



---

**PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT  
POUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES DES DEUX-SÈVRES**

---

**4ème échéance 2024 – 2029**

**Directive n°2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement**

Version consultation publique

# Table des matières

<b>CHAPITRE I – RESUME NON TECHNIQUE</b>	<b>4</b>
<b>CHAPITRE II – CONTEXTE REGLEMENTAIRE</b>	<b>5</b>
2.1 - DIRECTIVE EUROPEENNE DU 25 JUIN 2002	5
2.2 - OBLIGATIONS POUR LES DEPARTEMENTS, GESTIONNAIRES DE VOIRIE	5
2.3 - PRODUCTION DES CARTES DE BRUIT	5
<b>CHAPITRE III – GENERALITES SUR LE BRUIT</b>	<b>6</b>
3.1 - DEFINITION DU SON ET DU BRUIT	6
3.1.1 - ÉCHELLE DES BRUITS	6
3.1.2 - QUELQUES REPERES SUR L'ÉCHELLE DE BRUIT	6
3.2 - INDICES ACOUSTIQUES	7
3.3 - ARITHMETIQUE PARTICULIERE	7
3.4 - EFFETS DU BRUIT SUR LA SANTE	7
3.5 - PRINCIPALES SOLUTIONS EXISTANTES POUR REDUIRE LE BRUIT	8
3.5.1 - ACTIONS A LA SOURCE	8
3.5.2 - ACTIONS SUR LE CHEMIN DE PROPAGATION	8
3.5.3 - ACTIONS AU RECEPTEUR	8
<b>CHAPITRE IV - DESCRIPTION DES SECTEURS ET VOIES CONCERNEES</b>	<b>9</b>
4.1 - LISTE DES ROUTES DEPARTEMENTALES CONCERNEES	9
4.1.1 - ROUTES DEPARTEMENTALES DE 1ER NIVEAU	9
4.1.2 - ROUTES DEPARTEMENTALES DE 2EME NIVEAU	9
<b>CHAPITRE V – DONNÉES DE LA CARTOGRAPHIE</b>	<b>10</b>
5.1 – ANALYSES DES EVOLUTIONS CARTOGRAPHIQUES	10
5.1.1 - METHODOLOGIE EMPLOYEE POUR LA CARTOGRAPHIE	10
5.1.2 - LECTURE DES RESULTATS ET LEURS LIMITES	10
5.1.3. - RESULTATS DES CARTES	11
5.2 - IDENTIFICATION DES ZONES A ENJEUX	11
<b>CHAPITRE VI - ACTIONS REALISEES</b>	<b>21</b>
6.1 - RENOUVELLEMENT DES COUCHES DE REVETEMENT	21
6.2 – AIRES DE COVOITURAGE	22
6.3 – LIAISONS CYCLABLES	23
<b>CHAPITRE VII – PROGRAMME D'ACTION A METTRE EN ŒUVRE</b>	<b>26</b>
7.1 - REVETEMENTS DE CHAUSSEES	26
7.2 – GESTION DE TRAFIC ET COMPTAGES ROUTIER	26

<b>7.3 - MOBILITE</b>	<b>27</b>
<b>7.4 - PROJETS D'AMENAGEMENT</b>	<b>27</b>
<b>7.5 MESURES DE PLANIFICATION URBAINE</b>	<b>27</b>
<b>7.6 - FINANCEMENTS ET ECHEANCES PREVUS POUR LA MISE EN OEUVRE DES MESURES RECENSEES</b>	<b>28</b>

**VIII CONSULTATION DU PUBLIC** **29**

---

**IX ANNEXES** **30**

---

<b>9.1 – CARTES DES COMPTAGES ROUTIERS DE 2017 A 2023</b>	<b>30</b>
<b>9.2 – CARTES DES BRUITS LDEN ET LN</b>	<b>30</b>

## CHAPITRE I – RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

Dans le cadre de l'application de la Directive Européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, les grandes agglomérations et grandes infrastructures de transports terrestres doivent faire l'objet de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

L'objectif de cette directive est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

L'ambition de cette directive est également de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette pollution.

Conformément aux exigences réglementaires, le Département des Deux-Sèvres s'est engagé dans la rédaction de son PPBE de la manière suivante :

- Première échéance : diagnostic des secteurs où il convient d'agir (période 2008 – 2013)
- Seconde échéance : bilan des actions réalisées depuis 10 ans et citées dans le cadre du précédent PPBE (période 2013 – 2018)
- Troisième échéance : liste d'actions permettant d'abaisser l'exposition sonore de nos concitoyens (période 2018 – 2023).

Enfin, la dernière étape dite 4<sup>ème</sup> échéance doit aboutir à évaluer ce qui a été fait et à organiser un programme global d'actions sur la période 2024-2029.

À cette fin, le Département des Deux-Sèvres envisage plusieurs ambitions pour améliorer l'environnement sonore du réseau routier départemental :

- Continuer la modernisation du réseau routier ;
- Favoriser l'accès aux modes de transports partagés et collectifs ;
- Gérer le trafic routier ;
- Créer de nouvelles voies vertes ;
- Accompagner les collectivités dans la prise en compte du bruit routier dans leurs aménagements et dans leurs actions en faveur des mobilités douces (ingénierie / conception).

## CHAPITRE II – CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

### 2.1 - DIRECTIVE EUROPEENNE DU 25 JUIN 2002

La Directive européenne 2002/49/CE (dite « Directive Bruit ») vise à établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles liés au bruit dans l'environnement. Cette réglementation européenne impose l'élaboration, tous les 5 ans à échéance fixe, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour prévenir et si possible réduire les effets des nuisances sonores.

Le Département des Deux-Sèvres, en sa qualité de gestionnaire des routes départementales, est concerné par cette réglementation pour les infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an.

### 2.2 - OBLIGATIONS POUR LES DÉPARTEMENTS, GESTIONNAIRES DE VOIRIE

La réglementation impose à tout gestionnaire de réseaux routiers la réalisation de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) définissant la politique de lutte contre le bruit de l'organisme gestionnaire. Ces plans, pour être réalisés, doivent être précédés d'un diagnostic sous la forme de cartes de bruit, appelées Cartes de Bruit Stratégiques (CBS). Ces cartes sont à produire par l'Etat, en vertu de l'article L.572-4 du Code de l'Environnement.

Ces obligations ont des échéances différentes selon le trafic observé sur les routes :

- trafic supérieur à 6 millions de véhicules par an (soit 16 400 véhicules par jour) : échéance du 30 juin 2007 pour les cartes de bruit et du 18 juillet 2008 pour les PPBE ;
- trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (soit 8 200 véhicules par jour) : échéance du 30 juin 2012 pour les cartes de bruit et du 18 juillet 2013 pour les PPBE ;
- puis les cartes de bruit stratégiques et les PPBE sont respectivement réexaminées au moins tous les 5 ans à compter de leur date d'élaboration ou de leur date d'approbation.

La réglementation n'impose pas de résultat à atteindre, que ce soit en matière de réduction des niveaux sonores ou de baisse du nombre de personnes exposées. Elle impose à la collectivité de décrire et publier les actions qu'elle prévoit afin de prévenir les effets du bruit et de réduire les niveaux de bruit. Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà menées ou en cours de réalisation, et de définir celles prévues pour les cinq ans à venir.

### 2.3 - PRODUCTION DES CARTES DE BRUIT

Les services de l'Etat ont réalisé les cartes de bruit relatives au seuil de 8 200 v/j, 4<sup>ème</sup> échéance, elles ont été approuvées par arrêté préfectoral en date du 18 août 2022.

Seules les cartes de type A et C nécessitent d'être produites dans le cadre de la 4<sup>ème</sup> échéance :

- Les cartes de type A présentant les indicateurs de bruit Ln et Lden sont rapportées à la Commission Européenne.
- Les cartes de type C sont utilisées par les services de l'État et les collectivités concernées pour l'élaboration des PPBE.

# CHAPITRE III – GÉNÉRALITÉS SUR LE BRUIT

## 3.1 - DÉFINITION DU SON ET DU BRUIT

Le son est dû à la différence instantanée entre la pression de perturbation (le bruit) et la pression atmosphérique. Le son, ou vibration acoustique, est un mouvement des particules d'un milieu élastique de part et d'autre d'une position d'équilibre.

L'émission est le mécanisme par lequel une source de son communique un mouvement oscillatoire au milieu ambiant.

La propagation est le phénomène par lequel ce mouvement est transmis de proche en proche à tout le milieu.

Le bruit est un ensemble de sons provoquant, pour celui qui l'entend, une sensation auditive considérée.

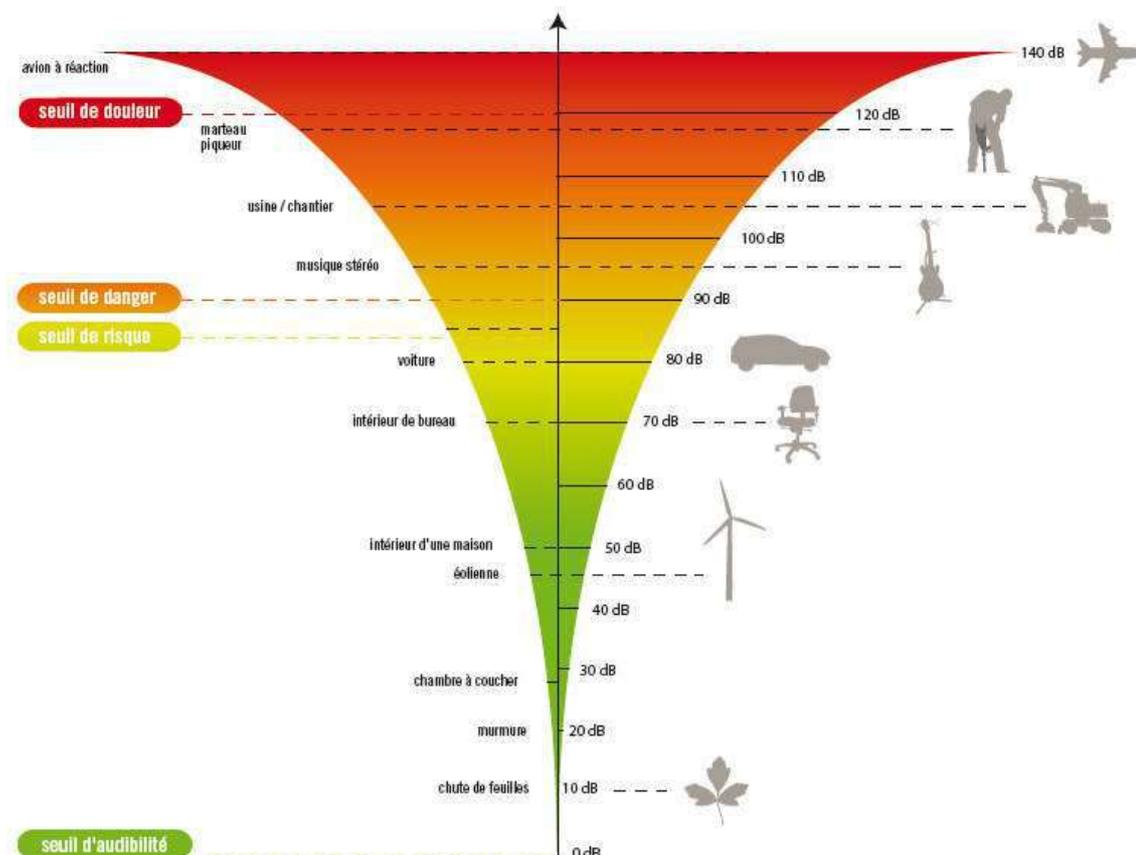
### 3.1.1 - Échelle des bruits

Un bruit se caractérise d'abord par son niveau sonore, son intensité. L'unité utilisée est le décibel (dB). L'oreille humaine est capable de percevoir un son compris entre 0 dB et 120 dB, seuil de douleur. À partir de 140 dB, il y a perte d'audition.

### 3.1.2 - Quelques repères sur l'échelle de bruit

Notre oreille est plus sensible aux moyennes fréquences qu'aux basses et hautes fréquences. Pour tenir compte de ce comportement physiologique de l'oreille, les instruments de mesure sont équipés d'un filtre dit « de pondération A » dont la réponse en fréquence est la même que celle de l'oreille. L'unité de mesure s'appelle alors le décibel pondéré A (dB(A)).

Il permet de décrire globalement la sensation quand l'excitation sonore couvre une large plage de fréquences, ce qui est le cas de presque tous les bruits auxquels nous sommes soumis.



### 3.2 - INDICES ACOUSTIQUES

Les indicateurs **Lden** et **Ln** sont exprimés en décibels « pondérés A » dB(A), et moyennés sur une année de référence. Ils traduisent une notion de gêne globale.

Le **Lden** permet de rendre compte de l'exposition au bruit sur 24h et correspond au cumul de trois périodes réglementaires :

- La période jour (« day ») de 6h à 18h ;
- La période soir (« evening ») de 18h à 22h ;
- La période nuit (« night ») de 22h à 6h.

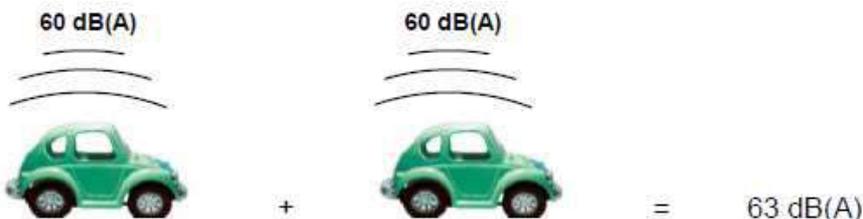
Il prend en compte la sensibilité particulière de la population dans les tranches horaires soir et nuit en majorant le bruit sur ces périodes de 5 dB(A) et 10 dB(A) respectivement.

Le **Ln** est destiné à rendre compte uniquement des perturbations du sommeil observées chez les personnes exposées au bruit en période nocturne. Cet indicateur acoustique correspond à la période nocturne uniquement (22h-6h).

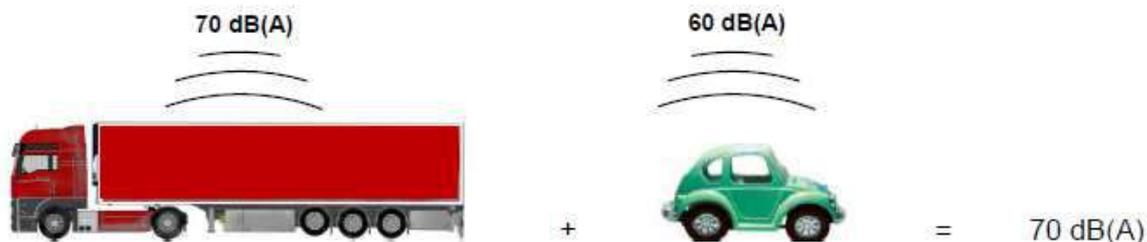
### 3.3 - ARITHMÉTIQUE PARTICULIERE

L'usage du décibel implique un référentiel de calcul spécifique, qu'il est possible de résumer selon un ensemble de règles simples, rappelées ci-dessous :

- Le doublement d'une source de bruit augmente le niveau de 3 dB. Ainsi, le passage de deux véhicules identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'un seul véhicule.



- Effet de masque : si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par 2 sources sonores différentes, et si le premier est au moins supérieur de 10 dB par rapport au second, le niveau sonore perçu correspond au niveau sonore le plus grand des deux. Le bruit le plus faible est alors masqué par le plus fort.



### 3.4 - EFFETS DU BRUIT SUR LA SANTÉ

Le bruit est un problème de santé publique qui est la première source de pollution et qui concerne l'ensemble de la population, en particulier dans des environnements urbains.

Les conséquences du bruit peuvent aller d'une gêne passagère à des répercussions graves sur la santé, la qualité de vie et/ou sur le fonctionnement des écosystèmes.

Quelques-unes de ces conséquences sur l'homme (source INRS) :

- Fatigue auditive,
- Surdité (légère, moyenne, profonde et irréversible),
- Stress, irritabilité,
- Augmentation des risques d'accidents du travail,
- Troubles cardiovasculaires, modification de la tension artérielle,
- Troubles du sommeil, insomnie,
- Dépression,
- Difficulté de communication orale au travail,
- Source de fatigue physique et/ou nerveuse.

### 3.5 - PRINCIPALES SOLUTIONS EXISTANTES POUR RÉDUIRE LE BRUIT

Outre les actions préventives prévues r glementairement par la législation française, différentes actions peuvent être menées sur les infrastructures.

#### 3.5.1 - Actions à la source

Il s'agit de réduire les vitesses, de maîtriser les allures, de limiter la circulation des véhicules les plus bruyants (poids-lourds), de mettre en œuvre des enrobés phoniques, de créer des zones 30 et zones de rencontre, etc...

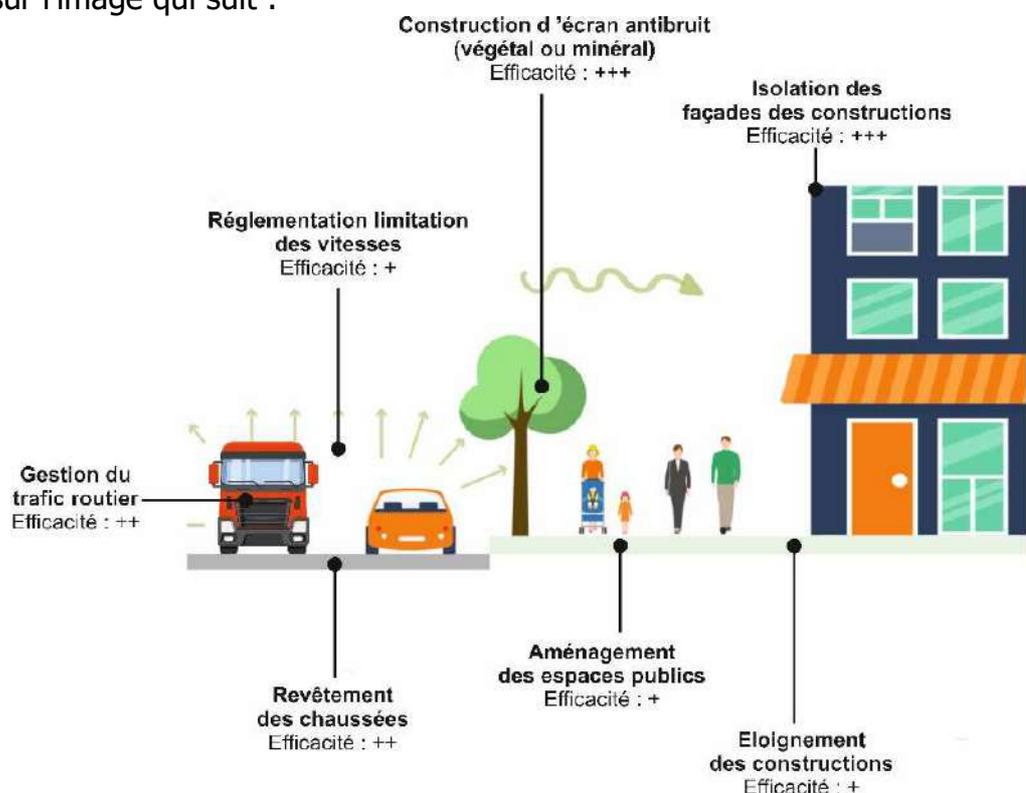
#### 3.5.2 - Actions sur le chemin de propagation

Il s'agit de mettre en œuvre des écrans antibruit, des merlons, des traitements végétaux ou de réaliser des aménagements des espaces publics en créant des zones tampon entre la source du bruit et le récepteur.

#### 3.5.3 - Actions au récepteur

Il s'agit de mettre en œuvre des isolations de façades en intégrant la dimension thermique (ventilation, climatisation) en particulier dans le cadre des réhabilitations de quartiers ou de prévoir dans les documents d'urbanisme des reculs des constructions pour les voies les plus bruyantes. Elles ne permettent pas la protection des espaces extérieurs.

Elles sont résumées sur l'image qui suit :



## CHAPITRE IV - DESCRIPTION DES SECTEURS ET VOIES CONCERNÉES

Le présent PPBE s'inscrit dans la suite des cartes de bruit stratégiques validées par arrêté préfectoral en date du 18 août 2022.

Les zones bruyantes sont mises en évidence à partir de ces cartes de bruit stratégiques. Il s'agit ici des zones dont les niveaux sonores sont supérieurs aux valeurs limites Lden de 68 dB(A) et/ou Ln de 62 dB(A).

Les comptages routiers de 2017 à 2023 recensent l'ensemble des routes départementales supportant un trafic supérieur à 8 200 véhicules par jour en TMJA et son évolution. Des cartes montrant cette dernière sont jointes en annexe. Cependant les comptages sont pratiqués tous les ans pour les voies de niveau 1 et tous les 5 ans pour les voies de niveau 2 ce qui explique que certaines routes n'apparaissent pas sur chaque carte. Il est donc difficile de quantifier précisément le linéaire total de routes sur lesquelles le trafic est supérieur à 8 200 véhicules par jour en TMJA. Il est d'environ **140 km**.

### 4.1 - LISTE DES ROUTES DÉPARTEMENTALES CONCERNÉES

#### 4.1.1 - Routes départementales de 1er niveau

- Route départementale 611 depuis le carrefour N11 / D650 jusqu'à Saint-Maixent-L'école,
- Route départementale 648 sur l'ensemble du linéaire dans les Deux-Sèvres,
- Route départementale 650 depuis la D611 jusqu'à la N248,
- Route départementale 850 sur l'ensemble du linéaire dans Niort,
- Route départementale 948 entre Niort et Melle,
- Route départementale 743 entre Niort et Parthenay,
- Route départementale 938 aux abords de Thouars.

#### 4.1.2 - Routes départementales de 2ème niveau

- Route départementale 744 de Niort (depuis la D811) jusqu'à Saint-Maxire,
- Route départementale 743 bis au sud de Parthenay en agglomération (entre la D743 et la N149,
- Route départementale 938TER, en sortie Est de Bressuire, direction Thouars,
- Route départementale 759 entre le Centre de Thouars et Vrines,
- Route départementale 938E, en sortie Nord de Thouars, avant de reprendre la D938.

# CHAPITRE V – DONNÉES DE LA CARTOGRAPHIE

## 5.1 – ANALYSES DES ÉVOLUTIONS CARTOGRAPHIQUES

### 5.1.1 - Méthodologie employée pour la cartographie

La connaissance des sites traversés (topographie, bâti, etc.) est couverte par des bases de données géographiques nationales (IGN) et par des données de trafic et vitesses locales pour les axes routiers. Les sites sont modélisés en 3D sous logiciel dédié.

La méthodologie utilisée s'appuie sur un recueil et un traitement de données utiles, conforme à celle exposée dans le guide édité par le SETRA : « Les cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires ».

Le calcul, conforme à la réglementation, prend en compte pour le bruit routier des conditions de propagation adaptées à la période (jour, soirée, nuit) et à la zone géographique.

Les populations susceptibles d'être impactées au-delà des seuils limites sont comptabilisées à partir du repérage des bâtiments sensibles et de l'affectation de population au prorata des données INSEE.

**Les cartes de dépassement de seuil (type C) permettent de déterminer les zones critiques susceptibles de contenir des bâtiments en dépassement des valeurs limites.**

### 5.1.2 - Lecture des résultats et leurs limites

Les cartes de bruit sont des outils d'aide à la décision pour les collectivités dans une optique d'amélioration du cadre de vie des habitants.

L'objectif de ces cartographies est de :

- Disposer de données homogènes.
- Sensibiliser le public, les pouvoirs publics, les entreprises à la question du bruit.
- Mettre en place des actions pertinentes pour améliorer la qualité de l'environnement sonore dans le cadre des plans de prévention.

Ces cartes retranscrivent les bruits moyens continus et prévisibles à 4 mètres du sol issus des infrastructures de transport concernées.

Comme il s'agit d'une estimation quantitative et non pas qualitative de l'environnement sonore, elles peuvent se trouver localement en décalage avec le bruit réellement ressenti et vécu par les populations.

De plus, pour les bâtiments, le bruit est évalué conventionnellement à une hauteur de 4 m du sol et l'ensemble des habitants est comptabilisé comme population exposée, quand bien même une seule façade est exposée au bruit de l'infrastructure, ce qui peut conduire à des résultats surestimés.

Le contenu et le format de ces cartes de bruit répondent aux exigences réglementaires, mais ce ne sont pas des documents opposables.

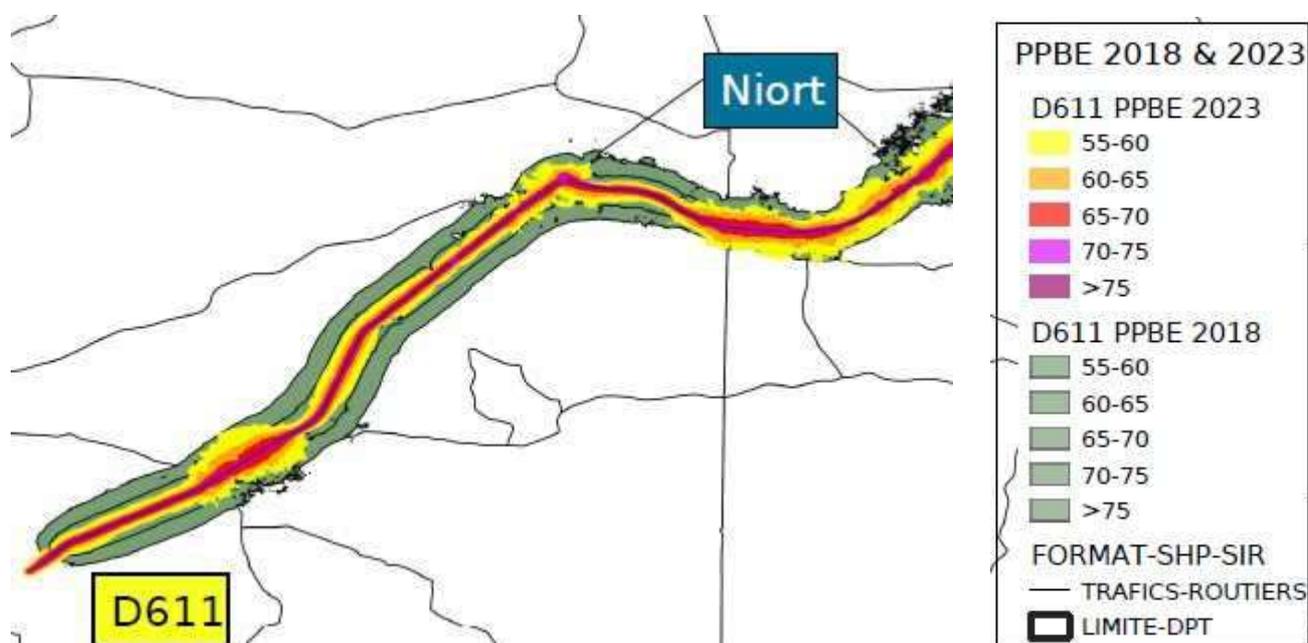
Elles visent à donner une représentation de la propagation et de l'exposition au bruit en fonction des paramètres de bruyance des voies (trafic, vitesse) et des conditions d'insertion dans le terrain naturel (remblai, déblai, écrans...).

**Le niveau de précision est adapté à un usage d'aide à la décision car il permet d'avoir une vue d'ensemble cohérente sur un territoire, mais il ne permet pas le traitement des plaintes ou le dimensionnement de solutions de réduction.**

### 5.1.3. - Résultats des cartes

L'ensemble des infrastructures routières dont le trafic dépasse les 3 millions de véhicules par an (4ème échéance) a fait l'objet de cartes de bruit, approuvées par un arrêté préfectoral en date du 18 août 2022 et portées à connaissance du public par le biais d'une publication sous Internet.

Les cartes du réseau départemental (CBS) de 4ème échéance sont similaires (à quelques secteurs près) à celles de la 3ème échéance. Les cartes jointes en annexes superposent les relevés d'indicateurs de bruit Lden 2018 et 2023.



*\*Extrait carte RD 611 secteur Niort*

En 5 ans, il est à noter que la limite de propagation du bruit le long des axes avec un niveau sonore de 55 à 60 dB a diminué de façon marquée (écart zone verte et zone jaune). La diminution est présente également au niveau des agglomérations mais elle est moins flagrante.

## 5.2 - IDENTIFICATION DES ZONES A ENJEUX

Afin de réduire l'exposition au bruit des habitants et des établissements sensibles, il est primordial de définir des zones à enjeux (ZE).

Le Département des Deux-Sèvres souhaite prioriser ses actions en faveur des zones à enjeux présentant de forts niveaux de bruit à travers l'indicateur Lden  $\geq 68$  dB(A).

Le tableau ci-après rappelle les zones d'études à enjeu fort et à enjeu moyen définies lors des précédentes échéances et sur lesquelles le PPBE quatrième échéance se focalise :

Zone d'étude	Commune	Échéance	Route	Habitants exposés à Lden>68 dB(A) selon les CBS	Nombre de bâtiments exposés à Lden>68 dB(A) selon les CBS	Identification du bâti sensible	Nombre de bâtiments exposés à Ln>62 dB(A) selon les CBS
8	Niort	1ère	RD648	7	4		0
15	Azay-le-Brûlé	2ème	RD611	53	14		10
16	Azay-le-Brûlé	2ème	RD611	2	2		1
22	Niort	2ème	RD648	54	7		0
24	Granzay-Gript	2ème	RD650	21	4		0
25	Beauvoir-sur-Niort	2ème	RD650	44	15		0
26	Beauvoir-sur-Niort	2ème	RD650	152	14		3
32	Niort	2ème	RD744	607	35	École ND Saint-Joseph et collège Saint-Exupéry	5
42	Mairé-Levescault	2ème	RD948	39	26		20
43	Sauzé-Vaussais	2ème	RD948	9	5		3
44	Limalonges	2ème	RD948	3	3		3
45	Limalonges	2ème	RD948	14	6		5
51	Bressuire	2ème	RD938 TER	12	3		2
52	Bressuire	2ème	RD938 TER	7	2		1
1	La Crèche	1ère	RD611	18	8		0
6	Niort	1ère	RD648	109	34		6
7		1ère	RD648	12	4		0
12	Saint-Maixent-l'École	1ère	RD611	174	13		0

13	Nanteuil / Saint- Maixent- l'École	1ère	RD611	110	18		0
14	Nanteuil	2ème	RD611	17	9		7
17	La Crèche	2ème	RD611	571	81		23
27	Niort	2ème	RD740	51	3		0
28		2ème	RD740	256	16		0
35	Niort	2ème	RD811	424	40		3
36	Bessines	2ème	RD811	22	6		5
47	Parthenay	2ème	RD743Bi s	4	3		0
48		2ème	RD743Bi s	25	13		0

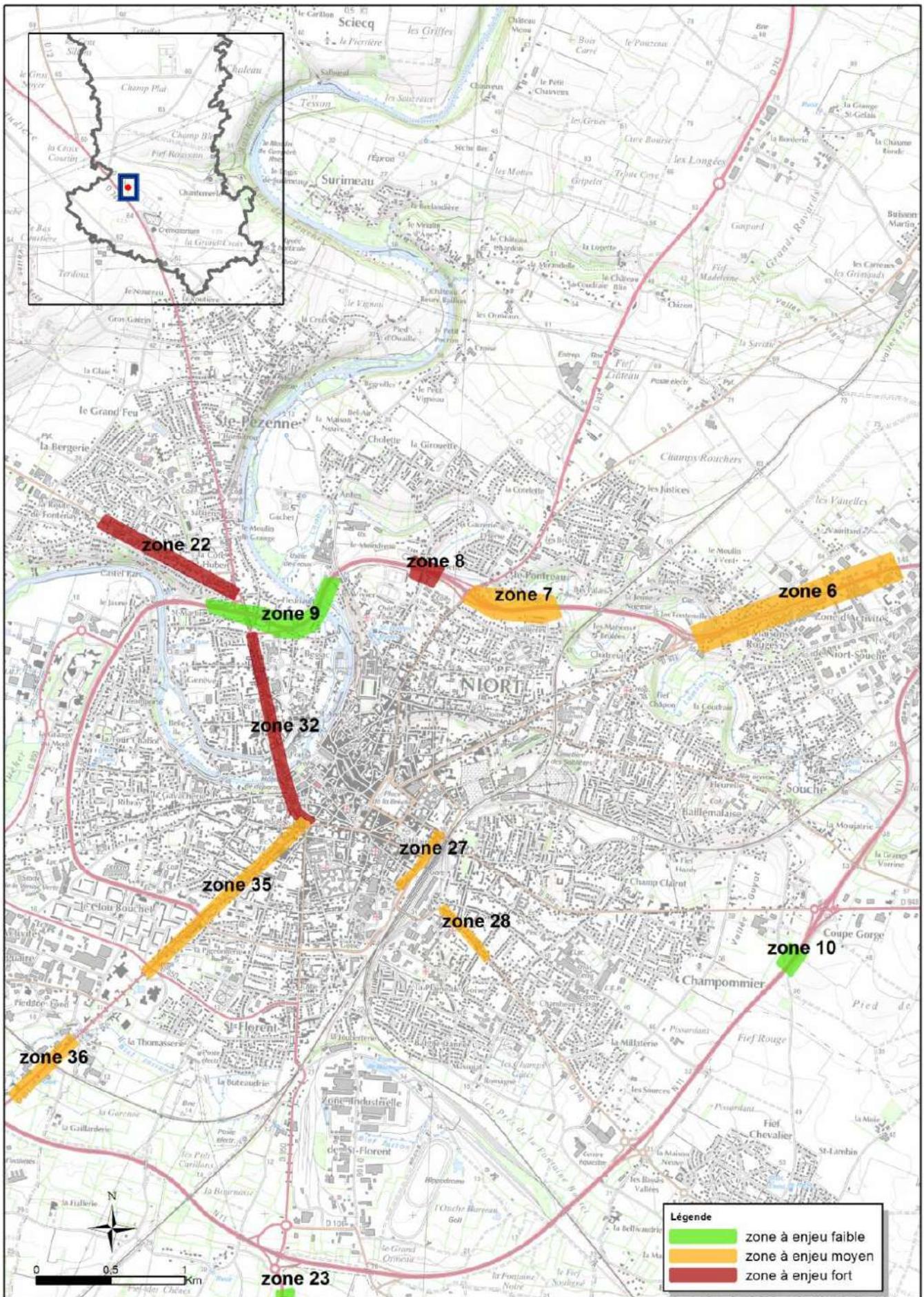
Légende :  Zone à enjeu fort :  $L_{den} > 68$  dB(A) et/ou  $L_n > 62$  dB(A) confirmant les CBS  
 Zone à enjeu moyen :  $65$  dB(A)  $< L_{den} < 68$  dB(A) et/ou  $59$  dB(A)  $< L_n < 62$  dB(A) infirmant les CBS

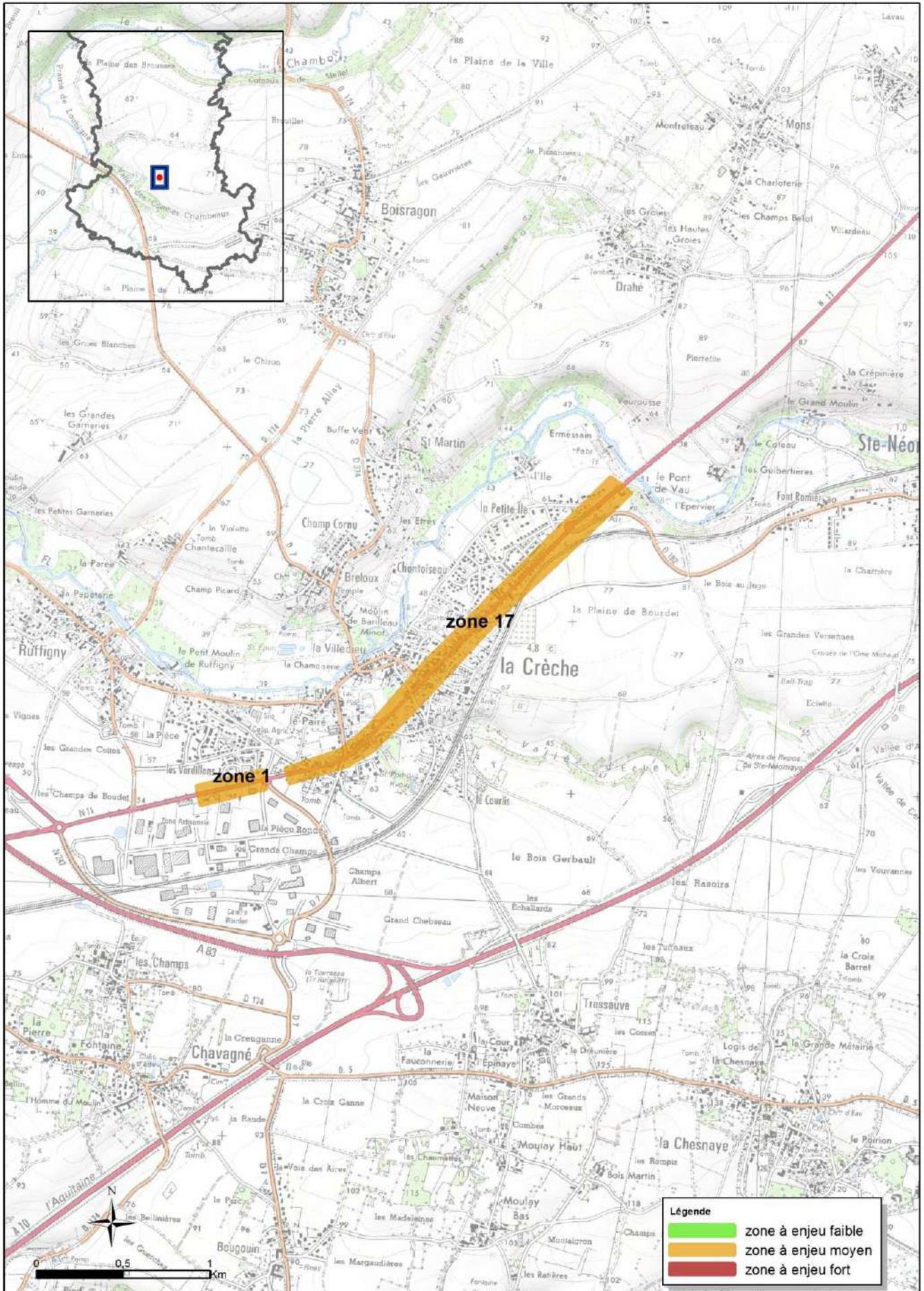
L'intérêt est de définir des zones où des actions pourront être mises en œuvre de manière homogène pour traiter les dépassements de seuils.

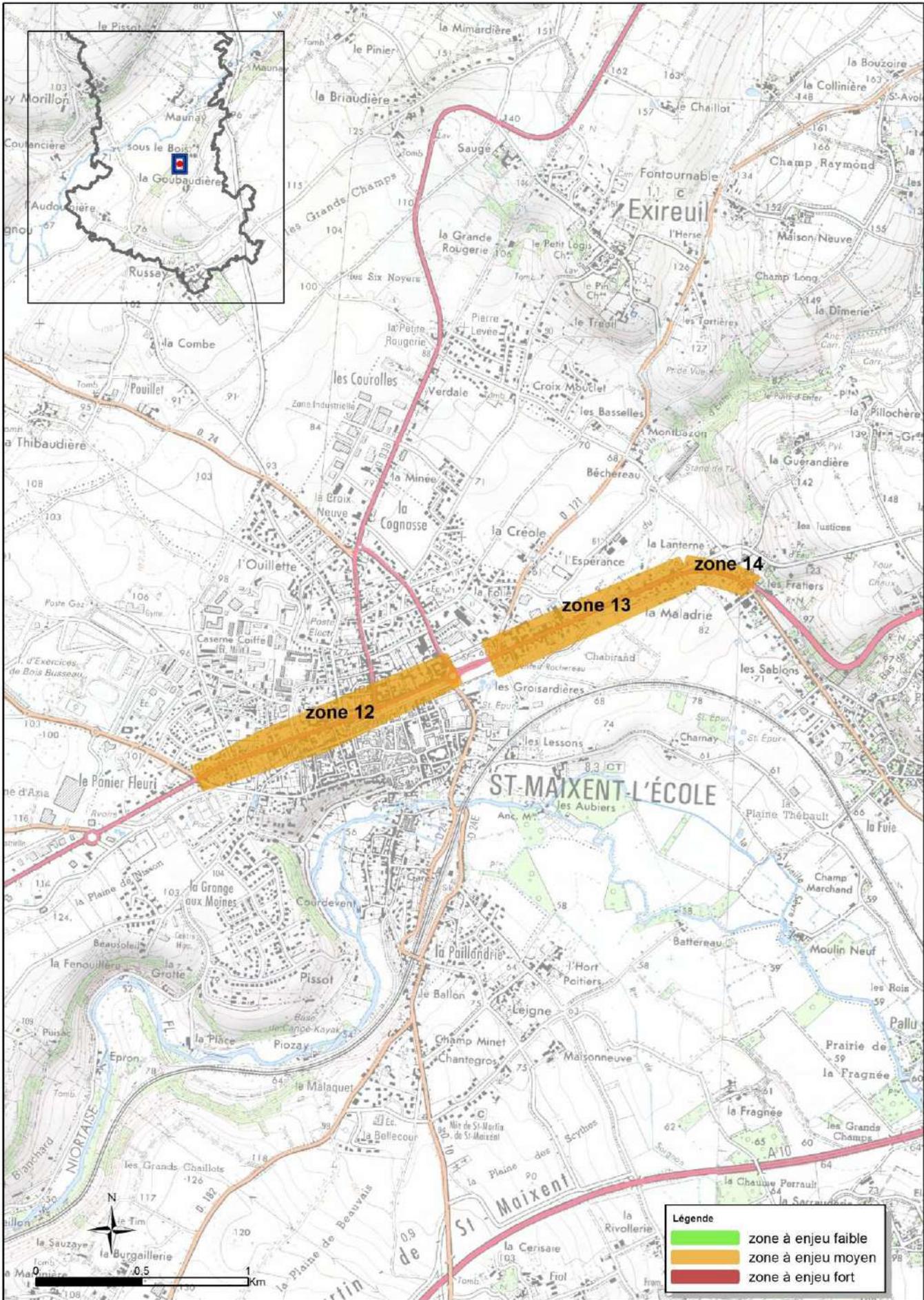
Les cartes des zones d'étude les plus impactées par le bruit sont jointes ci-après (> à 50 habitants exposés).

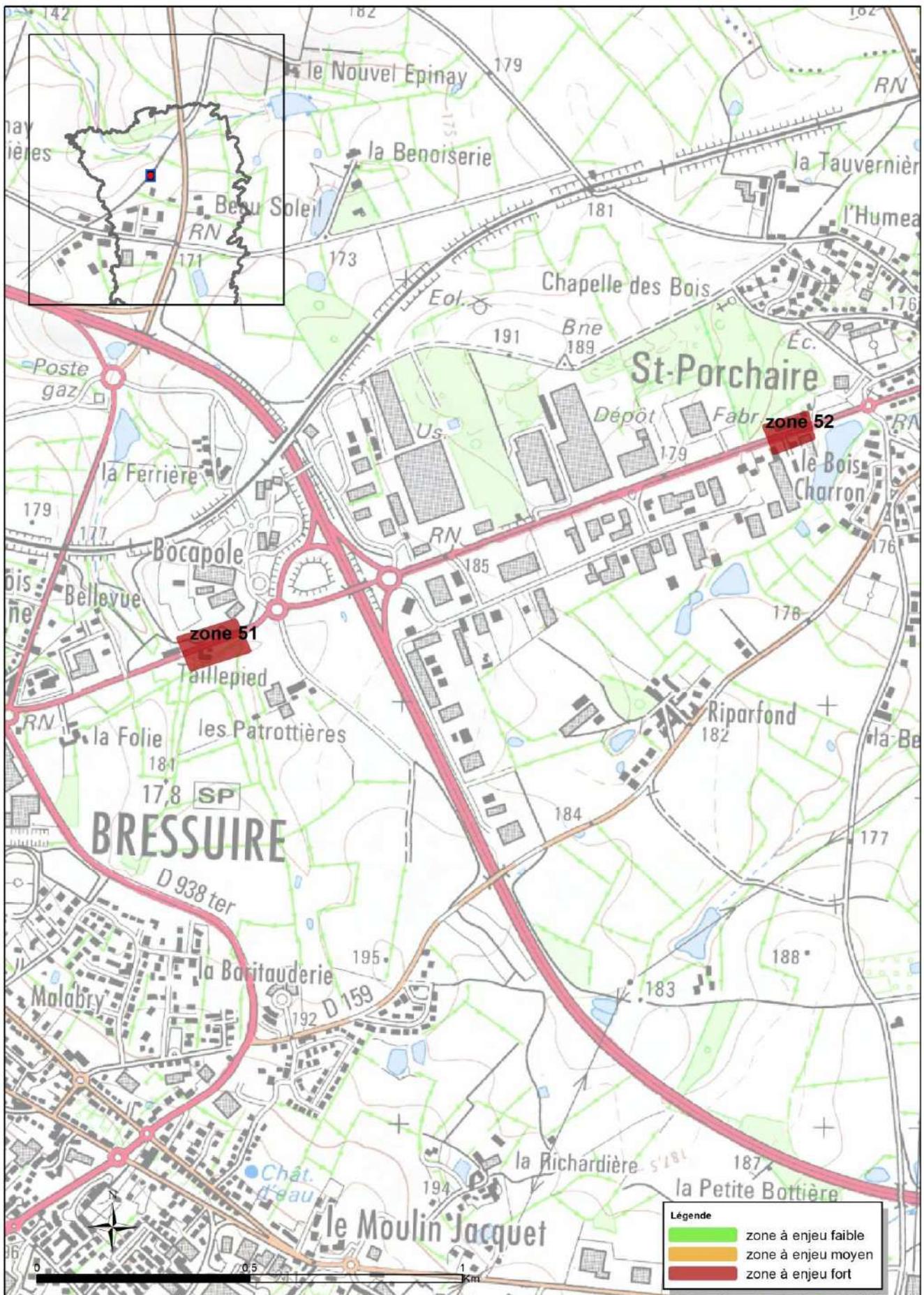
Ces zones sont principalement situées aux abords des plus grosses agglomérations notamment Niort, Saint-Maixent-L'École et dans une moindre mesure Bressuire, Parthenay, Beauvoir-sur-Niort et Sauzé-Vaussais.

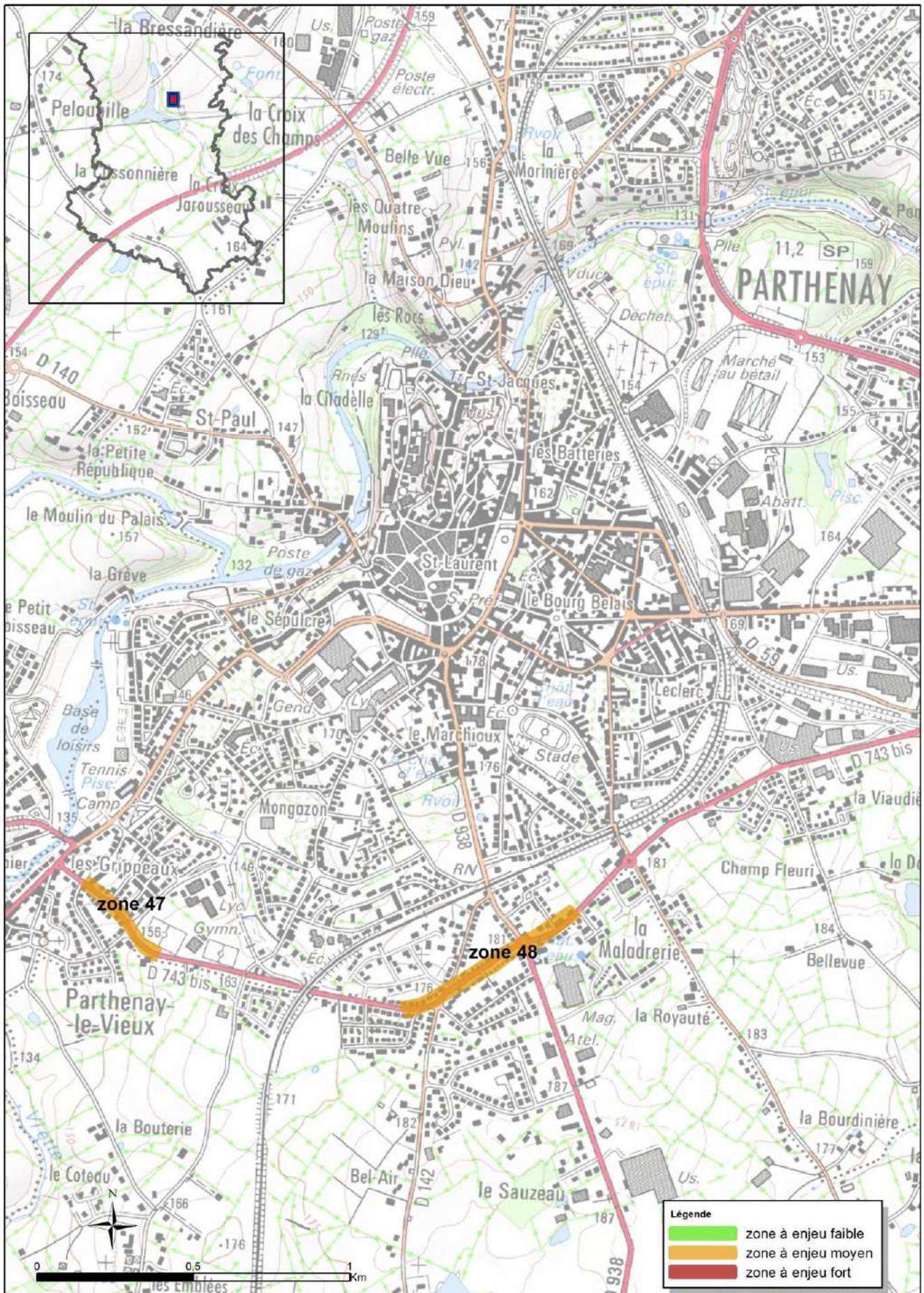
Certains secteurs ont bénéficié d'un renouvellement de revêtement de chaussée ou d'aménagements visant à réduire la vitesse au cours des 5 dernières années.

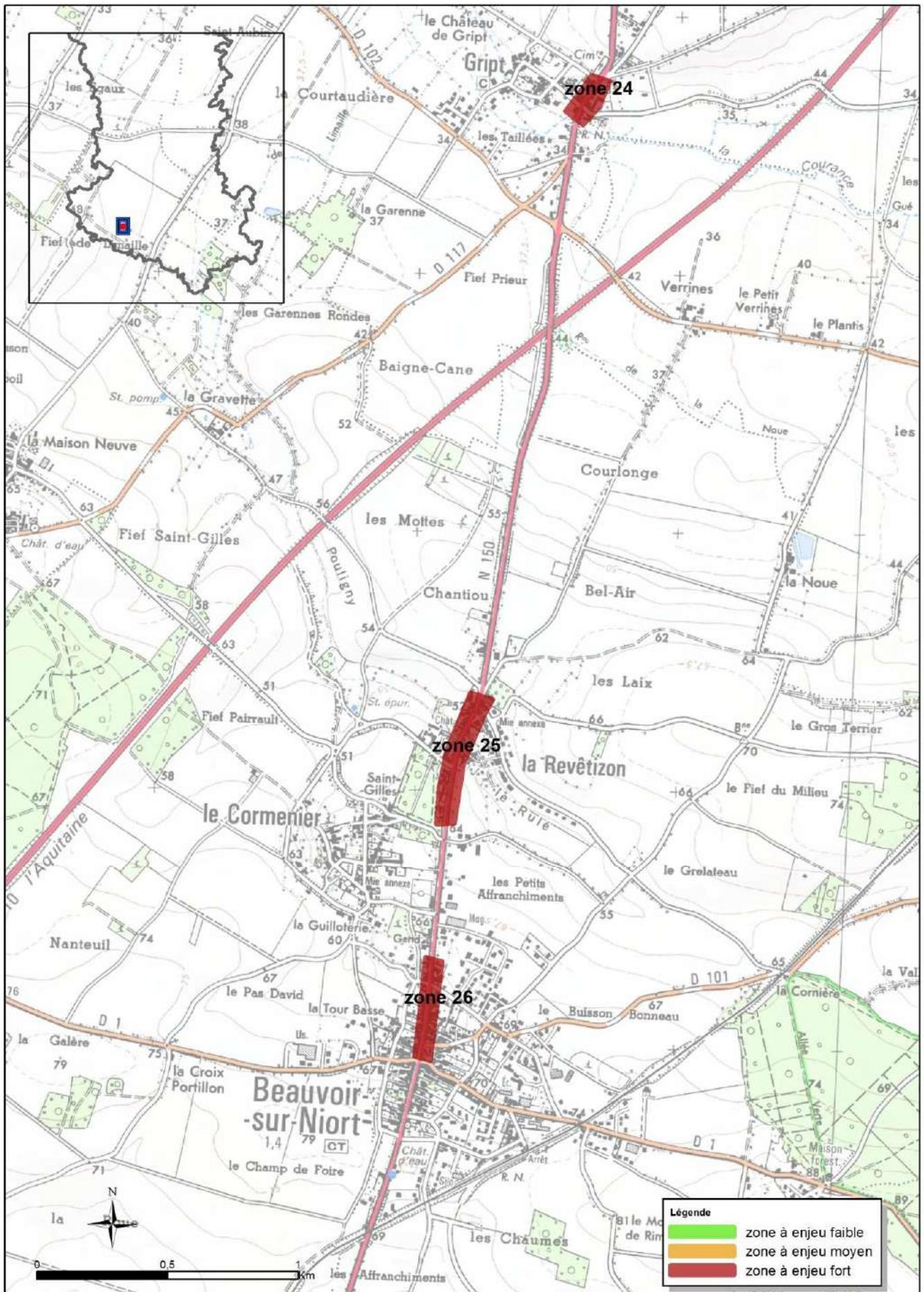


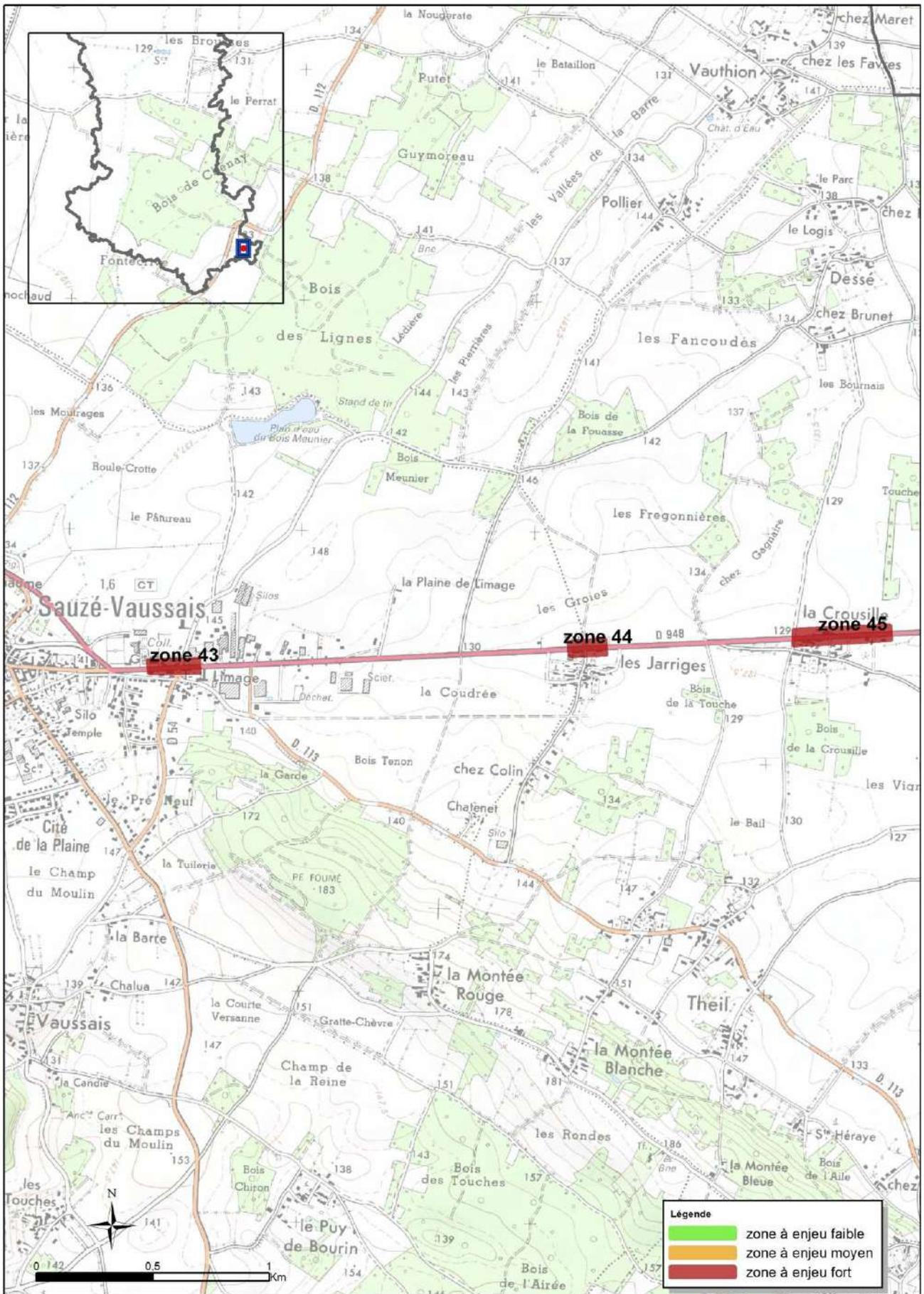












## CHAPITRE VI - ACTIONS RÉALISÉES

### 6.1 - RENOUELEMENT DES COUCHES DE REVETEMENT

Au cours des cinq dernières années, le Département a renouvelé ses couches de roulement selon une fréquence compatible avec ses capacités financières et techniques.

Les chantiers suivants de renouvellement de la couche de roulement ont pu améliorer sensiblement l'environnement sonore depuis 2018 y compris sur des zones moins exposées au bruit :

Route	PR Début	Abs début	PR Fin	Abs fin	Commune	Année
<b>D611</b>	14	735	15	275	Saint-Maixent-l'Ecole	2022
<b>D611</b>	16	35	16	591	Saint-Maixent-l'Ecole	2020
<b>D611</b>	18	300	18	675	Azay-le Brulé	2019
<b>D611</b>	22	300	22	630	La Crèche	2019
<b>D648</b>	2	260	3	675	Niort	2022
<b>D650</b>	15	920	16	150	Beauvoir sur Niort	2022
<b>D650</b>	22	822	23	994	Beauvoir-sur-Niort	2019
<b>D743</b>	8	650	8	898	Saint-Pardoux-Soutiers	2020
<b>D743</b>	10	438			Saint-Pardoux-Soutiers	2020
<b>D743</b>	15	300	17	0	Mazières-en-Gâtine	2019
<b>D743</b>	27	94	28	355	Echiré	2023
<b>D744</b>	71	46	72	92	Niort	2023
<b>D759</b>	17	680	18	900	Thouarsl	2020
<b>D948</b>	31	817	32	380	Melle	2022
<b>D948</b>	32	380	34	0	Melle	2020
<b>D948</b>	36	181	36	1397	Celles-sur-Belle	2021
<b>D948</b>	36	1397	38	390	Celles-sur-Belle	2019

Tous ces tronçons font partie de la liste des axes où le Trafic Moyen Journalier Annuel a été relevé égal ou supérieur à 8200 véhicules.

## 6.2 – AIRES DE COVOITURAGE

En 2013 le Département des Deux-Sèvres a établi un schéma départemental de covoiturage. Le programme d'action de ce dernier se déclinait en trois axes :

- **Axe 1** : conforter un réseau d'aires de covoiturage structurantes. Ces aires sont généralement situées à proximité des carrefours stratégiques des grands axes routiers (routes nationales, départementales de niveaux de service 1 et 2). Elles sont aménagées sous maîtrise d'ouvrage du Département dans le but d'affirmer sa volonté de développer la pratique.
- **Axe 2** : permettre le développement d'un réseau d'aires complémentaires pertinent. En complément des aires structurantes, un maillage d'aires plus fin sera aménagé.
- **Axe 3** : promouvoir le réseau des aires de covoiturage sur le territoire. Cela se traduit par la mise en œuvre d'une signalétique homogène et d'un guide d'aide à la réalisation pour promouvoir le dispositif. Ces actions permettront d'assurer la cohérence, la lisibilité et la promotion du réseau.

Depuis l'élaboration de ce schéma, le Département des Deux-Sèvres développe son réseau d'aires de covoiturations pour inciter les usagers à se regrouper et ainsi diminuer le trafic sur les routes et par effet domino minimiser le bruit des infrastructures.

La carte des Deux-Sèvres ci-après recense l'ensemble des aires de covoiturage existantes dans le département en 2024.



Comme le plan d'action le définissait, ces aires de covoiturage sont principalement situées sur les axes classés de 1er et de 2ème niveau ainsi qu'aux abords des plus grosses agglomérations.

Les principales aires du département des Deux-Sèvres sont citées ci-après :

1. Champdeniers-St-Denis : aire de Montplaisir ;
2. Bressuire : giratoire de la Fourchette ;
3. Bressuire : Bocapôle ;
4. Chatillon-sur-Thouet : halte détente ;
5. Saint-Maixent-l'École : Place Denfert Rochereau ;
6. Saint-Martin-lès-Melle : giratoire du Parapluie ;
7. Chiché : Place du Parc ;
8. Saint-Jean-de-Thouars : zone d'activités ;
9. Le Tallud : giratoire le Rézard ;
10. Louin : aire de la Martinière ;
11. Maisonnay : parking du Stade ;
12. Melle : giratoire de la Colonne ;
13. Brioux-sur-Boutonne : aire de la mine d'Or ;
14. Tessonnière : La Maucarrière ;
15. Granzay-Gript : aire du Griffier ;
16. Nueil-les-Aubiers : Croix de Bel Air ;
17. Mauléon : échangeur avec la N149.

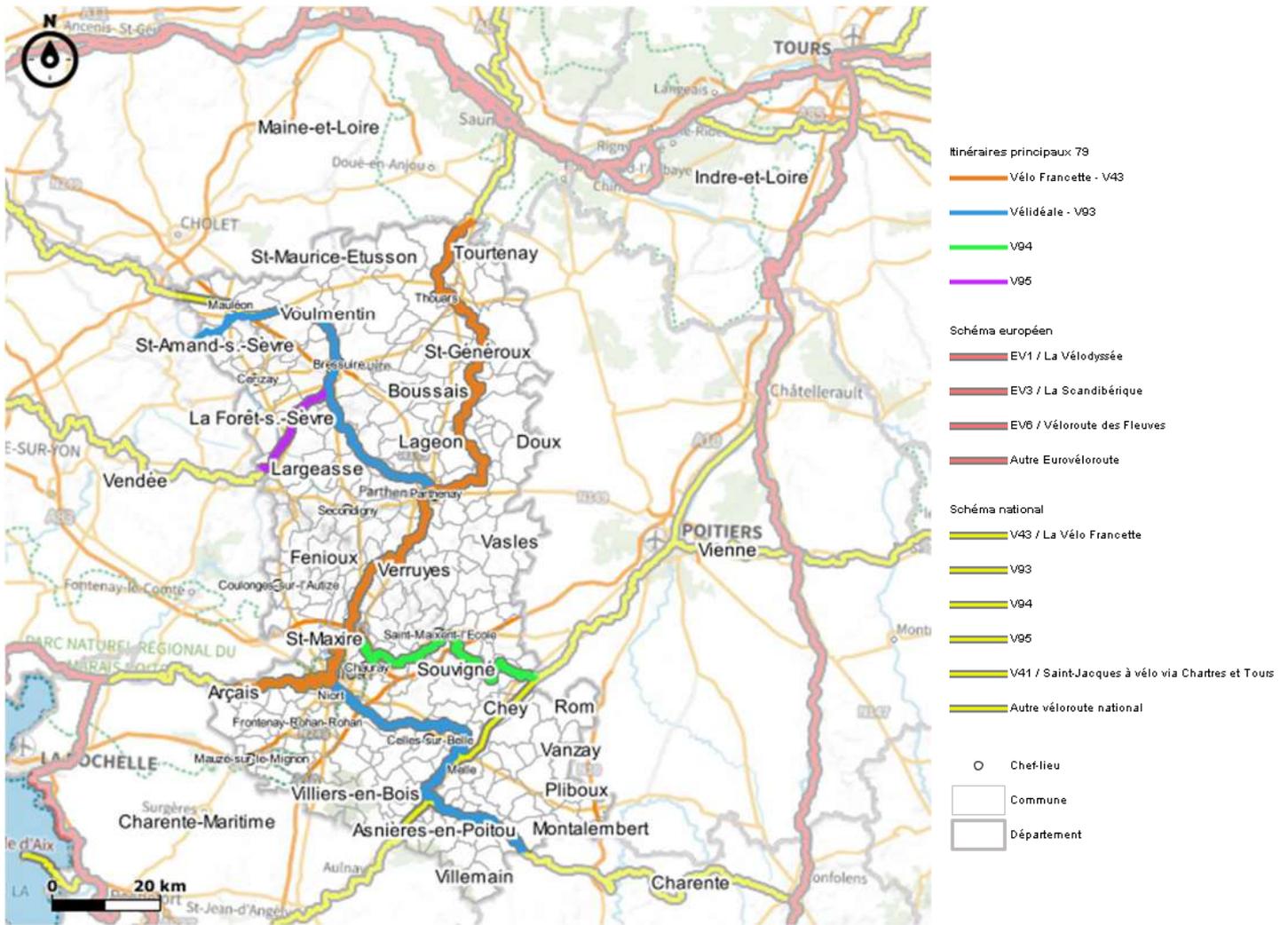
### 6.3 – LIAISONS CYCLABLES

Dans le cadre de son schéma cyclable 2018-2023, le Département des Deux-Sèvres a développé plusieurs itinéraires de liaisons douces. Il a notamment réalisé de nouveaux circuits dont :

- La connexion vers la Vendée via la **véloroute V93**, celle-ci permet une liaison cyclable entre Bressuire, Nueil-les-Aubiers, Mauléon et la vallée de la Sèvre nantaise jusqu'à Nantes, puis les bords de Loire jusqu'à Saint-Nazaire ;
- La connexion vers la Vienne via la **véloroute V94** reliant Echiré au département de la Vienne. La véloroute 94, c'est plus de 200 km de voies cyclables dont 60 km d'itinéraires ouverts en Deux-Sèvres (20 km d'Echiré à Saint-Maixent-l'École et 19 km de Saint-Maixent-l'École à Bougon) et 140 km en projet jusqu'à Argenton-sur-Creuse, en Indre.

L'alternative à la voiture participe également à la diminution du trafic et donc à la diminution du niveau sonore.

La carte globale des itinéraires figure ci-après et la légende précise les liens avec les schémas national et européen :



Ci-après le détail du circuit **véloroute 93** :



Et enfin le détail du **véloroute 94** :

## VELOROUTE 94



La politique générale du Département des Deux-Sèvres, et notamment la promotion des modes doux, contribue à développer des espaces de ressourcement de la population (véloroute, voie verte, etc.) et donc de participer à la préservation de zones calmes.

## CHAPITRE VII – PROGRAMME D’ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE

Aucun objectif quantifié de réduction du bruit dans les zones dépassant les valeurs limites n’est fixé ni dans la directive européenne, ni dans sa transposition en droit français. Le choix des objectifs est ainsi laissé à chaque gestionnaire.

Le Département des Deux-Sèvres privilégiera principalement les actions à la source (renouvellement des revêtement routier), les actions de gestion de trafic et de suivi par comptages réguliers, les actions liées à l’intermodalité dans les trajets quotidiens, les actions d’accompagnement des collectivités locales dans leurs aménagements et enfin les actions à la source liées à la programmation urbaine. Les actions seront orientées en priorité vers les zones à forts enjeux (cf tableau page 12).

### 7.1 - REVETEMENTS DE CHAUSSÉES

Sur son réseau, dans le cadre des programmes annuels de réfection des couches de surface, l’opportunité d’utiliser des techniques d’enrobé phonique sera analysée sur la base des caractéristiques du revêtement tel que défini ci-après en privilégiant les revêtements à texture négative (faible granulométrie et mise en œuvre sur une épaisseur mince) :

Paramètres	Description, Mesures	Potentiel de diminution du bruit
Microtexture	Pas de surfaces lisses, utilisation de matériaux minéraux anguleux.	1-3 dB(A) Surface lisse par rapport au BBTM de granularité fine.
Macrotexture	Dimensionner le revêtement pour atteindre de hautes amplitudes de longueur d’onde de texture entre 1-10 mm, et de basses amplitudes de longueur d’onde entre 16-50 mm. Le calibre de granulats optimal est de 3 mm pour les véhicules légers et 5 mm pour les poids lourds.	2-3 dB(A) Gain maximal 3mm, par rapport à 8 mm.
Mégatexture	Amplitudes aussi faibles que possible.	?
Surface à texture négative	Les surfaces compactées, à texture négative (convexe), sont meilleures que les surfaces gravillonnées, à texture positive (concave).	3-5 dB(A) Comparaison surface lisse / gravillonnée.
Porosité et perméabilité	Les revêtements ouverts ou drainants absorbent à la fois les bruits de roulement et de moteur.	ca. 4 dB(A) par rapport à surface dense peu bruyante.
Viscoélasticité, amortissement interne	Les revêtements viscoélastiques dotés d’un amortissement interne élevé sont plus silencieux. Utilisation de poudrette de caoutchouc.	2 dB(A) Comparaison enduit superficiel et béton de ciment.
Poroélasticité	Les revêtements au stade d’essai contiennent 40-95% de caoutchouc additionné et une teneur en vides de 25-40%. Revêtements "poreux" et absorbants, dont la viscoélasticité empêche l’incrustation des salissures.	7-12 dB(A)

### 7.2 – GESTION DE TRAFIC ET COMPTAGES ROUTIER

Le nouveau schéma des mobilités intégrera la maîtrise du trafic routier par une hiérarchisation des infrastructures routières. Il s’agira d’organiser les flux de circulation routière pour qu’ils soient adaptés au territoire qu’ils traversent.

Les infrastructures routières nouvelles sont réalisées en tenant compte de l'amélioration des conditions de circulation du trafic de transit afin de réduire les nuisances et faciliter le développement économique (exemple des aménagements conduits dans le cadre de la modernisation de la RD948 entre Melle et les Maisons blanches avec la création des créneaux de dépassement favorisant la fluidité du trafic).

La poursuite des comptages sera effectuée sur l'ensemble du réseau afin d'anticiper les évolutions de trafic et le classement sonore des infrastructures routières départementales.

Dans le cadre de ses pouvoirs de police, les maires peuvent réduire la vitesse réglementaire. Ces réductions de vitesse conduisent à une légère diminution de l'exposition sonore des riverains. Un accompagnement du Département des Deux-Sèvres dans le cadre de la gestion du domaine public pourra être réalisé.

### 7.3 - MOBILITÉ

Le Département des Deux-Sèvres veut favoriser le développement d'alternatives aux déplacements motorisés. Il s'engage ainsi à sécuriser les itinéraires cyclables et à favoriser l'usage quotidien des déplacements à vélo.

Le Département des Deux-Sèvres soutiendra sous la forme d'un accompagnement dans la définition technique des projets l'ensemble des acteurs de la mobilité cyclable dans le département.

Le schéma des mobilités traitera notamment des sujets suivants pouvant avoir un effet significatif sur le plan bruit :

- La hiérarchisation et la signalétique des aires de covoiturage et le développement de nouveaux services à l'usager pour favoriser ce mode de transport ;
- L'articulation de l'ensemble des itinéraires vélo routes qui couvrent le département qui ont une vocation touristique mais qui peuvent servir également pour les trajets domicile-travail.

L'ensemble des actions menées par le Département des Deux-Sèvres contribuera à réduire la part modale liée à la voiture dans les déplacements et à une réduction des nuisances sonores.

### 7.4 - PROJETS D'AMÉNAGEMENT

Les mesures de protection contre le bruit dans le cas de construction de voie nouvelle ou d'aménagement d'infrastructures existantes seront étudiées et mises en œuvre.

Chaque année, le Département des Deux-Sèvres finance au travers de ses programmes de soutien aux collectivités locales des dossiers d'aménagement de routes départementales en traverse de zone agglomérée afin de faire accepter un meilleur partage de l'espace public en milieu urbain au bénéfice des cycles et des piétons, et un meilleur respect des limitations de vitesse dans un concept de routes apaisées.

### 7.5 MESURES DE PLANIFICATION URBAINE

La loi définit le rôle du Département et les modalités de son intervention dans l'élaboration des documents d'urbanisme des collectivités territoriales (PLU(i), SCOT). Il lui appartient de veiller au respect des principes fondamentaux (à savoir équilibre, diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, respect de l'environnement et des ressources naturelles, maîtrise des déplacements et

de la circulation automobile, préservation de la qualité de l'air, de l'eau et des écosystèmes) dans le respect du développement durable, tels que définis à l'article L.121.1. du Code de l'urbanisme.

Dans le cadre des consultations des personnes associées pour l'élaboration des documents de prospectives d'urbanisme, le Département des Deux-Sèvres s'assurera de l'intégration du volet « bruit » dans les « porter à connaissance ».

Le Département des Deux-Sèvres mentionnera la réglementation relative à la lutte contre le bruit notamment dans la déclinaison des diagnostics (directive, études acoustiques) sur le territoire des communes, ainsi que dans les recommandations et conseils aux collectivités. Il portera à la connaissance des communes concernées les données du PPBE et les informera de l'avancement de la mise en œuvre des différentes actions.

#### 7.6 - FINANCEMENTS ET ÉCHÉANCES PRÉVUS POUR LA MISE EN OEUVRE DES MESURES RECENSÉES

Le Département des Deux-Sèvres n'a pas prévu de financement spécifique pour engager les actions prévues dans son PPBE. Néanmoins, à titre d'exemple, le renouvellement des couches de roulement, la mise en place de comptages routiers ou la participation à l'élaboration des documents de planification sont le fruit du travail quotidien mené par le Département.

Par ailleurs, dans le cas où des études acoustiques s'avéreraient nécessaires, pour donner suite à la détection d'une augmentation significative du trafic, un marché sera spécifiquement lancé.

## VIII CONSULTATION DU PUBLIC

L'élaboration du PPBE du Département des Deux-Sèvres est menée en plusieurs étapes. Le projet de PPBE 4ème échéance a été soumis à l'Assemblée départementale le 24 juin 2024. Une consultation du public est organisée de mi-juillet à mi-septembre 2024. Les citoyens ont la possibilité de consulter le projet de PPBE sur le site Internet du Département <https://www.deux-sevres.fr> ou directement à l'accueil du Département et de consigner leurs remarques sur le registre prévu à cet effet ou de les faire parvenir par courriel.

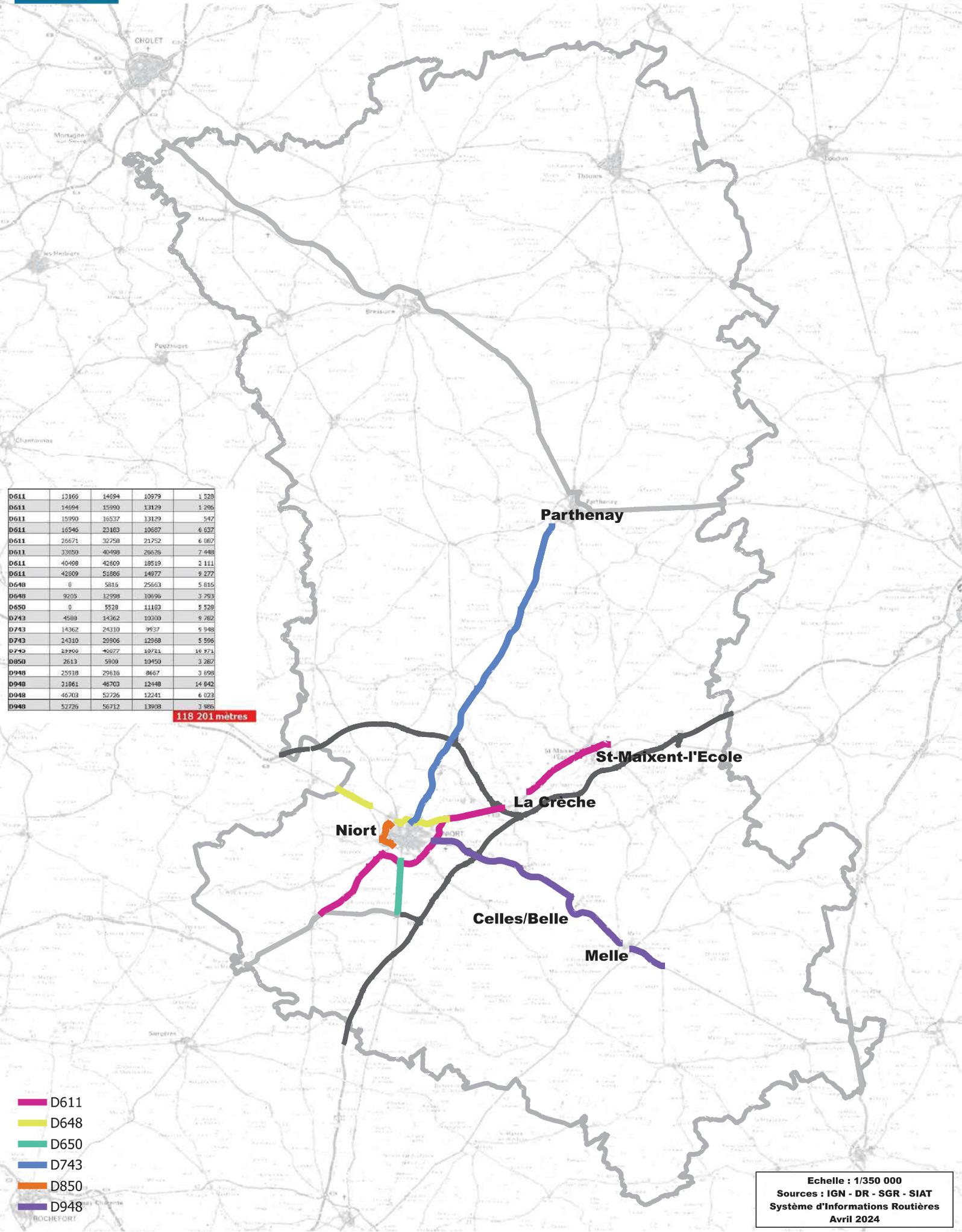
A l'issue de cette consultation, le Département des Deux-Sèvres établira une synthèse des observations du public, en vue de faire approuver le PPBE 4ème échéance dans sa version définitive lors d'une Commission permanente fin septembre 2024. Le document sera ensuite transmis à Mme la Préfète et devra être publié.

## **IX ANNEXES**

9.1 – CARTES DES COMPTAGES ROUTIERS DE 2017 A 2023

9.2 – CARTES DES BRUITS LDEN ET LN

# Axes dont le Trafic Moyen Journalier Annuel en 2017 est égal ou supérieur à 8 200 véhicules

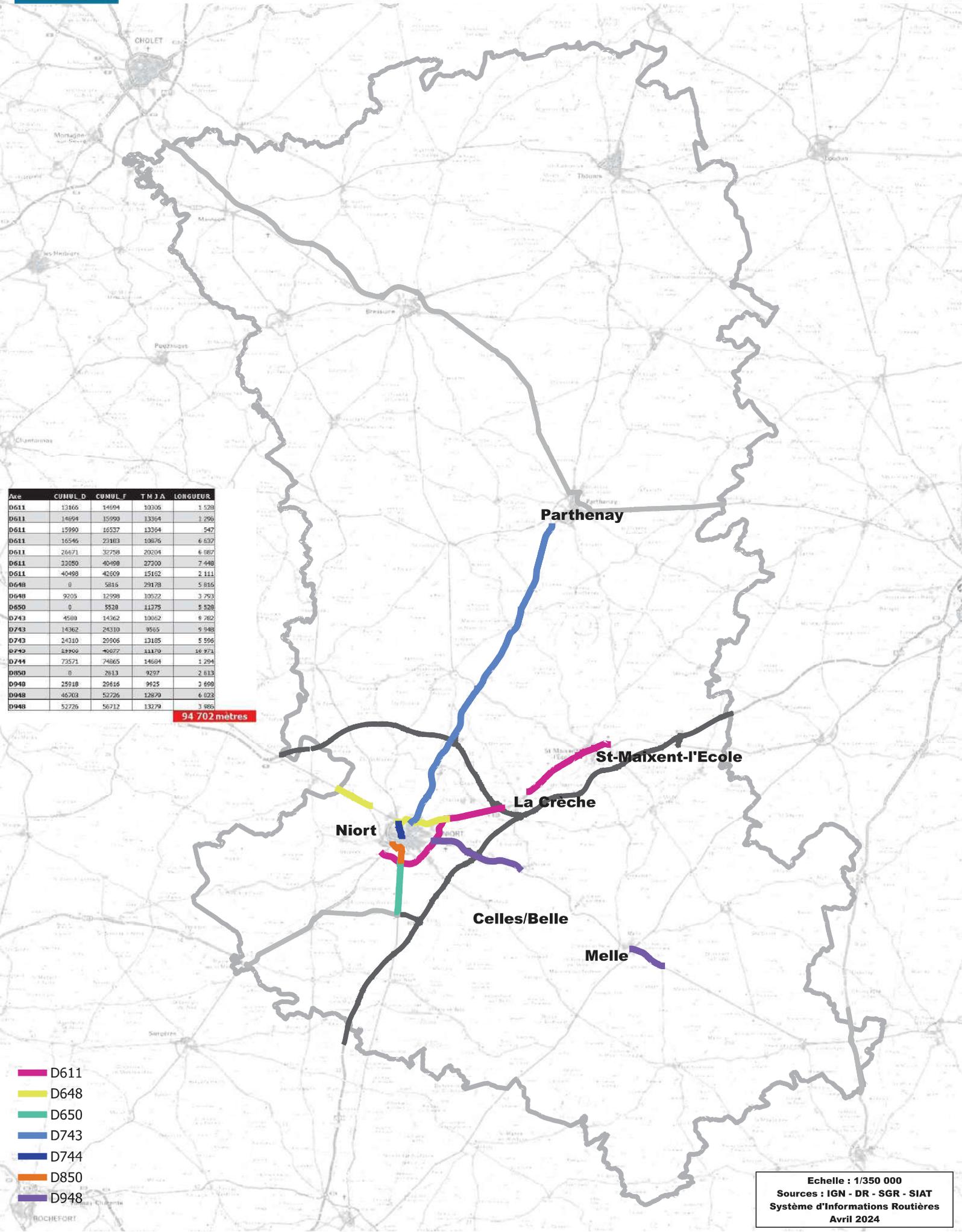


D611	13169	14694	10579	1 528
D611	14694	15990	13129	1 296
D611	15990	16537	13129	947
D611	16546	23163	10687	6 637
D611	26671	32758	21752	6 067
D611	33050	40498	29626	7 448
D611	40498	42609	18519	2 111
D611	42809	51866	14877	9 277
D648	0	5816	25663	5 816
D648	9205	12998	10696	3 793
D650	0	5528	11183	5 528
D743	4588	14362	10300	9 762
D743	14362	24310	9637	9 948
D743	24310	29806	12568	5 596
D743	28908	40077	19721	19 871
D850	2613	5800	10450	3 267
D948	25918	29616	8667	3 698
D948	31861	46703	12448	14 842
D948	46703	52726	12241	6 023
D948	52726	56712	13908	3 985

118 201 mètres

- D611
- D648
- D650
- D743
- D850
- D948

# Axes dont le Trafic Moyen Journalier Annuel en 2018 est égal ou supérieur à 8 200 véhicules

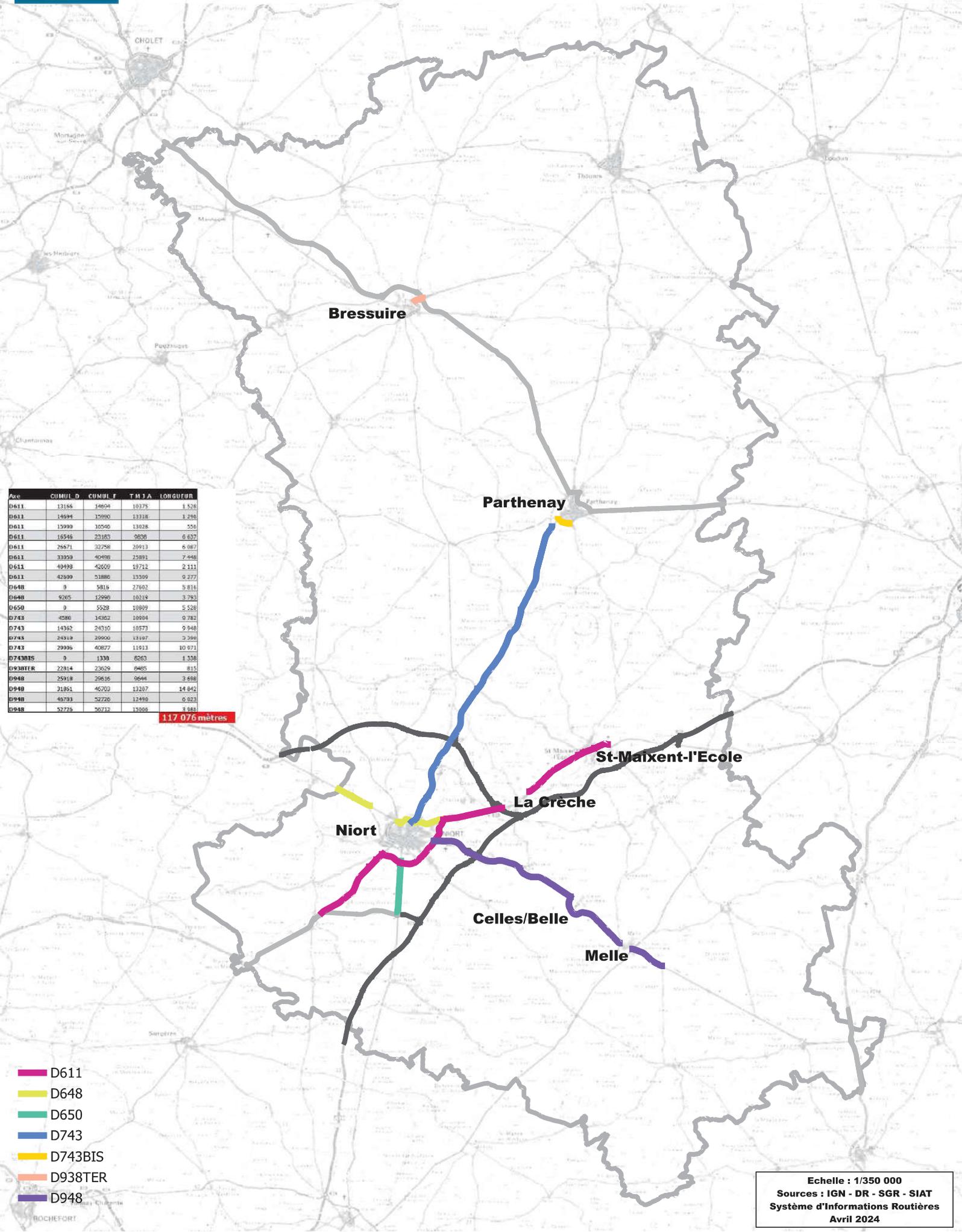


Axe	CUMUL D	CUMUL F	T.M.J.A	LONGUEUR
D611	13166	14994	30306	1 528
D611	14694	15990	33364	1 298
D611	15990	16537	33264	547
D611	16546	23183	10876	6 632
D611	26671	32758	20204	6 087
D611	32050	40498	27300	7 448
D611	40498	42609	15162	2 111
D648	0	5816	29178	5 816
D648	9205	12998	10522	3 793
D650	0	5528	11275	5 528
D743	4580	14362	10062	8 782
D743	14362	24310	9565	9 948
D743	24310	29806	13185	5 596
D743	29806	40672	11170	10 873
D744	73571	74865	14684	1 294
D850	0	2613	9297	2 613
D948	25918	29616	9625	3 698
D948	46203	52726	12879	6 023
D948	52726	56712	13279	3 986

94 702 mètres

- D611
- D648
- D650
- D743
- D744
- D850
- D948

# Axes dont le Trafic Moyen Journalier Annuel en 2019 est égal ou supérieur à 8 200 véhicules

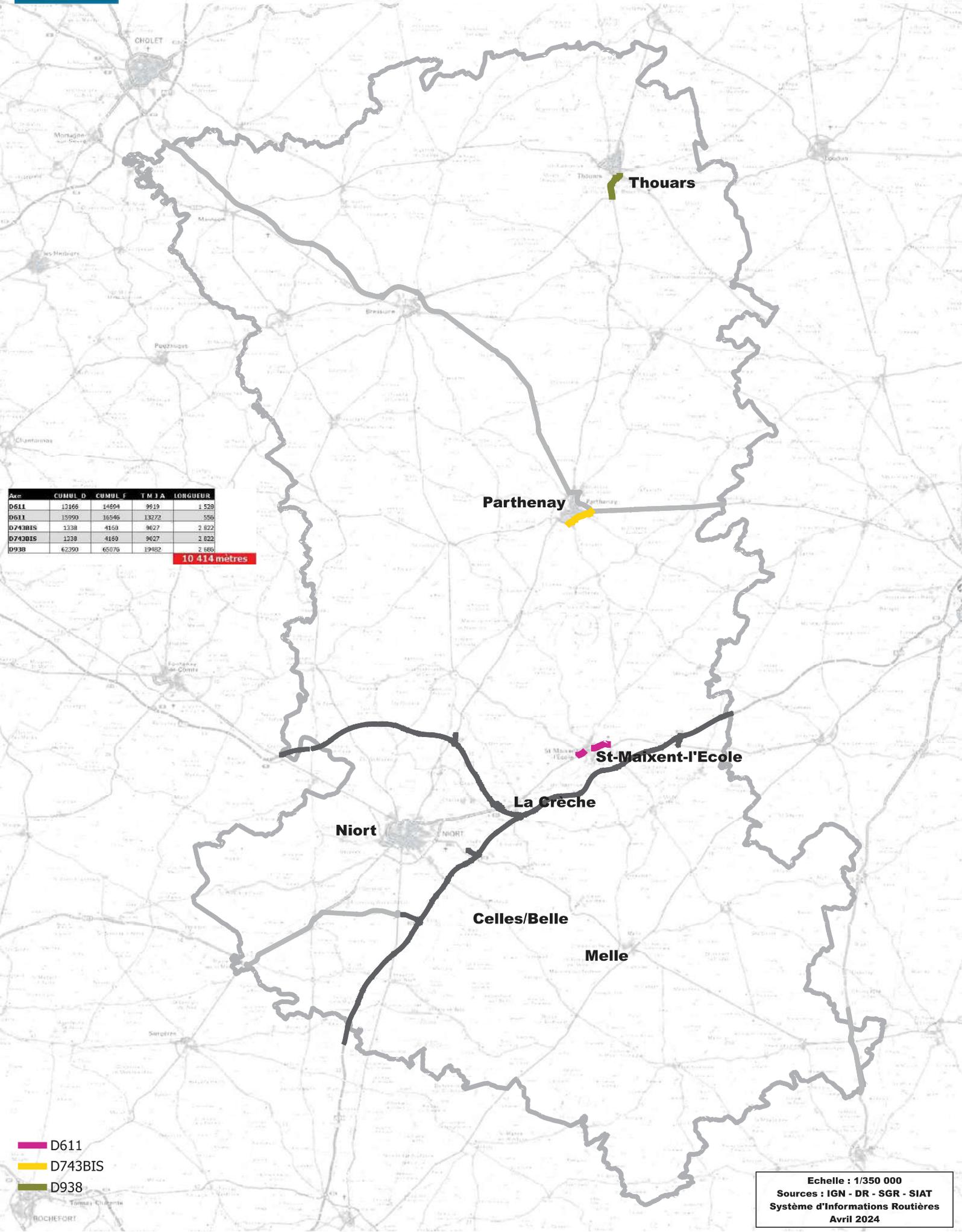


Axe	CUMUL D	CUMUL F	T.M.J.A	LONGUEUR
D611	13156	14694	10375	1 528
D611	14694	15990	13318	1 298
D611	15990	30560	13028	556
D611	16546	23183	2638	6 632
D611	76671	32798	39913	6 067
D611	33959	40488	23991	7 448
D611	40499	42009	19712	2 111
D611	42699	51886	13309	9 277
D648	0	5816	27602	5 816
D648	9205	12966	10214	3 783
D650	0	5528	10809	5 528
D743	4586	14362	10804	9 782
D743	14362	24310	10573	9 948
D743	24319	26906	13197	2 586
D743	29936	40877	11913	10 971
D743BIS	0	1338	8263	1 338
D938TER	22814	23629	6465	815
D948	25918	26616	9644	3 688
D948	31851	46703	13207	14 842
D948	46703	52720	12496	6 023
D948	52720	50712	13006	3 988

117 076 mètres

- █ D611
- █ D648
- █ D650
- █ D743
- █ D743BIS
- █ D938TER
- █ D948

# Axes dont le Trafic Moyen Journalier Annuel en 2020 est égal ou supérieur à 8 200 véhicules



Axe	CUMUL D	CUMUL F	T.M.J.A	LONGUEUR
D611	12166	14594	9619	1 520
D611	15990	16546	13272	556
D743BIS	1138	4160	9627	2 822
D743BIS	1238	4160	9627	2 822
D938	62300	65076	19482	2 686

10 414 mètres

- █ D611
- █ D743BIS
- █ D938

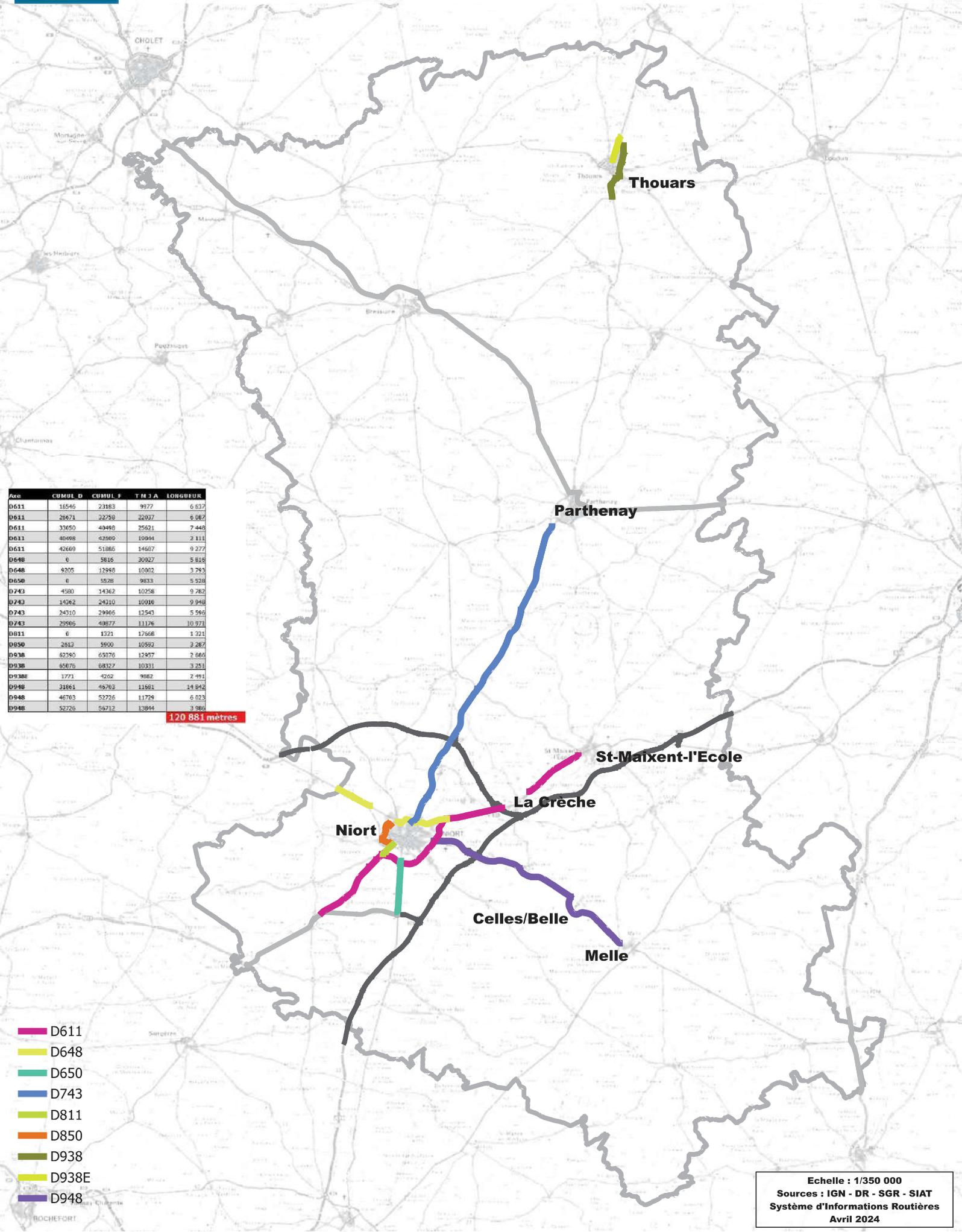
# Axes dont le Trafic Moyen Journalier Annuel en 2021 est égal ou supérieur à 8 200 véhicules

Axe	CUMUL D	CUMUL F	T.M.J.A	LONGUEUR
D611	16546	23183	10407	5 637
D611	26671	32758	21280	6 082
D611	33959	40498	26183	7 448
D611	40498	42009	19746	2 111
D611	42999	51888	15932	9 277
D648	5816	9395	4698	3 388
D648	9205	12588	9519	3 753
D650	0	5528	10890	5 528
D743	14262	24230	10540	9 968
D743	24319	29906	13824	5 586
D743	29906	40877	11341	10 971
D744	79272	73571	13072	3 299
D759	14223	17444	9637	3 221
D811	1321	2034	9329	713
D938	62390	65026	16125	2 686
D938	69076	68327	16690	3 251
D938E	1771	4262	9535	2 401
D948	25918	29616	8441	3 688
D948	31861	46703	12725	14 842
D948	46703	52226	12687	6 023
D948	52226	56712	14782	3 986

114 995 mètres

- █ D611
- █ D648
- █ D650
- █ D743
- █ D744
- █ D759
- █ D811
- █ D938
- █ D938E
- █ D948

# Axes dont le Trafic Moyen Journalier Annuel en 2022 est égal ou supérieur à 8 200 véhicules

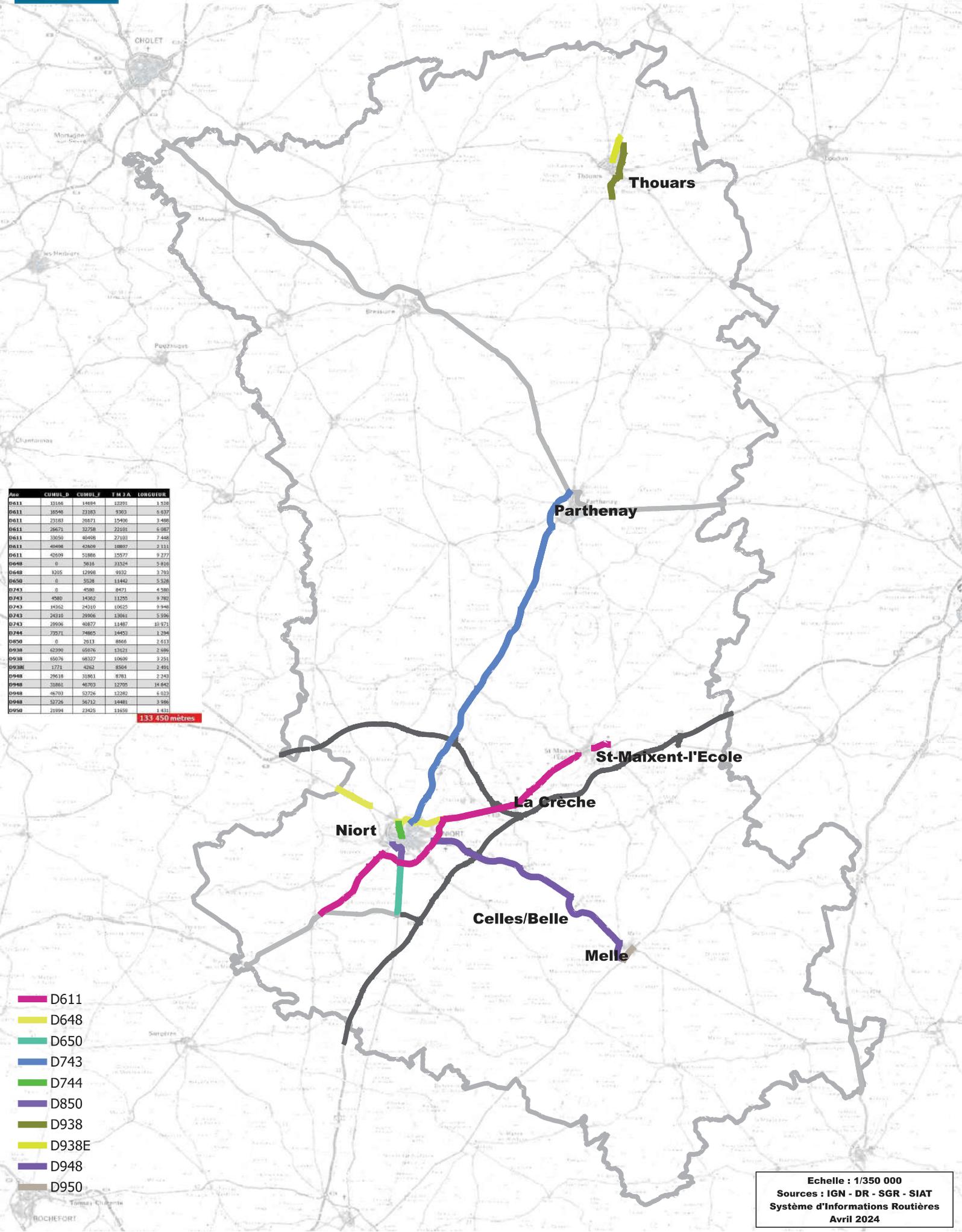


Axe	CUMUL D	CUMUL F	T M J A	LONGUEUR
D611	16546	23183	9977	6 637
D611	26671	22758	22927	5 062
D611	33650	49498	25621	7 448
D611	40498	42860	10944	2 111
D611	42669	51886	14607	9 277
D648	0	5816	30927	5 816
D648	9205	12980	10002	3 783
D650	0	5528	9833	5 528
D743	4580	14362	10258	9 782
D743	14262	24210	10016	9 948
D743	24310	29965	12543	5 596
D743	29965	49877	11176	10 971
D811	0	1321	17668	1 321
D850	2613	5900	10992	3 287
D938	62390	65076	12957	2 686
D938	65676	68327	10331	3 251
D938E	1771	4262	9882	2 491
D948	31861	46703	11681	14 842
D948	46703	52726	11729	6 023
D948	52726	56712	13844	3 986

120 881 mètres

- D611
- D648
- D650
- D743
- D811
- D850
- D938
- D938E
- D948

# Axes dont le Trafic Moyen Journalier Annuel en 2023 est égal ou supérieur à 8 200 véhicules



Axe	CUMUL_D	CUMUL_T	T M J A	LONGUEUR
D611	15166	14894	12291	1 528
D611	10540	23383	9303	6 637
D611	23183	26671	15406	3 488
D611	26671	32738	23101	5 087
D611	33659	48928	27183	7 448
D611	48498	62826	38857	2 111
D611	49609	51886	15577	9 277
D648	0	5816	31324	5 816
D648	1205	12998	9932	3 783
D650	0	5528	11442	5 528
D743	0	4181	8471	4 581
D743	4581	14362	11255	9 781
D743	14362	24310	10625	8 948
D743	24310	29808	12861	5 298
D743	29808	40877	11487	10 971
D744	7577	74805	14452	1 294
D850	0	2913	8666	2 613
D938	62390	65076	13121	2 690
D938	65076	68327	10600	3 251
D938E	1771	4262	8504	2 491
D948	29618	31891	8781	2 243
D948	31861	46702	12705	14 642
D948	46702	52726	12287	6 023
D948	52726	56732	14481	3 886
D950	31894	23426	31858	1 431

133 450 mètres

- █ D611
- █ D648
- █ D650
- █ D743
- █ D744
- █ D850
- █ D938
- █ D938E
- █ D948
- █ D950

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Lden Route Départementale 611

D611

Niort

D611

**PPBE 2018 & 2023**

D611 PPBE 2023
55-60
60-65
65-70
70-75
>75

D611 PPBE 2018
55-60
60-65
65-70
70-75
>75

**FORMAT-SHP-SIR**

- TRAFICS-ROUTIERS
- LIMITE-DPT

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Ln Route Départementale 611

D611

Niort

D611

**PPBE 2018 & 2023**

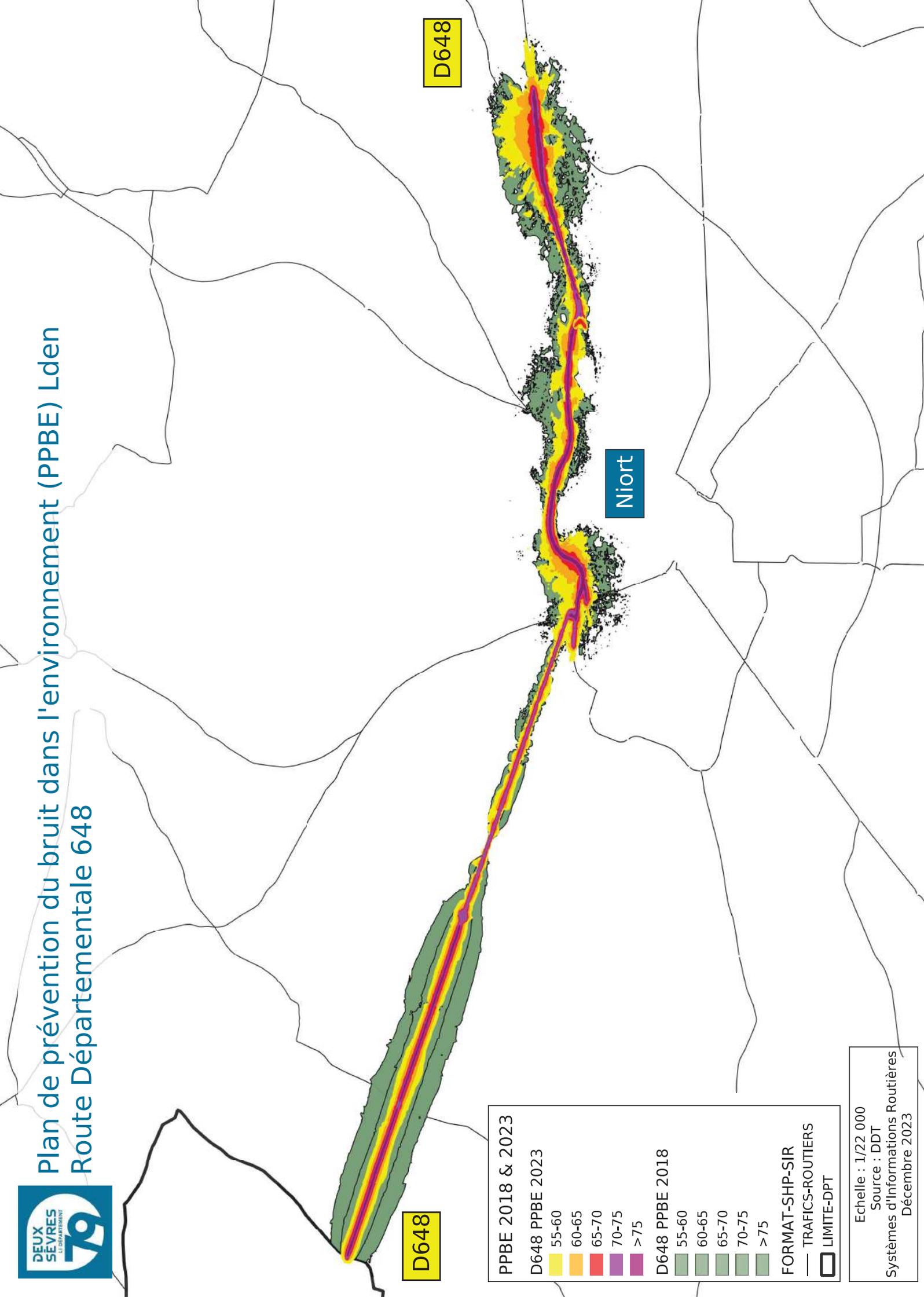
D611 PPBE 2023	
50-55	Light Green
55-60	Yellow
60-65	Orange
65-70	Red
>70	Purple

D611 PPBE 2018	
50-55	Light Green
55-60	Medium Green
60-65	Dark Green
65-70	Very Dark Green
>70	Black

**FORMAT-SHP-SIR**  
— TRAFICS-ROUTIERS  
□ LIMITE-DPT

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Lden Route Départementale 648



D648

D648

Niort

**PPBE 2018 & 2023**

**D648 PPBE 2023**

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

**D648 PPBE 2018**

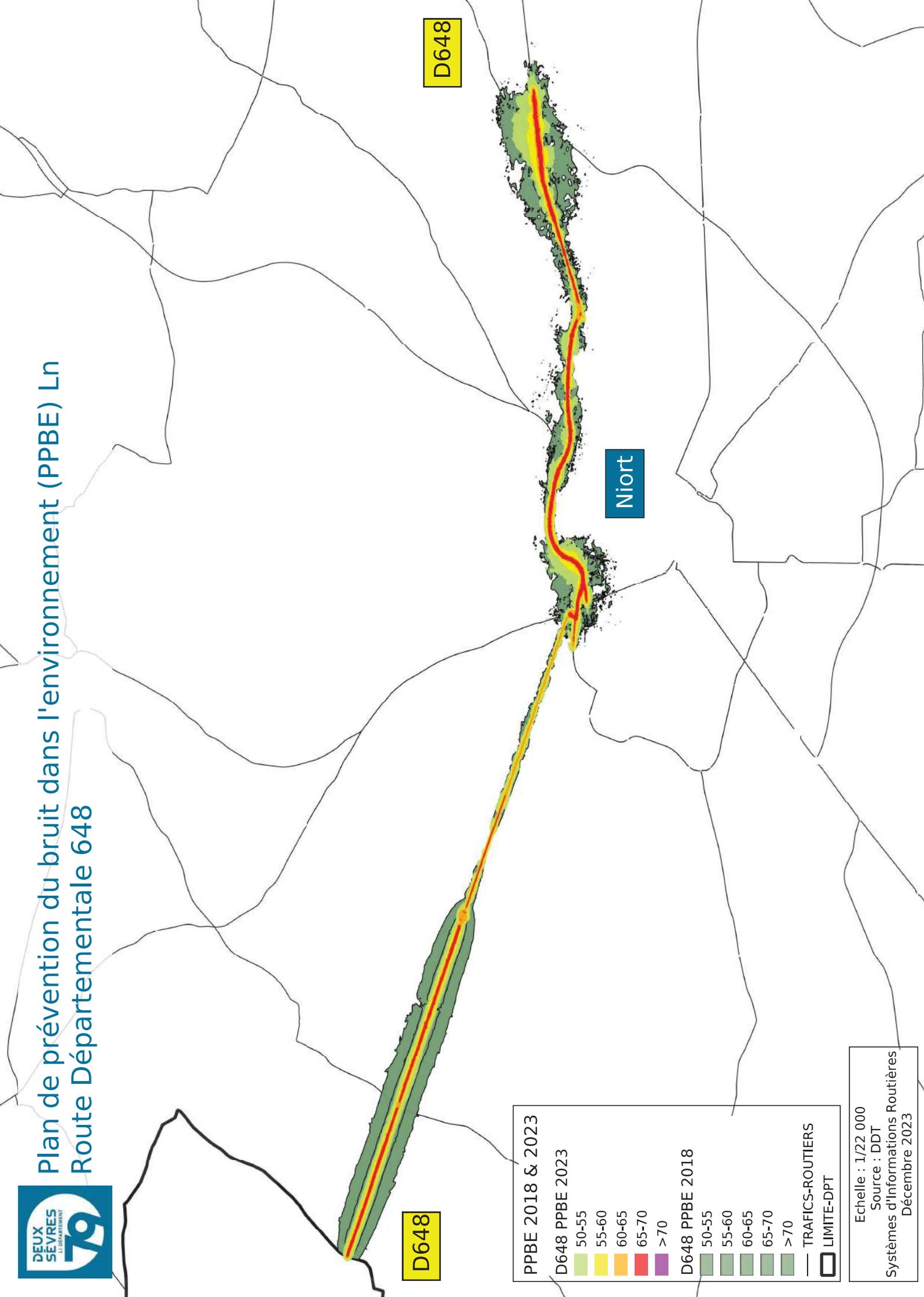
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

**FORMAT-SHP-SIR**

- TRAFICS-ROUTIERS
- LIMITE-DPT

Echelle : 1/22 000  
Source : DDT  
Systèmes d'Informations Routières  
Décembre 2023

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Ln Route Départementale 648



D648

D648

Niort

**PPBE 2018 & 2023**

**D648 PPBE 2023**

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

**D648 PPBE 2018**

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

— TRAFICS-ROUTIERS

□ LIMITE-DPT

Echelle : 1/22 000  
Source : DDT  
Systèmes d'Informations Routières  
Décembre 2023

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Ln Route Départementale 650

D650

Saint-  
Symphorien

D650

## PPBE 2018 & 2023

### D650 PPBE 2023

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

### D650 PPBE 2018

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

### FORMAT-SHP-SIR

- TRAFICS-ROUTIERS
- LIMITE-DPT

Echelle : 1/14 000

Source : DDT

Systèmes d'Informations Routières

Décembre 2023

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Lden Route Départementale 650

D650

Saint-Symphorien

D650

**PPBE 2018 & 2023**

**D650 PPBE 2023**

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

**D650 PPBE 2018**

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

**FORMAT-SHP-SIR**

- TRAFICS-ROUTIERS
- LIMITE-DPT

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Ln Route Départementale 743

D743

Niort

**PPBE 2018 & 2023**

**D743 PPBE 2023**

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

**D743 PPBE 2018**

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

**FORMAT-SHP-SIR**

- TRAFICS-ROUTIERS
- LIMITE-DPT

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Lden Route Départementale 743

D743

Niort

**PPBE 2018 & 2023**

**D743 PPBE 2023**

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

**D743 PPBE 2018**

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

**FORMAT-SHP-SIR**

- TRAFICS-ROUTIERS
- LIMITE-DPT

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Ln Route Départementale 743 Bis

D743  
Bis

Parthenay

D743  
Bis

PPBE 2018 & 2023

D743Bis PPBE 2023

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

D743Bis PPBE 2018

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

FORMAT-SHP-SIR

— TRAFICS-ROUTIERS

□ LIMITE-DPT

Echelle : 1/7 000  
Source : DDT  
Systèmes d'Informations Routières  
Décembre 2023

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Lden Route Départementale 743 Bis

D743  
Bis

Parthenay

D743  
Bis

PPBE 2018 & 2023

D743Bis PPBE 2023

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

D743Bis PPBE 2018

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

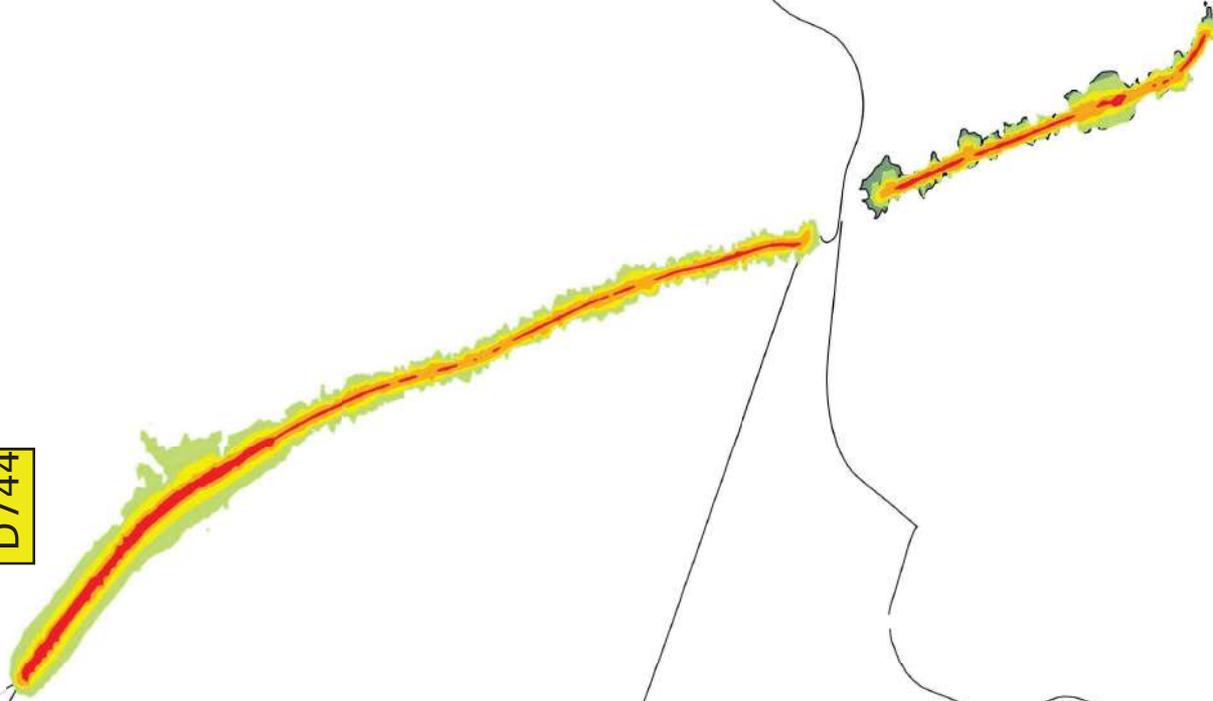
FORMAT-SHP-SIR

— TRAFICS-ROUTIERS

□ LIMITE-DPT

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Ln Route Départementale 744

D744



D744

Niort

**PPBE 2018 & 2023**

**D744 PPBE 2023**

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

**D744 PPBE 2018**

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

**FORMAT-SHP-SIR**

- TRAFICS-ROUTIERS
- LIMITE-DPT

Echelle : 1/10 000  
Source : DDT  
Systèmes d'Informations Routières  
Décembre 2023

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Lden Route Départementale 744

D744

D744

Niort

**PPBE 2018 & 2023**

**D744 PPBE 2023**

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

**D744 PPBE 2018**

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

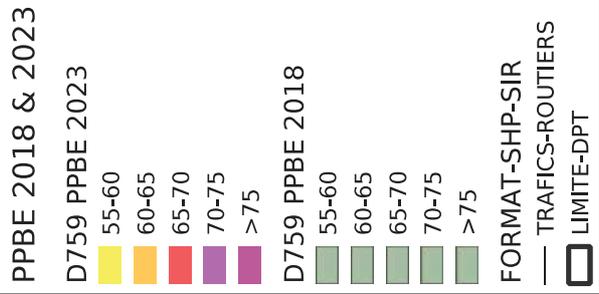
**FORMAT-SHP-SIR**

- TRAFICS-ROUTIERS
- LIMITE-DPT

Echelle : 1/10 000  
Source : DDT  
Systèmes d'Informations Routières  
Décembre 2023

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Lden Route Départementale 759

D759



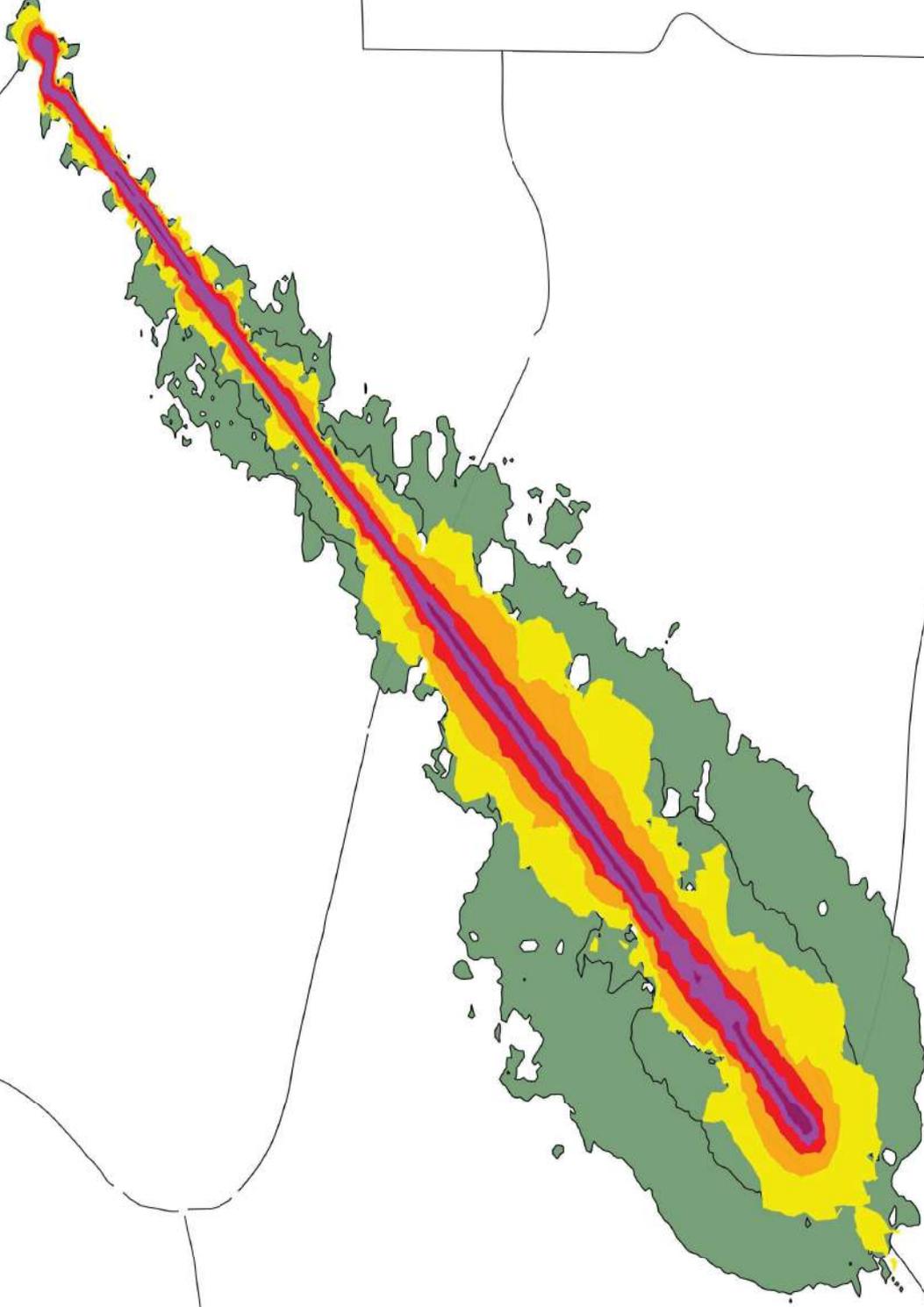
Thouars

D759

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Lden Route Départementale 811

Niort

D811



D811

**PPBE 2018 & 2023**

**D811 PPBE 2023**

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

**D811 PPBE 2018**

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

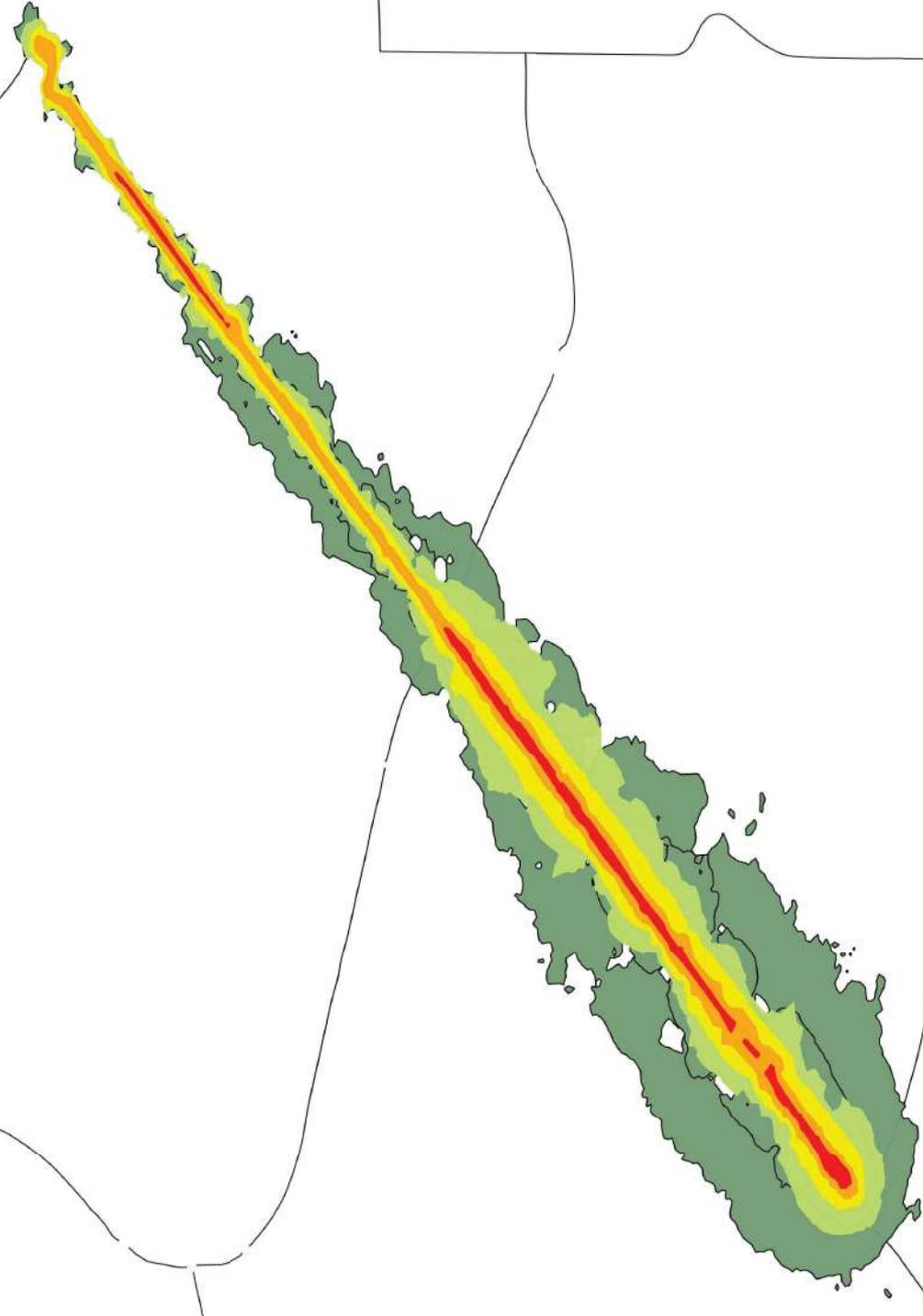
**FORMAT-SHP-SIR**

- TRAFICS-ROUTIERS
- LIMITE-DPT

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Ln Route Départementale 811

Niort

D811



D811

**PPBE 2018 & 2023**

**D811 PPBE 2023**

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

**D811 PPBE 2018**

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

**FORMAT-SHP-SIR**

- TRAFICS-ROUTIERS
- LIMITE-DPT

Echelle : 1/6 000  
Source : DDT  
Systèmes d'Informations Routières  
Décembre 2023

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Lden Route Départementale 850

D850

Niort

D850

**PPBE 2018 & 2023**

**D850 PPBE 2023**

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

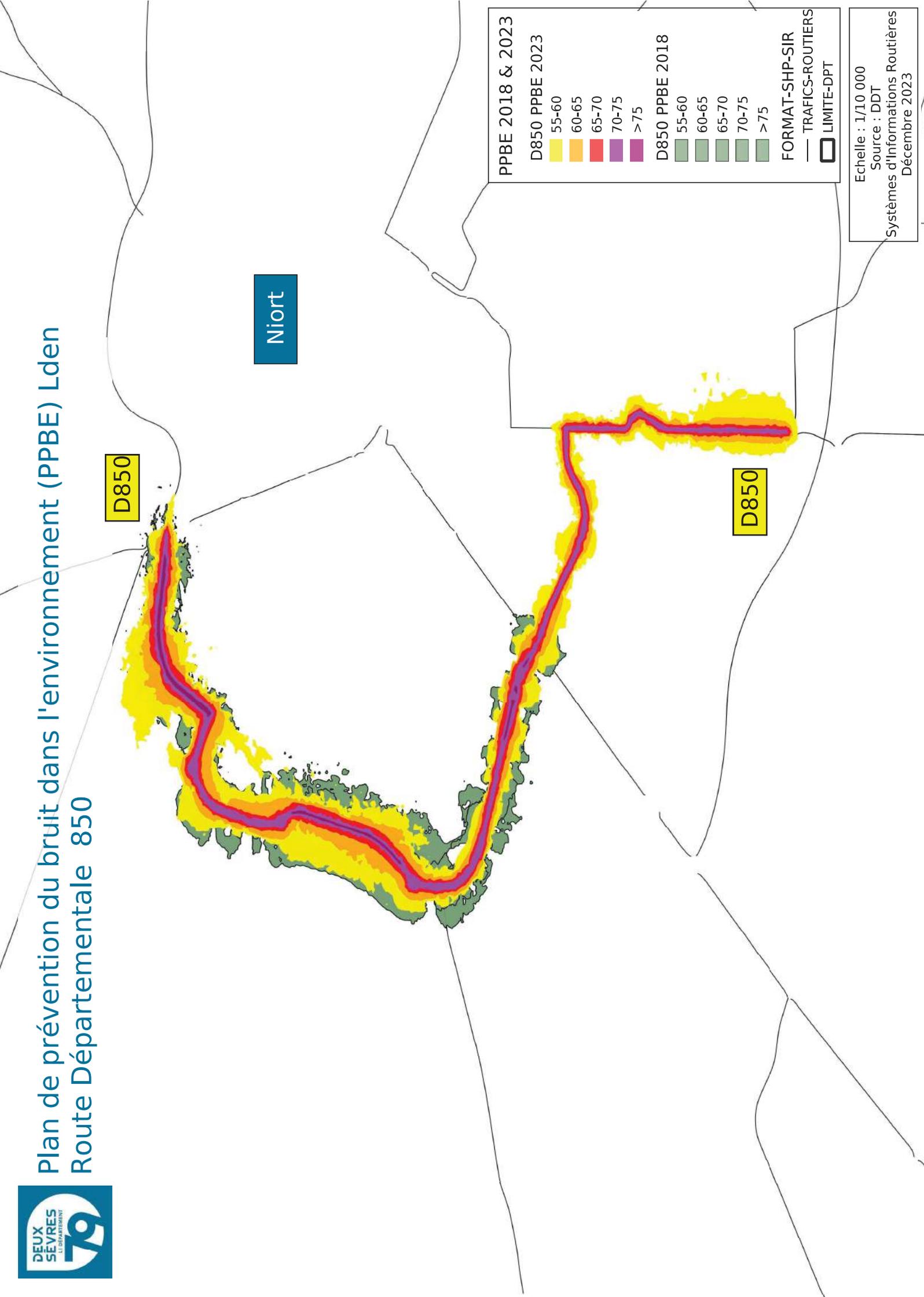
**D850 PPBE 2018**

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

**FORMAT-SHP-SIR**

- TRAFICS-ROUTIERS
- LIMITE-DPT

Echelle : 1/10 000  
Source : DDT  
Systèmes d'Informations Routières  
Décembre 2023



# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Ln Route Départementale 850

D850

Niort

D850

PPBE 2018 & 2023

D850 PPBE 2023

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

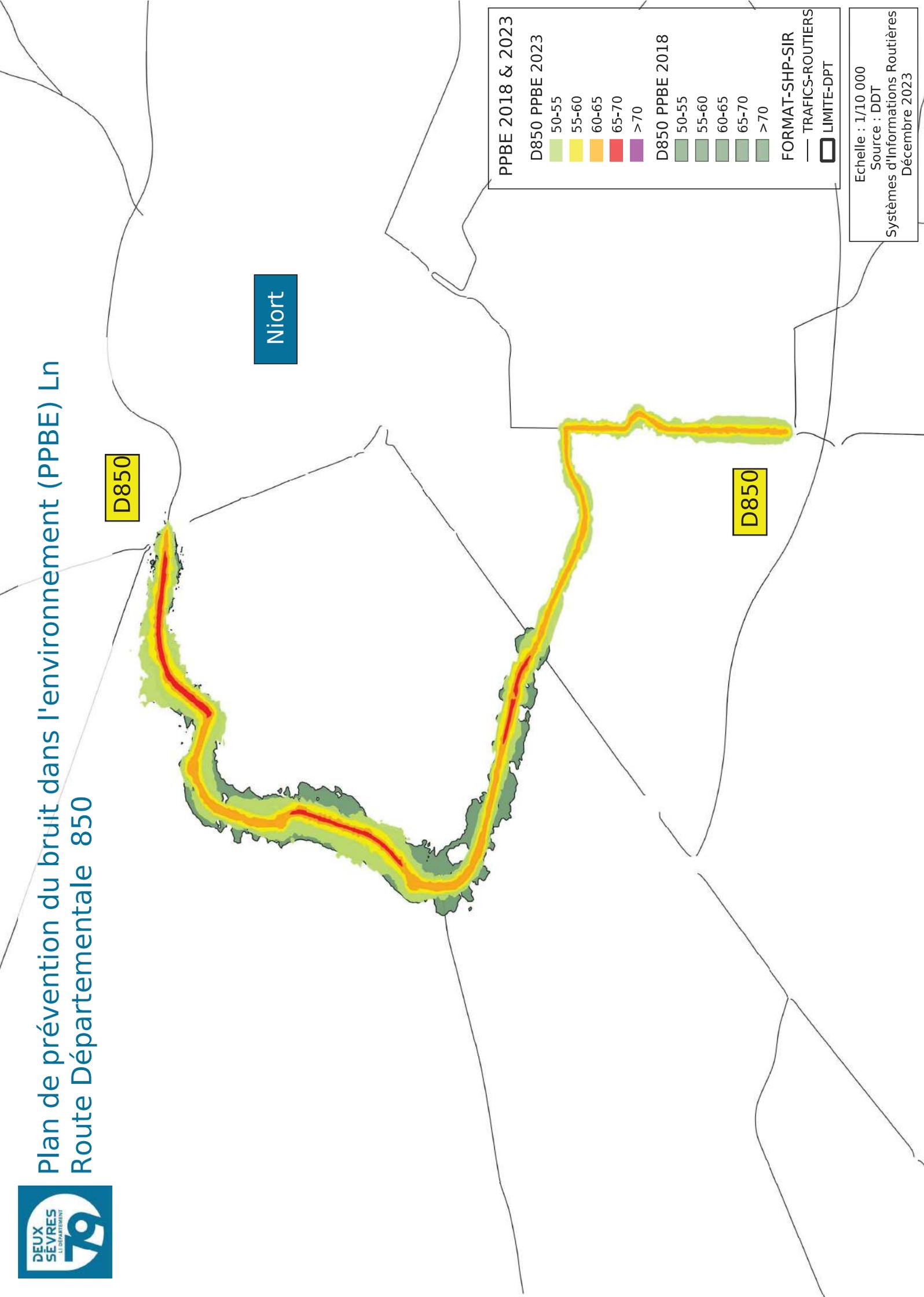
D850 PPBE 2018

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

FORMAT-SHP-SIR

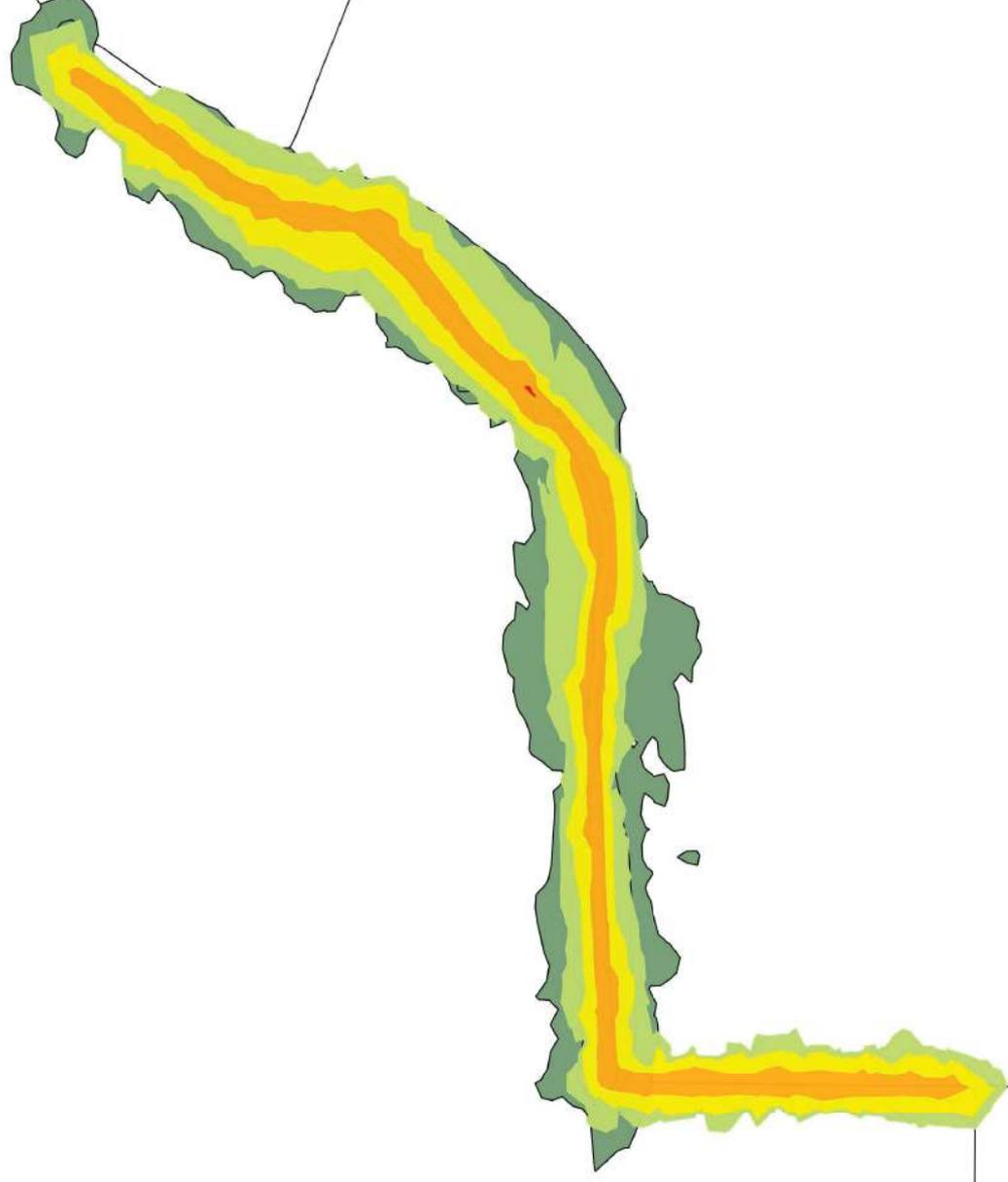
- TRAFICS-ROUTIERS
- LIMITE-DPT

Echelle : 1/10 000  
Source : DDT  
Systèmes d'Informations Routières  
Décembre 2023



# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Ln Route Départementale 850E

D850E



D850E

Saint-Florent

PPBE 2018 & 2023

D850E PPBE 2023

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

D850E PPBE 2018

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

FORMAT-SHP-SIR

— TRAFICS-ROUTIERS

□ LIMITE-DPT

Echelle : 1/2 500

Source : DDT

Systèmes d'Informations Routières

Décembre 2023

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Lden Route Départementale 938

D938

Thouars

D938

**PPBE 2018 & 2023**

**D938 PPBE 2023**

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

**D938 PPBE 2018**

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

**FORMAT-SHP-SIR**

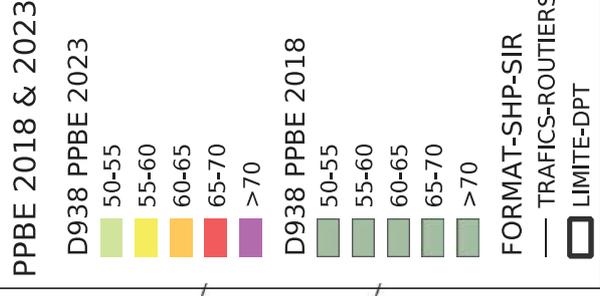
- TRAFICS-ROUTIERS
- LIMITE-DPT

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Ln Route Départementale 938

D938

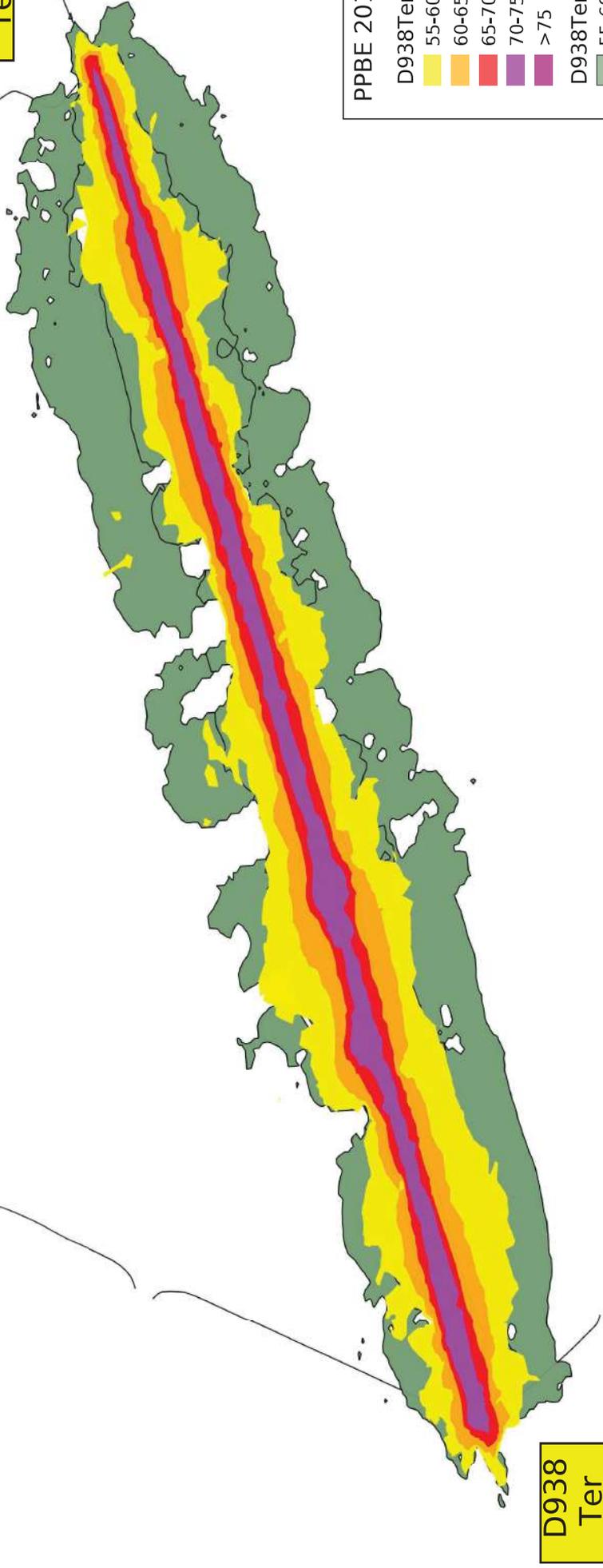
Thouars

D938



# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Lden Route Départementale 938TER

D938  
Ter

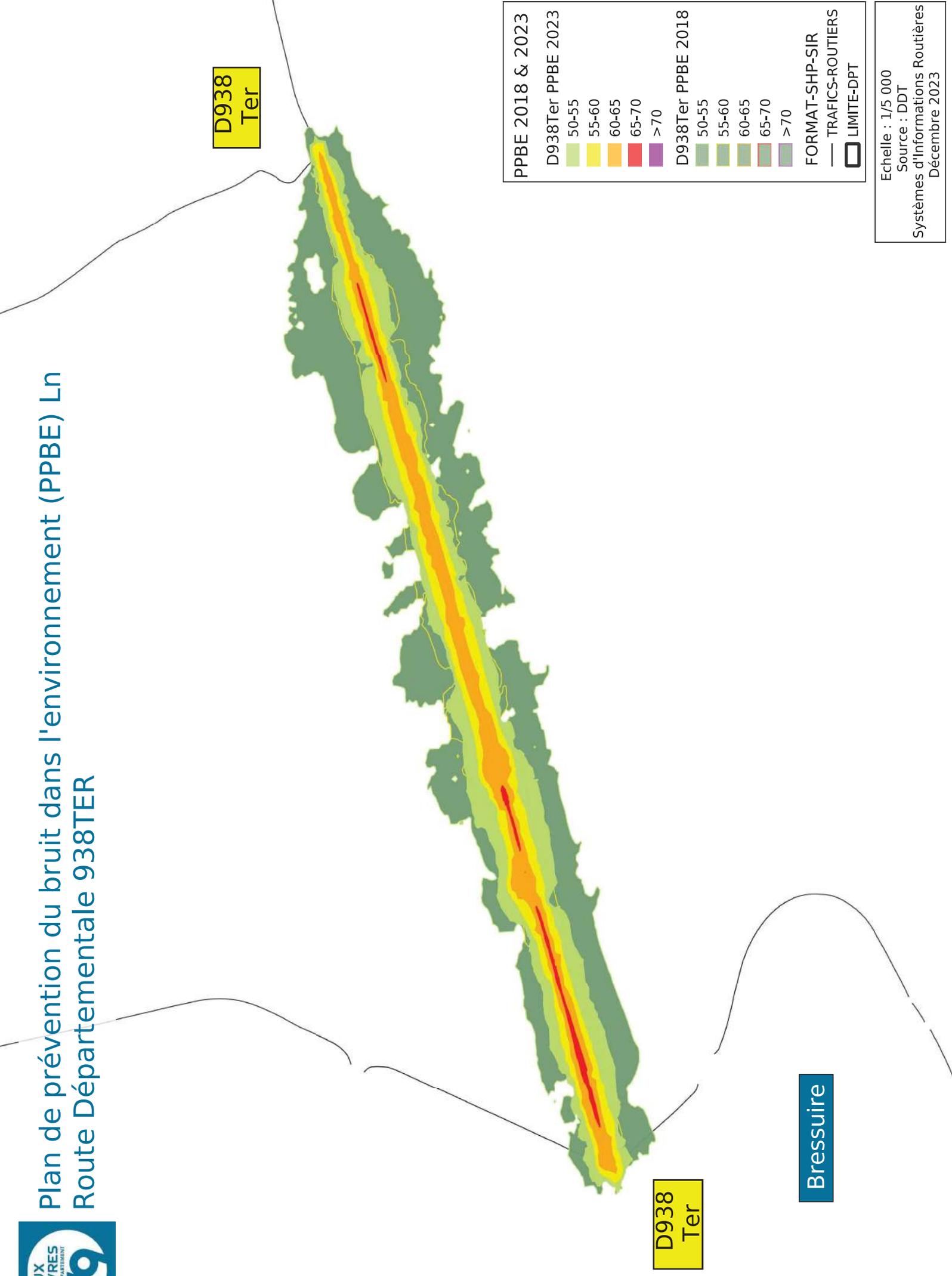


D938  
Ter

Bressuire

PPBE 2018 & 2023	
D938Ter PPBE 2023	55-60
	60-65
	65-70
	70-75
	>75
D938Ter PPBE 2018	55-60
	60-65
	65-70
	70-75
	>75
FORMAT-SHP-SIR	
—	TRAFICS-ROUTIERS
□	LIMITE-DPT

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Ln Route Départementale 938TER



**PPBE 2018 & 2023**

**D938Ter PPBE 2023**

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

**D938Ter PPBE 2018**

- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

**FORMAT-SHP-SIR**

- TRAFICS-ROUTIERS
- LIMITE-DPT

Echelle : 1/5 000  
Source : DDT  
Systèmes d'Informations Routières  
Décembre 2023

Bressuire

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Lden Route Départementale 948

Niort

D948

D948

PPBE 2018 & 2023	
D948 PPBE 2023	55-60
	60-65
	65-70
	70-75
	>75
D948 PPBE 2018	55-60
	60-65
	65-70
	70-75
	>75
FORMAT-SHP-SIR	
—	TRAFICS-ROUTIERS
□	LIMITE-DPT

Echelle : 1/50 000  
Source : DDT  
Systèmes d'Informations Routières  
Décembre 2023

# Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) Ln Route Départementale 948

Niort

D948

D948

<b>PPBE 2018 &amp; 2023</b>	<b>D948 PPBE 2023</b>
50-55	50-55
55-60	55-60
60-65	60-65
65-70	65-70
>70	>70
<b>D948 PPBE 2018</b>	
50-55	
55-60	
60-65	
65-70	
>70	
<b>FORMAT-SHP-SIR</b>	
— TRAFICS-ROUTERS	
□ LIMITE-DPT	

Echelle : 1/50 000  
Source : DDT  
Systèmes d'Informations Routières  
Décembre 2023