisible ou possible du trafic peut conduire à modifier le niveau sonore de plus de 3 dB (A), par calcul à partir d'hypothèses de trafic correspondant à la situation à terme;
- pour les infrastructures en projet, qui ont donné lieu à l'une des mesures prévues à l'article 1er du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995, par calcul à partir des hypothèses de trafic retenues dans les études d'impact ou les études préalables à l'une de ces mesures.

Les calculs sont réalisés conformément à la norme NF S 31-130, en considérant un sol réfléchissant, un angle de vue de 180°, un profil en travers au niveau du terrain naturel, un type d'écoulement fluide ou pulsé, et sans prendre en compte les obstacles situés le long de l'infrastructure. En l'absence de données de trafic, des valeurs forfaitaires par files de circulation peuvent être utilisées.

Les mesures sont réalisées, le cas échéant, conformément aux normes Pr S 31-088 "Mesurage du bruit dû au trafic ferroviaire en vue de sa caractérisation" et NF S 31-130, annexe B, pour le bruit routier, aux points de référence, dans les conditions définies à l'article 2 ci-dessus.

### Article 4 de l'arrêté du 30 mai 1996

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 des niveaux sonores de référence dans le tableau suivant :

Niveau sonore de référence Laeq (6 h-22 h) en dB (A)	Niveau sonore de référence Laeq (22 h-6 h) en dB (A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
$L > 81$	$L > 76$	1	$d = 300 \text{ m}$
$76 < L \text{ ou } \text{à } 81$	$71 < L \text{ ou } \text{à } 76$	2	$d = 250 \text{ m}$
$70 < L \text{ ou } \text{à } 76$	$65 < L \text{ ou } \text{à } 71$	3	$d = 100 \text{ m}$
$65 < L \text{ ou } \text{à } 70$	$60 < L \text{ ou } \text{à } 65$	4	$d = 30 \text{ m}$
$60 < L \text{ ou } \text{à } 65$	$55 < L \text{ ou } \text{à } 60$	5	$d = 10 \text{ m}$

(1) Cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2 comptée de part et d'autre de l'infrastructure.

Si sur un tronçon de l'infrastructure de transports terrestres il existe une protection acoustique par couverture ou tunnel, il n'y a pas lieu de classer le tronçon considéré.

Si les niveaux sonores de référence évalués pour chaque période diurne et nocturne conduisent à classer une infrastructure ou un tronçon d'infrastructure de transports terrestres dans deux catégories différentes, l'infrastructure est classée dans la catégorie la plus bruyante.

## **Titre II : Détermination de l'isolement acoustique minimal des bâtiments d'habitation contre les bruits des transports terrestres par le maître d'ouvrage du bâtiment**

### **Article 5 de l'arrêté du 30 mai 1996**

En application du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 susvisé, les pièces principales et cuisines des logements dans les bâtiments d'habitation à construire dans le secteur de nuisance d'une ou plusieurs infrastructures de transports terrestres doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs.

Cet isolement est déterminé de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 6 ci-après.

Toutefois, le maître d'ouvrage du bâtiment à construire peut déduire la valeur de l'isolement d'une évaluation plus précise des niveaux sonores en façade, s'il souhaite prendre en compte des données urbanistiques et topographiques particulières, l'implantation de la construction dans le site, et, le cas échéant, l'influence des conditions météorologiques locales. Cette évaluation est faite sous sa responsabilité selon les modalités fixées à l'article 7 du présent arrêté.

### **Article 6 de l'arrêté du 30 mai 1996**

Selon la méthode forfaitaire, la valeur d'isolement acoustique minimal des pièces principales et cuisines des logements contre les bruits extérieurs est déterminée de la façon suivante.

On distingue deux situations, celle où le bâtiment est construit dans une rue en U, celle où le bâtiment est construit en tissu ouvert.

#### **A. Dans les rues en U**

Le tableau suivant donne la valeur de l'isolement minimal en fonction de la catégorie de l'infrastructure, pour les pièces directement exposées au bruit des transports terrestres :

Catégorie	Isolement minimal DnAT
1	45 dB (A)
2	42 dB (A)
3	38 dB (A)
4	35 dB (A)
5	30 dB (A)

Ces valeurs sont diminuées, sans toutefois pouvoir être inférieures à 30 dB (A) :

- en effectuant un décalage d'une classe d'isolement pour les façades latérales;
- en effectuant un décalage de deux classes d'isolement pour les façades arrière.

## B. En tissu ouvert

Le tableau suivant donne, par catégorie d'infrastructure, la valeur de l'isolement minimal des pièces en fonction de la distance entre le bâtiment à construire et :

- pour les infrastructures routières, le bord extérieur de la chaussée la plus proche;
- pour les infrastructures ferroviaires, le bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

distance (2)	0	10	15	20	25	30	40	50	65	80	100	125	160	200	250	300
catégorie	1	45	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32
	2	42	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	
	3	38	38	37	36	35	34	33	32	31	30					
	4	35	33	32	31	30										
	5	30														

Les valeurs du tableau tiennent compte de l'influence de conditions météorologiques standards. Elles peuvent être diminuées de façon à prendre en compte l'orientation de la façade par rapport à l'infrastructure, la présence d'obstacles tels qu'un écran ou un bâtiment entre l'infrastructure et la façade pour laquelle on cherche à déterminer l'isolement, conformément aux indications du tableau suivant :

Situation	Description	Correction
Façade en vue directe.	Depuis la façade, on voit directement la totalité de l'infrastructure, sans obstacles qui la masquent.	Pas de correction
Façade protégée ou partiellement protégée par des bâtiments.	Il existe, entre la façade concernée et la source de bruit (l'infrastructure), des bâtiments qui masquent le bruit : - en partie seulement (le bruit peut se propager par des trouées assez larges entre les bâtiments) - en formant une protection presque complète, ne laissant que de rares trouées pour la propagation du bruit	- 3 dB (A) - 6 dB (A)
Portion de façade masquée (1) par un écran, une butte de terre ou un obstacle naturel.	La portion de façade est protégée par un écran de hauteur comprise entre 2 et 4 mètres : - à une distance inférieure à 150 mètres - à une distance supérieure à 150 mètres  La portion de façade est protégée par un écran de hauteur supérieure à 4 mètres : - à une distance inférieure à 150 mètres - à une distance supérieure à 150 mètres	- 6 dB (A) - 3 dB (A)  - 9 dB (A) - 6 dB (A)
Façade en vue directe d'un bâtiment.	La façade bénéficie de la protection du bâtiment lui-même : - façade latérale (2) - façade arrière	- 3 dB (A) - 9 dB (A)

(1) Une portion de façade est dite masquée par un écran lorsqu'on ne voit pas l'infrastructure depuis cette portion de façade.

(2) Dans le cas d'une façade latérale d'un bâtiment protégé par un écran, une butte de terre ou un obstacle naturel, on peut cumuler les corrections correspondantes.

La valeur obtenue après correction ne peut en aucun cas être inférieure à 30 dB (A).

Que le bâtiment à construire se situe dans une rue en U ou en tissu ouvert, lorsqu'une façade est située dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures, une valeur d'isolement est déterminée pour chaque infrastructure selon les modalités précédentes.

Si la plus élevée des valeurs d'isolement obtenues est supérieure de plus de 3 dB (A) aux autres, c'est cette valeur qui sera prescrite pour la façade concernée. Dans le cas contraire, la valeur d'isolement prescrite est égale à la plus élevée des valeurs obtenues pour chaque infrastructure, augmentée de 3 dB (A).

Lorsqu'on se situe en tissu ouvert, l'application de la réglementation peut consister à respecter :

- soit la valeur d'isolement acoustique minimal directement issue du calcul précédent;
- soit la classe d'isolement de 30, 35, 38, 42, ou 45 dB (A), en prenant, parmi ces valeurs, la limite immédiatement supérieure à la valeur calculée selon la méthode précédente.

### Article 7 de l'arrêté du 30 mai 1996

Lorsque le maître d'ouvrage effectue une estimation précise du niveau sonore en façade, en prenant en compte des données urbanistiques et topographiques particulières, l'implantation de sa construction dans le site, ainsi que, le cas échéant, les conditions météorologiques locales, il évalue la propagation des sons entre l'infrastructure et le futur bâtiment :

- par calcul selon des méthodes répondant aux exigences de l'article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières;
- à l'aide de mesures réalisées selon les normes NF S 31-085 pour les infrastructures routières et Pr S 31-088 pour les infrastructures ferroviaires.

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour chaque infrastructure, routière ou ferroviaire, en se recalant sur les valeurs suivantes de niveau sonore au point de référence, définies en fonction de la catégorie de l'infrastructure :

Catégorie	Niveau sonore au point de référence, en période diurne (en dB [A])	Niveau sonore au point de référence, en période nocturne (en dB [A])
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

L'application de la réglementation consiste alors à respecter la valeur d'isolement acoustique minimal déterminée à partir de cette évaluation, de telle sorte que le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales et cuisines soit égal ou inférieur à 35 dB (A) en période diurne et 30 dB (A) en période nocturne, ces valeurs étant exprimées en niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, de 6 heures à 22 heures pour la période diurne, et de 22 heures à 6 heures pour la période nocturne. Cette valeur d'isolement doit être égale ou supérieure à 30 dB (A).

Lorsqu'un bâtiment à construire est situé dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures, on appliquera pour chaque local la règle définie à l'article précédent.

### Article 8 de l'arrêté du 30 mai 1996

Les valeurs d'isolement obtenues par application des articles 6 et 7 s'entendent pour des pièces et locaux ayant une durée de réverbération de 0,5 seconde à toutes les fréquences.

Le bâtiment est considéré comme conforme aux exigences minimales requises en matière d'isolation acoustique contre les bruits extérieurs lorsque le résultat de mesure de l'isolement acoustique normalisé atteint au moins la limite obtenue selon l'article 6 ou l'article 7, dans les conditions définies par les arrêtés du 28 octobre 1994 susvisés.

La mesure de l'isolement acoustique de façade est effectuée suivant la norme NF S 31-057 "vérification de la qualité acoustique des bâtiments", dans les locaux normalement meublés, les portes et fenêtres étant fermées.

Toutefois, lorsque cet isolement a été déterminé selon la méthode définie à l'article 7, il est nécessaire de vérifier aussi la validité de l'estimation du niveau sonore en façade réalisée par le maître d'ouvrage. Dans ce cas, la vérification de la qualité acoustique des bâtiments porte également sur l'évaluation du niveau sonore à deux mètres en avant des façades des locaux, par calcul selon la convention définie à l'article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995 susvisé, ou bien par mesure selon les normes en vigueur.

### **Article 9 de l'arrêté du 30 mai 1996**

Les exigences de pureté de l'air et de confort thermique en saison chaude doivent pouvoir être assurées tout en conservant pour les logements l'isolement acoustique requis par le présent arrêté, donc en maintenant fermées les fenêtres exposées au bruit dans les pièces suivantes :

- dans toutes les pièces principales et la cuisine lorsque l'isolement prévu est supérieur ou égal à 40 dB (A);

- dans toutes les pièces principales lorsque l'isolement prévu est supérieur ou égal à 35 dB (A);

- uniquement dans les chambres lorsque l'isolement prévu est compris entre 30 et 35 dB (A).

La satisfaction de l'exigence de pureté de l'air consiste à respecter l'arrêté du 24 mars 1982 relatif à l'aération des logements, les fenêtres mentionnées ci-dessus restant closes.

La satisfaction de l'exigence de confort thermique en saison chaude est ainsi définie : la construction et l'équipement sont tels que l'occupant peut maintenir la température des pièces principales et cuisines à une valeur au plus égale à 27 °C, du moins pour tous les jours où la température extérieure moyenne n'excède pas la valeur donnée dans l'annexe au présent arrêté. La température d'une pièce est la température de l'air au centre de la pièce à 1,50 mètre au-dessus du sol.

## **Titre III : Dispositions diverses**

### **Article 10 de l'arrêté du 30 mai 1996**

Les dispositions prévues à l'article 6 de l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur sont abrogées.

Les dispositions prévues à l'article 3 et à l'annexe I de l'arrêté du 6 octobre 1978 précité continuent à s'appliquer jusqu'à la date d'entrée en vigueur des mesures prises en application de l'article 5 du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 susvisé.

### **Article 11 de l'arrêté du 30 mai 1996**

Le directeur des routes, le directeur des libertés publiques et des affaires juridiques, le directeur de la prévention des pollutions et des risques, le directeur général des collectivités locales, le directeur de l'habitat et de la construction, le directeur des transports terrestres et le directeur général de la santé sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

## Annexe

La valeur de la température moyenne quotidienne extérieure visée à l'article 9 est de 20 °C, 22 °C, 24 °C et 26 °C, respectivement pour chacune des zones climatiques E 1, E 2, E 3 et E 4 définies dans le tableau ci-dessous :

Départements	Cantons	Zones
Vienne	Châtellerault (tous cantons)	E2
	Lencloître	E2
	Loudun	E2
	Lusignan	E2
	Mirebeau	E2
	Moncontour	E2
	Monts-sur-Guesnes	E2
	Neuville-de-Poitou	E2
	Poitiers (tous cantons)	E2
	Saint-Georges-lès-Baillargeaux	E2
	Saint-Gervais-les-Trois-Clochers	E2
	Les Trois-Moutiers	E2
	Vouillé	E2
	Autres cantons	E2

PRÉFECTURE DE LA RÉGION POITOU-CHARENTES  
PRÉFECTURE DE LA VIENNE

ARRETE n° 2001-DE/B3-536  
31 DEC. 2001

classant les infrastructures terrestres (voies  
ferroviaires, autoroutes, routes nationales,  
routes départementales et voies  
communales).

Le préfet de la Région Poitou-Charentes  
Préfet de la Vienne  
Officier de la légion d'honneur,  
Commandeur de l'ordre national du mérite

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R 111-4-1,

Vu le code de l'urbanisme, et notamment ses articles R111-1, R111-3-1, R123-19, R123-24,  
R311-10, R311-10-2 et R410-13,

Vu le code de l'Environnement, et notamment l'article L571-10,

Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment  
l'article 14,

Vu le décret n° 95-20 du 9 janvier 1995 pris pour l'application de l'article L 111-11-1 du code  
de la construction et de l'habitation relatif aux caractéristiques acoustiques de certains  
bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements,

Vu le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 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,

Vu l'arrêté du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements  
d'enseignement,

Vu l'arrêté du 30 mai 1996 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,

Vu les délibérations des communes concernées,

Sur proposition de Monsieur le Directeur Départemental de l'Équipement de la Vienne,

## ARRETE :

### Article 1

Les dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département de la Vienne aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnés à l'article 2 du présent arrêté et représentés sur les plans joints en annexe.

### Article 2

Les infrastructures de transports terrestres concernées par le présent arrêté préfectoral sont, dans leur traversée du Département de la Vienne, la ligne SNCF Paris-Bordeaux, l'autoroute A10, les routes nationales. Elles incluent également les routes départementales et les voies communales sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Poitiers.

Les tableaux annexés donnent pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnés, le classement dans une des cinq catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996, et ainsi, par application de l'article 3 suivant, la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces tronçons. Les cartes annexées sont indicatives. Des cartes communales détaillées sont consultables à la Direction Départementale de l'Équipement.

Les notions de rues en U et de tissu ouvert sont définies par la norme NF S 31-130 "cartographie du bruit en milieu extérieur".

La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée dans les tableaux, comptée de part et d'autre de l'infrastructure :

- pour les infrastructures routières, à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche;
- pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

### Article 3

Le classement des infrastructures de transports terrestres dans le Département de la Vienne et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure sont définis en fonction des niveaux sonores de référence, dans le tableau suivant :

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence L, en période diurne (en dB(A))	Niveau sonore de référence L, en période nocturne (en dB(A))	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	$L > 81$	$L > 76$	$d = 300 \text{ m}$
2	$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	$d = 250 \text{ m}$
3	$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	$d = 100 \text{ m}$
4	$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	$d = 30 \text{ m}$
5	$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	$d = 10 \text{ m}$



#### Article 4

Conformément aux décrets 95-20 et 95-21 susvisés, les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit et mentionnés à l'article 2 doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Cet isolement est, soit déterminé de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 6 de l'arrêté du 30 mai 1996, soit déterminé de manière spécifique sous la responsabilité du maître d'ouvrage du bâtiment à construire par un calcul conforme aux modalités définies à l'article 7 du même arrêté.

#### Article 5

Le présent arrêté est applicable, à compter de sa publication au recueil des actes administratifs de la Préfecture et de son affichage (durée 1 mois) dans les mairies des communes concernées.

#### Article 6

Les communes concernées par le présent arrêté sont :

ANCHE, ANGLIERS, ANTIGNY, ANTRAN, ASLONNES, AVANTON, AYRON, BEAUMONT, BERUGES, BIARD, BLANZAY, BLASLAY, BOURNAND, BRUX, BUXEROLLES, CEAUX-EN-COUHE, CHALAIS, CHALANDRAY, CHAMPAGNE-LE-SEC, LA CHAPELLE-MONTREUIL, CHARRAIS, CHASSENEUIL-DU-POITOU, CHATEAU-LARCHER, CHATELLERAULT, CHATILLON, CHAUNAY, LA CHAUSSEE, CHAUVIGNY, CHIRE-EN-MONTREUIL, CHOUPPES, CISSE, CIVAUX, CLOUE, COUHE, COULOMBIERS, COUSSAY, CROUTELLE, CURZAY-SUR-VONNE, DANGE-SAINT-ROMAIN, DIENNE, DISSAY, FLEIX, FLEURE, FONTAINE-LE-COMTE, FROZES, GUESNES, INGRANDES, ITEUIL, JARDRES, JAUNAY-CLAN, JAZENEUIL, LATHUS-SAINT-REMY, LAVAUSSEAU, LHOMMAIZE, LIGUGE, LINAZAY, LOUDUN, LUSIGNAN, LUSSAC-LES-CHATEAUX, MARCAY, MARIGNY-BRIZAY, MAZEROLLES, MIGNALOUX-BEAUVOIR, MIGNE-AUXANCES, MIREBEAU, MONTAMISE, MOULISMES, MOUTERRE-SILLY, NAINTE, NEUVILLE-DE-POITOU, NIEUIL-L'ESPOIR, NOUAILLE-MAUPERTUIS, LES ORMES, PAIZAY-LE-SEC, PAYRE, PERSAC, PLAISANCE, POITIERS, PORT-DE-PILES, POUANCAY, QUINCAY, LES ROCHES-PREMARIE-ANDILLE, ROUILLE, SAINT-BENOIT, SAINT-CYR, SAINT-GEORGES LES BAILLARGEAUX, SAINT-GERMAIN, SAINT-JEAN DE SAUVES, SAINT-JULIEN-L'ARS, SAINT-LEGER-DE-MONTBRILLAIS, SAINT-MACOUX, SAINT-PIERRE D'EXIDEUIL, SAINT-SAVIOL, SAINT-SAVIN, SANXAY, SAVIGNY-LEVESCAULT, SEVRES-ANXAUMONT, SMARVES, LES TROIS-MOUTIERS, USSEAU, VARENNES, VAUX, VELLECHES, VERRUE, VIVONNE, VOUILLE, VOULEME, VOULON, VOUNEUIL-SOUS-BIARD.

#### Article 7

Des ampliations du présent arrêté sont adressées à Mesdames et Messieurs les Maires des communes concernées et à Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement, qui sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'application du présent arrêté.

Pour ampliation,  
Pour le Préfet,  
Le Chef de Bureau délégué,

Brigitte ROBELET

Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général en sa qualité  
de la Vierge

Philippe BOLLANDIER

31 DEC. 2001



# Annexe 1



*Tableaux de résultats pour les routes nationales*

Localité	PRD	PRF	Commune	Tissu	Largeur	Nbre de voies	Revêtement	Rampe	TMJA (véh/j)	Trafic de jour (coefficient diviseur)	Trafic de nuit (coefficient diviseur)	Trafic de nuit (% PL)	Vitesse VL	Vitesse PL	Ecoulement	Laeq 6h-22h (dba)	Laeq 22h-6h (dba)	Catégorie
Y10	0	0,7	PORT DE PILES	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	9000	17	15	50	70	70	Fluide continu	71	65	3
Y10	0,7	3,6	PORT DE PILES	Tissu ouvert	16	3	Standard	0	8000	17	15	80	80	85	Fluide continu	73	66	3
Y10	3,6	5,6	LES ORMES	Tissu ouvert	18	2x2	Standard	0	10000	17	15	80	70	70	Fluide continu	72	65	3
Y10	5,6	7,5	LES ORMES	Tissu ouvert	18	3	Standard	0	10000	17	15	80	80	85	Fluide continu	74	67	3
Y10	7,5	9,6	DANGE ST ROMAIN	Tissu ouvert	10	2	Standard	0	12000	17	15	80	50	50	Fluide continu	72	66	3
Y10	8,5	10,4	DANGE ST ROMAIN	Tissu ouvert	18	2x2	Standard	0	12000	17	15	80	70	70	Fluide continu	73	66	3
Y10	10,4	12,5	DANGE/INGRANDES	Tissu ouvert	16	3	Standard	0	13000	17	15	80	80	85	Fluide continu	75	68	3
Y10	12,5	14,7	INGRANDES	Tissu ouvert	16	3	Standard	0	13000	17	15	80	70	70	Fluide continu	73	67	3
Y10	14,7	16,1	INGRANDES	Tissu ouvert	15	2x2	Standard	0	13000	17	15	80	80	85	Fluide continu	75	68	3
Y10	16,1	19	ANTRAY/CHATELLERAULT	Tissu ouvert	15	3	Standard	0	13000	17	15	80	70	70	Fluide continu	73	67	3
Y10	19	20	CHATELLERAULT	Tissu ouvert	24	2x2	Standard	0	15000	17	15	80	50	50	Fluide continu	70	63	4
Y10	20	21,5	CHATELLERAULT	Tissu ouvert	16	2	Standard	0	15000	17	15	80	50	50	Fluide continu	70	63	4
Y10	21,5	22,4	CHATELLERAULT	Tissu ouvert	22	2x2	Standard	0	16000	17	15	80	50	50	Fluide continu	70	64	4
Y10	22,4	23,8	CHATELLERAULT	Tissu ouvert	16	3	Standard	0	20000	17	15	80	50	50	Fluide continu	70	64	4
Y10	23,8	25	CHATELLERAULT	Tissu ouvert	16	3	Standard	0	21000	17	15	80	50	50	Fluide continu	70	64	4
Y10	25	25,6	CHATELLERAULT	Tissu ouvert	22	2x2	Standard	0	21000	17	15	80	70	70	Fluide continu	73	66	3
Y10	25,6	26,9	CHATELLERAULT	Tissu ouvert	22	2x2	Standard	0	23000	17	15	80	70	70	Fluide continu	75	64	3
Y10	26,9	28,4	NANTRE	Tissu ouvert	22	2x2	Standard	0	16000	17	15	80	85	85	Fluide continu	76	70	3
Y10	28,4	29,8	NANTRE	Tissu ouvert	16	2x2	Standard	0	16000	17	15	80	85	85	Fluide continu	76	70	3
Y10	29,8	31,2	NANTRE	Tissu ouvert	16	2	Standard	0	16000	17	15	80	70	70	Fluide continu	75	68	3
Y10	31,2	35,05	BEAUMONT	Tissu ouvert	16	3	Standard	0	17500	17	15	80	85	85	Fluide continu	78	70	3
Y10	35,05	36,9	BEAUMONT	Tissu ouvert	16	2	Standard	0	17500	17	15	80	70	70	Fluide continu	74	68	3
Y10	36,9	41,5	JAUNAY CLAN	Tissu ouvert	16	3	Standard	0	20000	17	15	80	85	85	Fluide continu	76	70	3
Y10	41,5	44,2	JAUNAY CLAN	Tissu ouvert	16	2	Standard	0	25000	17	15	80	70	70	Fluide continu	76	69	3
Y10	44,2	45,2	CHASSENEUIL DU POITOU	Tissu ouvert	16	2x2	Standard	0	35000	17	10	80	70	70	Fluide continu	77	70	2
Y10	45,2	49,2	CHASSENEUIL DU POITOU	Tissu ouvert	16	2x2	Standard	0	45000	17	10	80	70	70	Fluide continu	78	71	2
Y10	49,2	50	MIGNE	Tissu ouvert	18	2x2	Standard	0	45000	17	10	80	70	70	Fluide continu	78	71	2
Y10	50	51,2	POITIERS	Tissu ouvert	22	2x2	Standard	0	38000	17	10	80	80	80	Fluide continu	78	72	2
Y10	51,2	53,5	POITIERS	Tissu ouvert	22	2x2	Standard	0	31000	17	10	80	80	80	Fluide continu	78	71	2
Y10	53,5	53,8	POITIERS	Tissu ouvert	22	2x2	Standard	0	36000	17	10	80	80	80	Fluide continu	78	72	2
Y10	53,8	56	POITIERS	Tissu ouvert	22	2x2	Standard	0	38000	17	10	80	80	80	Fluide continu	78	72	2
Y10	56	58,8	POITIERS	Tissu ouvert	22	2x2	Standard	3	38000	17	10	80	80	80	Fluide continu	78	72	2
Y10	58,8	60	POITIERS	Tissu ouvert	24	2x2	Standard	0	36000	17	10	80	80	80	Fluide continu	77	71	2
Y10	60	62,5	CROUTELLE	Tissu ouvert	25	2x2	Standard	3	45000	17	80	85	85	85	Fluide continu	82	76	1
Y10	62,5	64	CROUTELLE	Tissu ouvert	31	2x3	Standard	3	52000	17	30	90	110	90	Fluide continu	81	74	2
Y10	64	72,5	VIVONNE	Tissu ouvert	30	2x2	Standard	0	32000	17	30	80	110	90	Fluide continu	81	74	2
Y10	72,5	92	COUHE/VIVONNE	Tissu ouvert	30	2x2	Standard	3	28000	17	30	80	110	90	Fluide continu	80	73	2
Y10	92	107,2	CHAUNAY	Tissu ouvert	24	2x2	Standard	0	23000	18	25	100	110	90	Fluide continu	80	73	2

Code	PRD	PRF	Commune	Tissu	Largeur	Nbre de voies	Revêtement	Rampe	TMJA (véh/j)	Trafic de jour (coef diviseur)	Trafic de nuit (% PL)	Trafic de jour (coef diviseur)	Vitesse VL	Vitesse PL	Ecoulement	Laeq 6h-22h (dba)	Laeq 22h-6h (dba)	Catégorie
11	0	0.4	FONTAINE LE COMTE	Tissu ouvert	13	2	Standard	0	22000	17	10	80	80	85	Fluide continu	77	71	2
11	0.4	1.4	FONTAINE LE COMTE	Tissu ouvert	12	2	Standard	4	16000	17	10	80	90	85	Fluide continu	75	70	3
11	1.4	6.5	FONTAINE LE COMTE	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	15000	17	10	90	90	85	Fluide continu	75	70	3
11	5.5	6.7	COULOMBIERS	Tissu ouvert	15	2	Standard	0	16000	17	10	80	90	85	Fluide continu	75	69	3
11	6.7	7	COULOMBIERS	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	16000	17	10	80	90	85	Fluide continu	75	70	3
11	7	7.5	COULOMBIERS	Tissu ouvert	18	2	Standard	0	16000	17	10	80	90	85	Fluide continu	75	69	3
11	7.5	8	COULOMBIERS	Tissu ouvert	13	2	Standard	0	16000	17	10	80	90	85	Fluide continu	75	69	3
11	8	8.3	COULOMBIERS	Tissu ouvert	13	2	Standard	0	16000	17	10	90	90	85	Fluide continu	75	69	3
11	8.3	9	COULOMBIERS	Tissu ouvert	12	2	Standard	3	16000	17	10	90	90	85	Fluide continu	75	69	3
11	8	9.8	COULOMBIERS	Tissu ouvert	13	2	Standard	0	16000	17	10	90	90	85	Fluide continu	75	69	3
11	9.8	10.1	COULOMBIERS	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	16000	17	10	90	90	85	Fluide continu	75	69	3
11	10.1	12	COULOMBIERS	Tissu ouvert	13	2	Standard	0	16000	17	10	90	90	85	Fluide continu	75	69	3
11	12	12.8	COULOMBIERS	Tissu ouvert	15	2	Standard	0	16000	17	10	90	90	85	Fluide continu	75	69	3
11	12.8	13.8	COULOMBIERS	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	16000	17	10	90	90	85	Fluide continu	75	69	3
11	13.8	14.7	COULOMBIERS	Tissu ouvert	12	2	Standard	6	16000	17	10	90	90	85	Fluide continu	75	69	3
11	14.7	15.4	LUSIGNAN	Tissu ouvert	12	2	Standard	3	16000	17	15	80	90	85	Fluide continu	75	70	3
11	15.4	16	LUSIGNAN	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	16000	17	15	90	90	85	Fluide continu	75	70	3
11	16	16.7	LUSIGNAN	Tissu ouvert	16	2	Standard	0	16000	17	15	90	90	85	Fluide continu	75	70	3
11	16.7	17.7	LUSIGNAN	Tissu ouvert	15	2	Standard	0	16000	17	15	90	90	85	Fluide continu	75	70	3
11	18	18.5	LUSIGNAN	Tissu ouvert	14	2	Standard	2	16000	17	15	90	90	85	Fluide continu	75	70	3
11	18.5	18.8	LUSIGNAN	Tissu ouvert	15	2	Standard	2	16000	17	30	80	90	85	Fluide continu	74	68	3
11	18.8	19.8	ROULLE	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	16000	17	30	80	90	85	Fluide continu	75	70	3
11	19.8	22.5	ROULLE	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	16000	17	30	90	90	85	Fluide continu	75	70	3
11	22.5	24	ROULLE	Tissu ouvert	15	2	Standard	0	16000	17	30	90	90	85	Fluide continu	75	70	3
11	24	24.3	ROULLE	Tissu ouvert	12	2	Standard	2	16000	17	30	90	90	85	Fluide continu	73	67	3
11	24.3	28.2	ROULLE	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	16000	17	30	90	90	85	Fluide continu	75	70	3

# RN 1147

PR D	PR F	Commune	Tissu enrobé	Largeur	Nbre de voies	Revêtement	Rampe	TMJA (véh/j)	Trafic de jour (coef diviseur)	Trafic de nuit (% PL)	Trafic de nuit (coef diviseur)	Trafic de nuit (% PL)	Vitesse VL	Vitesse PL	Ecoulement	Laeq 6h-22h (dba)	Laeq 22h-6h (dba)	Catégorie
147	60	52,550	POTIERS	11	2 x 2	Standard	0	40000	17	11	85	15	60	50	Fluide enrobé	77	70	2

Nom de la volée	Débutant	Finissant	Communa	Tissu	Largeur	Nombre de voiles	Revêtement	Rampe	TMAJ (v41/j)	Traffic de pur : coefficient diviseur	Traffic de jour (% PL)	Traffic de nuit : coefficient diviseur	Traffic de nuit (% PL)	Vitesse VL	Vitesse PL	ECOULEMENT	Laoq 6h-22h (dba)	Laoq 22h-6h (dba)	Catégorie
RN147	50.480	51.990	MIGNALOUX/SEVRES	Tissu ouvert	22	2 x 2	Standard	0	25000	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	78	71	2
RN147	51.990	52.885	MIGNALOUX/SEVRES	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	25000	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	78	71	2
RN147	52.885	55.680	POITIERS	Tissu ouvert	22	2 x 2	Standard	0	33000	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	79	72	2
RN147	55.680	59.370	POITIERS	Tissu ouvert	22	2 x 2	Standard	0	33000	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	79	72	2
RN147	59.370	60.000	POITIERS	Tissu ouvert	24	2 x 2	Standard	4	38000	17	15	100	20	110	90	Fluide continu	80	73	2
RN147	60.000	60.815	POITIERS	Tissu ouvert	24	2 x 2	Standard	4	38000	17	15	100	20	110	90	Fluide continu	80	73	2
RN147	60.815	63	MIGNE	Tissu ouvert	22	2 x 2	Standard	0	60000	17	15	100	20	110	90	Fluide continu	80	72	2
RN147	63	65.5	MIGNE	Tissu ouvert	22	2 x 2	Standard	4	32500	17	15	100	20	110	95	Fluide continu	80	73	2
RN147	65.5	66.1	MIGNE	Tissu ouvert	13	2	Standard	3	19000	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	77	70	2
RN147	66.1	67	MIGNE	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	19000	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	77	70	2
RN147	67	67.5	CISSE	Tissu ouvert	16	2	Standard	0	19000	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	77	70	2
RN147	67.5	68.3	AVANTON	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	19000	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	77	70	2
RN147	69.3	70.2	NEUVILLE DE POITOU	Tissu ouvert	11	2	Standard	2	18000	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	77	70	2
RN147	70.2	70.5	NEUVILLE DE POITOU	Tissu ouvert	13	2	Standard	3	19000	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	77	70	2
RN147	70.5	70.8	NEUVILLE DE POITOU	Tissu ouvert	13	2	Standard	3	19000	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	75	68	3
RN147	70.5	70.8	NEUVILLE DE POITOU	Tissu ouvert	13	2	Standard	3	19000	17	15	100	20	50	50	Fluide continu	75	68	3
RN147	70.8	71.2	NEUVILLE DE POITOU	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	19000	17	15	100	20	50	50	Fluide continu	74	67	3
RN147	71.2	72.4	NEUVILLE DE POITOU	Tissu ouvert	13	2	Standard	0	19000	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	76	70	3
RN147	72.4	74	NEUVILLE DE POITOU	Tissu ouvert	13	2	Standard	2	14000	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	76	69	3
RN147	74	75.6	CHALAIS	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	14000	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	78	69	3
RN147	75.6	78.2	BLASLAY	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	10500	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	74	67	3
RN147	78.2	79	BLASLAY	Tissu ouvert	12	2	Standard	1	10500	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	74	67	3
RN147	79	80.7	VARENNES	Tissu ouvert	12	2	Standard	1	10500	17	15	100	20	60	60	Fluide continu	72	65	3
RN147	80.7	81.6	VARENNES	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	10500	17	15	100	20	70	70	Fluide continu	72	65	3
RN147	81.6	83	MIREBEAU/VARENNES	Tissu ouvert	11	2	Standard	1	10500	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	74	67	3
RN147	83	83.4	MIREBEAU	Tissu ouvert	15	2	Standard	0	10500	17	15	100	20	50	50	Fluide continu	71	65	3
RN147	83.4	85.2	MIREBEAU	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	10500	17	15	100	20	50	50	Fluide continu	72	65	3
RN147	85.2	86.3	CHOUPPES	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	10500	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	74	67	3
RN147	86.3	88.2	CHOUPPES	Tissu ouvert	11	2	Standard	4	10500	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	74	67	3
RN147	88.2	92.2	CHOUPPES	Tissu ouvert	14	2	Standard	0	8000	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	92.2	94	COUSSAY	Tissu ouvert	11	2	Standard	5	8000	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	94	97	VERRUE	Tissu ouvert	14	2	Standard	0	8000	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	97	98.7	GUESNES	Tissu ouvert	14	2	Standard	3	8000	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	98.7	102.8	ANGLIER	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	10000	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	74	67	3
RN147	102.8	104.2	ANGLIER	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	10000	17	15	100	20	70	70	Fluide continu	72	65	3
RN147	104.2	105	CHALAIS	Tissu ouvert	12	2	Standard	1	10000	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	74	67	3
RN147	105	105.6	CHALAIS	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	10000	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	74	67	3
RN147	105.6	107.9	CHALAIS	Tissu ouvert	12	2	Standard	2	10000	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	74	67	3
RN147	107.9	108.3	LOUDUN	Tissu ouvert	14	2	Standard	2	10000	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	74	67	3
RN147	108.3	109.3	LOUDUN	Tissu ouvert	15	2	Standard	0	9000	17	15	100	20	80	85	Fluide continu	74	67	3
RN147	109.3	109.8	LOUDUN	Tissu ouvert	15	2	Standard	0	8000	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	109.8	110.7	LOUDUN	Tissu ouvert	15	2	Standard	0	7500	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	110.7	111	LOUDUN	Tissu ouvert	15	2	Standard	0	7500	17	15	100	20	50	50	Fluide continu	71	64	3

RN147	111	111.3	LOUDUN	Tissu ouvert	15	2	Standard	2	6500	17	15	100	20	50	50	Fluide continu	71	63	3
RN147	111.3	111.7	LOUDUN	Tissu ouvert	14	2	Standard	2	6500	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	72	65	3
RN147	111.7	112.4	LOUDUN	Tissu ouvert	16	2	Standard	3	6500	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	72	65	3
RN147	112.4	113.1	LOUDUN	Tissu ouvert	16	2	Standard	0	6500	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	72	65	3
RN147	113.1	113.5	LOUDUN	Tissu ouvert	16	2	Standard	0	6500	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	72	65	3
RN147	113.5	114	LOUDUN	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	6500	17	15	100	20	90	85	Fluide continu	72	65	3
RN147	114	114.3	LOUDUN	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	8000	17	15	90	20	70	70	Fluide continu	71	64	3
RN147	114.3	114.6	LOUDUN	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	8000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	114.6	118	LOUDUN	Tissu ouvert	11	2	Standard	1	8000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	118.2	119.5	BOURNAN	Tissu ouvert	11	2	Standard	2	8000	17	15	80	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	119.5	120.3	LES 3 MOUTIERS	Tissu ouvert	11	2	Standard	3	8000	17	15	90	20	50	50	Fluide continu	71	64	3
RN147	120.3	120.8	LES 3 MOUTIERS	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	8000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	120.8	121.3	LES 3 MOUTIERS	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	8000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	121.3	121.4	LES 3 MOUTIERS/SANT-LEGE	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	8000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	121.4	122.2	SAINT-LEGER	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	8000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	122.2	123.7	SAINT-LEGER	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	8000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	123.7	124.2	SAINT-LEGER/POUANCAY	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	8000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	124.2	128.8	POUANCAY	Tissu ouvert	14	2	Standard	2	12000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	0	5.8	THUS/PLAISANCE/MOULISMES	Tissu ouvert	12	2	Standard	1	11500	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	75	68	3
RN147	5.8	6.2	PLAISANCE/MOULISMES	Tissu ouvert	12	2	Standard	5	11500	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	75	67	3
RN147	6.2	9	MOULISMES	Tissu ouvert	12	2	Standard	5	12500	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	73	66	3
RN147	9	12	MOULISMES	Tissu ouvert	12	2	Standard	2	12500	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	75	68	3
RN147	12	19	LUSSAC	Tissu ouvert	13	2	Standard	1	12500	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	75	68	3
RN147	19	20.2	LUSSAC	Tissu ouvert	13	2	Standard	0	16000	17	15	90	20	50	50	Fluide continu	73	67	3
RN147	20.2	20.5	LUSSAC LES CHATEAUX SUI	Tissu ouvert	13	2	Standard	3	22500	17	15	90	20	40	40	Fluide continu	76	70	3
RN147	20.5	21.3	LUSSAC	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	22500	17	15	90	20	50	50	Fluide continu	75	68	3
RN147	21.3	21.8	LUSSAC	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	18000	17	15	90	20	50	50	Fluide continu	73	67	3
RN147	21.8	23.3	LUSSAC	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	18000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	76	69	3
RN147	23.3	25.3	LHOMMAIZE	Tissu ouvert	15	3	Standard	6	18000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	76	69	3
RN147	25.3	27.2	LHOMMAIZE	Tissu ouvert	13	2	Standard	1	16000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	76	69	3
RN147	27.2	29.9	LHOMMAIZE	Tissu ouvert	12	2	Standard	7	16000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	76	69	3
RN147	29.9	30.6	LHOMMAIZE	Tissu ouvert	13	2	Standard	6	16000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	76	69	3
RN147	30.6	32.1	LHOMMAIZE	Tissu ouvert	13	2	Standard	4	16000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	76	69	3
RN147	32.1	35.2	LHOMMAIZE	Tissu ouvert	12	2	Standard	4	18000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	77	70	2
RN147	35.2	37.2	LHOMMAIZE	Tissu ouvert	12	2	Standard	1	18000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	77	70	2
RN147	37.2	38.5	FLEURE	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	18000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	77	70	2
RN147	38.5	42.2	FLEURE	Tissu ouvert	12	2	Standard	1	18000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	77	70	2
RN147	42.2	43	FLEURE	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	18000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	77	70	2
RN147	43	48.5	FLEURE	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	20000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	77	70	2
RN147	48.5	49.1	MIGNALOUX/SEVRES	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	22000	17	15	90	20	50	50	Fluide continu	77	69	2
RN147	49.1	50.2	MIGNALOUX/SEVRES	Tissu ouvert	15	2	Standard	0	29000	17	15	90	20	90	85	Fluide continu	79	72	2

ie	PRD	PR F	Commune	Tissu	Largeur	Nbre de voies	Revêtement	Rampes	TMA (véh/j)	Trafic de jour (% PL)	Trafic de nuit (coeff diviseur)	Trafic de nuit (% PL)	Vitesse VL	Vitesse PL	Écoulement	Laeq 6h-22h (dba)	Laeq 22h-6h (dba)	Catégorie
49	7	8	CISSE	Tissu ouvert	11	2	Standard	2	15000	17	100	20	80	85	Fluide continu	76	69	3
49	8	10,2	CISSE	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	15000	17	90	35	90	85	Fluide continu	76	69	3
49	10,2	11	VOUILLE	Tissu ouvert	11	2	Standard	3	15000	18	100	35	90	85	Fluide continu	76	69	3
49	11	13,2	VOUILLE	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	15000	18	100	35	90	85	Fluide continu	76	69	3
49	13,2	13,6	VOUILLE	Tissu ouvert	12	2	Standard	0	14000	18	100	35	90	85	Fluide continu	76	69	3
49	13,6	14	VOUILLE	Tissu ouvert	12	2	Standard	4	14000	18	100	35	90	85	Fluide continu	73	88	3
49	14	14,6	VOUILLE	Tissu ouvert	11	2	Standard	2	14000	18	100	35	90	85	Fluide continu	74	67	3
49	14,6	17	CHIRE / FROZES	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	11000	18	100	35	90	85	Fluide continu	73	66	3
49	17	18	CHIRE / FROZES	Tissu ouvert	11	2	Standard	3	11000	18	100	35	90	85	Fluide continu	75	69	3
49	18	20,2	AYRON	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	11000	18	100	35	90	85	Fluide continu	75	69	3
49	20,2	20,6	AYRON	Tissu ouvert	13	2	Standard	0	10000	18	100	35	45	45	Fluide continu	72	85	3
49	20,6	21,6	AYRON	Tissu ouvert	13	2	Standard	0	10000	18	100	35	50	50	Fluide continu	71	64	3
49	21,6	21,8	AYRON	Tissu ouvert	11	2	Standard	4	10000	18	100	35	50	50	Fluide continu	72	65	3
49	21,8	22	AYRON	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	10000	18	100	35	50	50	Fluide continu	71	65	3
49	22	26	AYRONCHALAUDRAY	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	10000	18	100	35	90	85	Fluide continu	74	87	3
49	26	27,2	CHALANDRAY	Tissu ouvert	15	2	Standard	0	10000	18	100	35	50	50	Fluide continu	71	64	3
49	27,2	28,3	CHALANDRAY	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	10000	18	100	35	90	85	Fluide continu	74	67	3
49	28,3	6,200	MIGNE-AUXANCES	Tissu ouvert	13	2	Standard	2	15000	18	100	35	90	85	Fluide continu	76	69	3
49	6,200	7	MIGNE-AUXANCES	Tissu ouvert	13	2	Standard	0	15000	18	100	35	90	85	Fluide continu	78	69	3



# RN 151

Voie	PRD	PR F	Commune	Tissu	Largeur	Nbre de voies	Revêtement	Rampe	TMAJA (véhic)	Trafic de jour (coefficient)	Trafic de nuit (% PL)	Trafic de nuit (coefficient)	Vitesse VL	Vitesse PL	Ecoulement	Laeq 6h-22h (dba)	Laeq 22h-6h (dba)	Catégorie
RN151	27	3,8	MIGNALOUX/SEVRES	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	15000	18	25	100	50	50	Fluide continu	76	69	3
RN151	3,8	5	MIGNALOUX/SEVRES	Tissu ouvert	11	2	Standard	1	15000	18	25	100	80	85	Fluide continu	76	70	3
RN151	5	9,9	ST JULIEN L'ARS	Tissu ouvert	11	2	Standard	1	15000	18	25	100	80	85	Fluide continu	76	70	3
RN151	9,9	10,9	ST JULIEN L'ARS	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	15000	18	25	100	50	50	Fluide continu	75	68	3
RN151	10,9	11,3	ST JULIEN L'ARS	Rue en U	11	2	Standard	2	15000	18	25	100	80	50	Fluide continu	81	75	2
RN151	11,3	11,8	ST JULIEN L'ARS	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	15000	18	25	100	50	50	Fluide continu	75	68	3
RN151	11,8	14,9	JARDRES	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	14000	18	25	100	80	85	Fluide continu	76	70	3
RN151	14,9	15,3	JARDRES	Tissu ouvert	14	2	Standard	0	14000	18	25	100	50	50	Fluide continu	74	68	3
RN151	15,3	19,3	JARDRES	Tissu ouvert	11	2	Standard	2	14000	18	25	100	80	85	Fluide continu	76	70	3
RN151	19,3	20,7	JARDRES	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	9000	18	25	100	80	85	Fluide continu	75	68	3
RN151	20,7	21,2	CHALUVIGNY	Tissu ouvert	11	2	Standard	7	12000	18	25	100	50	50	Fluide continu	74	68	3
RN151	21,2	21,5	CHALUVIGNY	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	13000	18	25	100	50	50	Fluide continu	74	68	3
RN151	21,5	21,7	CHALUVIGNY	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	13000	18	25	100	50	50	Fluide continu	74	68	3
RN151	21,7	21,9	CHALUVIGNY	Rue en U	9	2	Standard	0	13000	18	25	100	50	50	Pulsé	81	75	2
RN151	21,9	23,1	CHALUVIGNY	Tissu ouvert	11	2	Standard	4	7000	18	25	100	50	50	Fluide continu	72	66	3
RN151	23,1	24,1	CHALUVIGNY	Tissu ouvert	11	2	Standard	4	10000	18	25	100	80	85	Fluide continu	75	69	3
RN151	24,1	24,9	CHALUVIGNY	Tissu ouvert	16	3	Standard	5	10000	18	25	100	80	85	Fluide continu	75	68	3
RN151	24,9	32,1	PAIZAY	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	10000	18	25	100	80	85	Fluide continu	75	68	3
RN151	32,1	32,5	PAIZAY	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	10000	18	25	100	80	85	Fluide continu	75	69	3
RN151	32,5	38,6	ST SAVIN	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	10000	18	25	100	50	50	Fluide continu	73	67	3
RN151	38,6	39,1	ST SAVIN	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	10000	18	25	100	50	50	Fluide continu	75	69	3
RN151	39,1	39,5	ST-SAVIN/ANTIGNY	Tissu ouvert	11	2	Standard	5	10000	18	25	100	50	45	Fluide continu	74	68	3
RN151	39,5	40,3	ST SAVIN	Rue en U	11	2	Standard	5	10000	18	25	100	50	45	Fluide continu	80	74	2
RN151	40,3	41	ST GERMAIN	Tissu ouvert	11	2	Standard	0	10000	18	25	100	50	45	Fluide continu	73	67	3
RN151	41	41,8	ST GERMAIN	Tissu ouvert	11	2	Standard	1	10000	18	25	100	50	45	Fluide continu	73	67	3
RN151	41,8	46,2	ST GERMAIN	Tissu ouvert	11	2	Standard	1	8000	18	25	100	80	85	Fluide continu	74	68	3

# RN 151 dev

lie	PR D	PR F	Commune	Tissu	Largeur	Nbre de voies	Révétement	Rampe	TMJA (véh/j)	Trafic de jour (coef diviseur)	Trafic de nuit (% PL)	Vitesse VL	Vitesse PL	Écoulement	Laeq 6h-22h (dba)	Laeq 22h-6h (dba)	Catégorie
1dev	0	0.54	CHAUVIGNY	Tissu ouvert	21	2	Standard	1	7000	18	25	80	85	Fluide continu	73	57	3
1dev	0.54	1.55	CHAUVIGNY	Tissu ouvert	21	2	Standard	1	7000	18	25	80	85	Fluide continu	73	57	3
1dev	1.28	2.09	CHAUVIGNY	Tissu ouvert	24.5	2	Standard	6	7000	18	25	80	85	Fluide continu	73	85	3
1dev	2.09	2.5	CHAUVIGNY	Tissu ouvert	21	2	Standard	0	7000	18	25	80	85	Fluide continu	73	67	3

## Annexe 2



*Tableaux de résultats pour les routes départementales et communales  
de la Communauté d'Agglomération de Poitiers*

**பிழைப்பு :**

N°	Code de la Voie	Libelle	Voie	Tronçon	N° du Comptage	Décl. journalier dans les deux sens	Nombre de PL	Type de tissu	Largeur d'empyèze	Largeur de la chaussée	Sans de Circulation	Rampes ou PTE	Type des voies	Pourcentage PTE	Vitesse réglementaire	Vitesse réelle	puces ou fluides	pourcentage à long terme	balise à long terme	calcul du L/hq (2218)	calcul du L/hq (2218)	calcul du L/hq (2218)
M 2140C	RUE	RUE JEAN LAURENS		3610	108	12579	377	U	11	6,7	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	15665	71	63	3
M 2170K	BD	BOULEVARD JEANNE D'ARC		5750	302	20767	417	U	22,3	18,6	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	24890	75	67	3
M 2216K	AV	AVENUE JOHN KENNEDY		5870	28	25187	905	U	30	22	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	36944	72	64	3
M 2283K	AV	AVENUE DE LAFAYETTE		11730	218	11595	200	U	27,8	21,6	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	13495	71	63	3
M 2310V	RUE	RUE LEMASQUES	Milieu	6240	63	11764	235	U	12	8	1	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	11882	73	65	3
M 2310C	RUE	RUE LEOPOLD TREZARD		6290	63	7247	121	U	26,4	21,8	1	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	8596	68	61	3
M 2380Z	AV	AVENUE DE LA LIBERATION		6340	36	21742	652	U	28	15	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	26859	74	67	3
M 2390Z	AV	AVENUE DE LA LIBERATION		6390	37	21537	659	U	18	12	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	26824	76	69	3
M 2503K	RUE	RUE DE MAGENTA		6520	84	7137	60	U	10	6	1	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	8584	73	65	3
M 2540K	RUE	RUE DE MAILLOCHON		6570	168	5345	169	U	10	6,8	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	6414	65	58	3
M 2540K	RUE	RUE DE MAILLOCHON		6580	68	6580	220	L	8	5,8	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	7896	67	59	3
M 2550K	BD	BD DU MAL DE LAITRE DE TASSIGNY		6710	44	11930	357	U	27	22	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	14316	69	62	3
M 2550K	BD	BD DU MAL DE LAITRE DE TASSIGNY		11500	45	8029	181	U	8	8	1	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	7235	69	62	3
M 2700K	RUE	RUE DE LA MARNE		7080	56	8058	197	U	8,4	5,8	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	6816	70	63	3
M 2721K	RUE	RUE MAXIME DUMOUILLIN		7170	121	5763	121	U	20	12	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	13381	73	65	3
M 2786E	RUE	RUE DE LA MILITIE		7260	207	9538	288	U	21,2	16,6	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	4367	74	66	3
M 2850Z	RUE	RUE DE LA MILITIE		7280	92	7728	155	U	20	14	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	10022	76	68	3
M 2850Z	RUE	RUE DE MONTBERRIGE		7400	144	4314	86	U	7	5	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	8932	87	79	3
M 2850Z	RUE	RUE DE MONTBERRIGE		7430	26	8352	169	U	11	7	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	10001	87	79	3
M 2953W	AV	AVENUE MOZART	Entre Rd Pont et Obélisque	17310	111	8672	173	U	10	7	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	15874	76	69	3
M 2970E	AV	AVENUE DE NANTES	Après Vierge on Montant	7730	8	8334	265	L	18,3	8,6	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19590	87	79	3
M 2970E	AV	AVENUE DE NANTES	Après Vierge on Montant	7750	149	15367	307	U	18	9	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	13576	87	79	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	7760	33	16247	490	L	18	9	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	7186	86	78	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	7920	164	13400	268	L	30	16	5	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	7405	84	76	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	7940	139	5133	102	L	12,6	6,3	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	23857	71	63	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	7960	70	5285	130	L	9	6	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	25956	71	63	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	8100	15	19714	690	L	30	22	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	22166	71	63	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	8120	17	21630	757	L	30	22	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	27594	71	63	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	8130	16	23932	840	L	30	22	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	26355	71	63	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	8140	102	18472	457	L	30	22	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	33787	73	65	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	8150	115	22935	588	L	30	22	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	27619	71	63	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	8160	14	16478	577	L	30	22	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	11450	22	28156	1116	L	30	22	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	5665	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	11500	93	20516	615	L	30	22	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	11610	25	21100	560	L	30	22	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	5164	72	65	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	11790	13	16293	550	L	30	22	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	17699	69	62	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	8250	1	17637	702	L	15	6	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	8300	46	8071	280	L	15,4	9,1	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	5164	72	65	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	8430	51	10795	322	U	21	15	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	8570	151	4570	114	U	8,7	5,2	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	5164	72	65	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	9780	5	14748	2303	L	18,4	10,6	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	17699	69	62	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	8800	3	16978	2200	L	18,4	10,6	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	8840	249	14038	381	U	13	7	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	5164	72	65	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	8950	249	16018	270	U	13	7	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	8970	52	18794	504	U	12	7	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	5164	72	65	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	8990	155	15333	308	U	13	7	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	9050	250	14104	282	U	15	12	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	9150	212	8145	163	U	12	8	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	9233	203	7526	151	L	10	6	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	9330	205	6610	198	L	11,5	11,5	3	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	9360	18	12374	400	L	16	12	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	9380	21	9993	200	L	17	9	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	9460	151	5968	114	L	22	11	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	9510	278	7924	248	U	30	22	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	9720	29	15500	545	U	30	22	4	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	9760	179	5155	155	U	11,5	6	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	9930	119	5606	111	U	7,8	6	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	9980	152	8511	172	U	11	6	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3
M 2986K	AV	AVENUE DE NORTAMPTON	Entre Pénitente et l'Assy	10070	50	8362	101	U	11	7	2	E	C	2 el 5%	50	50	puisé	1,00%	19554	67	60	3

CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES

1/1/1970/2020

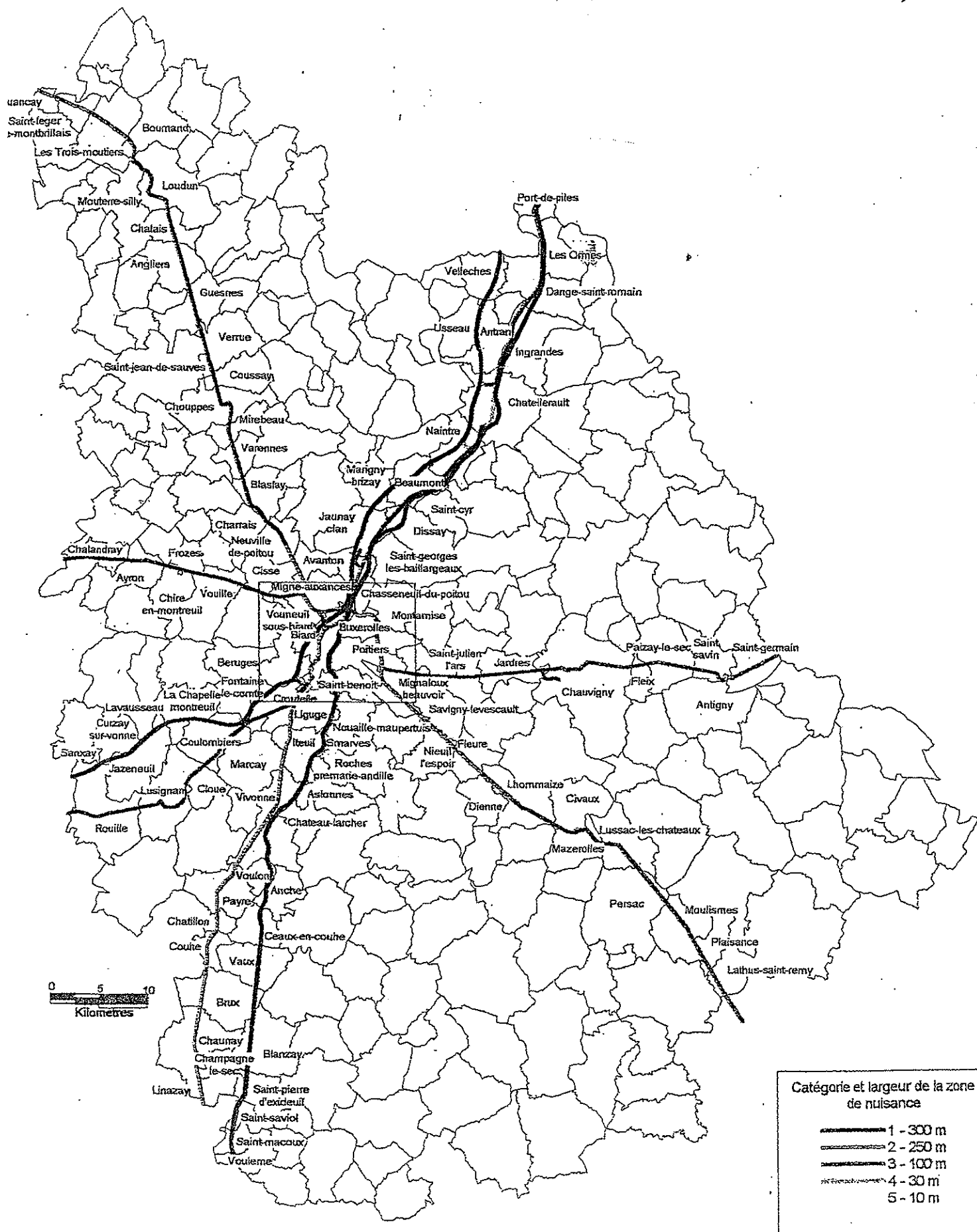
Je une	Cote de la Voie	Année	VOIE	LIBELLE	Libé	Longueur	Tr d'Comptage	Décl dans les jours	Nombre de PL	Type de l'usage	largeur de la chaussée	Nombre de files	Navit	Ramp ou PTE	Ser de Circulatio	Type des voies	Pourcentage PTE	vitess réglementaire	vitess p	possibilité de l'indie	pourcentaig de long terme	Indic à long terme	Indic à court terme	Indic à court terme
94	2950V	91	RUE	Rue du P. Saint Olympe	Entre Concordia et Rotonde	10110	150	5888	118	L	20	7	E	RPT	DS	C	1.00%	50	50	puisé	1.00%	5947	57	5
94	4282F	91	RUE	RUE SALVADOR ALLENDE		10510	20	5588	108	L	15.4	7.4	E		DS	C	2 et 5%	50	50	puisé	1.00%	6715	57	5
94	4287F	91	RUE	RUE SALVADOR ALLENDE		10510	169	5588	169	L	15.4	10.4	E		DS	C	2 et 5%	50	50	puisé	1.00%	6715	57	5
94	4330E	91	RD	BOULEVARD SOLFERINO	Devant BOF	10560	170	5680	170	L	16.8	9	E		DS	C	2 et 5%	50	50	puisé	1.00%	6715	57	5
94	4350E	91	RD	BOULEVARD SOLFERINO		10560	157	7947	159	U	10	7	E	PTE	SU	C	6.00%	50	50	puisé	1.00%	6016	57	5
94	4350M	91	RD	BOULEVARD SOLFERINO		10560	58	14780	443	L	12.5	7	E		SU	C	2 et 5%	50	50	puisé	1.00%	8026	57	5
94	4550H	91	RUE	RUE DE LA TRAISSÉE		10570	40	15426	385	L	7.8	7	E		DS	C	2 et 5%	50	50	puisé	1.00%	17739	57	5
94	4550J	91	RUE	RUE DE LA TRAISSÉE		10570	39	4684	92	U	6	6.6	E		DS	C	2 et 5%	50	50	puisé	1.00%	18511	57	5
94	4550J	91	RUE	RUE DE L'UNIVERSITE		10590	188	9888	286	U	9	5.3	E		DS	C	2 et 5%	50	50	puisé	1.00%	5621	57	5
94	4630J	91	RUE	RUE DE L'UNIVERSITE		11770	181	11146	21	U	13.4	8.2	E		DS	C	2 et 5%	50	50	puisé	1.00%	11842	57	5
94	4740D	91	RD	BOULEVARD DE VERDUN		11090	35	11422	219	U	12	6.8	E		DS	C	2 et 5%	50	50	puisé	1.00%	13375	57	5
94	X005R	91	RUE	RUE VICTOR HUGO		11170	161	10822	334	U	16	8.8	E	RPT	DS	C	2 et 5%	50	50	puisé	1.00%	13375	57	5
94	X005R	91	ROC	ROCADE OUEST		11370	4	22700	2500	L	24.5	19.5	E		DS	N	0.00%	70	70	puisé	1.00%	13709	57	5
94	X005R	91	ROC	ROCADE OUEST		11380	7	22700	2500	L	24.5	19.5	E		DS	N	0.00%	70	70	puisé	1.00%	13709	57	5
94	X005R	91	ROC	ROCADE OUEST		11400	10	22700	2500	L	24.5	19.5	E		DS	N	0.00%	70	70	puisé	1.00%	13709	57	5
94	X005R	91	ROC	ROCADE OUEST		11420	11	22700	2500	L	24.5	19.5	E		DS	N	0.00%	70	70	puisé	1.00%	13709	57	5
94	X005R	91	ROC	ROCADE OUEST		11480	2	19157	1600	L	24.5	19.5	E		DS	N	0.00%	70	70	puisé	1.00%	13709	57	5
94	X005R	91	ROC	ROCADE OUEST		11520	9	22700	2500	L	24.5	19.5	E		DS	N	0.00%	70	70	puisé	1.00%	13709	57	5
94	X005S	91	ROC	ROCADE EST		11780	100	15178	485	L	30	22	E		DS	N	0.00%	70	70	puisé	1.00%	31131	57	5
94	1180X	91	RUE	Rue de la CHAUMIE	Entre L'Emilia et la Varenne	12000	7	5794	116	L	11	8	E		DS	D	2 et 5%	50	50	puisé	1.00%	19414	57	5
94	1350P	91	RUE	RUE DE LA CHAUMIE		12000	7	4381	229	L	11	8	E		DS	D	2 et 5%	50	50	puisé	1.00%	19414	57	5
94	1780Z	91	RTE	ROUTE DE GENCAV		3970	129	6909	138	U	10	6	E	RPT	DS	C	1.00%	50	50	puisé	1.00%	5267	57	5
94			RUE	AV DU GENERAL DE GAULLE	Entre Rocade et Grand Maison	12000	1	5293	180	L	13	6	E		DS	C	2 et 5%	50	50	puisé	1.00%	7047	57	5
94			RUE	RUE DARTIMON		12700	3	4221	215	L	16	6	E		DS	C	2 et 5%	50	50	puisé	1.00%	6302	57	5

## Annexe 3



*Cartographie de synthèse*

# Classement sonore des infrastructures de transports terrestres (voies concernées : A10, routes nationales et voie SNCF)

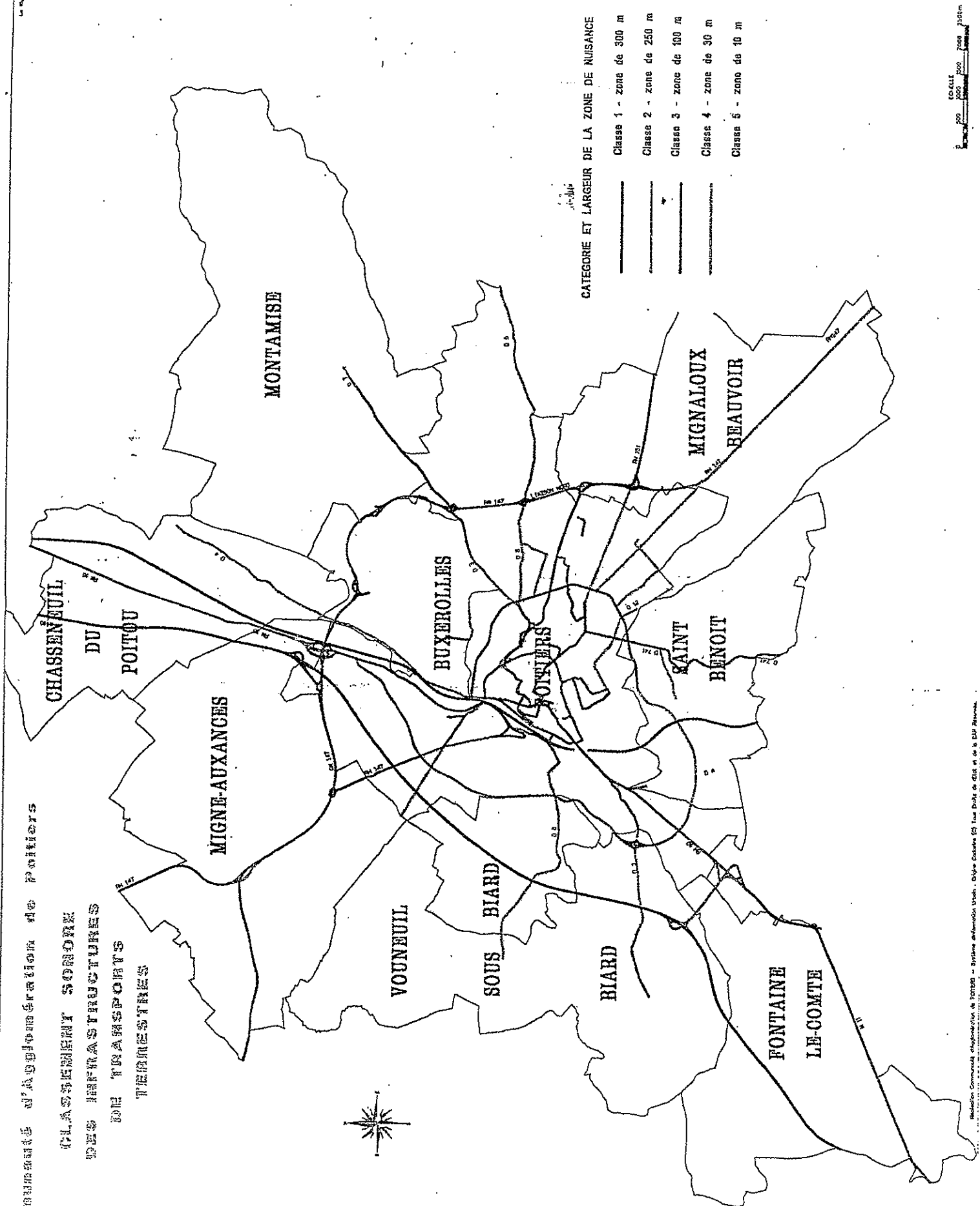


voir carte spécifique concernant la Communauté d'Agglomération de Poitiers

DDE86 - GAME/EGP



CLASSEMENT SONTOR  
DES INFRASTRUCTURES  
DE TRANSPORTS  
TERRESTRES



22 DEC. 2004

PRÉFECTURE DE LA RÉGION POITOU-CHARENTES  
PRÉFECTURE DE LA VIENNE

**ARRETE n°2004 / DDE / 306**

**classant les infrastructures terrestres des  
routes départementales et voies communales  
dans le département de la Vienne.**

Le préfet de la Région Poitou-Charentes  
Préfet de la Vienne  
Officier de la légion d'honneur,  
Officier de l'ordre national du mérite

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment les articles R 111-4-1 et R 111-23-2,

Vu le code de l'urbanisme, et notamment les articles R111-1, R111-3-1, R123-13, R 123-14, R123-22,

Vu le code de l'Environnement, et notamment les articles L 571-9 et L571-10,

Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 modifiée relative à la lutte contre le bruit, et notamment l'article 14,

Vu le décret n° 95-20 du 9 janvier 1995 pris pour l'application de l'article L 111-11-1 du code de la construction et de l'habitation relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements,

Vu le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 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,

Vu l'arrêté du 30 mai 1996 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,

Vu les arrêtés du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels,

Vu l'arrêté préfectoral 2001-D2/B3-536 en date du 31 décembre 2001 relatif au classement des infrastructures terrestres sur le département de la Vienne.

Vu l'avis du comité de pilotage en date du 27 mai 2004.

Vu l'avis favorable des communes suite à leur consultation en date du 5 juillet 2004.

## **ARRETE :**

### **Article 1 :**

Les dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996 et du 25 avril 2003 susvisé sont applicables dans le département de la Vienne aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 2 du présent arrêté et représentées sur le plan et listées dans le tableau joints en annexe.

Le présent arrêté complète l'arrêté préfectoral 2001-D2/B3-536 en date du 31 décembre 2001.

### **Article 2 :**

Les infrastructures de transports terrestres concernées par le présent arrêté préfectoral sont d'une part les routes départementales hors territoire de la communauté d'agglomération de Poitiers et les voies communales. D'autre part est complété, l'arrêté préfectoral 2001-D2/B3-536 en date du 31 décembre 2001 afin d'intégrer au classement des infrastructures de transports terrestres les voies départementales suivantes RD12, RD 20C, RD 30, RD 88 et RD 757 faisant parties du territoire de la CAP.

### **Article 3 :**

Les tableaux et cartes annexés donnent pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnés, le classement dans une des cinq catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996 susmentionné, la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces tronçons et le type de tissu.

Les notions de rues en U et de tissu ouvert sont définies par la norme NF S 31-130 "cartographie du bruit en milieu extérieur".

La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée dans les tableaux, comptée de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche.

### **Article 4 :**

Le classement des infrastructures de transports terrestres dans le Département de la Vienne et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure sont définis en fonction des niveaux sonores de référence, dans le tableau suivant :

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence L, en période diurne (en dB(A))	Niveau sonore de référence L, en période nocturne (en dB(A))	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	$L > 81$	$L > 76$	$d = 300 \text{ m}$
2	$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	$d = 250 \text{ m}$
3	$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	$d = 100 \text{ m}$
4	$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	$d = 30 \text{ m}$
5	$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	$d = 10 \text{ m}$

#### **Article 5 :**

Conformément aux décrets 95-20 et 95-21 susvisés, les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit et mentionnés à l'article 2 doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, déterminé selon l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Cet isolement est, soit déterminé de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 6 de l'arrêté du 30 mai 1996, soit déterminé de manière spécifique sous la responsabilité du maître d'ouvrage du bâtiment à construire par un calcul conforme aux modalités définies à l'article 7 du même arrêté.

#### **Article 6 :**

Les communes concernées par le présent arrêté sont :

Aslonnes, Availles-en-Châtellerauld, Basses, Bellefonds, Bonnes, Bonneuil-Matours, Cenon sur Vienne, Charroux, Chasseneuil-du-Poitou, Châtellerauld, Chauvigny, Civray, Dissay, Jaunay-Clan, La Villedieu-du-Clain, Lencloître, Ligugé, Loudun, Lusignan, Lussac les Chateaux, Marnay, Mazerolles, Mignaloux Beauvoir, Migné-Auxance, Montmorillon, Neuville du Poitou, Nouaillé Maupertuis, Roches Prémairie Andillé, Rouillé, Savigné, Scorbé Clairvaux, Sillard, Smarves, Saint Benoît, St Genest d'Ambière, St Georges les Baillargeaux, St Maurice la Clouère, St Pierre d'Exideuil, St Saviol, Thuré, Vendevre-de-Poitou, Vouneuil sous Biard, Vouneuil sur Vienne.

Ainsi que la commune de ST Sauvant touchée par les secteurs affectés par le bruit de la RD 150 dont le tronçon concerné est situé sur la commune de Rouillé.

#### **Article 7 :**

Le présent arrêté est applicable, à compter de sa publication au recueil des actes administratifs de la Préfecture et de son affichage (durée 1 mois) dans les mairies des communes concernées.

**Article 8 :**

Le présent arrêté devra être annexé aux POS ou PLU par Mesdames et Messieurs les maires des communes visés à l'article 6.

Les secteurs affectés par le bruit définis en annexe ci-joint devront être reportés sur les documents graphiques du POS ou PLU par Mesdames et Messieurs les maires des communes concernées.

**Article 9 :**

Le secrétaire général de la Préfecture, Mesdames et Messieurs les maires des communes concernées et Monsieur le Directeur Départemental de l'Équipement sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

**Article 10 :**

Des ampliations du présent arrêté sont adressées à :

- Mesdames et Messieurs les Maires des communes concernées,
- Monsieur le Directeur Départemental de l'Équipement,
- Au gestionnaire du réseau routier départemental.



**Bernard PRÉVOST**

## Classement sonore des routes départementales (hors CAP)

Nom de la voirie	Debutant	Finissant	Commune	Tissu	Laeq 6h-22h (dba)	Laeq 22h-6h (dba)	Catégorie de l'infrastructure
RD n°1	15,300	17,3325	Chatellerault	O	72	65	3
RD n°1	17,3325	18,700	Chatellerault	O	68	61	4
RD n°1	18,700	18,898	Cenon	O	68	61	4
RD n°4	19,300	20,400	Ligugé	O	71	64	3
RD n°4	20,400	22,356	Ligugé	O	72	65	3
RD n°4	22,356	23,000	Ligugé	O	68	61	4
RD n°12	20,242	23,034	Nouaillé-Maupertuis	O	75	68	3
RD n°12	23,034	24,017	Nouaillé-Maupertuis	O	71	64	3
RD n°15	41,300	43,300	Dissay	O	71	64	3
RD n°20C	0,000	1,050	St-Georges-les-Baillargeaux	O	71	64	3
RD n°20D	0,000	1,350	Jaunay-Clan	O	71	65	3
RD n°62	35,273	36,900	Neuville-de-Poitou	O	67	60	4
RD n°62	36,900	38,200	Vendeuvre-de-Poitou	O	70	63	4
RD n°62	38,200	38,500	Vendeuvre-de-Poitou	O	71	64	3
RD n°62	38,500	43,084	Jaunay-Clan	O	71	64	3
RD n°62	43,084	43,868	Jaunay-Clan	U	76	68	3
RD n°148	19,885	21,250	Charroux	O	70	63	4
RD n°148	21,250	24,735	Savigné	O	70	63	4
RD n°148	24,735	26,000	Savigné	O	66	60	4
RD n°148	26,000	26,460	Civray	O	67	60	4
RD n°148	26,460	27,880	Civray	O	70	63	4
RD n°148	27,880	29,222	St-Pierre-d'Exideuil	O	70	63	4
RD n°148	29,222	32,000	St-Pierre-d'Exideuil	O	67	60	4
RD n°148	32,000	34,055	St-Saviol	O	70	63	4
RD n°150	0,000	3,715	Lusignan	O	67	61	4
RD n°150	3,751	6,550	Lusignan	O	74	67	3
RD n°150	6,550	9,744	Rouillé	O	74	67	3
RD n°150	9,744	10,321	Rouillé	O	71	64	3
RD n°150	10,321	12,230	Rouillé	O	71	64	3
RD n°161	11,300	14,526	Chatellerault	O	75	68	3
RD n°725	20,500	25,100	Chatellerault	O	68	61	4
RD n°725	25,100	26,328	Thuré	O	68	61	4
RD n°725	26,328	30,150	Thuré	O	72	64	3
RD n°725	30,150	31,000	Scorbé-Clairvaux	O	71	64	3
RD n°725	31,000	32,000	Scorbé-Clairvaux	U	75	68	3
RD n°725	32,000	34,000	Scorbé-Clairvaux	O	71	64	3
RD n°725	34,000	36,250	St-Genest-d'Ambière	O	71	64	3
RD n°725	36,250	36,640	St-Genest-d'Ambière	O	67	61	4
RD n°725	36,640	38,412	Lencloître	O	68	61	4
RD n°727	25,000	26,300	Montmorillon	O	67	61	4
RD n°727	26,300	32,000	Sillard	O	70	63	4
RD n°727	32,000	34,200	Lussac-les-Châteaux	O	70	63	4
RD n°727	36,000	37,309	Mazorelles	O	67	59	4
RD n°741	4,585	6,894	Smarves	O	72	65	3
RD n°741	6,894	8,515	Smarves	O	69	61	4
RD n°741	8,515	9,203	Roches-Prémarie-Andillé	O	68	62	4
RD n°741	9,203	11,000	Roches-Prémarie-Andillé	O	68	62	4
RD n°741	11,000	13,100	Roches-Prémarie-Andillé	O	72	65	3
RD n°741	13,100	14,503	La Villegie-du-Clain	U	76	68	3
RD n°741	14,503	15,000	Aslonnes	O	72	65	3
RD n°741	15,000	16,589	Aslonnes	O	72	65	3
RD n°741	16,589	19,602	Marnay	O	71	63	3
RD n°741	19,602	20,600	St-Maurice-la-Clouère	O	71	63	3

## Classement sonore des routes départementales (hors CAP)

Nom de la voirie	Debutant	Finissant	Commune	Tissu	Laeq 6h-22h (dba)	Laeq 22h-6h (dba)	Catégorie de l'infrastructure
RD n°749	11,185	13,623	Chateillerault	O	71	63	3
RD n°749	13,623	14,282	Chatellerault	O	67	59	4
RD n°749	14,282	16,340	Chatellerault	O	67	59	4
RD n°749	16,340	18,155	Chatellerault	O	67	59	4
RD n°749	18,155	19,000	Chatellerault	O	71	63	3
RD n°749	19,000	23,800	Availles-en-Chatellerault	O	72	64	3
RD n°749	23,800	29,392	Vouneuil-sur-Vienne	O	71	64	3
RD n°749	29,392	30,703	Bonneuil-Matours	O	71	64	3
RD n°749	30,703	31,020	Bonneuil-Matours	O	67	59	4
RD n°749	31,020	33,909	Bonneuil-Matours	O	70	63	4
RD n°749	33,909	35,748	Bellefonds	O	70	63	4
RD n°749	35,748	39,000	Bonnes	O	70	63	4
RD n°749	39,000	39,600	Bonnes	O	67	59	4
RD n°749	39,600	42,000	Bonnes	O	70	63	4
RD n°749	42,000	43,720	Chauvigny	O	70	63	4
RD n°749	43,720	48,785	Chauvigny	O	67	59	4
RD n°749A	0,000	2,025	Chauvigny	O	72	65	3
RD n°759	9,012	10,358	Basses	O	71	63	3
RD n°759	10,358	14,748	Loudun	O	67	59	4

# **Classement sonore des routes départementales dans la CAP** **Complément à l'arrêté du 31/12/2001**

Nom de la voirie	Debutant	Finissant	Commune	Tissu	Laeq 6h-22h (dba)	Laeq 22h-6h (dba)	Catégorie de l'infrastructure
RD n°12	18,000	20,242	Mignaloux-Beauvoir	O	75	67	3
RD n°20C	1,050	1,100	Chasseneuil-du-Poitou	O	71	64	3
RD n°20D	1,350	3,158	Chasseneuil-du-Poitou	O	70	63	4
RD n°30	32,200	31,500	Migné-Auxance	O	69	62	4
RD n°30	31,500	30,000	Vouneuil-sous-Biard	O	69	62	4
RD n°30	30,000	28,100	Migné-Auxance	O	67	61	4
RD n°88	0,000	3,946	Saint-Benoît	O	68	61	4
RD n°757	32,000	34,225	Migné-Auxance	O	68	61	4
RD n°757	34,225	36,740	Migné-Auxance	O	70	63	4

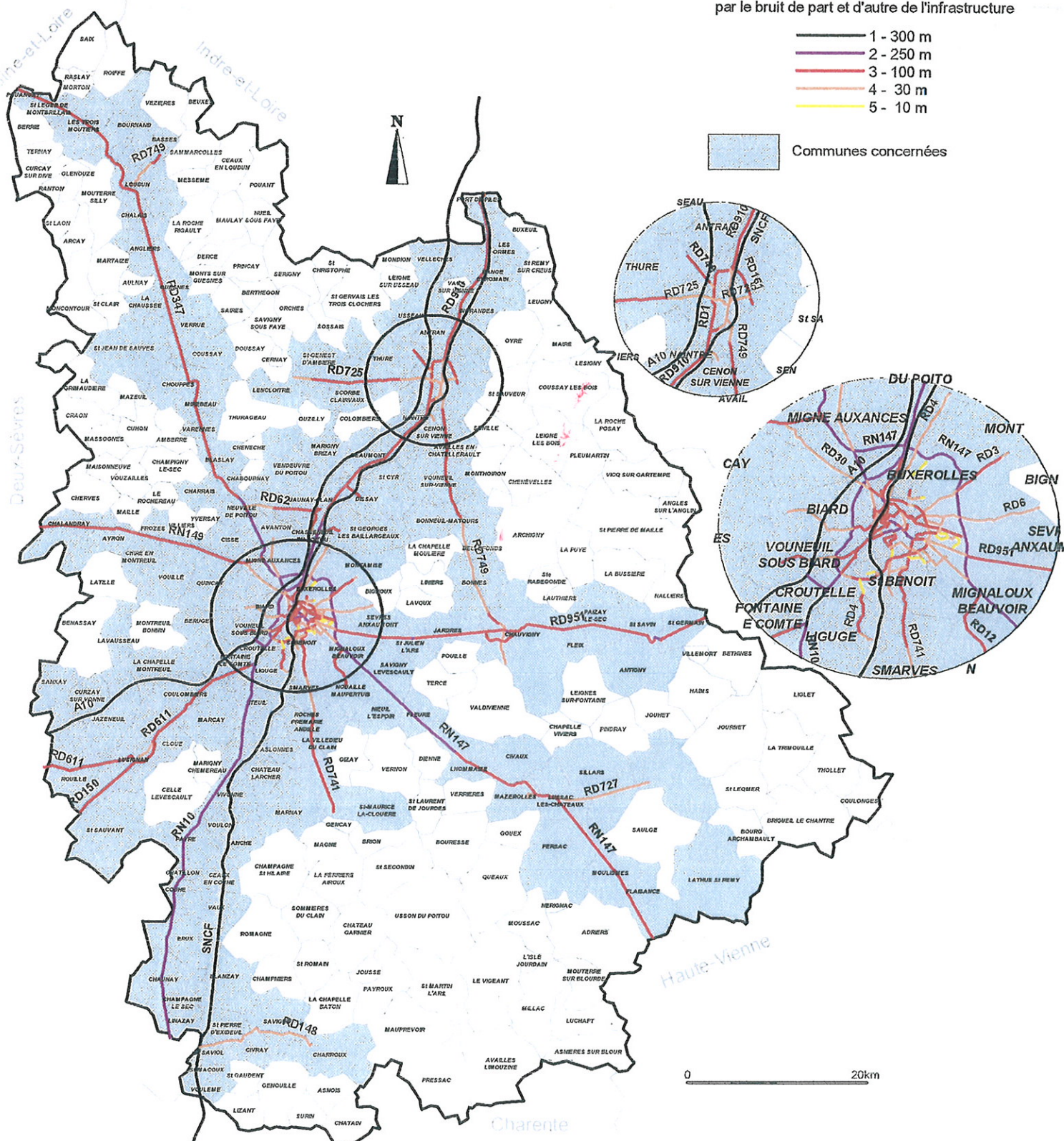


# Classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans la Vienne

Catégorie et largeur des secteurs affectés  
par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure

- 1 - 300 m
- 2 - 250 m
- 3 - 100 m
- 4 - 30 m
- 5 - 10 m

Communes concernées



SOURCES : ©IGN - GEOFLA©2005  
DDE86/ATDL/COTER

REALISATION : DDE86/ATDL/COTER

Aout 2007

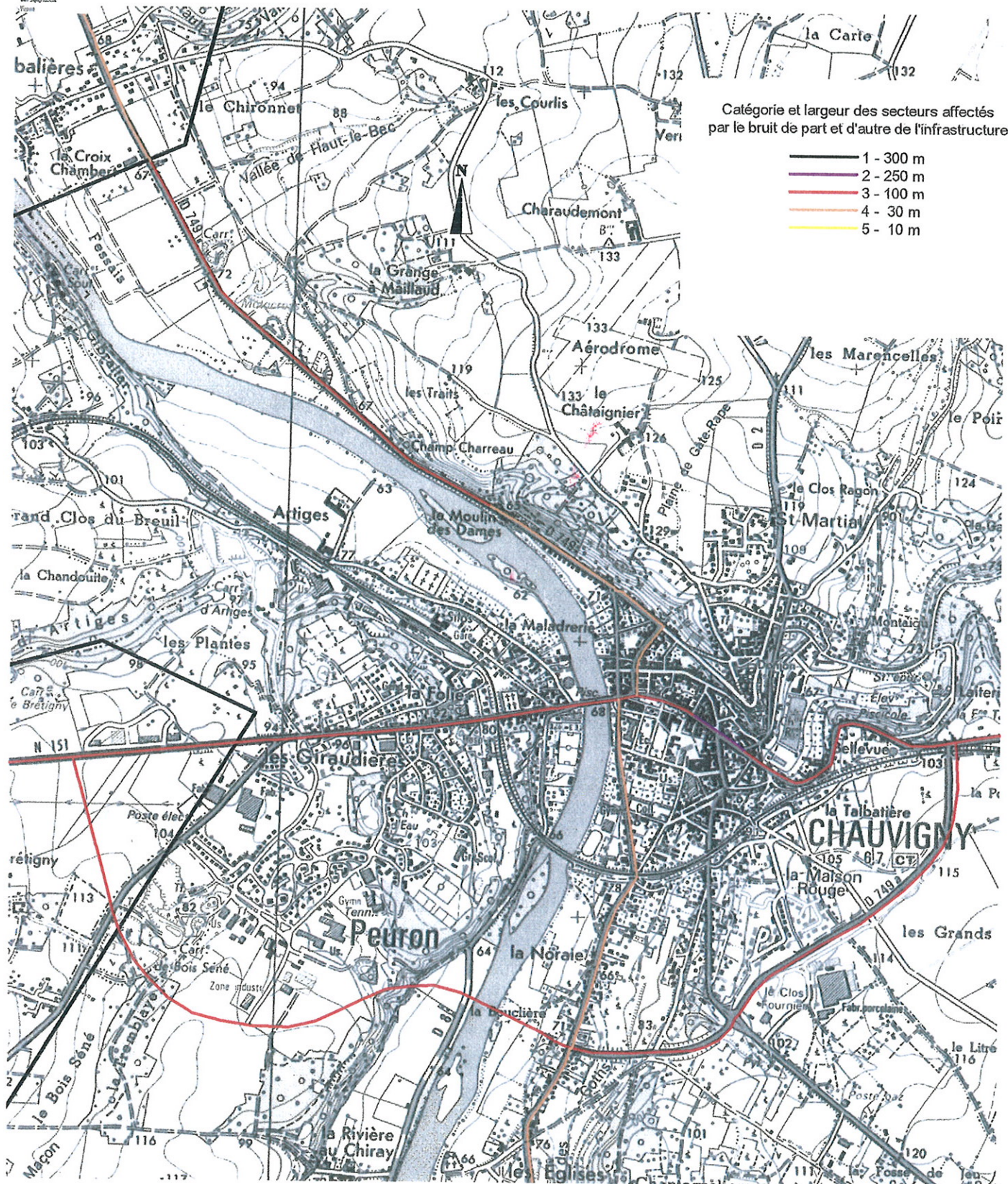
Classement réalisé par arrêtés préfectoraux n°2001-D2/B3-536 du 31/12/2001 et n°2004/DDE/306 du 22/12/2004.

Les infrastructures de transport terrestre sont classées en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Ce classement permet de définir les secteurs affectés par le bruit et les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour les constructions de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Les secteurs affectés par le bruit doivent être reportés dans les documents d'urbanisme.



# Classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans la Vienne



SOURCES : IGN - GEOFLA©2005  
DDE86/ATDL/COTER

REALISATION : DDE86/ATDL/COTER

Août 2007

Classement réalisé par arrêtés préfectoraux n°2001-D2/B3-536 du 31/12/2001 et n°2004/DDE/306 du 22/12/2004.  
Les infrastructures de transport terrestre sont classées en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Ce classement permet de définir les secteurs affectés par le bruit et les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour les constructions de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.  
Les secteurs affectés par le bruit doivent être reportés dans les documents d'urbanisme.