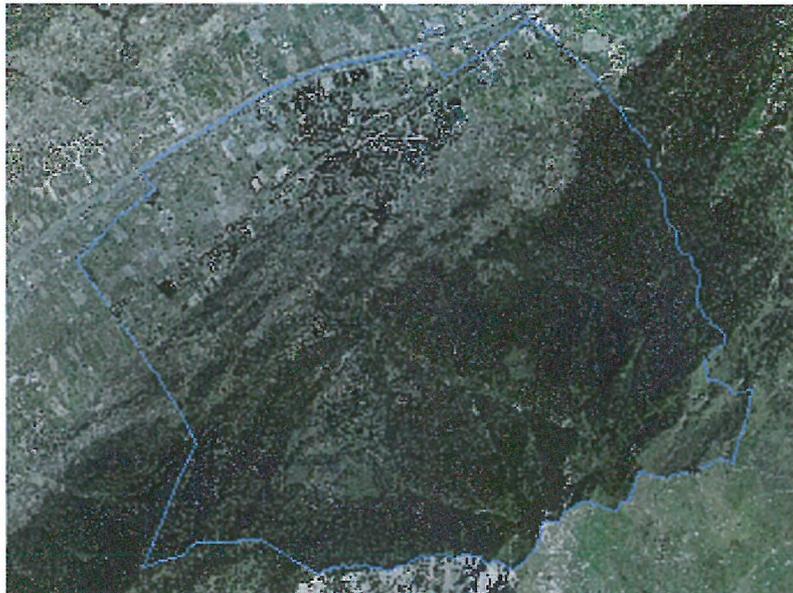




COMMUNE DE SAXON

REVISION PARTIELLE DU PAZ/RCCZ

RAPPORT BRUIT



Bureau d'ingénieurs
TRANSPORTPLAN

● 10 rue du Rhône, CH - 1950 Sion
Tél.: 027 / 322 94 64 Fax: 027 / 322 91 49
e-mail: sion@transportplan.ch

○ 12 avenue Gén.- Guisan, CH - 3960 Sierre
Tél.: 027 / 455 85 81 Fax: 027 / 456 16 64
e-mail: sierre@transportplan.ch

Document N°: **11.8138.BSAX - A**

Date: **AVRIL 2012**

Responsable: **SCH/MCC**

COMMUNE DE SAXON – REVISION PARTIELLE PAZ ET RCCZ

RAPPORT BRUIT

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	2
2. DESCRIPTION DU PROJET	2
3. BASES LEGALES	2
4. ANALYSE DES NUISANCES SONORES	3
4.1. ZONES D'EXTENSION EXPOSEES AU BRUIT DE L'AUTOROUTE N9	3
4.2. ZONES D'EXTENSION EXPOSEES AU BRUIT DES ROUTES CANTONALES	5
4.3. ZONES D'EXTENSION EXPOSEES AU BRUIT DES VOIES CFF	6
5. BILAN ET CONCLUSIONS	7

COMMUNE DE SAXON – REVISION PARTIELLE PAZ ET RCCZ

RAPPORT BRUIT

1. INTRODUCTION

Le projet de modifications partielles du plan d'affectation de zones (PAZ) et du règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) de la Commune de Saxon prévoit des extensions de la zone à bâtir (au Vacco, à la Grandtoula, aux Iles du Fonds, aux Bains et au Village) dans des secteurs potentiellement exposés au bruit. Les principales sources de bruit dans les périmètres concernés sont l'autoroute N9, la route principale de plaine VS T9, la route cantonale VS 74 ainsi que les voies CFF (la ligne du Simplon).

Suite à la demande exprimée par le Service de la Protection de l'Environnement (SPE) de l'Etat du Valais, la Commune de Saxon a mandaté le bureau d'ingénieurs Transportplan pour établir une analyse de bruit dans les secteurs concernés par l'extension de la zone à bâtir.

2. DESCRIPTION DU PROJET

La présente analyse se base sur les deux rapports suivants:

- Révision partielle du plan d'affectation des zones et du règlement communal sur les constructions – Commune de Saxon – Rapport selon l'article 47 OAT (bureau ALPA, avril 2007);
- Compléments au rapport d'étude selon l'article 47 OAT (Bureau d'Ingénieurs SA, juin 2010).

La Commune de Saxon envisage de muter les zones d'affectation différée **au Vacco** (vers l'Est) et **au Grandtoula** (vers l'Ouest) en zones d'habitation de moyenne densité avec un degré de sensibilité au bruit II (DS II) et une hauteur maximale de construction de 9 mètres, sans ouvertures sur des locaux à usage sensible au bruit coté autoroute.

Au Grandtoula, la modification du PAZ prévoit également l'extension de la zone moyenne densité à l'endroit de la zone d'affectation différée actuelle, et une extension vers l'ouest jusqu'en bordure de la route projetée de la zone faible densité.

Aux Iles du Fonds, le territoire concerné est actuellement en zone agricole mais occupé déjà par l'institut "La Courte Echelle". La nouvelle affectation propose une zone de constructions et installations d'intérêt général des centres socio-éducatifs avec un DS III.

Pour répondre aux demandes d'équipement public, la Commune propose étendre la zone de constructions et d'installations publiques C du DS III en mutant un terrain actuellement sans affectation **aux Bains** et une parcelle dans la zone agricole 2 **au Village**.

3. BASES LEGALES

Les exigences posées lors de la délimitation des nouvelles zones à bâtir destinées à des bâtiments comprenant des locaux à usage sensible au bruit sont définies dans les articles 24 de la Loi fédérale sur la Protection de l'Environnement (LPE) et 29 et 30 de l'Ordonnance sur la Protection contre le Bruit (OPB) rappelés ci-après:

Art. 24 *Exigences requises pour les zones à bâtir*

1 Les nouvelles zones à bâtir destinées à la construction de logements ou d'autres immeubles destinés au séjour prolongé de personnes, ne peuvent être prévues qu'en des endroits où les immissions causées par le bruit ne dépassent pas les **valeurs de planification**, ou en des endroits dans lesquels des mesures de planification, d'aménagement ou de construction permettent de respecter ces valeurs. Le changement d'affectation de zones à bâtir n'est pas réputé délimitation de nouvelles zones à bâtir.

2 Les zones à bâtir existantes mais non encore équipées, qui sont destinées à la construction de logements ou d'autres immeubles destinés au séjour prolongé de personnes et dans lesquelles les valeurs de planification sont dépassées, doivent être affectées à une utilisation moins sensible au bruit à moins que des mesures de planification, d'aménagement ou de construction permettent de respecter les valeurs de planification dans la plus grande partie de ces zones.

Art. 29 *Délimitation de nouvelles zones à bâtir et de nouvelles zones requérant une protection accrue contre le bruit*

1 Les nouvelles zones à bâtir destinées à des bâtiments comprenant des locaux à usage sensible au bruit, et les nouvelles zones non constructibles qui requièrent une protection accrue contre le bruit, ne peuvent être délimitées qu'en des secteurs où les immissions de bruit ne dépassent pas les valeurs de planification ou en des secteurs dans lesquels des mesures de planification, d'aménagement ou de construction permettent de respecter ces valeurs.

Art. 30 *Equipped des zones à bâtir*

Les zones à bâtir destinées à des bâtiments comprenant des locaux à usage sensible au bruit, qui ne sont pas encore équipées au moment de la mise en vigueur de la présente ordonnance, ne pourront être équipées que dans la mesure où les valeurs de planification sont respectées ou peuvent l'être par un changement du mode d'affectation ou par des mesures de planification, d'aménagement ou de construction. L'autorité d'exécution peut accorder des exceptions pour de petites parties de zones à bâtir.

4. ANALYSE DES NUISANCES SONORES

4.1. ZONES D'EXTENSION EXPOSEES AU BRUIT DE L'AUTOROUTE N9

La Confédération par son Office fédéral des routes (OFROU) établit un programme d'assainissement de la route nationale N9 en Valais. Selon le concept global d'assainissement en matière de bruit (EK) du tronçon Martigny (Drance) – Lizerne, un écran antibruit (EAB) est nécessaire afin de respecter les valeurs limites d'immission (VLI) au droit des zones équipées avant 1.01.1985, situées sur le territoire de la Commune de Saxon. Dans le cas précis, il s'agit d'aménager une nouvelle paroi en lieu et place d'un ouvrage déjà existant.

Parallèlement au projet de l'OFROU, la Commune de Saxon a exprimé son vœu de muter la totalité des zones d'affectation différée **au Vacco** et **au Grandtoula** en zones d'habitation de moyenne densité avec un degré de sensibilité au bruit II (DS II) et une hauteur maximale de construction limitée à 9 mètres, sans ouvertures sur des locaux à usage sensible au bruit côté autoroute. Pour répondre à cet objectif de planification communale, des mesures supplémentaires permettant de respecter les valeurs de planification (VP) dans ces nouvelles zones ont également été incluses dans le projet élaboré par l'OFROU.

Selon le projet définitif (AP) de la paroi antibruit à Saxon, l'ouvrage de protection sera de **1'760 m de long** et **d'une hauteur variant de 2.0 m à 4.5 m**. Il sera situé en bordure sud de l'autoroute N9, à l'extérieur de la bande d'arrêt d'urgence, entre les km 81.598 à 83.358.

La paroi projetée se compose ainsi de deux éléments complémentaires (cf. figure 1 ci-après):

- **écran antibruit pour respect des VLI** (exigences légales, horizon 2030): EAB OFROU d'une hauteur variable de 1.5 m à 4.5 m et d'une longueur totale de 1'072 m;

- **écran antibruit pour respect des VP au droit des alignements dans les zones d'extension** (planification communale, horizon 2030) :
 - rehaussement coté ouest de 2.3 de l'EAB OFROU sur une longueur de 228 m pour atteindre une hauteur de 3.8 m;
 - prolongement vers l'ouest de 156 m avec une hauteur de 3.8 m sur 27 m puis avec une hauteur de 3.2 m sur 129 m;
 - rehaussement coté est de 0.5 m sur une longueur de 276 m pour atteindre une hauteur de 2.0 m;
 - prolongement vers l'est de 532 m avec une hauteur de 2.0 m.

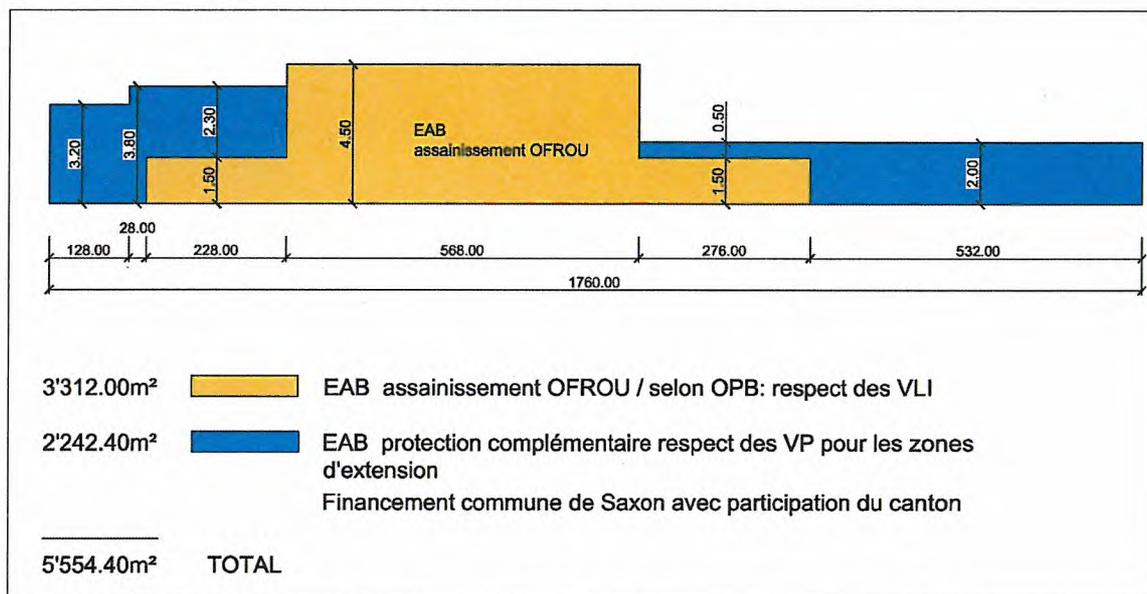


Figure 1: Schéma de l'écran antibruit projeté le long de la N9 au droit du village de Saxon (projet 2011).

L'emplacement des récepteurs pris en compte dans les zones d'extension est présenté en annexes 1.1 (secteur Grandtoula) et 1.2 (secteur Vacco) et les détails des calculs en annexe 1.3.

La paroi antibruit projetée permet donc de respecter les valeurs de planification à l'alignement des constructions dans les nouvelles zones d'habitation de moyenne densité du DS II à Grandtoula et au Vacco (hauteur maximale de construction limitée à 9 mètres, sans ouvertures sur des locaux à usage sensible au bruit coté autoroute). A noter, que dans le secteur au Vacco cet ouvrage offre une protection suffisante pour l'ensemble de la zone telle que définie dans le rapport selon l'article 47 OAT d'avril 2007.

Au Grandtoula, la révision partielle du PAZ/RCCZ prévoit également:

- l'extension vers l'ouest jusqu'en bordure de la route projetée de la zone faible densité (parcelle N° 5569);
- l'extension de la zone moyenne densité sans aucune restriction de construction à l'endroit de la zone d'affectation différée actuelle (parcelles N° 3699 et 7684).

Ces deux modifications n'ont pas été prises en compte au moment d'élaboration du projet de la paroi antibruit le long de la N9. Un calcul de contrôle montre que l'ouvrage projeté n'est pas suffisant pour respecter les VP du DS II (55 dB(A) de jour et 45 dB(A) de nuit) à l'alignement des constructions sur toutes les parcelles concernées.

Les niveaux sonores calculés à l'horizon 2030 à la hauteur maximale de construction sont les suivants:

- au droit de la parcelle N° 5569 mutée en zone faible densité
57 dB(A) de jour et 49 dB(A) de nuit sur une façade côté N9,
55 dB(A) de jour et 47 dB(A) de nuit sur une façade latérale;

- au droit de la parcelle N° 3699, mutée en zone moyenne densité sans restriction de la hauteur de construction
55 dB(A) de jour et 47 dB(A) de nuit sur une façade côté N9,
respect des VP de jour et de nuit sur une façade latérale;
- au droit de la parcelle N° 7684 également mutée en zone moyenne densité sans restriction de la hauteur de construction
respect des VP de jour et de nuit à l'alignement des constructions.

Pour les parcelles N° 5569 et 3699, les exigences de l'article 29 OPB ne sont pas respectées.

Un calcul de contrôle montre qu'un rehaussement de l'écran antibruit jusqu'à la hauteur maximale admise par le Service des routes nationales de 4.5 mètres n'est pas suffisant pour respecter les VP à la hauteur maximale de construction au droit des deux parcelles concernées.

Par conséquent, la parcelle N° 5569 pourra être mise en zone d'habitation de faible densité du DS II à condition que des mesures de construction permettant de respecter les valeurs légales sur les façades des futures bâtiments ayant des ouvertures vers des locaux à usage sensible au bruit seront mises en place.

En ce qui concerne la parcelle N° 3699, son affectation en zones d'habitation de moyenne densité du DS II avec une hauteur maximale de construction limitée à 9 mètres et sans ouvertures sur des locaux à usage sensible au bruit coté autoroute permet de respecter les exigences légales (cf. récepteur A9.081.504W). Aucune restriction de construction n'est cependant nécessaire pour la parcelle N° 7684.

4.2. ZONES D'EXTENSION EXPOSEES AU BRUIT DES ROUTES CANTONALES

Aux Iles du Fonds, le territoire concerné par la modification du PAZ/RCCZ se trouve dans la zone agricole exposée au bruit de la route principale de pleine VS T9. Il s'agit d'un secteur déjà occupé par les constructions de l'institut "La Courte Echelle". La nouvelle affectation propose une zone de constructions et installations d'intérêt général des centres socio-éducatifs avec un DS III.

Les immissions du bruit de la VS T9 à travers le territoire de la Commune de Saxon ont été analysées dans le cadre du cadastre du bruit 2000 des routes cantonales. La comparaison des charges de trafic montre qu'elles sont restées stables durant ces dix dernières années sur le tronçon concerné (TJM 2000 et 2010 de 5'700 vhc/j).

Pour analyser les niveaux sonores à l'horizon 2030, le Service des routes et des cours d'eau admet comme hypothèse une augmentation des émissions de 1 dB(A) par rapport à la situation actuelle due à l'accroissement prévisible des charges de trafic durant les 20 prochaines années. D'autre part, pour tenir compte des éventuelles imprécisions quant à cette estimation, toutes les émissions sont majorées de 1 dB(A).

Selon un calcul de contrôle, les niveaux sonores au droit du bâtiment existant de l'institut "La Courte Echelle" respectent les VLI du DS III à l'état actuel (valeurs calculées 63 dB(A) de jour/51 dB(A) de nuit) et à l'horizon 2030 (valeurs calculées 65 dB(A) de jour/53 dB(A) de nuit).

La modification du PAZ comporte également une réserve d'extension. Les valeurs de planification du DS III (60 dB(A) de jour/ 50 dB(A) de nuit) seront dépassées à l'horizon 2030 sur cette zone d'extension, à l'alignement des constructions fixé à 20 mètres de l'axe de la VS T9. Un calcul de contrôle montre que les VP du DS III seront respectées dès 65 mètres de l'axe et les VP du DS III pour des locaux d'exploitation (+ 5 dB(A) selon l'article 42 OPB) seront respectées dès 24 mètres de l'axe (cf. annexe 2).

Par conséquent, des mesures de planification, d'aménagement ou de construction permettant de respecter les valeurs de planification sont nécessaires.

Au Village, pour répondre aux demandes d'équipement public, la Commune propose

d'étendre la zone de constructions et d'installations publiques en mutant une parcelle sise dans la zone agricole 2. Selon les précisions de la Commune, il s'agit d'une zone de constructions et d'installations publiques C avec un DS III, réservée pour des aménagements tels que : cimetière, places, places de parc, places de jeux, terrains de sports, places de pique-nique, conformément à l'article 79 RCC. La nouvelle zone est délimitée à l'ouest par la route cantonale VS 74 et au sud par la VS 511. Il s'agit des axes à faible trafic (de l'ordre de 500 vhc/jour) qui ne figurent donc pas sur le plan des charges 2010 des routes cantonales.

Un calcul de contrôle effectué pour l'horizon 2030 (émissions 2010 augmentées de 2 dB(A)) montre que les VP du DS II, donc également du DS III, seront respectées à l'alignement minimum fixé pour les routes cantonales à 6 mètres de l'axe (cf. annexe 2). Les exigences de l'article 29 OPB sont donc respectées pour cette zone.

4.3. ZONES D'EXTENSION EXPOSEES AU BRUIT DES VOIES CFF

L'agrandissement de la zone de constructions et d'installations publiques **aux Bains** ainsi que la partie sud de la nouvelle zone d'habitation de moyenne densité du DS II **au Vacco** se trouvent dans un secteur exposé au bruit ferroviaire (ligne CFF du Simplon).

Aux Bains, l'extension de la zone de constructions et d'installations publiques vise la régulation d'un état de fait. Selon les précisions de la Commune, il s'agit d'une zone de constructions et d'installations publiques C avec un DS III. Dans le cas précis, la surface concernée est déjà aménagée en parking public, proche de la salle polyvalente et de la gare ferroviaire.

En principe, la zone de constructions et d'installations publiques "C" (réservée pour des aménagements tels que: cimetière, places, places de parc, places de jeux, terrains de sports, places de pique-nique, selon l'article 79 RCC) ne prévoit pas la construction des bâtiments ayant des locaux à usage sensible au bruit. Par conséquent, les exigences de l'article 29 OPB sont donc respectées pour cette zone.

En ce qui concerne le développement du secteur **au Vacco**, il se fera par étapes (cf. rapport complémentaire de juin 2010). Dans un premier temps, uniquement la partie ouest de la zone d'affectation différée sera mutée en zone d'habitation de moyenne densité du DS II. Selon les extraits du cadastre du bruit ferroviaire publié par la Confédération (map.bafu.admin.ch):

- la courbe isophone VP DS II de jour (55 dB(A)) se trouvent à environ 75 m de l'axe des voies (cf. annexe 3.1);
- la courbe isophone VP DS II de nuit (45 dB(A)) se trouvent à environ 95 m de l'axe des voies (cf. annexe 3.2).

Vu que l'extrémité de la nouvelle zone au Vacco se trouve à environ 120 mètres de l'axe des voies, les niveaux sonores sont inférieurs aux valeurs de planification de jour comme de nuit dans le périmètre concerné. Par conséquent, les exigences de l'article 29 OPB sont donc respectées pour cette zone.

Selon le cadastre ferroviaire, les VLI des DS respectifs sont dépassées au droit des zones déjà équipées situées de part et d'autres de cet axe. Par conséquent, la ligne CFF du Simplon à travers la Commune de Saxon nécessite un assainissement au sens de l'article 13 OPB.

La Confédération par son Office fédéral des transports (OFT) établit un programme d'assainissement des voies CFF. Le projet d'assainissement (dossier de décembre 2011) de la ligne du Simplon à travers le territoire de la Commune de Saxon (km 72.72 – 77.62) prévoit la mise en place des parois antibruit uniquement du côté sud des voies. Aucune paroi n'est cependant projetée dans le secteur Aux Bains. Pour la zone Au Vacco, située au Nord des voies, l'aménagement d'un écran anti-bruit au sud des voies ne constitue pas une mesure de réduction des nuisances.

5. BILAN ET CONCLUSIONS

La présente analyse montre que les exigences de l'article 24 LPE et 29 OPB **sont respectées, avec conditions pour certains secteurs**, par les modifications partielles du plan d'affectation de zones (PAZ) et du Règlement communal des Constructions et des Zones (RCCZ) prévues par la Commune de Saxon. Dans le détail, ces conditions sont:

Par rapport au bruit de la N9 (secteurs Grandtoula et Vacco) :

- Réalisation de la **paroi antibruit projetée** selon figure 1 ;
- Une **hauteur maximale de construction** de 9 mètres dans les nouvelles zones d'habitation de moyenne densité ;
- Une intégration de la **parcelle communale n°3699** dans la nouvelle zone de moyenne densité ;
- L'**absence d'ouverture sur des locaux à usage sensible** au bruit côté autoroute ;
- Des **mesures constructives** pour protéger les locaux à usage sensible au bruit sur la parcelle communale n° 5569, en zone de faible densité.

Par rapport au bruit des routes cantonales VS74 et VS511 (secteur au Village) :

- Aucune condition particulière.

Par rapport au bruit de la route cantonale VST9 (secteur aux Iles du Fonds) :

- Des mesures de **planification, d'aménagement ou de construction** pour protéger les locaux à usage sensible au bruit dans la zone de constructions et installations d'intérêt général des centres socio-éducatifs avec un DS III.

Par rapport au bruit du rail – ligne CFF du Simplon (secteurs aux Bains et Vacco) :

- Aucune condition particulière.

Le **respect de ces conditions devra être contrôlé** par la Commune ou par les services cantonaux compétents lors des procédures de demande d'autorisation de construire.

Sion, avril 2012

Bureau d'ingénieurs TRANSPORTPLAN

Pierre François SCHMID

ANNEXES

ANNEXE 1.1 Emplacement des récepteurs dans la zone d'extension à Grandtoula

ANNEXE 1.2 Emplacement des récepteurs dans la zone d'extension au Vacco

ANNEXE 1.3 Immissions dans les zones d'extension à Grandtoula et au Vacco à l'état de référence et état assaini (N9 2030)

ANNEXE 2 Immissions dans les zones d'extension le long des routes cantonales

ANNEXE 3.1 Extrait de la carte thématique de l'Office fédéral de l'environnement "Exposition au bruit trafic ferroviaire (Lr jour)

ANNEXE 3.2 Extrait de la carte thématique de l'Office fédéral de l'environnement "Exposition au bruit trafic ferroviaire (Lr nuit)

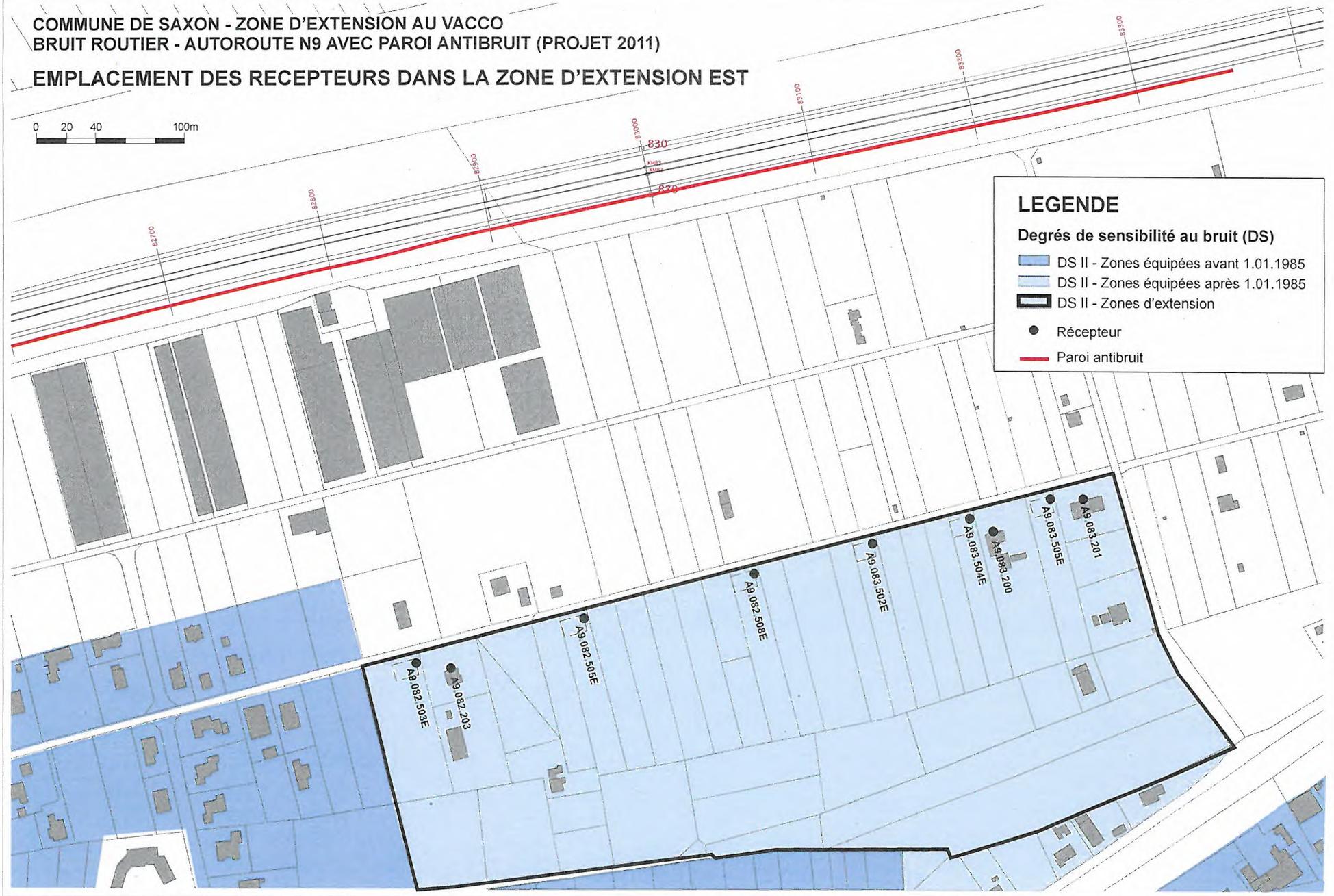
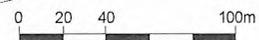
COMMUNE DE SAXON - ZONE D'EXTENSION A LA GRANDTOULA
BRUIT ROUTIER - AUTOROUTE N9 AVEC PAROI ANTIBRUIT (PROJET 2011)

EMPLACEMENT DES RECEPTEURS DANS LA ZONE D'EXTENSION OUEST



COMMUNE DE SAXON - ZONE D'EXTENSION AU VACCO
BRUIT ROUTIER - AUTOROUTE N9 AVEC PAROI ANTIBRUIT (PROJET 2011)

EMPLACEMENT DES RECEPTEURS DANS LA ZONE D'EXTENSION EST



LEGENDE

Degrés de sensibilité au bruit (DS)

- DS II - Zones équipées avant 1.01.1985
- DS II - Zones équipées après 1.01.1985
- DS II - Zones d'extension
- Récepteur
- Paroi antibruit

N9 TRONCON KM 81.5-83.5 - COMMUNE DE SAXON
IMMISSIONS SONORES A L'ETAT ASSAINI (2030)

ANNEXE 1.3

Charges acoustiques dans les zones d'extension

Objets		Récepteurs				Valeurs limites				Etat 2030 assaini AP Saxon				Type de mesure				
Identificateur		Commune	Parcelle	Etage	Affectation	DS	VP		VLI		Lr		>VP		>VLI		Description	
AXE	N°		N°				Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit		
							[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	

ZONE D'EXTENSION OUEST (GRAND-TOULA)

PARCELLES NON BATIES (RESPECT VP)

A9.081	500W	Saxon	5552	Rez	n.b.	II	55	45	60	50	53	45						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
		Saxon	5552	Et. 1	n.b.	II	55	45	60	50	53	45						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
A9.081	502W	Saxon	3701	Rez	n.b.	II	55	45	60	50	52	44						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
		Saxon	3701	Et. 1	n.b.	II	55	45	60	50	53	45						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
A9.081	504W	Saxon	3699	Rez	n.b.	II	55	45	60	50	52	44						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
		Saxon	3699	Et. 1	n.b.	II	55	45	60	50	53	45						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON

BATIMENTS EXISTANTS (RESPECT VLI)

A9.081	201	Saxon	3639	Rez	Hab.	II	55	45	60	50	54	46		1				ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
A9.081	202	Saxon	3641	Rez	Hab.	II	55	45	60	50	54	46		1				ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
		Saxon	3641	Et. 1	Hab.	II	55	45	60	50	54	46		1				ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON

ZONE D'EXTENSION EST (VACCO)

PARCELLES NON BATIES (RESPECT VP)

A9.082	503E	Saxon	3834	Rez	n.b.	II	55	45	60	50	52	44						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
		Saxon	3834	Et. 1	n.b.	II	55	45	60	50	52	44						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
A9.082	505E	Saxon	3915	Rez	n.b.	II	55	45	60	50	52	44						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
		Saxon	3915	Et. 1	n.b.	II	55	45	60	50	53	44						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
A9.082	508E	Saxon	3921	Rez	n.b.	II	55	45	60	50	53	44						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
		Saxon	3921	Et. 1	n.b.	II	55	45	60	50	53	45						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
A9.083	502E	Saxon	3925	Rez	n.b.	II	55	45	60	50	53	45						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
		Saxon	3925	Et. 1	n.b.	II	55	45	60	50	53	45						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
A9.083	504E	Saxon	3929	Rez	n.b.	II	55	45	60	50	53	45						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
		Saxon	3929	Et. 1	n.b.	II	55	45	60	50	53	45						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
A9.082	505E	Saxon	3932	Rez	n.b.	II	55	45	60	50	52	44						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
		Saxon	3932	Et. 1	n.b.	II	55	45	60	50	53	45						ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON

BATIMENTS EXISTANTS (RESPECT VLI)

A9.082	203	Saxon	3831	Rez	Hab.	II	55	45	60	50	54	46		1				ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
A9.083	200	Saxon	3931	Rez	Hab.	II	55	45	60	50	54	46		1				ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON
A9.083	201	Saxon	6037	Rez	Hab.	II	55	45	60	50	54	46		1				ACMR8 OFROU+EAB AP SAXON

Légende

Identificateur	- Nom du récepteur dans le modèle de calcul et sur les plans
Hab.	- Habitation
n.b.	- Parcelle non bâtie
DS	- Degrés de sensibilité au bruit
VP	- Valeurs de planification
VLI	- Valeurs limites d'immission
Lr (Jour/Nuit)	- Niveaux d'évaluation de jour et de nuit en dB(A)
> VP (Jour/Nuit)	- Dépassement des valeurs de planification de jour et de nuit en dB(A)
> VLI (Jour/Nuit)	- Dépassement des valeurs limites d'immission de jour et de nuit en dB(A)

ANNEXE 2

Bureau d'ingénieurs TRANSPORTPLAN - 10 rue du Rhône - 1950 SION - Tél.: 027 322.94.64, Fax: 027 322.91.49

MODELE DE BRUIT DU TRAFIC ROUTIER DANS LES ZONES HABITEES (OFEFP - juillet 83/88) INCIDENCES SONORES DE L'EVOLUTION DES DONNEES DE TRAFIC

DATE DU CALCUL	20.fév.12	TYPE DE ROUTE	2
NUMERO DE LA ROUTE	VS T9, VS 74	(RGD=1, RP=2, RC=3, RD=4)	3
TRONCON		PROJET ETUDIE	Modifications PAZ/RCCZ
LOCALITE	Saxon	ANNEE DE REF.	2011

1.- CARACTERISTIQUES DE LA SOURCE

1.1 DONNEES DE TRAFIC

	UNITES	ETAT 1	ETAT 2	ETAT 3	ETAT 4	REMARQUES
TJM	[vhc/j]	5'700	5'700	500	500	E1 : VS T9 TJM 2010
Evolution annuelle moyenne	[%]					E2: VS T9 TJM 2030
% Poids-Lourds (jour)	[%]	10.0%	10.0%	10.0%	10.0%	E3 : VS 74 TJM 2010
% Poids-Lourds (nuit)	[%]	5.0%	5.0%	5.0%	5.0%	E4 : VS 74 TJM 2030
Coefficient de correction jour	[-]	0.0578	0.0578	0.0588	0.0588	
Coefficient de correction nuit	[-]	0.0094	0.0094	0.0075	0.0075	
TH jour total	[vhc/h]	329	329	29	29	
TH nuit total	[vhc/h]	54	54	4	4	
TH jour (voitures)	[VT/h]	297	297	26	26	
TH nuit (voitures)	[VT/h]	51	51	4	4	
TH jour (poids lourds)	[PL/h]	33	33	3	3	
TH nuit (poids lourds)	[PL/h]	3	3	0	0	

1.2 VALEURS D'EMISSION

	UNITES	ETAT 1	ETAT 2	ETAT 3	ETAT 4
Vitesse voiture	[km/h]	80	80	50	50
Vitesse poids-lourds	[km/h]	80	80	50	50
Débit montant (réf)	[-]	1	1	1	1
Débit descendant (réf)	[-]	1	1	1	1
Pente	[%]	2	2	8	8
Déclivité pondérée	[%]	1.0	1.0	4.0	4.0
Revêtement	[K]	0	2	0	2
Béton bitumineux, asphalte	K = 0				
Béton, asphalte rainurés	K = 2				
pavés	K = 6				

VALEUR D'EMISSION VL

Evl [f(vitesse)]	[dB(A)]	49.9	49.9	45.9	45.9
Evl [f(déclivité pondérée)]	[dB(A)]	44.2	44.2	46.6	46.6
Evl	[dB(A)]	49.9	49.9	46.6	46.6

VALEUR D'EMISSION PL

Evl [f(vitesse)]	[dB(A)]	59.3	59.3	56.6	56.6
Evl [f(déclivité pondérée)]	[dB(A)]	55.7	55.7	57.5	57.5
Evl	[dB(A)]	59.3	59.3	57.5	57.5

COEFFICIENT K1 jour	[dB(A)]	0.0	0.0	-5.0	-5.0
COEFFICIENT K1 nuit	[dB(A)]	-2.7	-2.7	-5.0	-5.0

1.3 NIVEAU D'EMISSION

1.3.1. JOUR

	UNITES	ETAT 1	ETAT 2	ETAT 3	ETAT 4
Niveau d'émission voiture	[dB(A)]	74.6	76.6	60.8	62.8
Niveau d'émission poids-lourds	[dB(A)]	74.5	76.5	62.2	64.2
Niveau d'émission global	[dB(A)]	77.6	79.6	59.6	61.6

1.3.2. NUIT

	UNITES	ETAT 1	ETAT 2	ETAT 3	ETAT 4
Niveau d'émission voiture	[dB(A)]	67.0	69.0	52.1	54.1
Niveau d'émission poids-lourds	[dB(A)]	63.6	65.6	50.2	52.2
Niveau d'émission global	[dB(A)]	65.9	67.9	49.3	51.3

**MODELE DE BRUIT DU TRAFIC ROUTIER DANS LES ZONES HABITEES (OFEFP - juillet 83/88)
INCIDENCES SONORES DE L'EVOLUTION DES DONNEES DE TRAFIC**

DATE DU CALCUL	20.fév.12	TYPE DE ROUTE	2
NUMERO DE LA ROUTE	VS T9, VS 74	(RGD=1, RP=2, RC=3, RD=4)	
TRONCON	0	PROJET ETUDIE	Modifications PAZ/RCCZ
LOCALITE	Saxon	ANNEE DE REF.	2011 0

2. IMMISSION

No Parcelle / bâtiment	UNITES	4665	Alignement	Alignement	Alignement
		bât existant		Exploit.	152
Hauteur des bâtiments	[m]	10	10	10	10
Ecart entre les façades	[m]	45	40	40	40
Rapport Hb/L	[-]	0.22	0.25	0.25	0.25
Distance à l'axe	[m]	26.0	65.0	24.0	6.0
Longueur considérée	[m]	130	325	120	30
Longueur bâtie - côté opposé	[m]	75	100	100	100
Longueur bâtie - côté récepteur	[m]	13	40	40	40
Degré de const. - c. opposé (B0)	[-]	0.58	0.31	0.83	3.33
Degré de const. - c. récepteur (B1)	[-]	0.10	0.12	0.33	1.33
ΔR [dB(A)]		0.0	0.0	0.0	0.0
Distance jusqu'à l'obstacle	[m]	0	0	0	0
Hauteur référence obstacle	[m]	1	1	1	1
Hauteur comparative récepteur	[m]	1	1	1	1
Longueur obstacle	[m]	0	0	0	0
ΔO fermé	[m]	5	5	5	5
Degré de const. - obstacle (B2)	[-]	0.0	0.0	0.0	0.0
ΔO [dB(A)]		0.0	0.0	0.0	0.0
ΔD [dB(A)]		-14.6	-19.2	-14.2	-7.9
Angle d'ouverture ø	[o]	180	180	180	181
Δø [dB(A)]		0.0	0.0	0.0	0.0

Leq (moyen jour)		4665	Alignement	Alignement	Alignement
E1 : VS T9 TJM 2010	[dB(A)]	63			
E2 : VS T9 TJM 2030	[dB(A)]	65	60	65	
E3 : VS 74 TJM 2010	[dB(A)]				52
E4 : VS 74 TJM 2030	[dB(A)]				54
Leq (moyen nuit)					
E1 : VS T9 TJM 2010	[dB(A)]	51			
E2 : VS T9 TJM 2030	[dB(A)]	53	49	54	
E3 : VS 74 TJM 2010	[dB(A)]				41
E4 : VS 74 TJM 2030	[dB(A)]				43

Exposition au bruit trafic ferroviaire (Lr_jour) (Office fédéral de l'environnement OFEV)
Territoire et population > Santé et sécurité des personnes

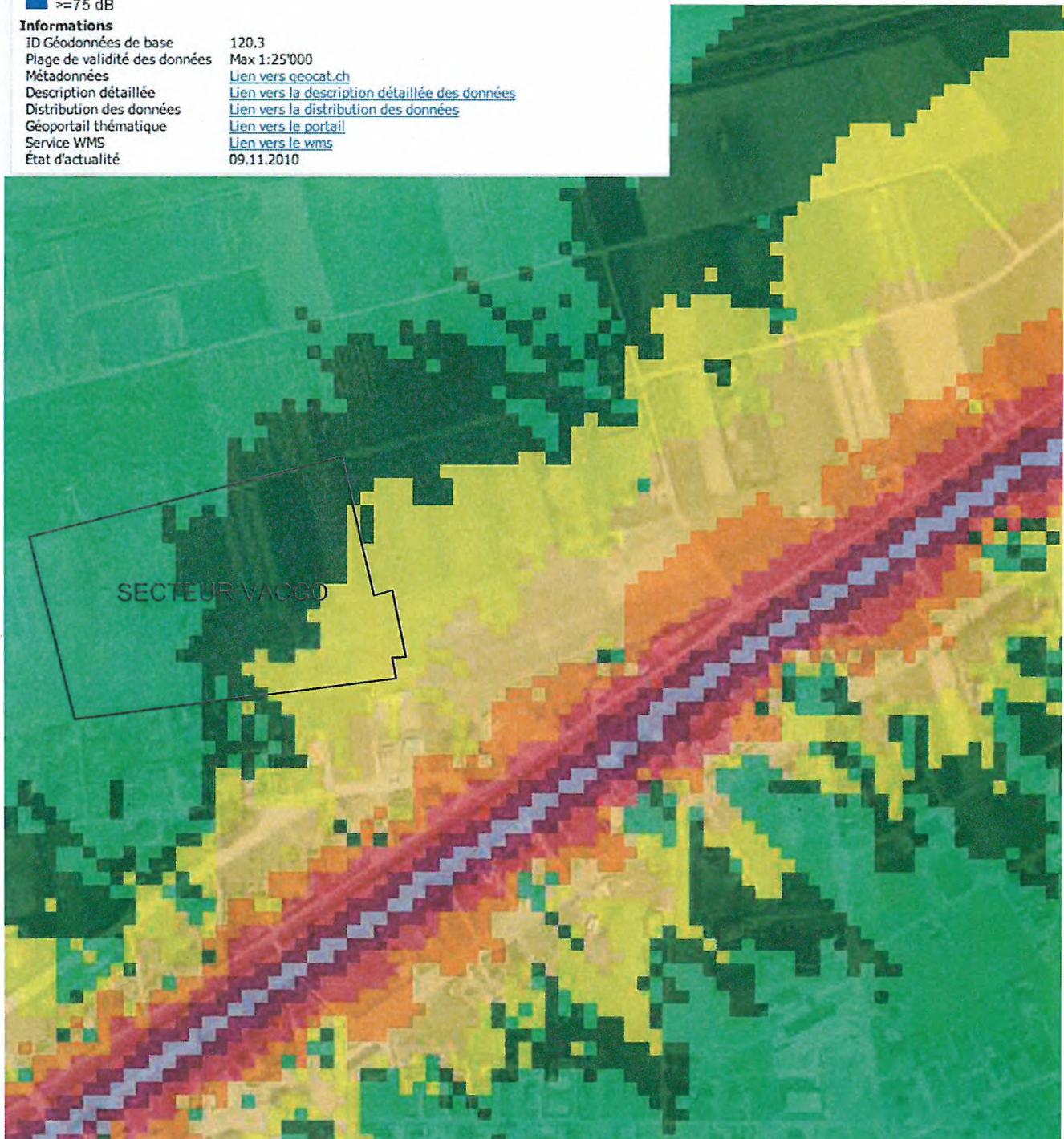
En Suisse, environ un million de personnes doivent supporter un bruit dépassant les valeurs limites d'exposition. La carte montre l'exposition de la population au bruit ferroviaire en journée. Les indications s'appuient sur un relevé effectué à l'échelle nationale. Ainsi, des données sur l'exposition au bruit le long de quelque 3 000 km de voies ferrées ont été prises en compte et extrapolées à l'ensemble du territoire. Ces données n'ont pas force de loi. Les charges sonores et données d'assainissement officielles sont fournies par l'autorité d'exécution en charge (l'Office fédéral des transports OFT).

Légende

	<40 dB
	40-44.9 dB
	45-49.9 dB
	50-54.9 dB
	55-59.9 dB
	60-64.9 dB
	65-69.9 dB
	70-74.9 dB
	>=75 dB

Informations

ID Géodonnées de base	120.3
Plage de validité des données	Max 1:25'000
Métadonnées	Lien vers geocat.ch
Description détaillée	Lien vers la description détaillée des données
Distribution des données	Lien vers la distribution des données
Géoportail thématique	Lien vers le portail
Service WMS	Lien vers le wms
État d'actualité	09.11.2010



Exposition au bruit trafic ferroviaire (Lr_nuit) (Office fédéral de l'environnement OFEV)
Territoire et population > Santé et sécurité des personnes

ANNEXE 3.2

En Suisse, environ un million de personnes doivent supporter un bruit dépassant les valeurs limites d'exposition. La carte montre l'exposition de la population au bruit ferroviaire la nuit. Les indications s'appuient sur un relevé effectué à l'échelle nationale. Ainsi, des données sur l'exposition au bruit le long de quelque 3 000 km de voies ferrées ont été prises en compte et interpolées à l'ensemble du territoire. Ces données n'ont pas force de loi. Les charges sonores et données d'assainissement officielles sont fournies par l'autorité d'exécution en charge (l'Office fédéral des transports OFT).

Légende

- <40 dB
- 40-44.9 dB
- 45-49.9 dB
- 50-54.9 dB
- 55-59.9 dB
- 60-64.9 dB
- 65-69.9 dB
- 70-74.9 dB
- >=75 dB

Informations

ID Géodonnées de base	120.4
Plage de validité des données	Max 1:25'000
Métadonnées	Lien vers geocat.ch
Description détaillée	Lien vers la description détaillée des données
Distribution des données	Lien vers la distribution des données
Géoportail thématique	Lien vers le portail
Service WMS	Lien vers le wms
Etat d'actualité	09.11.2010

