

Photomontage de l'insertion du tracé T3 dans le secteur de la Tulle

Vue actuelle



4.6. Impacts et mesures sur le patrimoine culturel

Le tracé T 3 ne recoupe aucun périmètre d'édifice inscrit ou classé à l'inventaire des monuments historiques (cf. carte en page suivante). Il n'existe pas de covisibilité avec les monuments historiques les plus proches.

Le projet s'inscrit toutefois dans un secteur où le patrimoine vernaculaire et bâti participe à l'attractivité du territoire. Plusieurs bâtiments isolés ainsi que des hameaux bordés par le tracé T 3 présentent de réelles qualités architecturales, dont en particulier le château de la Tulle et le hameau de Friat.

Dans ce secteur, la Voie d'Avenir emprunte le tracé de la RD 96, qu'elle corrige et sécurise, en conservant la cote actuelle de la chaussée. Les modifications paysagères se révèlent donc assez limitées aux abords de ces sites.

Sur le plan archéologique, rappelons que la forte probabilité d'une contrainte archéologique sur l'ensemble du secteur induit la possible prescription d'un diagnostic archéologique préventif. En effet, les travaux de terrassement impliquent des affouillements et excavations pour la mise en place des couches de forme et l'établissement d'une géométrie adaptée aux exigences de sécurité et de fluidité du trafic. Dans ces conditions, du mobilier archéologique pourrait être mis à jour au moment du chantier.

Les Services Régionaux d'Archéologie de Midi-Pyrénées (Lot) et du Limousin (Corrèze) ont été saisi de cette question et pourront se prononcer sur la nécessité d'engager les démarches nécessaires une fois le projet définitif établi.

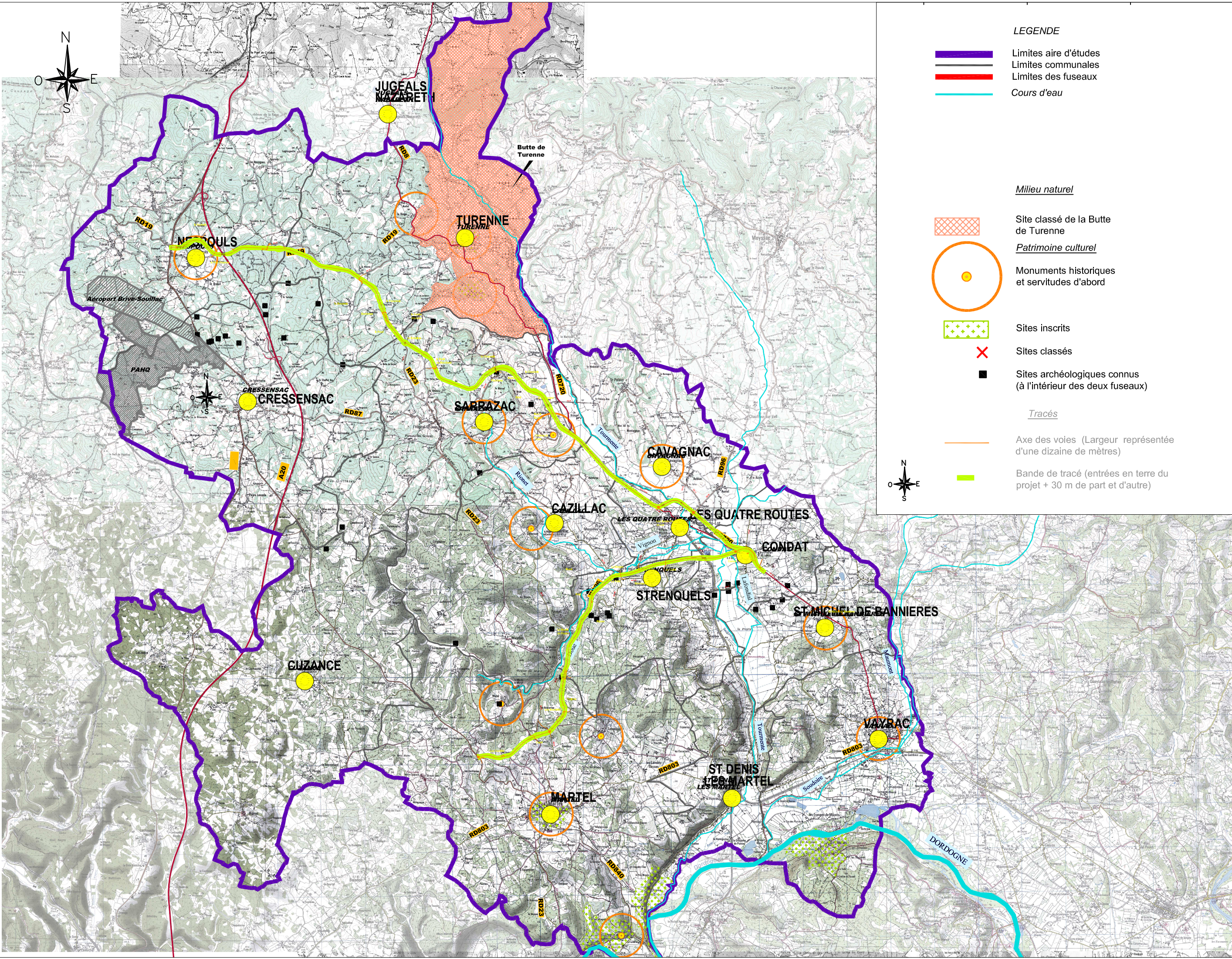
Le projet entre dans le champ d'application du décret n°2002-89 du 16 janvier 2002 pris pour application de la loi n°2001-44 du 17 janvier 2001 et relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive. A ce titre, la nature et l'importance des éléments du patrimoine archéologique éventuellement reconnus à la suite d'une procédure d'évaluation spécifique pourront appeler de la part de l'Etat une prescription de conservation susceptible d'impacter le projet sur le plan du calendrier et des coûts.

Mesures d'évitement

Le tracé T 3 évolue à distance des sites et monuments historiques, évitant ainsi toute covisibilité avec ces points d'intérêt.

Mesures de réduction

Les aménagements paysagers proposés précédemment contribueront à limiter l'impact visuel du projet, en particulier aux abords des hameaux et du bâti traditionnel. La constitution d'écrans végétaux contribue à intégrer l'aménagement dans le paysage rural du secteur et à réduire les co-visibilités entre la chaussée, les véhicules d'une part, et les espaces vécus d'autre part.



LEGENDE

- Limites aire d'études
- Limites communales
- Limites des fuseaux
- Cours d'eau

Milieu naturel

- Site classé de la Butte de Turenne

Patrimoine culturel

- Monuments historiques et servitudes d'abord
- Sites inscrits
- Sites classés
- Sites archéologiques connus (à l'intérieur des deux fuseaux)

Tracés

- Axe des voies (Largeur représentée d'une dizaine de mètres)
- Bande de tracé (entrées en terre du projet + 30 m de part et d'autre)



4.7. Impacts et mesures sur le milieu humain et économique

4.7.1. Effet sur les biens fonciers bâtis et non bâtis

La création d'une route est susceptible d'engendrer des effets directs sur les biens fonciers bâtis et non bâtis par le biais des emprises foncières nécessaires à l'aménagement de la route et des dispositifs connexes (ouvrages d'art, réseaux d'eaux pluviales, rétablissement des routes secondaires et des accès, ...), nécessitant des procédures d'expropriation et/ou d'aménagement foncier.

Le projet de tracé T 3 n'implique aucune acquisition de bien bâti.

Le tracé T 3 comporte par ailleurs 40 carrefours depuis Condat jusqu'à l'accès à l'A20. Une grande partie de ces carrefours est implantée sur la RD 840 existante. Ces carrefours permettent de rétablir les accès aux hameaux et habitations desservis par le réseau viaire intercepté par la Voie d'Avenir. Dans certains cas, la configuration du profil longitudinal de la Voie d'Avenir ou la nécessité de limiter les intersections a conduit le concepteur à proposer un raccordement de hameaux à un réseau viaire secondaire, rallongeant donc potentiellement le parcours de quelques dizaines ou centaines de mètres.

D'une manière générale, l'aménagement de la Voie d'Avenir impliquera une emprise foncière directement proportionnelle à la longueur du tracé retenu. Les aménagements connexes, liés au rétablissement des carrefours, à la mise en œuvre des talus de déblais et de remblais, aux dispositifs de gestion des eaux pluviales, nécessitent également l'acquisition foncière des terrains concernés. Au total, la superficie d'acquisition foncière estimée pour le tracé T 3 atteint environ 33,5 ha³.

La superficie de biens fonciers non bâtis à acquérir dans le cadre du projet de tracé T 3 correspond essentiellement à des parcelles forestières et agricoles.

Mesures d'évitement et de compensation

Le tracé T 3 a été développé de manière à limiter le recours aux acquisitions foncières, à la fois dans l'intérêt des riverains et dans l'intérêt économique du projet. D'une manière générale, les zones urbanisées ont été évitées autant que possible. L'aménagement en place de la RD 96 et la connexion de la Voie d'Avenir à la RD 840 présentant un profil général relativement sécurisé contribuent aussi à limiter l'emprise des aménagements.

Mesures compensatoires

Les acquisitions des biens fonciers non bâtis concernés par l'emprise du projet seront exécutées dans le cadre des dispositions réglementaires prévues par le Code de l'expropriation. Une procédure de Déclaration d'Utilité Publique sera engagée et devra aboutir, le cas échéant, à une indemnisation des propriétaires.

4.7.2. Effet sur les activités économiques hors agriculture

Le tracé T 3 n'impacte aucune activité économique de production en dehors de l'agriculture, faisant l'objet d'un chapitre spécifique, dans la mesure où aucun bâtiment ou surface d'entreprise n'est concerné directement par le projet.

On notera en revanche la proximité immédiate :

- d'un ensemble constitué d'un gîte et de chambres d'hôtes classés 3 épis, aux Issartoux, sur la commune de Strenquels, situé à 90 m de l'axe de l'actuelle RD 96, dans la portion où celle-ci sera réaménagée dans le cadre de la Voie d'Avenir. Les covisibilités sont partielles du fait de la situation du hameau en léger surplomb et de l'existence d'un verger entre le bâti et la route ;
- d'un gîte classé 3 épis au lieu-dit Taillefer à Martel, à proximité immédiate du tracé projeté, mais sans covisibilité a priori compte tenu de la présence d'arbres assurant le rôle d'écran.

Vis-à-vis de ces hébergements touristiques, la Voie d'Avenir est susceptible de modifier l'ambiance paysagère et le contexte sonore.

Mesures d'évitement et de réduction

Le traitement pour les hébergements touristiques est le même que pour les autres habitations. Les impacts sur le paysage seront pris en compte et réduits par la mise en œuvre de mesures d'intégration et de traitement paysager, décrits précédemment. Pour ce qui concerne le bruit, aucun dépassement des seuils réglementaires n'affecte les gîtes et chambres d'hôtes concernés.

³ En considérant un fuseau de 40 m pour les surfaces agricoles et forestières (base utilisée par If Consultants) et une largeur de 21 m en dehors de ces espaces. Ces valeurs pourront être affinées ultérieurement mais ont constitué une base pour la comparaison des impacts des tracés.

4.8. Impacts et mesures sur le développement potentiel de l’urbanisation

Compte tenu de l’affectation des sols telle qu’elle est prévue par les documents d’urbanisme en vigueur sur le territoire des communes traversées par le tracé T 3, les impacts du projet sur le développement urbain s’avèrent relativement limités et concernent essentiellement le secteur du bourg de Condat et le prolongement Nord-Ouest de Martel, avant le raccordement à la RD 840.

Dans le contournement du village de Condat, le tracé T 3 recoupe des zones définies comme urbanisables pour l’habitat :

- **Zone UA** correspondant au centre-bourg de Condat et à certaines zones mitoyennes non construites dédiées à l’accueil de bâtiments faisant fonction d’habitat, d’équipements publics et de commerce. Le tracé T 3 intercepte la zone UA de Condat dans un secteur correspondant à un emplacement réservé pour l’accueil d’équipements scolaires ou socioculturels.
- **Zone UB** correspondant à une zone urbaine mixte ou à urbaniser en situation satellite par rapport au centre-bourg de Condat. Ces zones sont vouées à une densification et à une recomposition du tissu urbain entre zones résidentielles, commerces et activités artisanales de faible envergure. Cette zone est traversée par le tracé T 3 au Sud du hameau du « Champs de Labrie », en tout début de tracé.

Par ailleurs, le tracé T 3 recoupe un secteur de Condat dédié à l’accueil d’activités économiques :

- **Zone UI** intégrant l’ensemble des secteurs d’activité existants ou projetés à cours terme. Le tracé T 3 empiète sur la zone UI située à l’entrée Sud-Est du bourg.

Enfin, le tracé T 3 intercepte localement une **zone AU** du PLU de Martel, correspondant à un secteur à urbaniser en priorité, destiné à l’accueil de constructions à vocation d’habitat et aménagé de préférence sous forme d’opération d’ensemble. Cette zone est traversée par l’itinéraire T3 dans le cadre de la rectification du tracé d’une voie communale entre les hameaux des « Gautries » et celui de « la Croix Mathieu ».

Mesures d’évitement

Le tracé a été établi de manière à limiter la consommation des espaces urbanisables tout en tenant compte des autres sensibilités, notamment naturelles et hydrauliques. Le contournement de Condat permet de sécuriser les zones déjà urbanisées en déviant le trafic du centre-bourg. L’optimisation du tracé, associée au rétablissement des dessertes du centre-bourg et des hameaux périphériques, permet de maintenir les potentialités d’urbanisation en continuité du bourg de Condat et n’obère pas le développement des zones d’activités. Par ailleurs, l’emprise sur la zone AU de Martel est relativement limitée, de sorte que le développement potentiel de l’urbanisation ne s’en trouve pas contraint.

4.9. Impacts et mesures sur les espaces agricoles

Les impacts sur les espaces et l’économie agricoles sont appréciés au regard de plusieurs critères :

- surface agricole utile soustraite par l’emprise du projet (en considérant une largeur de fuseau de 40 m) évaluée à partir des données du Registre Parcellaire Graphique de 2010,
- typologie des cultures ou de l’usage agricole des terrains,
- nombre d’exploitations concernées.

L’emprise du tracé T 3 couvre 11,6 ha de surface agricole répartis comme suit :

	Longueur (m)	Surface (ha)	
Céréales	260	1,04	8,9%
Prairies	2052	8,208	70,6%
Vergers	530	2,12	18,2%
Parcours	66	0,264	2,3%
Total	2908	11,632	100%

La carte du RPG présentant l’affectation des parcelles concernées par le tracé T 3 est fournie en page suivante.

La majeure partie des surfaces agricoles soustraites correspond à des prairies. Toutefois, la présence notable de vergers (noyers pour la plupart), dont la valeur vénale est particulièrement importante, contribue à augmenter la surface relative soustraite par l’application d’un coefficient de pondération :

	Surface réelle arrondie (ha)	Coefficient de pondération	Surface pondérée (ha)
Vergers	2	10	20
Céréales	1	2	2
Prairies et parcours	8,5	1	8,5
Surface totale	11,5		30,5

Par ailleurs, l’aménagement d’une infrastructure linéaire engendrera potentiellement :

- un allongement du transit pour le matériel de fauche qui n’empruntera pas la Voie d’Avenir,
- une intersection des prairies utilisées par le bétail, réduisant de fait la surface pâturée d’un seul tenant.

Mesures de réduction

L’aménagement risque de nécessiter l’expropriation sur certaines parcelles concernées par le tracé. Dans le cadre de l’opération foncière, il sera réalisé par la suite un réaménagement du foncier qui favorisera l’exploitation agricole.

Par ailleurs, une étude approfondie des **rétablissements de voies** devra être menée pour éviter ou limiter l’allongement des parcours pour les engins agricoles et pour le bétail.

4.10. Impacts et mesures sur les boisements et la sylviculture

Le tracé T 3 évolue dans un secteur ne présentant pas d’intérêt notable pour la sylviculture. Ainsi, les boisements recoupés par le tracé projeté se composent essentiellement de chênes pubescents de faible productivité, sous la forme de taillis, ne permettant aucune exploitation économique. La longueur cumulée du tracé en forêt atteint 4 km, soit une surface forestière déduite de l’ordre de 16,2 ha⁴. Aucune truffière naturelle ou plantée n’a été recensée dans l’aire d’étude.

Toutefois, le tracé recoupe sur une longueur de 280 m le massif de la Palmela bénéficiant d’un plan simple de gestion (cf. carte en page suivante). La surface potentiellement soustraite par le projet s’élève à 1,1 ha mais le massif ne s’en trouve pas déstructuré compte tenu de la faible surface considérée et du fait qu’il est déjà traversé par plusieurs routes départementales.

En conséquence, les surfaces forestières impactées par le projet T 3 restent relativement restreintes et ne constituent pas un enjeu notable en terme de sylviculture. De même, compte tenu des caractéristiques de l’ouvrage routier, les principales fonctionnalités écologiques seront conservées. Une étude approfondie et un suivi pourront être envisagés dès la mise en exploitation pour évaluer les effets sur les déplacements des populations animales.

	Surface réelle impactée (ha)	Coefficient de pondération	Surface pondérée (ha)
Taillis	15,1	1	15,1
Plantations (forêt bénéficiant d’un PSG)	1,1	3	3,3
Surface totale	16,2		18,4

La pondération affectée dans le tableau ci-dessus est fonction de la valeur des peuplements et tient donc compte de l’intérêt économique des massifs gérés qui, dans le cas présent, sont constitués de résineux.

⁴ sur la base d’un fuseau de 40 m de largeur, étant entendu que le défrichement ne portera pas systématiquement sur la totalité de la superficie considérée.

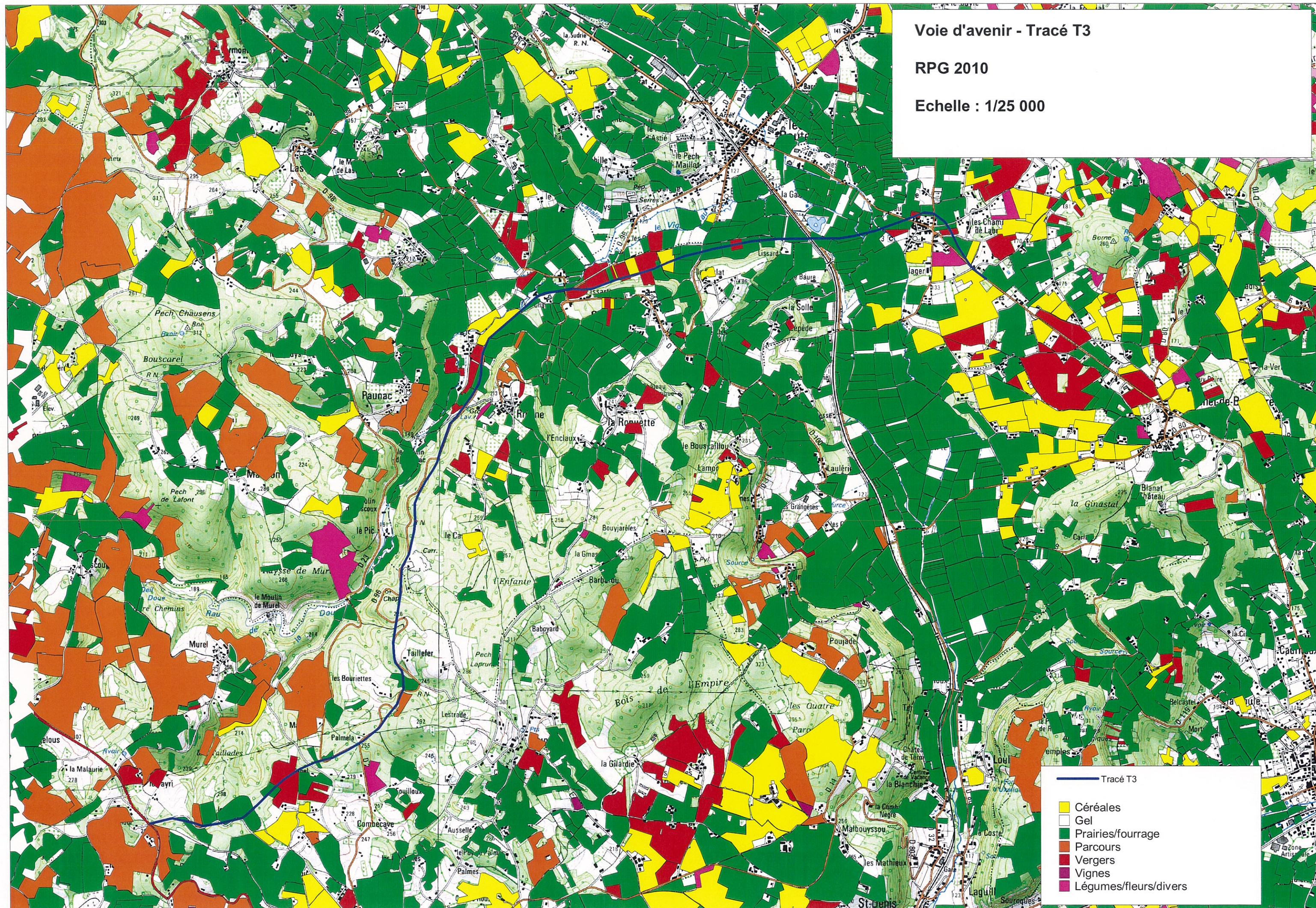
Mesures d'évitement

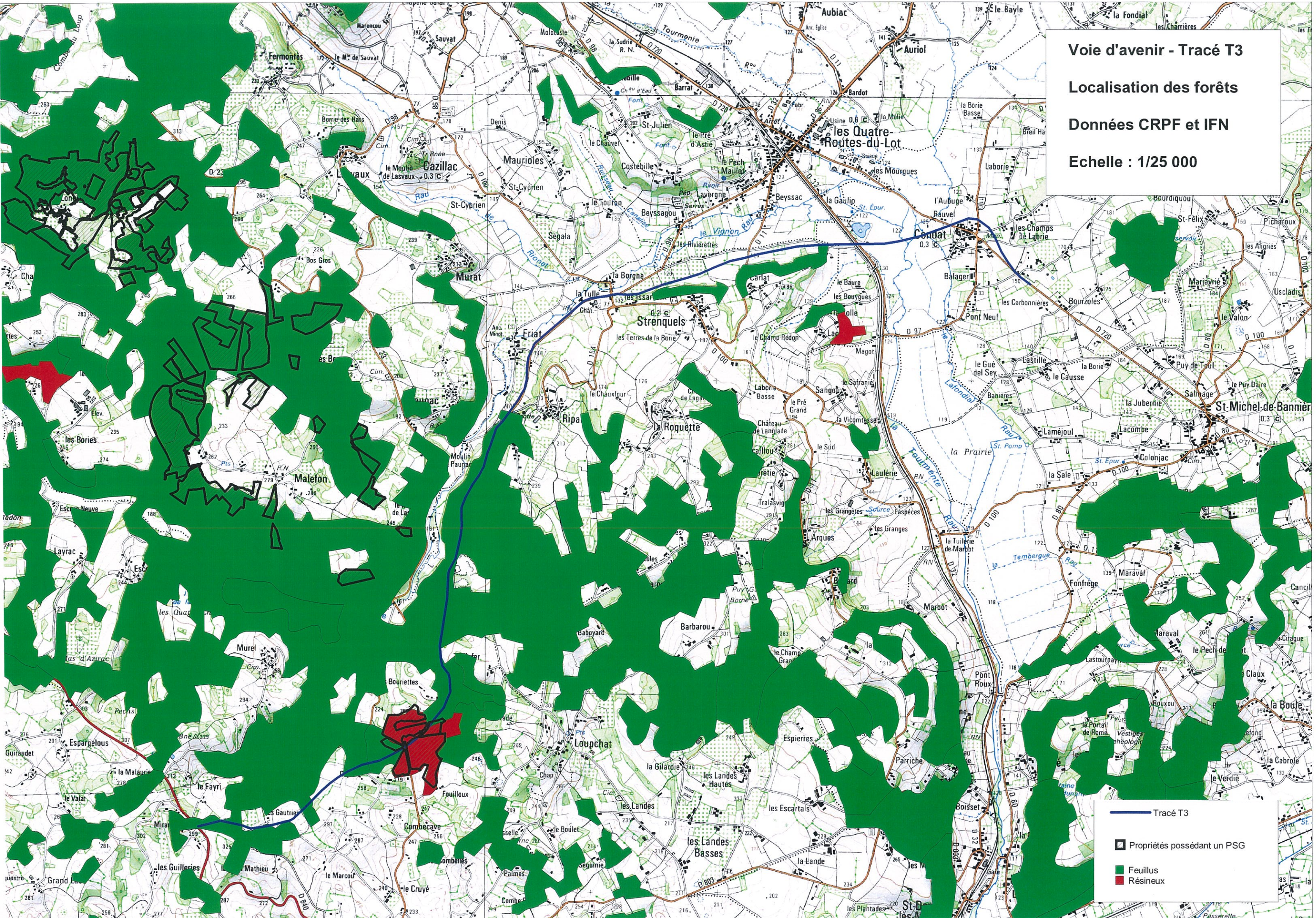
La Voie d'Avenir s'inscrit dans un secteur où la sylviculture n'est pas développée et où les boisements ne présentent pas d'intérêt économique.

Mesures de réduction

Le choix du tracé a pris en compte l'existence des massifs faisant l'objet de plan simple de gestion, en limitant le linéaire au sein des massifs gérés. Les modalités de défrichement tiendront compte au maximum des recommandations produites par le CRPF dans le cadre des plans de gestion.

Echelle : 1/25 000





Voie d'avenir - Tracé T3

Localisation des forêts

Données CRPF et IFN

Echelle : 1/25 000

— Tracé T3

□ Propriétés possédant un PSG

■ Feuillus

■ Résineux

4.11. Effets sur les déplacements

Un étude des déplacements a été confiée à SORMEA et a permis d'évaluer les évolutions probables du trafic :

- pour un scénario dit « au fil de l'eau » (SFE) correspondant à la situation actuelle (réseau existant et déviations prévues de Bétaille et de Vayrac),
- pour le scénario T 3 en comparaison avec le SFE.

Pour ce faire, l'étude a considéré :

- les critères d'évolution démographique et de croissance de l'emploi sur les territoires concernés,
- les tendances d'utilisation du mode routier pour les déplacements (liées aux politiques publiques favorables aux déplacements doux, au renchérissement des carburants, et aux pratiques éco-responsables des usagers),
- l'induction du trafic liée à la Voie d'Avenir (pour le T3) correspondant au trafic généré par l'offre d'une nouvelle infrastructure (et qui ne serait donc pas généré sans une augmentation de capacité du réseau routier).

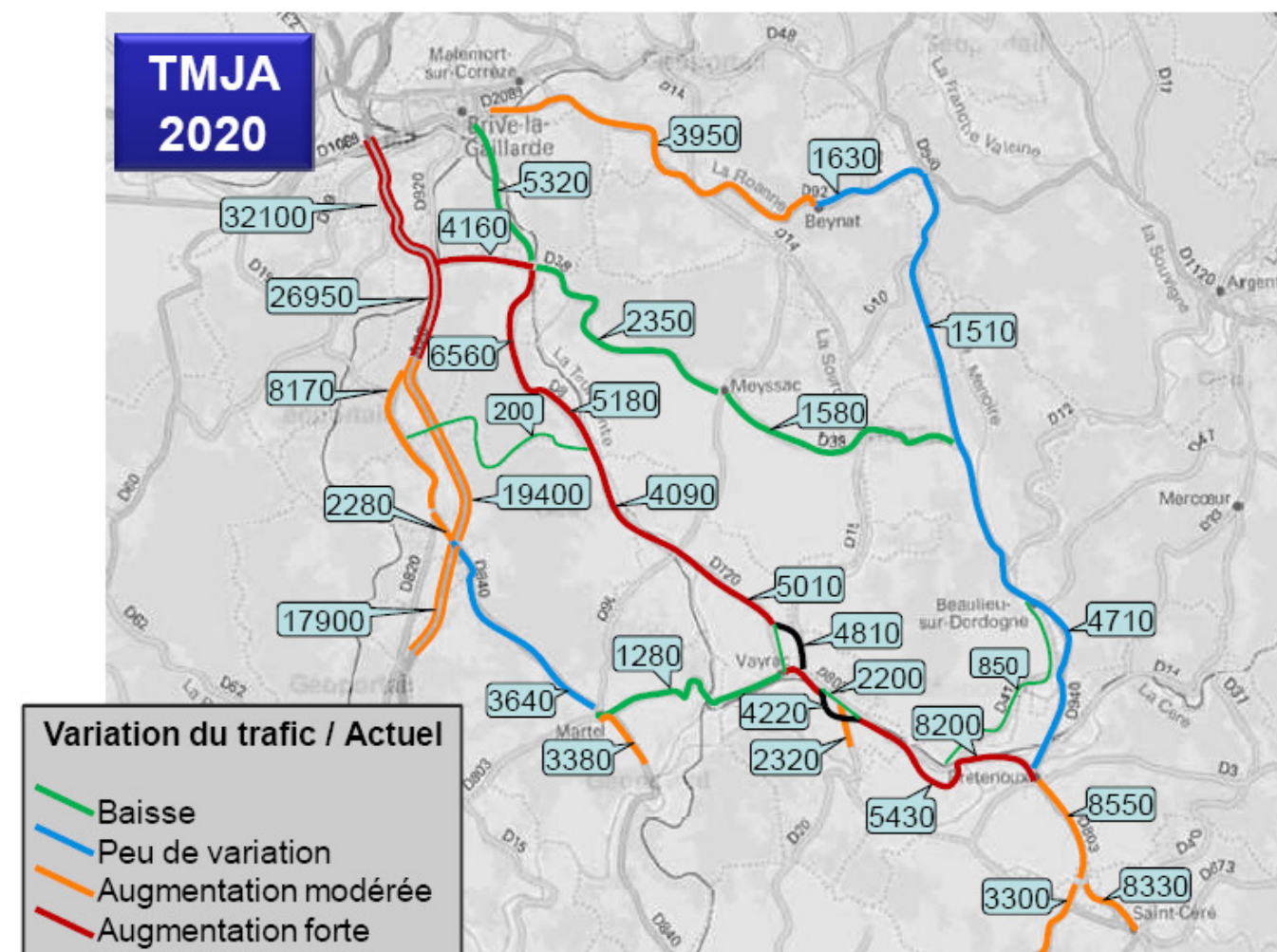
Globalement, la combinaison de ces facteurs permet d'envisager une croissance du trafic de 5% en 10 ans, ajoutée, le cas échéant, à une induction du trafic de 5% également, soit une croissance globale du trafic attendue de 10% à l'horizon de mise en service de la Voie d'Avenir.

Dans ces conditions, les modélisations de trafic révèlent que l'aménagement et l'exploitation du tracé T3 va entraîner une évolution des flux sur les routes existantes (en comparaison avec les évolutions estimées dans le SFE) :

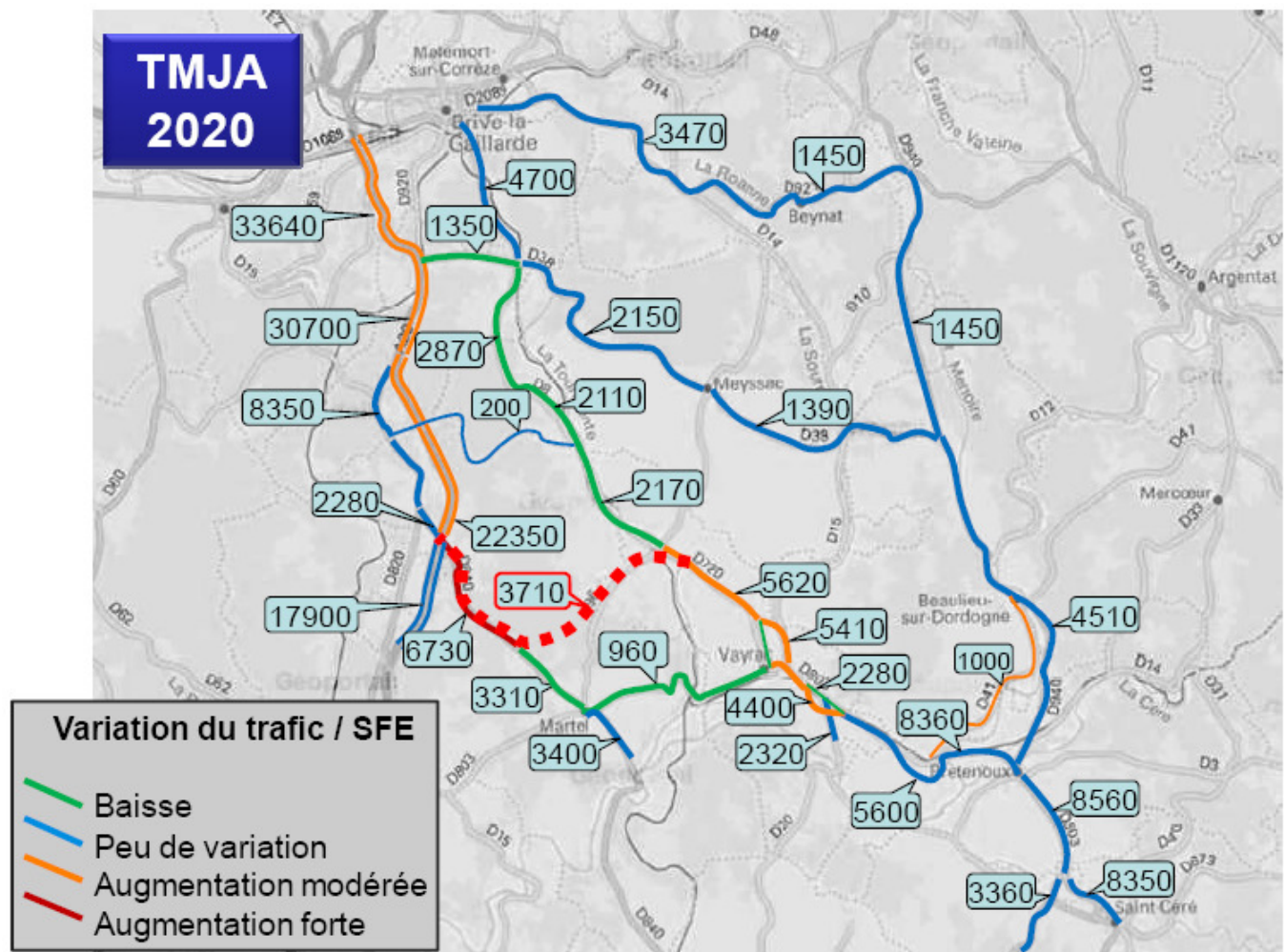
- diminution marquée du trafic sur la RD 803 entre Vayrac et Martel, puis sur la RD 840 entre Martel et les Gautries / Mirandol ;
- diminution marquée du trafic sur la RD 720 et la RD 8 entre les Quatre-Routes-du-Lot et Montplaisir (commune de Jugeals-Nazareth), puis sur la RD 158 menant à l'échangeur de Noailles.

Ces résultats s'expliquent par le fait que le tracé T 3 capte une partie non négligeable des flux transitant depuis les bassins de vie et d'activités de Biars-Bretenoux-Beaulieu et de Vayrac-Les-Quatres-Routes en direction de l'autoroute A20 et des zones Ouest de l'agglomération briviste. En complément de ce trafic capté vis-à-vis des axes existants (RD 720, RD 8, RD 803, ...), les conditions de sécurité et de fluidité de la circulation proposées par le tracé T 3 contribuent à induire un trafic nouveau sur l'axe ainsi créé.

En revanche, les routes existantes conservent un niveau de trafic directement lié à la desserte du centre-ville et des zones Est de Brive pour laquelle le projet de Voie d'Avenir ne constitue pas une alternative réelle (pas de gain de temps).



Carte des variations de trafic à 2020 sur les axes existants sans mise en œuvre du projet (scénario au fil de l'eau)



Carte des variations de trafic à 2020 sur les axes existants avec mise en œuvre du tracé T 3

Mesures de réduction

Le rétablissement de la très grande majorité des dessertes locales depuis le tracé T 3 dans des conditions sécurisées contribue largement à l'attractivité du projet pour relier l'ensemble des territoires desservis à l'autoroute A20. Sur ce point, le tracé T 3 constitue ainsi une alternative sécurisée et confortable au réseau existant. Notons toutefois que le débouché de la RD 840 sur le demi-échangeur de Gignac, ne permettant pas un accès à l'A20 en direction du Sud, contribue à modérer l'intérêt du tracé T 3 pour certains automobilistes. Des réflexions complémentaires pourront avoir lieu pour faciliter l'accès à l'autoroute vers le Sud.

En revanche, il n'apparaît pas compétitif, en terme de gain de temps et d'agrément de conduite, pour rallier le centre-ville de Brive et les zones Est : les flux de véhicules sur la RD 720 et la RD 8 seront toutefois diminués, notamment pour ce qui concerne les poids lourds, ce qui garantira une plus grande fluidité du trafic à destination de Brive.

4.12. Effets sur l'environnement sonore

4.12.1. Critère d'ambiance sonore

Le critère d'ambiance sonore est défini dans l'arrêté du 5 mai 1995 et il est repris dans le paragraphe 5 de la Circulaire du 12 décembre 1997. Le tableau ci-dessous présente les critères de définition des zones d'ambiance sonore :

Type de zone	Bruit ambiant existant avant travaux toutes sources confondues (en dB(A))	
	LAeq(6 h - 22 h)	LAeq(22 h - 6 h)
Modérée	< 65	< 60
Modérée de nuit	≥ 65	< 60
Non modérée	< 65	≥ 60
	≥ 65	≥ 60

4.12.2. Les seuils réglementaires à respecter

Création d'une infrastructure routière nouvelle

Pour les sections du projet concernées par la création d'une voie nouvelle, les contributions maximales admissibles de celle-ci à terme sont données dans le tableau suivant, selon le type de bâtiment :

Usage et nature des locaux	LAeq(6 h - 22 h) en dB(A)	LAeq(22 h - 6 h) en dB(A)
Logements situés en zone modérée	60	55
Logements situés en zone modérée de nuit	65	55
Logements situés en zone non modérée	65	60
Etablissements de santé, de soins et d'action sociale ⁽¹⁾	60	55
Etablissements d'enseignement ⁽²⁾	60	-
Locaux à usage de bureaux en zone modérée	65	-

(1) Pour les salles de soins et les salles réservées au séjour des malades, ce niveau est abaissé à 57 dB(A) sur la période (6 h - 22 h)

(2) Sauf pour les ateliers bruyants et les locaux sportifs

Modification ou transformation d'une infrastructure existante

Ce cadre réglementaire s'applique aux sections du projet concernées par une augmentation du nombre de voies de circulation ou par une modification du tracé.

Le caractère significatif d'une modification d'infrastructure est défini par l'article R.571-46 du code de l'environnement : « *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 à plus de 2 dB(A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation.* »

Dans le cas d'une modification significative, les seuils réglementaires sont définis par l'article 3 de l'Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières : « *Si la contribution sonore de l'infrastructure avant travaux est inférieure aux seuils applicables à une voie nouvelle, elle ne pourra excéder ces valeurs après travaux. Dans le cas contraire, la contribution sonore, après travaux, ne doit pas dépasser la valeur existant avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.* »

Dans le cadre de cette étude, trois cas peuvent se présenter :

- Si la contribution initiale de l'infrastructure considérée est inférieure à 60 dB(A) de jour et inférieure à 55 dB(A) de nuit, sa contribution après travaux ne devra pas dépasser ces valeurs ;
- Si la contribution initiale de l'infrastructure considérée est comprise entre 60 et 65 dB(A) de jour et entre 55 et 60 dB(A) de nuit, sa contribution après travaux ne devra pas dépasser la valeur initiale ;
- Si la contribution initiale de l'infrastructure considérée est supérieure à 65 dB(A) de jour et supérieure à 60 dB(A) de nuit, sa contribution après travaux devra être ramenée à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit.

4.12.3. Simulation de la situation future

Méthodologie

La variante T3 comprend une section en aménagement sur place (en rouge sur le plan page suivante) et deux sections en création de voie nouvelle (en bleu sur le plan page suivante)

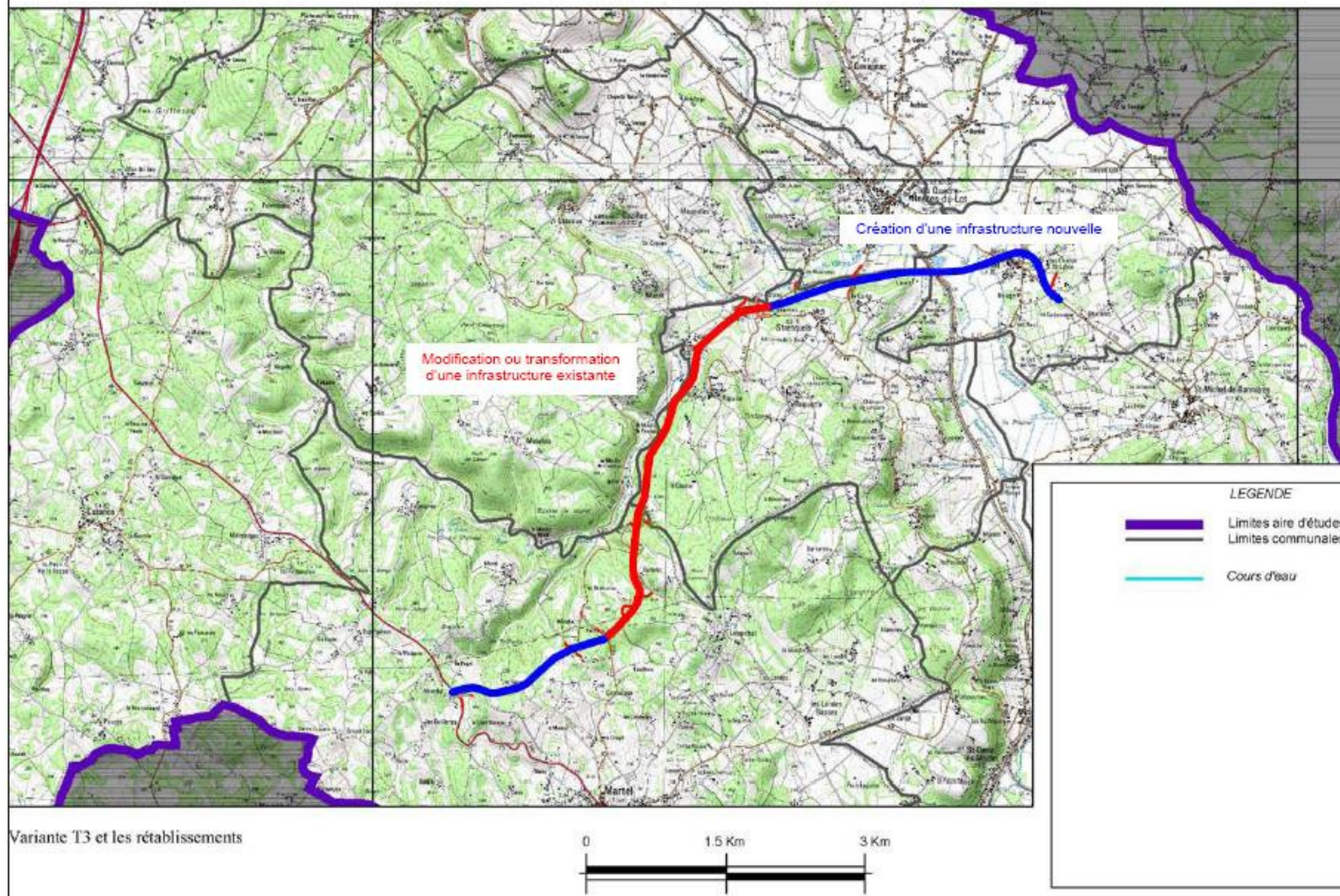
Les zones en bleu seront étudiées en se basant sur le cadre réglementaire relatif à la **création d'infrastructure routière nouvelle**. Les zones en rouge seront étudiées en se basant sur le cadre réglementaire relatif à la **modification ou transformation d'une infrastructure existante**.

L'Article 1er de l'Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières stipule que les indicateurs utilisés sont les niveaux sonores équivalents « correspondant à la contribution sonore de l'infrastructure concernée » (LAeq (6 h – 22 h) pour la période de jour et LAeq (22 h – 6 h) pour la période de nuit). **Est donc seul pris en compte le bruit causé par l'infrastructure elle-même, indépendamment des autres sources de bruit environnantes.**

L'horizon d'étude correspond à l'année 2040, soit 20 ans après la mise en service présumée du projet. L'objectif consiste à déterminer à cet horizon l'impact sonore du projet seul en façade des habitations riveraines.

La modélisation est effectuée par importation des fichiers au format DWG 3D du projet, fournis par EGIS France, sur le fichier MITHRA de la situation initiale.

VARIANTE T3



Hypothèses de trafic

Les hypothèses de puissance acoustique émise par les voies de circulation sont conformes aux recommandations spécifiées dans le Guide du Bruit des Transports Terrestres édité par le CETUR.

Les hypothèses de trafic à l’horizon 2040 ont été fournies par le Conseil Général du Lot (46) sous la forme de TMJA. Le calcul des débits horaires moyens sur les périodes réglementaires (6 h – 22 h) et (22 h – 6 h) est réalisé à partir des ratios suivants : 92.4 % des véhicules circulent sur la période diurne (6 h- 22 h), le reste en période nocturne (22 h – 6 h) et 97 % des poids lourds circulent sur la période diurne (6 h- 22 h), le reste en période nocturne (22 h – 6 h).

La vitesse de circulation sur la variante T3 est de 90 km/h, sauf sur les giratoires (30 km/h) et sur une centaine de mètres à partir des giratoires (70 km/h).

Les hypothèses retenues pour la simulation de la situation future (horizon 2040) sont rassemblées dans les tableaux ci-dessous :

Sans aménagement :

Infrastructure routière	Trafic en véh/jour et % PL	Période (6 h – 22 h)		Période (22 h – 6 h)	
		Véh/h	% PL	Véh/h	% PL
RD 96	1 110 – 1 % PL	64	1	11	0

Avec aménagement :

Infrastructure routière	Trafic en véh/jour et % PL	Période (6 h – 22 h)		Période (22 h – 6 h)	
		Véh/h	% PL	Véh/h	% PL
T3	4 080 – 5 % PL	236	5	39	2

Résultats des simulations (horizon 2040)

Des cartes présentant les niveaux de bruit en façade simulés pour l’ensemble des récepteurs retenus ainsi que des cartes de courbes isophones calculées à 4 m de hauteur ont été réalisées dans le cadre de cette simulation acoustique. Elles ont été placées en annexe pour plus de lisibilité.

Seuls les secteurs et habitations soumis à des dépassements des seuils réglementaires sont présentés ci-après :

➤ **Secteurs « Condat », « Strenquels » et « Taillefer » (cadre réglementaire relatif à la création d’infrastructure nouvelle) :**

Six habitations, situées en zone d’ambiance sonore préexistante modérée, sont exposées à un dépassement du seuil réglementaire diurne de 60 dB(A) et/ou du seuil réglementaire nocturne de 55 dB(A) en situation future :

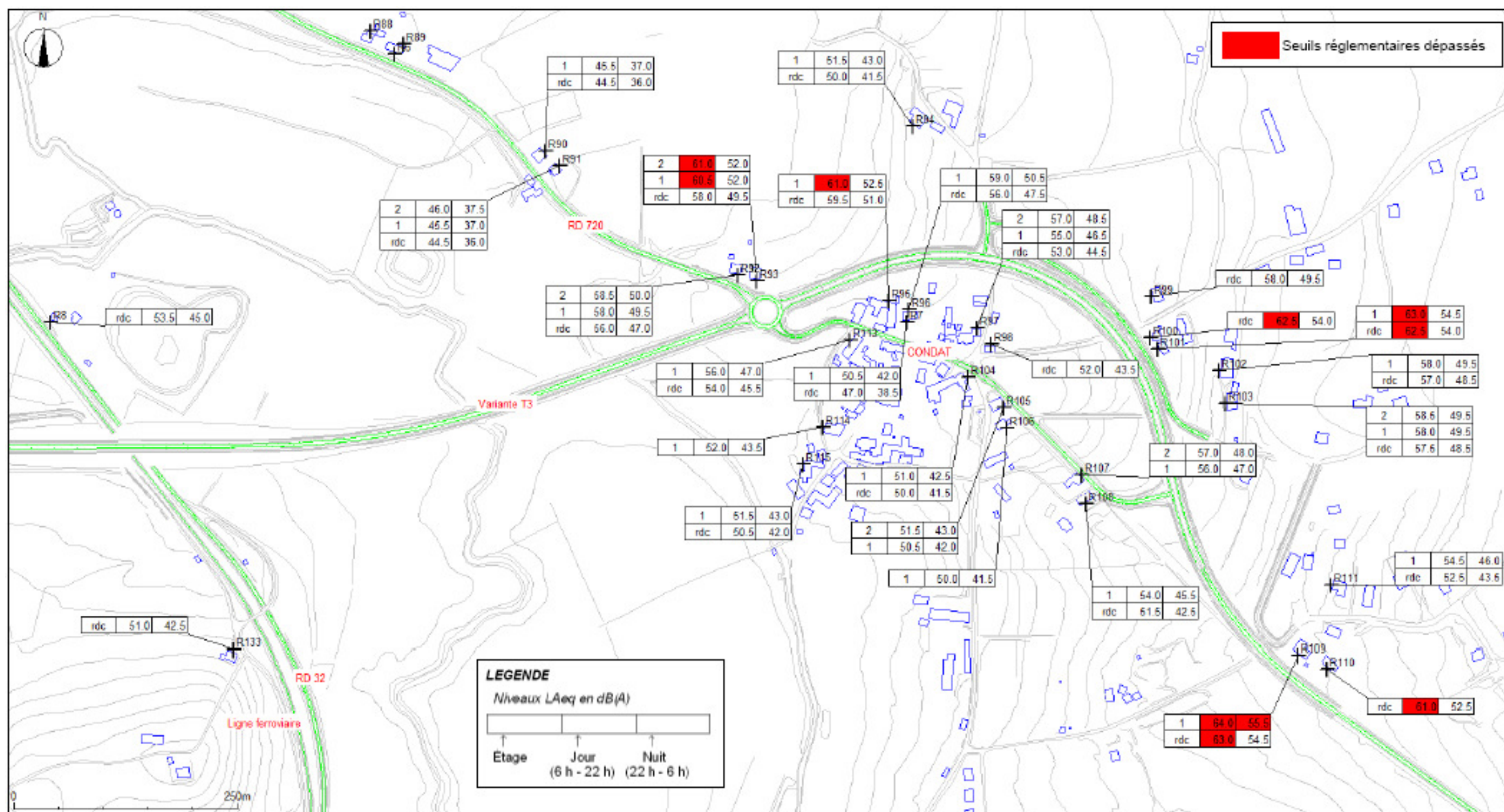
- R93, R95, R100, R101, R109 et R110 (secteur « Condat »)

➤ **Secteur « Strenquels », « Friat » et « Taillefer » (cadre réglementaire relatif à la modification ou transformation d’infrastructure existante) :**

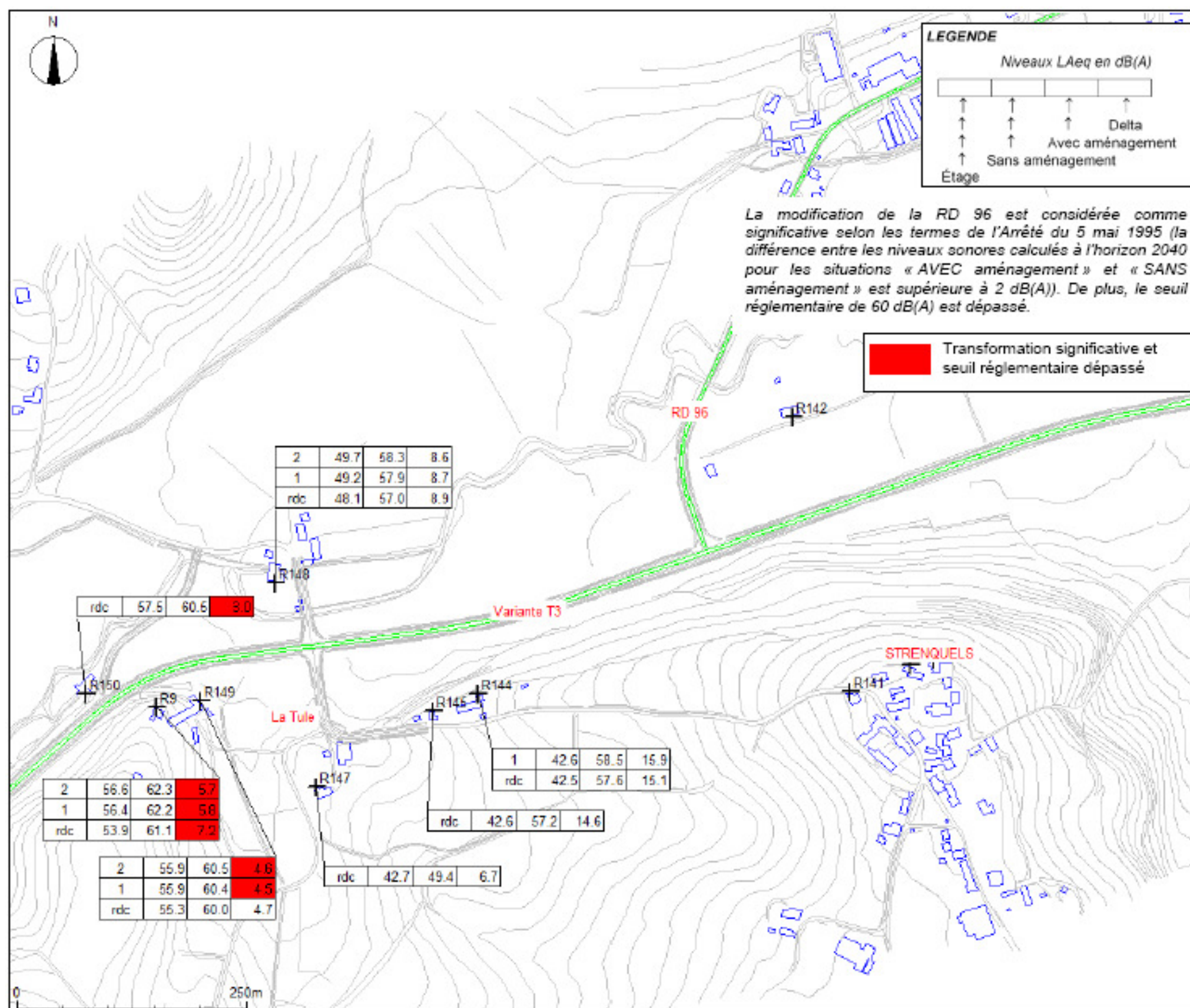
Trois habitations sont exposées à une augmentation des niveaux supérieure à 2 dB(A) et à un dépassement des seuils réglementaires compris entre 60.0 et 62.5 dB(A) le jour en situation future, avec aménagement de la RD 96 :

- R9, R149 et R150, (secteur « Strenquels »).

9 habitations sont exposées à un dépassement des seuils réglementaires et doivent donc bénéficier d’une protection acoustique.



Niveaux LAeq en dB(A) – Jour (6 h - 22 h) et Nuit (22 h – 6 h) – Secteur «Condat» (Création de voie nouvelle)



Niveaux LAeq en dB(A) – Jour (6 h -22 h) – Secteur « Strenquels » (Modification de voie existante)

4.12.4. Mise en place de protections acoustiques

Les protections acoustiques à la source sont dimensionnées à l'horizon 2040, sur la période diurne. En effet, l'écart observé entre les niveaux moyens LAeq jour et LAeq nuit est supérieur à 5 dB(A) : si les seuils réglementaires sont respectés de jour, ils le seront automatiquement de nuit.

L'objectif de la mise en œuvre des protections acoustiques est donc de ramener les niveaux sonores au niveau des seuils réglementaires admissibles en période diurne (6 h – 22 h), définis par les réglementations relatives à la création d'une infrastructure nouvelle ou à la modification d'une infrastructure existante.

Pour chaque secteur concerné, les résultats de simulation de la situation future sont présentés pour la période réglementaire diurne (6 h – 22 h) sous la forme de cartes d'étiquettes des niveaux de bruit en façade des bâtiments :

- case n° 1 : étage,
- case n° 2 : niveau LAeq jour sans protection,
- case n° 3 : niveau LAeq jour avec protections.

Secteur de « Condat Est »

Sur ce secteur, la solution proposée est la mise en œuvre de 2 écrans :

- Protection n°7 : écran absorbant d'une hauteur de 2 m par rapport à l'axe de la voie et d'une longueur de 70 m ;
- Protections n°8 : écran absorbant d'une hauteur de 2 m par rapport à l'axe de la voie et d'une longueur de 65 m .

