



RD 921 - Déviation entre Jargeau et Saint –Denis-de- l’Hôtel

**Sous-dossier I : Eléments
généraux ou communs à
plusieurs procédures
Pièce 5B: Etude d’impact**

**Annexe 1 : Etude d’aménagement de
la traversée des bourgs de Darvoy,
Jargeau et Saint-Denis de l’Hôtel**

63 073
Octobre 2014 / version finale

Groupement d'étude
et d'AMO



Alternative à la déviation de Jargeau

Etude d'aménagement de la traversée des bourgs de Darvoy, Jargeau et Saint-Denis de l'Hôtel

dans le cadre du Dossier d'Enquête Publique du projet « RD921 / Déviation de Jargeau et de Saint-Denis-de-l'Hôtel »

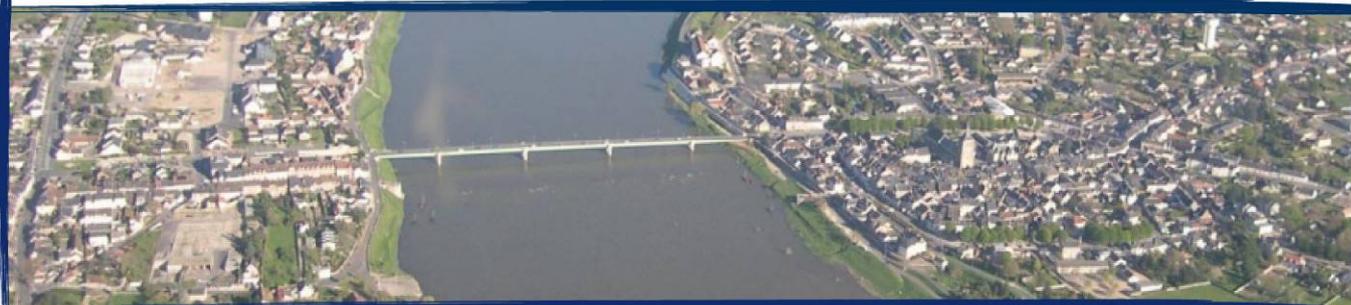


DOSSIER D'ENQUETE P U B L I Q U E

RD921 / Déviation de Jargeau et de Saint-Denis de l'Hotel / Franchissement de la Loire
Conseil Général du LOIRET (45)

Dossier d'enquête préalable :

- 1- à la déclaration d'utilité publique
- 2- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- 3- au classement et déclassement des voies
- 4- au parcellaire à acquérir



- Pièce A ■ Textes régissant l'enquête publique
- Pièce B ■ Plan de situation
- Pièce C ■ Notice explicative
- Pièce D ■ Plan général des travaux
- Pièce E
 - Pièce E-1 ■ Etude d'impact sur l'environnement
 - Pièce E-2 ■ Etude d'incidence du projet sur les sites Natura 2000
- Pièce F ■ Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- Pièce G ■ Dossier d'enquête parcellaire

Rapport

Propriétaire du rapport : Conseil général du Loiret

Interlocuteurs CG45 : Mme Rebecca DUNHILL
Mr Benjamin DENIS

Titre général : Alternative à la déviation de Jargeau - Etude d'aménagement de la traversée des bourgs de Darvoy, Jargeau et Saint-Denis de l'Hôtel

Numéro d'affaire : 1CE633090039

Nom du fichier : pièce 05B Annexe 1 Etude de traverse.doc

Statut : Rapport provisoire
Rapport définitif

Chef de projet : Vianney LEPINE

Autre(s) intervenant(s): Romain SARRY
Paul PHILBEE

Contrôle qualité :

Indices	Date	Observations
V1		Etablissement du document
V2		
V3	Nov 2009	Prise en compte des remarques de B Denis et compléments divers
V4	Nov 2010	Prise en compte de l'étude de trafic de SORMEA

SOMMAIRE

A. 1 /	Introduction	5
A. 2 /	Diagnostic de l'itinéraire actuel	5
A. 2 / 1 /	Caractéristiques de l'itinéraire et points singuliers	5
A. 2 / 2 /	Cartographie de l'itinéraire	9
A. 2 / 3 /	Traffics actuels sur l'itinéraire	14
A. 2 / 3 / 1 /	Données disponibles.....	14
A. 2 / 3 / 2 /	Analyse de la saturation des voies	16
A. 2 / 3 / 3 /	Nature des déplacements (cf. enquête origine / destination)	17
A. 2 / 4 /	Accidentologie sur l'itinéraire	18
A. 2 / 5 /	Ambiance sonore le long de la traversée	20
A. 2 / 5 / 1 /	Méthode d'analyse	20
A. 2 / 5 / 2 /	Matériel utilisé :	20
A. 2 / 5 / 3 /	Emplacements et résultats des mesures acoustiques	21
A. 2 / 5 / 4 /	Estimation du nombre de bâtiments affectés par le bruit.....	24
A. 2 / 5 / 5 /	Conclusion.....	24
A. 2 / 6 /	Qualité de l'air le long de l'itinéraire.....	25
A. 2 / 6 / 1 /	Méthode d'analyse	25
A. 2 / 6 / 2 /	Caractérisation des points de mesures	25
A. 2 / 6 / 3 /	Localisation des points de mesure	26
A. 2 / 6 / 4 /	Résultats de la campagne de mesures NO2	27
A. 2 / 7 /	Temps de parcours en traversée d'agglomération	28
A. 2 / 8 /	Aménagements de sécurité déjà réalisés sur l'itinéraire	30
A. 3 /	Propositions d'aménagements sur la RD951 et RD921 ...	31
A. 3 / 1 /	Contexte.....	31
A. 3 / 2 /	Objectifs.....	31
A. 3 / 3 /	Parti d'aménagement	32
A. 3 / 3 / 1 /	Réduire les nuisances liées au trafic dans les agglomérations traversées	32
A. 3 / 3 / 2 /	Fluidifier le trafic.....	35
A. 3 / 3 / 3 /	Sécuriser l'itinéraire et faire face aux besoins d'échanges	
	interdépartementaux.....	36
A. 4 /	Conclusion.....	37

A. 1 / Introduction

Le Conseil général du Loiret est conscient des incidences du projet de déviation de Jargeau envisagé sous forme d'un tracé neuf à l'ouest des agglomérations de Jargeau et de Saint-Denis-de-l'Hôtel. S'il est vrai que cette solution a été proposée dès 2003, il convient néanmoins de s'assurer que d'autres options radicalement différentes ne peuvent pas être proposées et éventuellement retenues.

C'est pourquoi 2 alternatives font l'objet d'études particulières :

- l'aménagement de la traversée actuelle des agglomérations pour une meilleure fluidité et sécurité ; la déviation serait alors abandonnée,
- la construction de la déviation mais comportant non un viaduc mais un tunnel dans la partie la plus sensible du tracé c'est-à-dire le lit endigué de la Loire.

La présente étude intéresse l'aménagement de la traverse en lieu et place de la déviation. Un autre dossier est consacré à la solution tunnel.

A. 2 / Diagnostic de l'itinéraire actuel

A. 2 / 1 / Caractéristiques de l'itinéraire et points singuliers

Vers le pont actuel entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel, les routes départementales suivantes convergent depuis le Sud :

- La RD 921 proprement dite, objet du projet de déviation,
- La RD 951 Ouest provenant de Sandillon,
- La RD 951 Est provenant de Tigy.

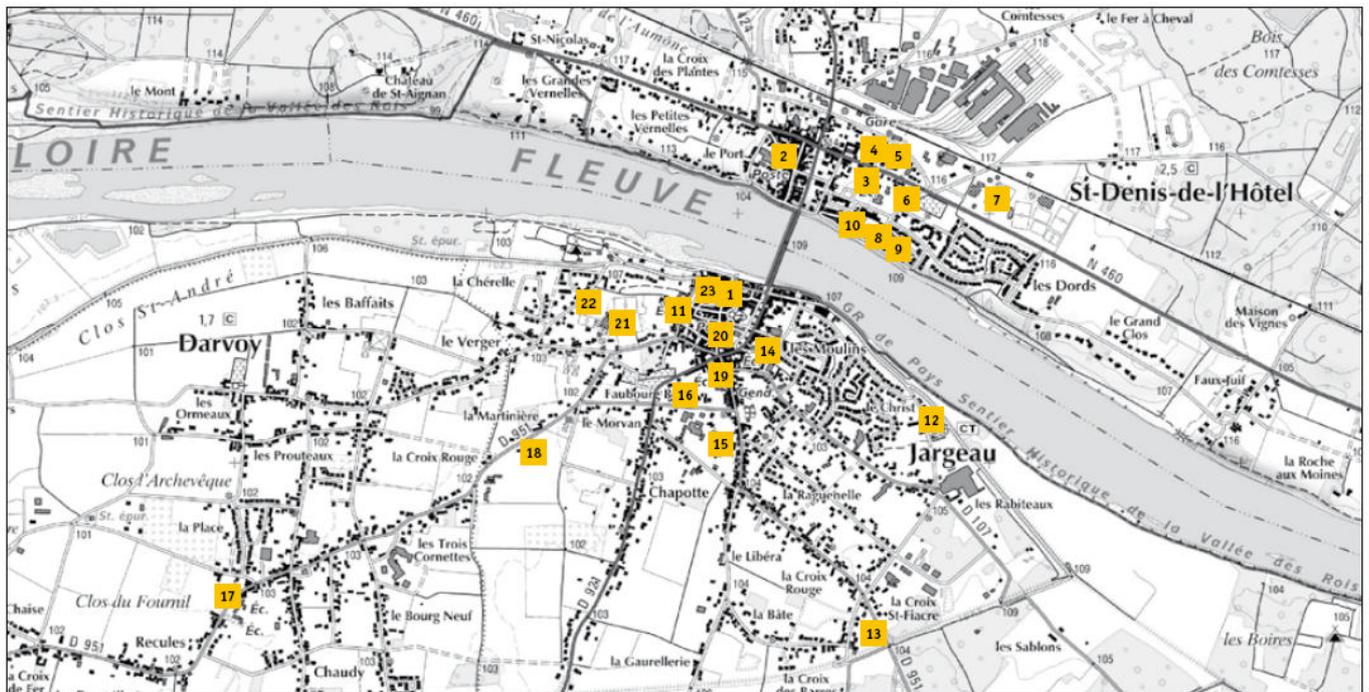
Depuis le Nord, les routes départementales suivantes se dirigent vers Saint-Denis-de-l'Hôtel :

- La RD 921 proprement dite en provenance de la RD2060 (ex-RN60 dite « La Tangentielle »),
- La RD 960 Ouest provenant de Mardié, Checy et Orléans,
- La RD 960 Est provenant de Châteauneuf-sur-Loire.



Ainsi, les différentes routes départementales qui convergent vers le pont de Jargeau traversent une continuité urbanisée sur les communes de Darvoy, Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.

	Darvoy	Jargeau	SDH	TOTAL
Linéaire en agglomération	1875 m	3174 m	1604 m	6653 m
Virages délicats	1	5	0	6
Carrefours urbains	1	3	2	6
Carrefour à feux	3	3	2	8
Total intersections (routes, rues, chemins)	7	13	14	34
Passages piétons aménagés sur l'itinéraire	8	15	10	33
Écoles et collège sur l'itinéraire	Ecole primaire	Ecole primaire		
Autres lieux publics	Mairie, supermarché	Stade, belvédère sur la Loire, restaurant	Poste, salle municipale des Fontaines, commerces	
Croisement de cheminements cyclables	2	2	1	5
Linéaire en itinéraire cyclable (piste + Loire à Vélo)	1875 m	464 m	168 m	2507 m



- | | | | | |
|-----------------------------|---|---|--|--------------------------|
| 1 Musée Oscar ROTY | 6 Ecole maternelle + élémentaire | 10 Eglise | 16 Collège | 19 Ecole primaire |
| 2 Maison de retraite | 7 Stade | 11 Ecole primaire + cantine scolaire | 17 Ecole primaire, Cantine scolaire, Bibliothèque, Mairie | 20 Poste |
| 3 Poste | 8 Musée Maurice Genevoix | 12 Halte garderie | 18 Maison du Département Orléans-Est | 21 Stade |
| 4 Mairie | 9 Bibliothèque | 13 Déchetteries | | 22 Piscine |
| 5 Centre social | | 14 Ecole maternelle | | 23 Eglise, Mairie |
| | | 15 Maison de retraite | | |

En résumé, une déviation des agglomérations traversées permettrait d'éviter un linéaire total de 6,65 km de voirie urbaine dont la vocation n'est pas d'écouler le trafic de transit. A l'intérieur de chacune des agglomérations est présente une activité qui n'est compatible ni avec le trafic poids lourds ni avec le transit important: linéaires cyclables, enfants se rendant à l'école ou aux équipements sportifs, commerces, ...



Complexe sportif de Jargeau



Ecole primaire de Jargeau



Etablissement de restauration à Jargeau



Belvédère de Jargeau sur la Loire



Poste à St Denis de l'Hôtel

Salle municipale des Fontaines



Piste cyclable à Darvoy



Sortie de l'école primaire de Darvoy



Supermarché à Darvoy

A. 2 / 2 / Cartographie de l'itinéraire

Se reporter aux 3 plans au format A0 présentés en annexe.

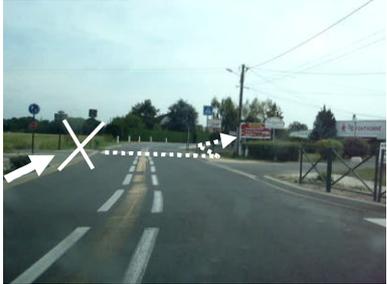
L'analyse de la traversée routière de Darvoy, Jargeau et Saint-Denis de l'Hôtel est illustrée par une cartographie de l'itinéraire localisant :

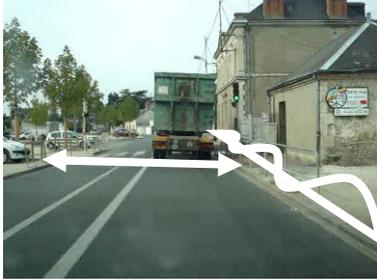
- les traversées piétonnes aménagées,
- les pistes et itinéraires cyclables,
- la signalisation routière,
- les stationnements voitures aménagés en bordure d'itinéraire,
- les emplacements de stationnement de bus sur voirie.

La cartographie est complétée par des indications portant sur la sécurité, la lisibilité et le comportement sur l'itinéraire issue de constatations de terrain et d'un entretien avec la gendarmerie de Jargeau.

Certaines de ces indications sont reprises et développées dans le tableau suivant :

Commune	Objet	Commentaire
Darvoy	<p>Virage au lieu-dit « Reculles »</p> 	<p>Ce virage est situé (dans les deux sens de circulation) après une ligne droite qui incite à la prise de vitesse. Le virage est signalé par des balisages de type J4 à l'extérieur du virage et des balises de type J11 séparant les deux voies de circulation dont certaines sont arrachées (sûrement par des poids lourds)</p>
	<p>Sortie de l'école primaire</p> 	<p>L'école est annoncée par un marquage au sol, des panneaux de signalisation et possède un carrefour à feux pour sécuriser la traversée des enfants. Elle se situe en fin de ligne droite (depuis Sandillon) et en sortie de courbe (depuis Jargeau).</p>
Darvoy	<p>Piste cyclable</p> 	<p>La piste cyclable longe la RD951 dans la traversée de Darvoy tantôt du côté nord tantôt du côté sud. La traversée se fait en deux endroit : au niveau de l'école primaire (passage piéton + feux) et au niveau de l'intersection avec la rue du château d'eau (passage piétons + feu)</p>

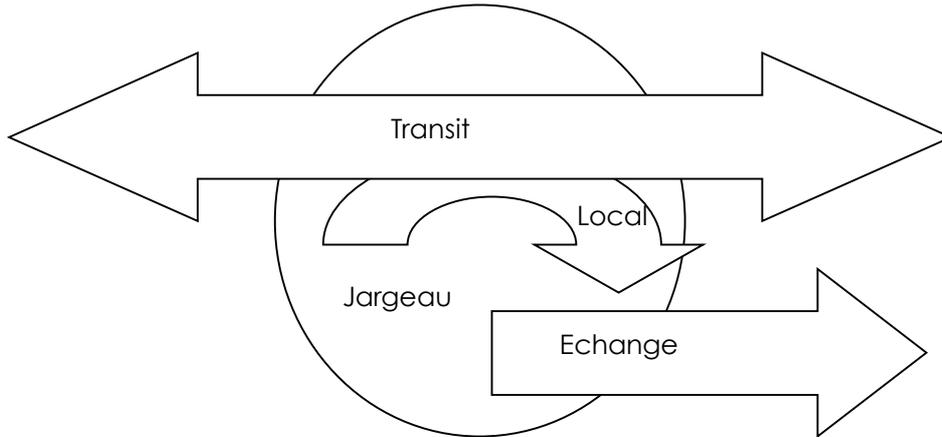
	<p>Fin de la piste cyclable</p> 	<p>La RD951 sur la commune de Jargeau ne fait pas l'objet d'un aménagement cyclable. En fin de piste, les cyclistes venant de Darvoy traversent par le passage piéton et rejoignent Jargeau par le coté Sud de la RD qui comporte un accotement en terre, peu praticable par temps de pluie.</p>
<p>Jargeau</p>	<p>Tourne à gauche RD921/ rue O.Piédon</p> 	<p>En venant du bourg de Jargeau pour aller en direction de Férolles, les véhicules doivent couper la RD921 pour la rue Octave Piédon. Cette manœuvre n'est pas des plus sécurisée, en particulier avec des poids lourds.</p>
	<p>Sortie du complexe sportif et culturel de Jargeau</p> 	<p>La sortie (traversée piétonne + arrêt de bus) est aménagée en sortie d'une intersection en courbe.</p>

Jargeau	<p>Virage à l'intersection RD921 / Rue d'Orléans</p> 	<p>Cette intersection nécessite la vigilance des conducteurs et le stop de la rue d'Orléans oblige les conducteurs à s'avancer dans le carrefour pour une meilleure visibilité.</p>
	<p>Ecole primaire de Jargeau</p> 	<p>La sortie de l'école donne sur la RD921. Une signalisation existe ainsi qu'une traversée piétonne à feux. Aux horaires d'entrée et sortie de classe, la traversée des enfants est assurée par un adulte.</p>
	<p>Virage à l'intersection RD921 / rue du 44ème régiment d'infanterie</p> 	<p>C'est un virage délicat pour les poids lourds de par sa géométrie (courbure) et par le fait que certains véhicules venant la rue du 4eme RI peuvent s'avancer dans l'intersection.</p>
	<p>Accès au belvédère sur la Loire et à l'établissement de restauration sur la RD921</p> 	<p>Le restaurant qui accueille du public est situé sur l'axe bourg <-> belvédère coupé par la RD921. La traversée des piétons peut y être délicate.</p>

<p>Jargeau</p>	<p>Fluidité de la circulation au niveau du carrefour à priorité à droite au Sud du pont sur la Loire</p> 	<p>En heure de pointe, le fonctionnement du carrefour est critique et l'accès au pont sur la Loire est saturé.</p>
<p>Saint-Denis de l'Hôtel</p>	<p>Fluidité de la circulation dans la partie sud de la traversée de St-Denis</p> 	<p>La présence de deux carrefours à feu successifs ne favorise pas la fluidité de la traversée de St-Denis.</p>
	<p>Passage à niveau sur la RD921</p> 	<p>Le trafic routier au niveau du franchissement de la voie ferrée est sous l'influence du feu tricolore situé une cinquantaine de mètres plus loin. Les véhicules roulent au pas ou sont à l'arrêt dans cette zone ce qui peut être dangereux en cas d'abaissement de la barrière.</p>
	<p>Traversée piétonne en zone d'habitation</p> 	<p>Le trafic de la RD921 traverse une zone résidentielle avec passage piétons aménagés et arrêts de bus.</p>

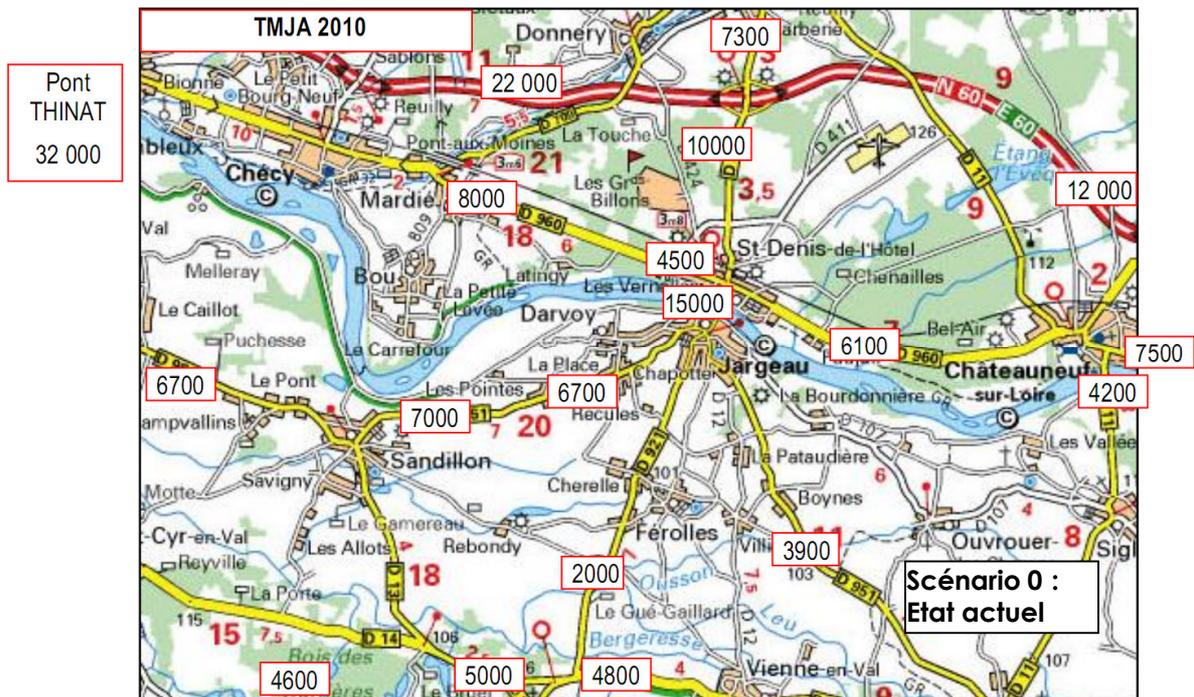
A. 2 / 3 / Trafics actuels sur l'itinéraire

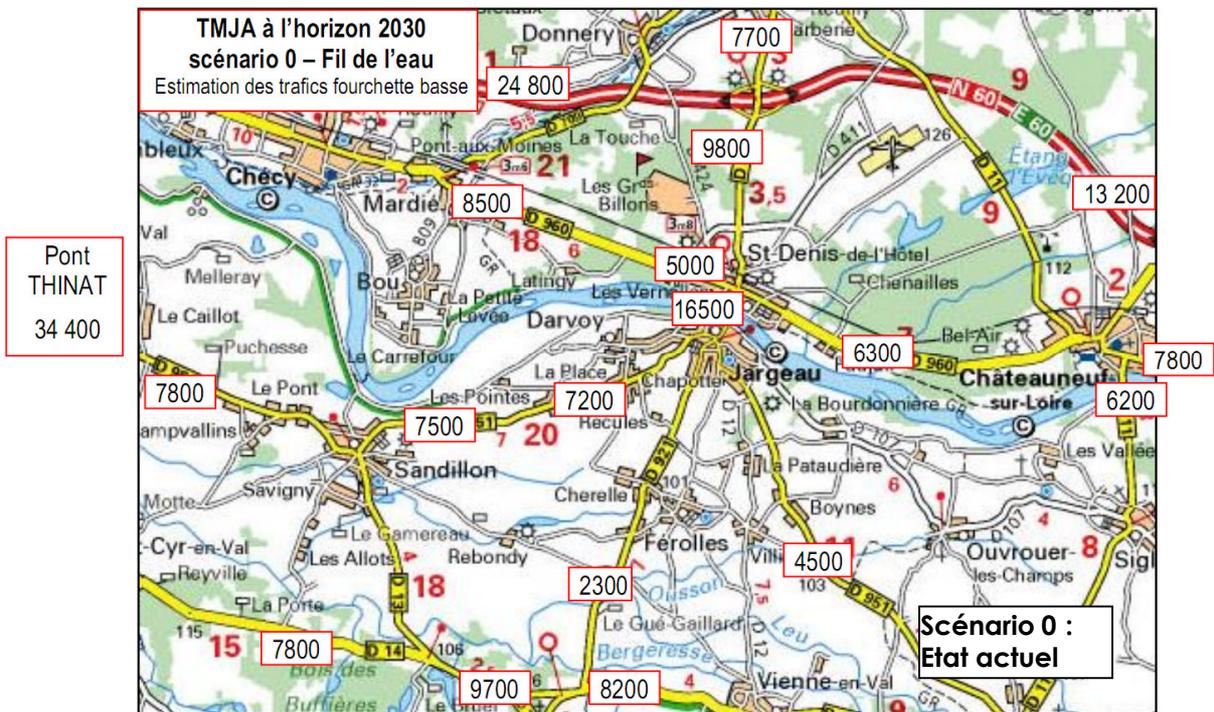
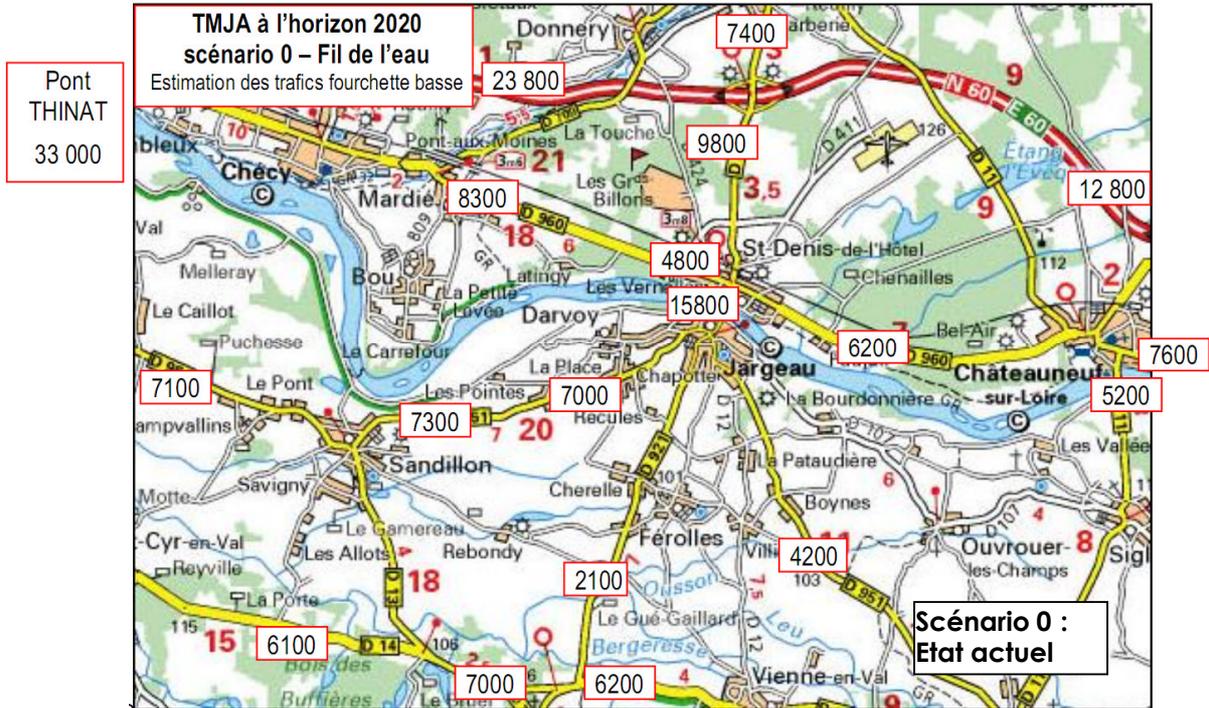
On rappelle que le trafic de transit se définit comme le trafic qui traverse l'agglomération (par opposition au trafic d'échange et au trafic local) :



A. 2 / 3 / 1 / Données disponibles

L'étude de trafic réalisée par SORMEA dans le cadre de la Déviation de Jargeau / Saint-Denis-de-l'Hôtel menée en 2010 met en évidence un trafic proche de la saturation sur le pont de Jargeau (15000 veh./j. en 2010 et un trafic projeté de 16500 veh./j. en 2030).

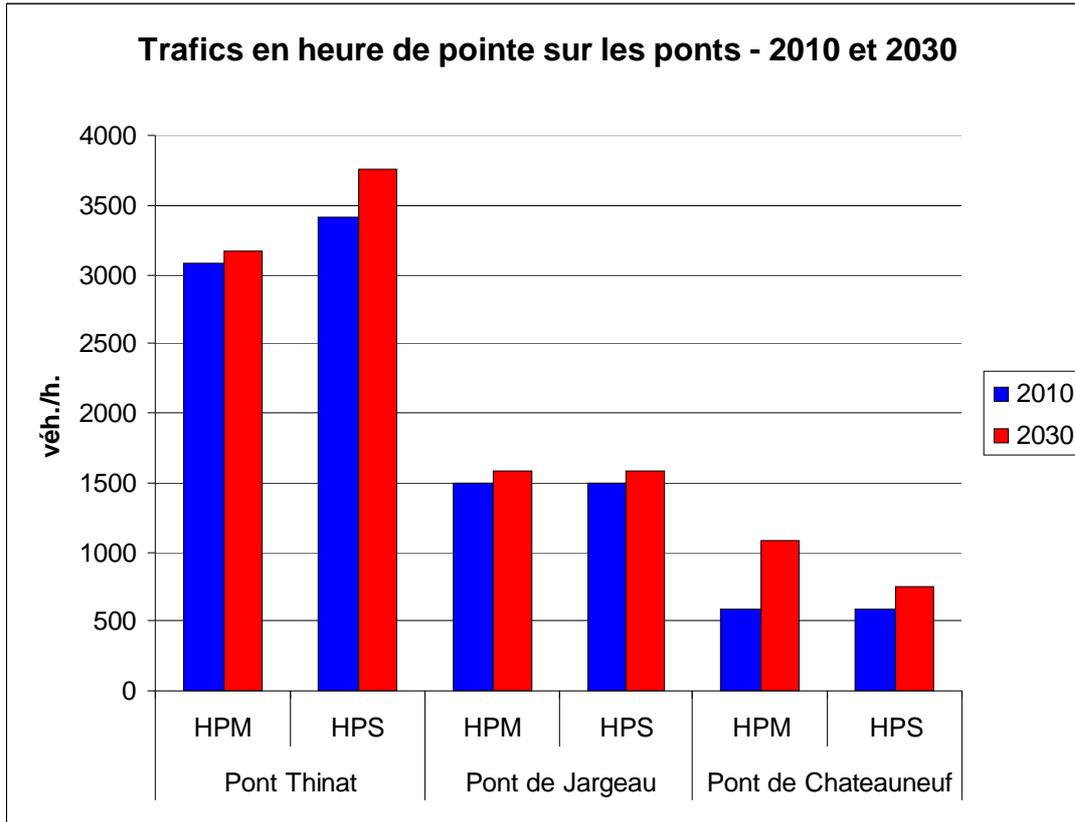




Le trafic à l'intérieur de l'agglomération de St-Denis-de-l'Hôtel est proche de 10 000 veh./j. sur la voie principale Nord-Sud (RD921). Plus de 15000 veh./j. traversent le pont de Jargeau (estimé à 16500 en 2030). Les principales voies de Jargeau et Darvoy chargées de créer une liaison à l'Ouest (entre Orléans et Jargeau : passant par Sandillon, La Source) supportent un trafic de plus de 7000 veh./j.

A. 2 / 3 / 2 / Analyse de la saturation des voies

Les relevés de trafic aux heures de pointe du matin et du soir indiquent que les ponts de Jargeau et le pont Thinat sont proches de la saturation.



La possibilité de diminuer le trafic pendulaire en heure de pointe est extrêmement limitée.

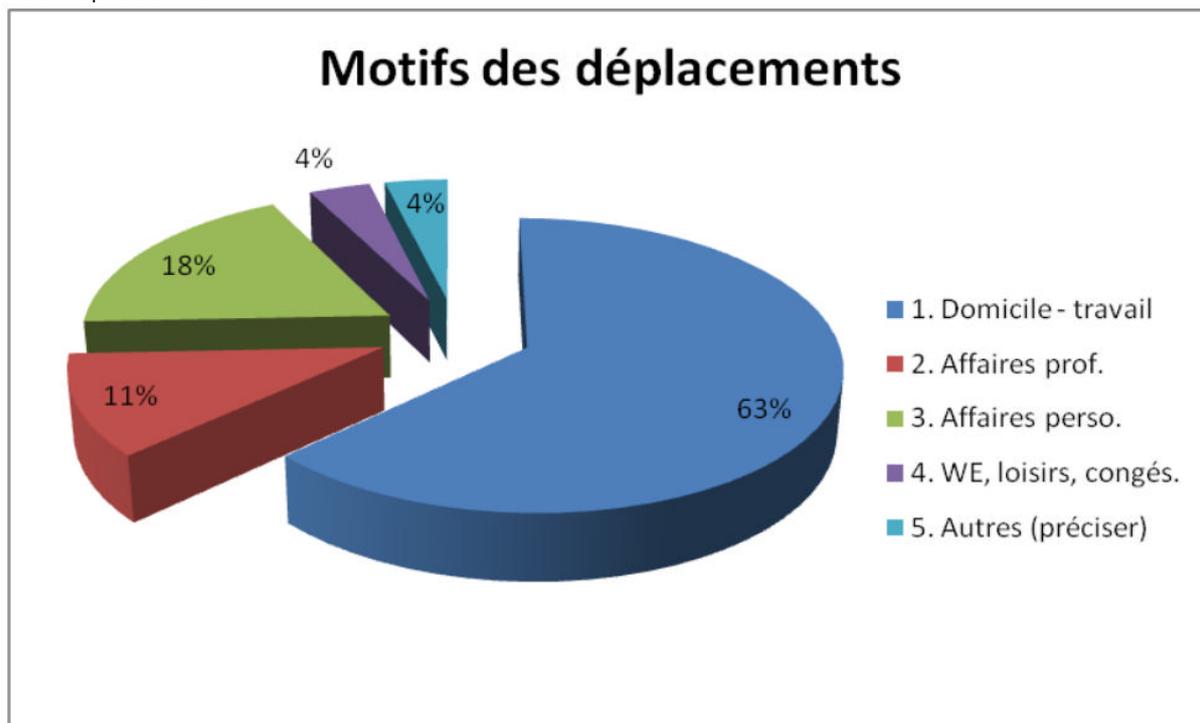
En effet, les 3 principales entreprises de la zone d'étude (145, 250 et 600 personnes) sont en travail posté (3 x 8) ce qui est faible par rapport au trafic horaire de pointe.

Le dernier moyen de diminuer le trafic sur le pont de Jargeau est de dévier le trafic de transit.

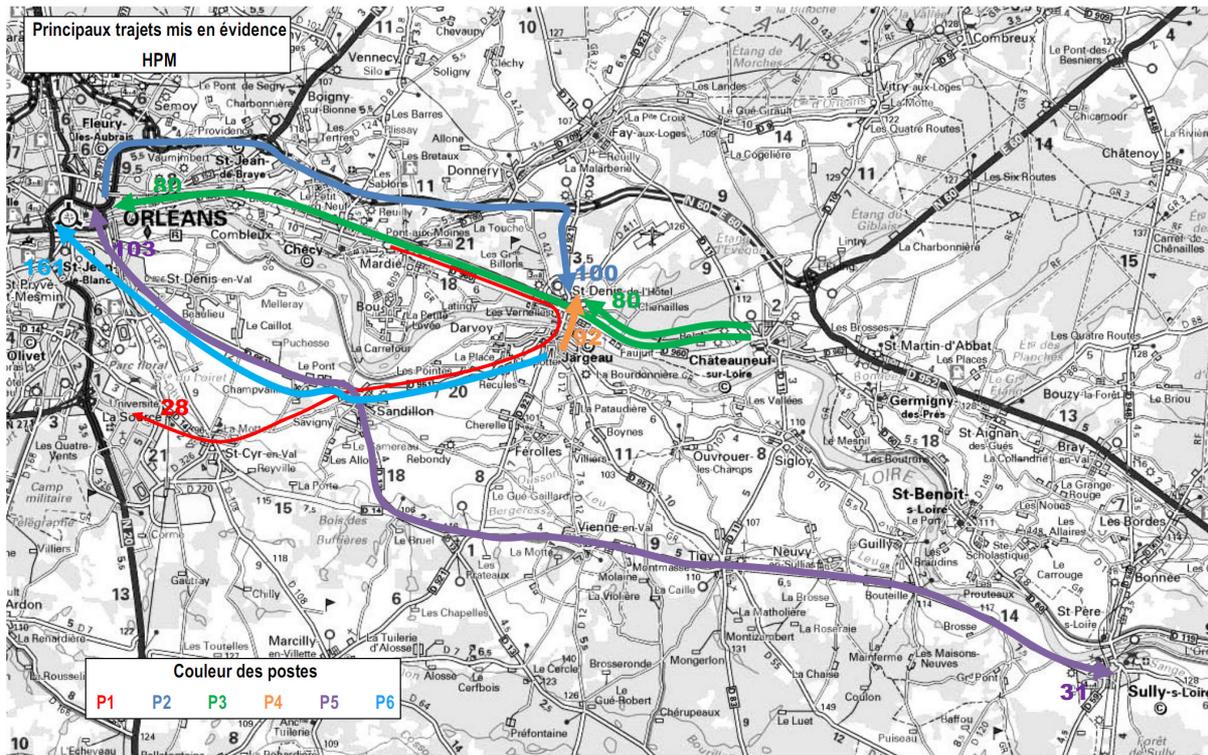
A. 2 / 3 / 3 / Nature des déplacements (cf. enquête origine / destination)

L'enquête circulation de janvier 2010 indique une très forte proportion de trajets domicile-travail (63%).

Le trafic est avant tout local. Les échanges à l'intérieur du département représentent 97% des déplacements.



Les trajets depuis la rive droite (Chécy, Mardié, Bou) vers les ZA en rive gauche (Olivet, La Source et St Denis en Val) privilégient le pont de Jargeau pour la traversée de la Loire. Ces observations démontrent un fort besoin en un nouveau franchissement à l'Est d'Orléans



A. 2 / 4 / Accidentologie sur l'itinéraire

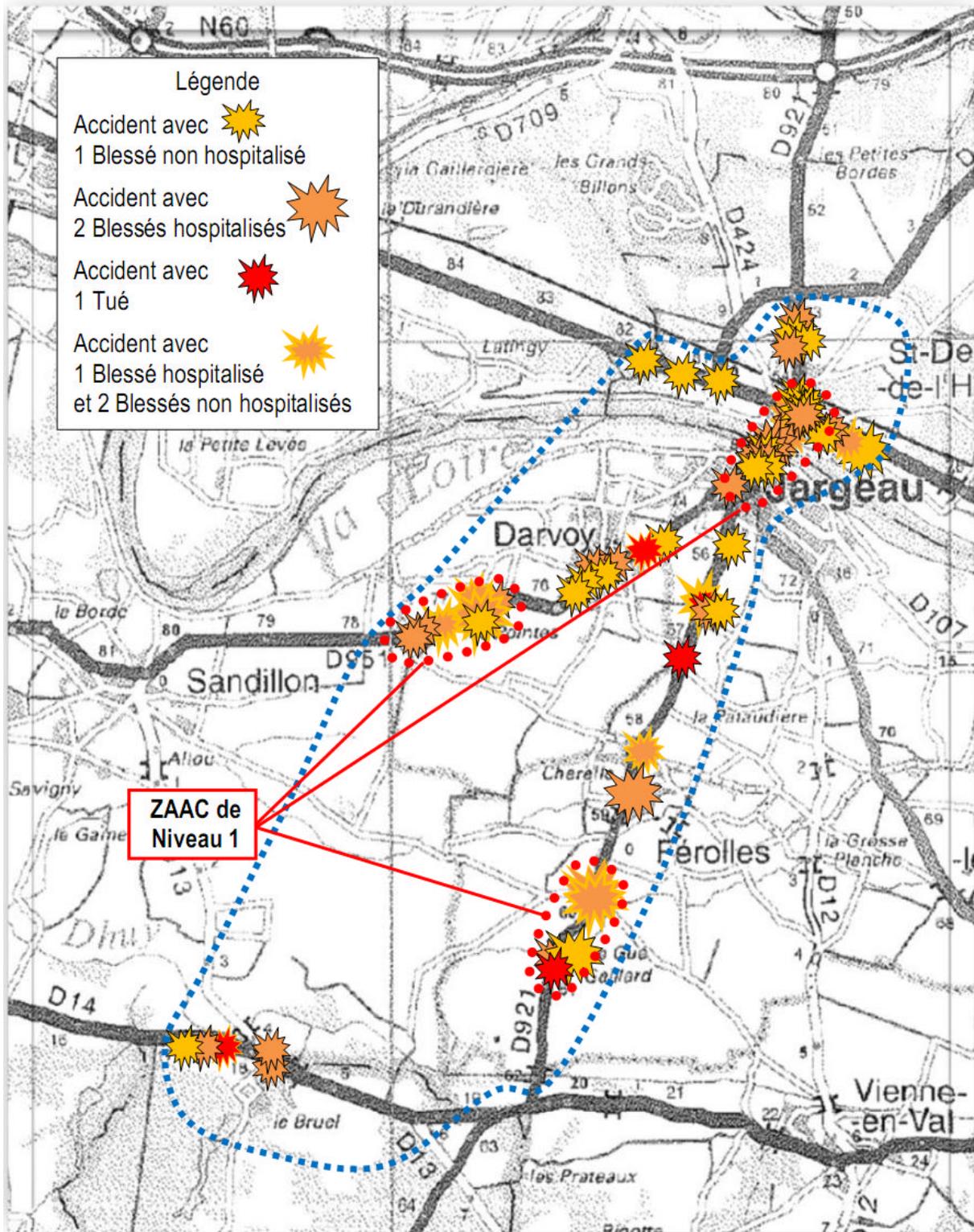
L'accidentologie en agglomération résulte essentiellement de deux facteurs :

- L'importance du flux de véhicules, dont celui des poids-lourds, augmentant le risque d'accidents au droit de tous les points de conflits avec les flux de véhicules internes à l'agglomération et les flux piétons ;
- La non-perception par les usagers du caractère urbain de l'agglomération, induisant une augmentation de la vitesse des véhicules en adéquation avec une perception d'environnement de rase campagne.

Les statistiques d'accidents de 1995 à 2009 présentées dans le tableau ci-dessous mettent en évidence une zone d'accumulation d'accidents au sud de la zone d'étude.

route	Section concernée	Nombre d'accident
RD 13	PR 4+0 PR 7+0	15
RD 14		8
RD 921	PR 50+0 PR 64+0	55
RD 951	PR 72+0 PR 79+0	28
RD 960	PR 76+0 PR 84+0	13

Données BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation) de 1999 à 2008 sur les RD14, RD951, RD921 & RD960 est représenté sur la carte ci-dessous :



On notera également que l'axe concerné est source d'accidents nécessitant des opérations d'aménagement de sécurité. A titre d'exemple, sur le pont et la section RN60 / Saint-Denis-de-l'Hôtel, le taux d'accident calculé amène à un résultat de plus de 5 tués pour 10 km de route. Autre exemple : les poids lourds circulant devant l'école de Darvoy sont source d'insécurité.

La majorité des accidents a eu lieu en section, mais l'influence du nombre de croisement sur le secteur se fait sentir car plus de 40% des accidents ont lieu en intersection. Les croisements en croix semblent être les plus accidentogènes (ou les plus nombreux).

Une forte occurrence d'accidents a lieu en agglomération du fait que la majorité des sections se situe aussi sur ce type d'environnement

A. 2 / 5 / Ambiance sonore le long de la traversée

A. 2 / 5 / 1 / Méthode d'analyse

Afin que qualifier l'ambiance sonore induite par la circulation routière en traversée d'agglomération, nous avons effectué une campagne de mesures comprenant 4 points de 24h et 10 points de courte durée (20mn).

Lors de la réalisation des mesures, des travaux avaient lieu au Sud de Jargeau, bloquant l'axe principal RD921 (Route de la Ferté). Les points de mesure prévus sur cet axe ont donc été déplacés sur le trajet de la déviation pour travaux à la rue Piédon.

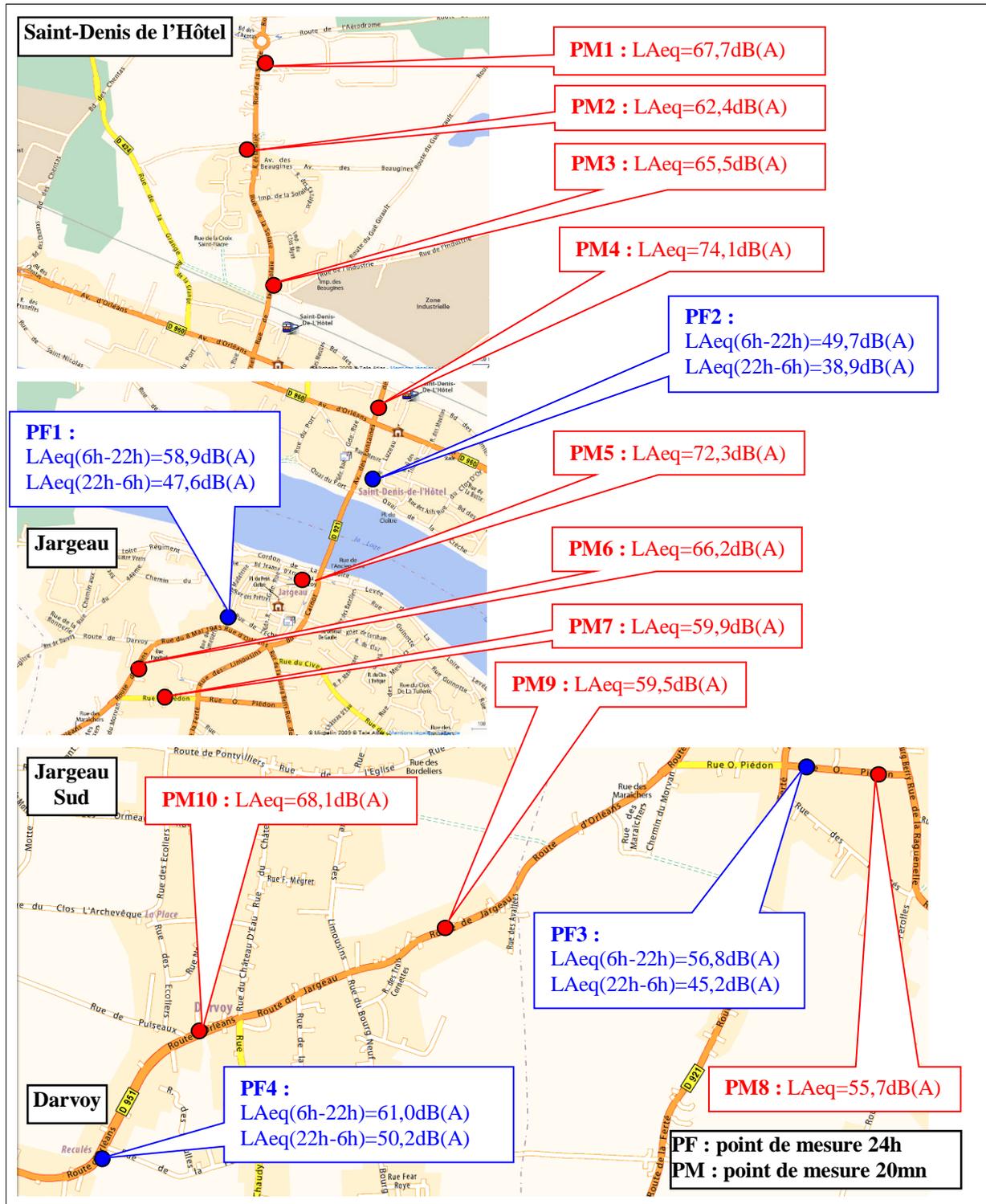
Les mesures acoustiques ont été effectuées suivant la norme NF-S 31085 «Caractérisation et mesurage du bruit de trafic routier». Nous avons effectué 2 mesures acoustiques de 24h, nous permettant de quantifier le bruit sur les périodes réglementaires (6h-22h) et (22h-6h). Cette mesure est faite à l'aide de quatre sonomètres homologués de classe 1.

A. 2 / 5 / 2 / Matériel utilisé :

- Sonomètre SIP95TR (01dB) de classe 1 – homologué, avec ses accessoires tous temps
- Sonomètre SOLO (01dB) de classe 1 – homologué, avec ses accessoires tous temps

Logiciels de dépouillement et analyse : dBTRAIT32 de 01dB.

A. 2 / 5 / 3 / Emplacements et résultats des mesures acoustiques

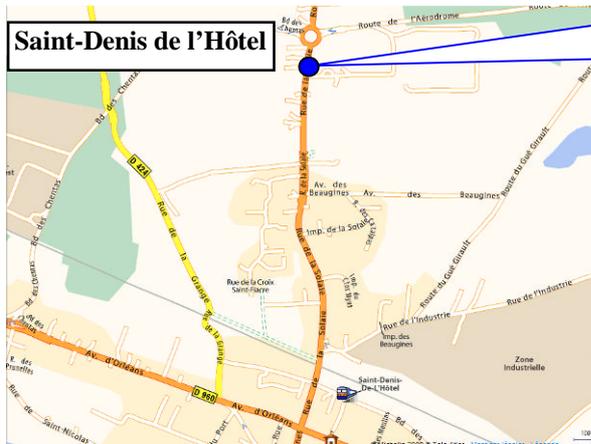


Les fiches détaillées des mesures acoustiques figurent en annexe.

Point de mesure	Résultat (mesure ponctuelle)	Résultat (6h-22h) en dB(A)	Résultat (22h-6h) en dB(A)	Ambiance sonore / Observation Modérée de jour : LAeq(6h-22h)=65dB(A) Modérée de nuit : LAeq(6h-22h)=60dB(A)
PF1*		58,9	47,6	Modérée de jour et de nuit
PF2*		49,7	38,9	Modérée de jour et de nuit
PF3*		56,8	45,2	Modérée de jour et de nuit Point déplacé, mis sur l'axe de la voie déviée
PF4*		61,0	50,2	Modérée de jour et de nuit
PM1	67,7	69,4	58,6	Non modérée de jour Modérée de nuit
PM2	62,4	56,4	45,6	Modérée de jour et de nuit
PM3	65,5	65,6	54,8	Non modérée de jour Modérée de nuit
PM4	74,1	74,2	63,4	Non modérée de jour Non modérée de nuit
PM5	72,3	71,1	59,8	Non modérée de jour Modérée de nuit
PM6	66,2	64,6	53,3	Modérée de jour et de nuit
PM7	59,9			Non corrélé à un point longue durée car pas le même trafic
PM8	55,7	56,5	44,9	Modérée de jour et de nuit Point déplacé, mis sur l'axe de la voie déviée
PM9	59,5	62,3	51,5	Modérée de jour et de nuit
PM10	68,1	71,1	60,3	Non modérée de jour Non modérée de nuit

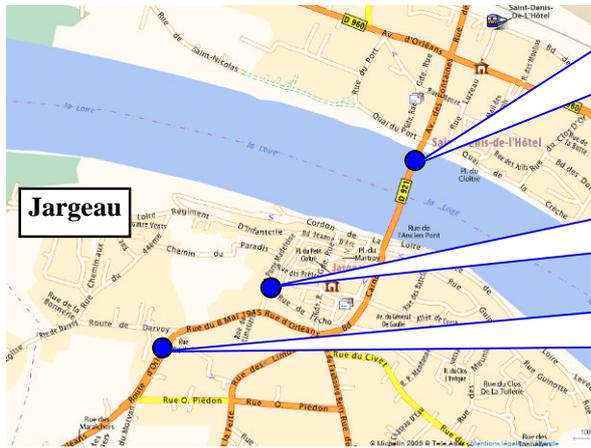
(*) : Les appareils de mesure ont dû être placés un peu à l'écart de la chaussée et dans un espace clos afin d'éviter la dégradation des appareils et/ou leur vol. Les résultats obtenus sont donc minimisés par rapport aux résultats qui auraient pû être obtenus en bord de voie.

Traffics routiers durant la campagne de mesures acoustiques



Traffic : RD921 PR53+140

Veh./h.	TV	%PL
(6h-22h)	560	9
(22h-6h)	78	9



Traffic : Pont de Jargeau (relevé 2008)
Extrapolation (6h-22h) - (22h-6h) sur les relevés au Nord durant les mesures acoustiques

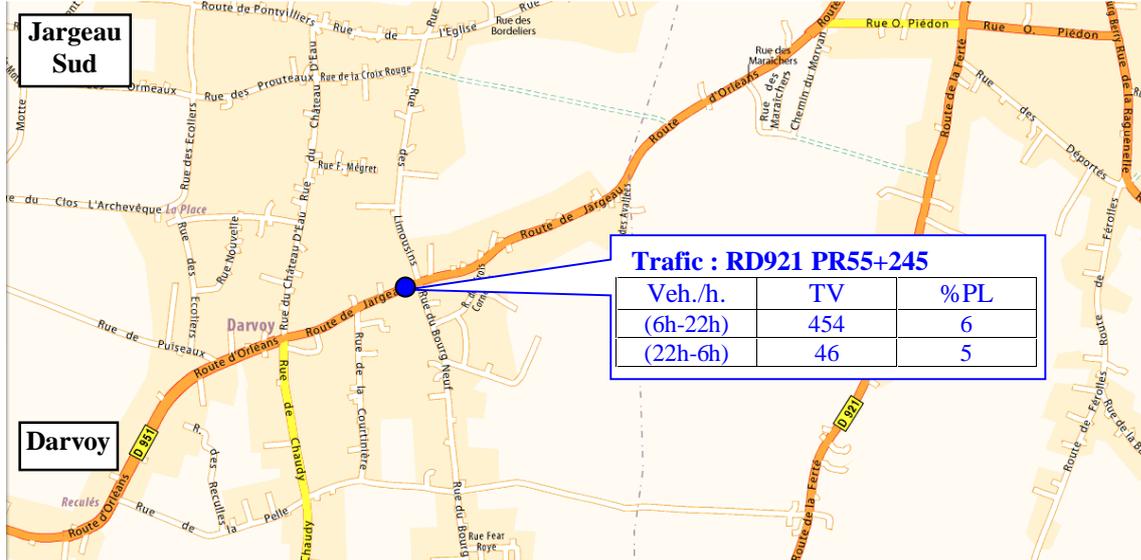
Veh./h.	TV	%PL
(6h-22h)	900	10
(22h-6h)	122	10

Traffic : RD921 PR55+245

Veh./h.	TV	%PL
(6h-22h)	378	10
(22h-6h)	38	9

Traffic : RD921 PR55+245

Veh./h.	TV	%PL
(6h-22h)	378	10
(22h-6h)	38	9



Traffic : RD921 PR55+245

Veh./h.	TV	%PL
(6h-22h)	454	6
(22h-6h)	46	5

A. 2 / 5 / 4 / Estimation du nombre de bâtiments affectés par le bruit

La traversée actuelle induit des nuisances sonores pour les habitations à proximité des voies routières de la traversée de Jargeau et de Saint Denis de l'Hôtel.

A partir d'une modélisation simplifiée sous le logiciel de simulation acoustique MITHRA, de la configuration des bâtiments par sections de voies (tissus ouverts, rues en U étroites ou élargies), nous avons estimé le bruit engendré par la traversée de Jargeau, suivant les trafics relevés. Cette simulation nous permet de relever le nombre de bâtiments impactés par des niveaux de bruit en période diurne entre 60 et 65dB(A), entre 65 et 70dB(A) et supérieurs à 75dB(A). Cette estimation correspond aux premiers bâtiments touchés par le trafic routier, lorsqu'aucun bâtiment autre ne fait obstacle au bruit entre la voie et le bâtiment comptabilisé. En effet, pour les bâtiments se situant derrière un bâtiment plus proche de la voie routière, celui-ci fait obstacle au bruit. Le bâtiment de derrière est alors faiblement impacté. Il n'est donc pas pris en compte dans cette estimation.

Notons que le trafic nocturne n'est pas non plus pris en compte, car le bruit est largement prédominant en période diurne (écart bien supérieur à 5dB(A) entre la période diurne et la période nocturne).

On obtient :

Période diurne (6h-22h)	Nombre d'habitations touchées		
	LAeq>70dB(A)	65dB(A)<LAeq<70dB(A)	60dB(A)<LAeq<75dB(A)
Sans déviation	57	129	153

Les cartes de dénombrement des bâtiments sont fournies en annexe

A. 2 / 5 / 5 / Conclusion

Le trafic induit par la traversée de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel a un impact non négligeable sur les nuisances sonores des habitations en ville. Lorsque les habitations se situent en tissu fermé, genre rue en U, les nuisances sonores sont les plus importantes.

On dénombre au total près de 200 bâtiments d'habitation se situant en ambiance sonore non modérée de jour (186 dénombrés). Ces bâtiments sont ceux dont le niveau sonore dépasse 65dB(A) en période diurne.

Pour ces bâtiments, la gêne due au bruit de la traversée de Jargeau et de St Denis de l'Hôtel est non négligeable.

150 bâtiments voient aussi leurs niveaux de bruit en période diurne entre 60 et 65dB(A). Bien que l'impact du trafic routier sur le bruit soit modéré, la zone n'est pas pour autant calme.

Ce sont au total un peu plus de 300 bâtiments qui sont impactés par les nuisances sonores de la traversée de Jargeau et de St Denis de l'Hôtel au delà de 60dB(A) en période diurne.

A. 2 / 6 / Qualité de l'air le long de l'itinéraire

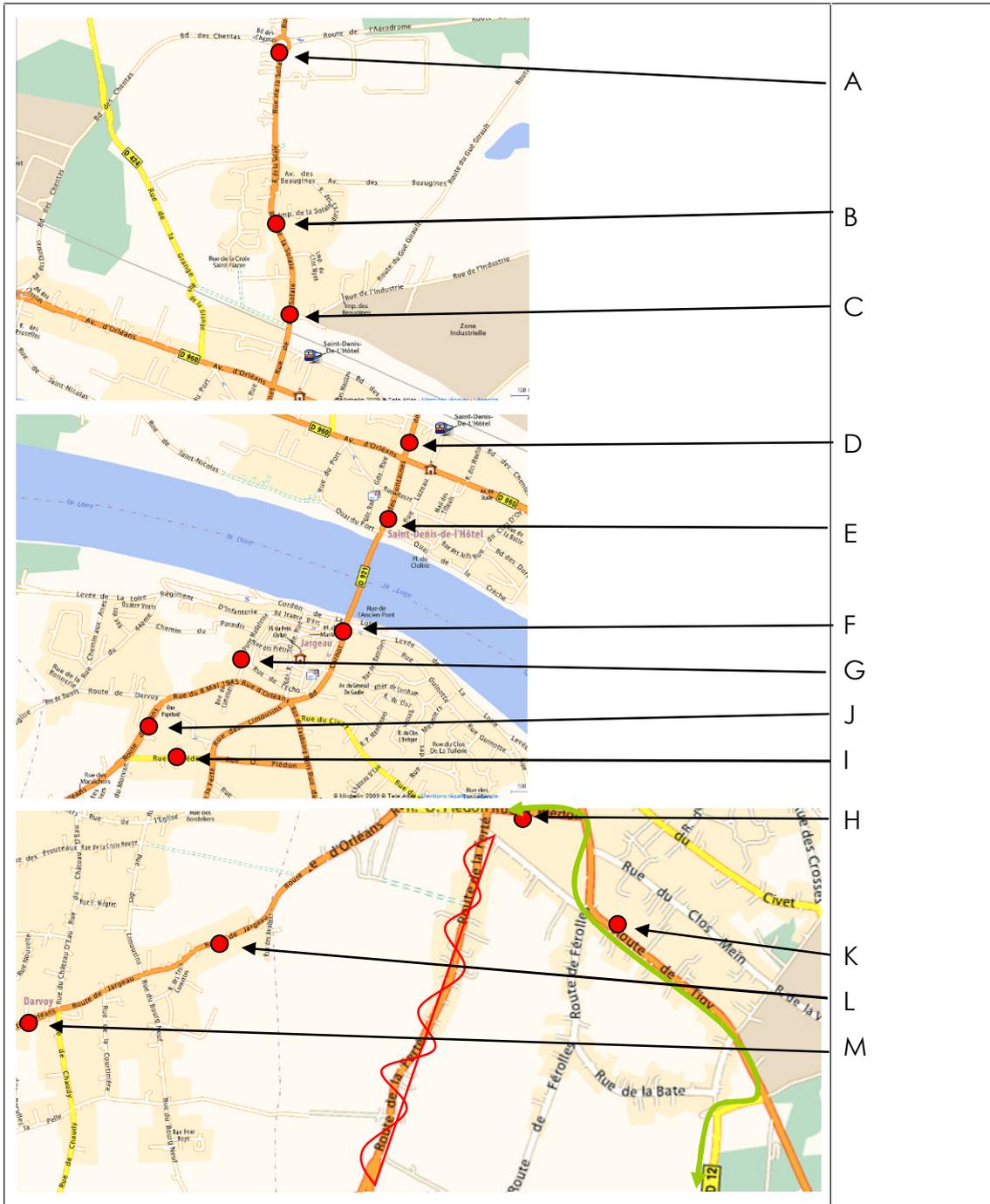
A. 2 / 6 / 1 / Méthode d'analyse

Afin de caractériser la qualité de l'air dans la traversée de Darvoy, Jargeau et St-Denis, il a été procédé à l'implantation de 26 tubes passifs de mesures qui captent pendant environ 15 jours le NO₂ émis par la pollution automobile. Chaque point de mesure est doublé.

A. 2 / 6 / 2 / Caractérisation des points de mesures

Lieu Code	Début		Fin		Durée Heures
	Date	Heure	Date	Heure	
A	06/10/09	10H40	22/10/09	12H	361
A	06/10/09	10H40	22/10/09	12H	361
B	06/10/09	10H50	22/10/09	11H55	361
B	06/10/09	10H50	22/10/09	11H55	361
C	06/10/09	11H05	22/10/09	11H50	359
C	06/10/09	11H05	22/10/09	11H50	359
D	06/10/09	11H15	22/10/09	11H50	360,5
D	06/10/09	11H15	22/10/09	11H50	360,5
E	06/10/09	11H25	22/10/09	11H45	360,5
E	06/10/09	11H25	22/10/09	11H45	360,5
F	06/10/09	12H00	22/10/09	11H45	360
F	06/10/09	12H00	22/10/09	11H45	360
G	06/10/09	12H25	22/10/09	11H40	359
G	06/10/09	12H25	22/10/09	11H40	359
H	06/10/09	13H30	22/10/09	11H35	358
H	06/10/09	13H30	22/10/09	11H35	358
I	06/10/09	13H40	22/10/09	11H25	358
I	06/10/09	13H40	22/10/09	11H25	358
J	06/10/09	14H05	22/10/09	11H40	357,5
J	06/10/09	14H05	22/10/09	11H40	357,5
K	06/10/09	13H55	22/10/09	11H30	357,5
K	06/10/09	13H55	22/10/09	11H30	357,5
L	06/10/09	14H20	22/10/09	11H15	357
L	06/10/09	14H20	22/10/09	11H15	357
M	06/10/09	14H45	22/10/09	11H20	357
M	06/10/09	14H45	22/10/09	11H20	357

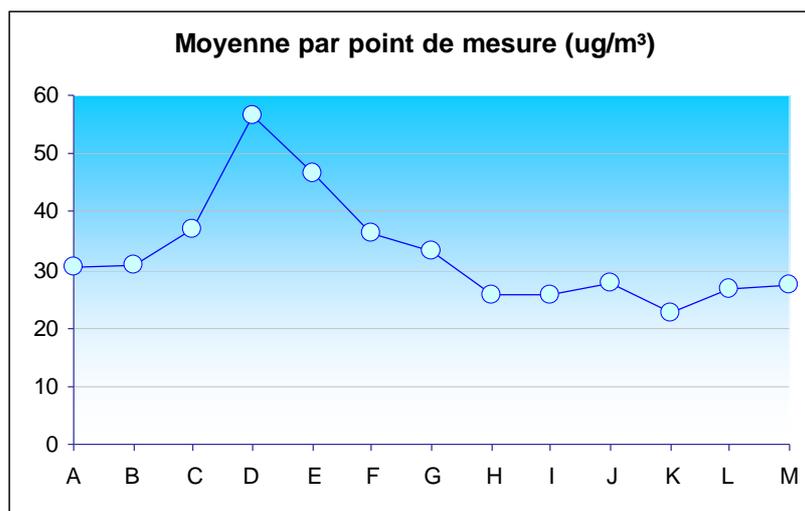
A. 2 / 6 / 3 / Localisation des points de mesure



Durant les mesures, la RD921 entre Férolles et l'entrée de Jargeau (route de la Ferté) était déviée sur la RD12 et la route de Tigy. Les points de mesure H et K ont donc été installés sur l'itinéraire de déviation.

A. 2 / 6 / 4 / Résultats de la campagne de mesures NO2

Pour chaque point de mesure, deux tubes ont été positionnés. Ainsi les résultats présentés ci-dessous présentent la moyenne des deux mesures en chaque point.



Lieu	moyenne ug/m³	Concentration ug/m³		écart stand. %
		valeur 1	valeur 2	
A	30,4	29,9	31,0	2,6
B	31,0	31,4	30,7	1,5
C	36,9	37,2	36,5	1,5
D	56,6	56,4	56,8	0,4
E	46,8	46,7	47,0	0,5
F	36,4	36,3	36,6	0,4
G	33,2	33,1	33,3	0,5
H	25,6	25,7	25,6	0,3
I	25,7	26,1	25,3	2,2
J	27,7	27,8	27,6	0,6
K	22,5	23,0	22,1	2,9
L	26,7	28,4	25,1	8,7
M	27,4	27,4	27,4	0,0

Les résultats montrent **une moyenne de 32,8 µg/m³ sur l'ensemble des points de mesures réalisés.**

Les valeurs les plus élevées ont été obtenues aux points D et E, c'est-à-dire au niveau de l'avenue des Fontaines à Saint Denis de l'Hôtel et au début de la rue de la Saulaie juste après le croisement avec l'avenue d'Orléans.

Ces valeurs élevées peuvent s'expliquer par la configuration des lieux. En effet ces deux points de mesures sont situés dans des zones peu aérées. Pour le point E, situé juste en sortie du pont sur la Loire, la route principale est bordée de murs de soutènement de part et d'autre. Pour le point D, la route est bordée d'habitations mitoyennes.

Les autres points de mesures situés en agglomération présentent des valeurs relativement faibles, en dessous de 40 µg/m³. Les valeurs sont même inférieures à 30 µg/m³ en zone périurbaine comme pour les points L et M par exemple.

A. 2 / 7 / Temps de parcours en traversée d'agglomération

Les mesures de temps de parcours ont été réalisées dans le flot de circulation et en respectant les vitesses maximales autorisées.

COMPLÉTER PAR SORMEA HPM ET HPS

Deux itinéraires sont présentés :

- Darvoy (les Reculles) <<>> Saint-Denis de l'Hôtel (Giratoire Nord) via la RD951 et RD921

Darvoy >> St-Denis de l'Hotel le 17/08/2009 vers 08h30	Distance (en m)	Temps	Vitesse moyenne (en km.h ⁻¹)	Distance cumulée (en m)	Temps cumulé
Les Reculles	--	0:00	--	0	0:00
Ecole primaire de Darvoy	700	0:36	70	700	0:36
Carrefour à feu	200	0:35	21	900	1:11
Sortie de Darvoy / entrée de Jargeau	900	1:03	51	1800	2:14
Carrefour RD921 / RD951	500	0:36	50	2300	2:50
Sortie du complexe sportif de Jargeau	200	0:28	26	2500	3:18
Ecole primaire de Jargeau	400	0:42	34	2900	4:00
Pont de Jargeau rive gauche	400	0:36	40	3300	4:36
Pont de Jargeau rive droite	400	0:40	36	3700	5:16
1 ^{er} carrefour à feu	100	0:27	13	3800	5:43
2 ^{eme} carrefour à feu	100	0:48	8	3900	6:31
Traversée piétonne du Clos des Marois	800	1:04	45	4700	7:35
Giratoire Nord de St-Denis-de-l'Hotel	400	0:31	46	5100	8:06
Vitesse moyenne sur le parcours				38 km.h⁻¹	

St-Denis de l'Hotel >> Darvoy le 17/08/2009 vers 08h45	Distance (en m)	Temps	Vitesse moyenne (en km.h ⁻¹)	Distance cumulée (en m)	Temps cumulé
Giratoire Nord de St-Denis-de-l'Hotel	--	0:00	--	0	0:00
Traversée piétonne du Clos des Marois	400	0:31	46	400	0:31
2 ^{eme} carrefour à feu	800	4:47	10	1200	5:18
1 ^{er} carrefour à feu	100	0:16	23	1300	5:34
Pont de Jargeau rive droite	100	0:12	30	1400	5:46
Pont de Jargeau rive gauche	400	00:30	48	1800	6:16
Ecole primaire de Jargeau	400	00:45	32	2200	7:01
Sortie du complexe sportif de Jargeau	400	00:41	35	2600	7:42

Carrefour RD921 / RD951	200	00:30	24	2800	8:12
Sortie de Darvoy / entrée de Jargeau	500	00:37	49	3300	8:49
Carrefour à feu	900	01:01	53	4200	9:50
Ecole primaire de Darvoy	200	00:28	26	4400	10:18
Les Reculles	700	00:46	55	5100	11:04
Vitesse moyenne sur le parcours				28 km.h⁻¹	

- Jargeau (entrée Sud) <<>> Saint-Denis de l'Hôtel (Giratoire Nord) via la RD921

Jargeau >> St-Denis de l'Hotel le 17/08/2009 vers 09h15	Distance (en m)	Temps (seconde)	Vitesse moyenne (en km.h ⁻¹)	Distance cumulée (en m)	Temps Cumulé (s)
Entrée de Jargeau par la RD921	--	00:00	--	0	00:00
Entrée en zone 30	400	00:31	46	400	00:31
Sortie de zone 30	700	01:02	41	1100	01:33
Carrefour RD921 / RD951	500	00:54	33	1600	02:27
Sortie du complexe sportif de Jargeau	200	0:31	23	1800	02:58
Ecole primaire de Jargeau	400	0:43	33	2200	03:41
Pont de Jargeau rive gauche	400	0:40	36	2600	04:21
Pont de Jargeau rive droite	400	0:38	38	3000	04:59
1 ^{er} carrefour à feu	100	0:46	8	3100	05:45
2eme carrefour à feu	100	0:39	9	3200	06:24
Traversée piétonne du clos des Marois	800	1:16	38	4000	07:40
Giratoire Nord de St-Denis-de-l'Hotel	400	0:33	44	4400	08:13
Vitesse moyenne sur le parcours				32 km.h⁻¹	

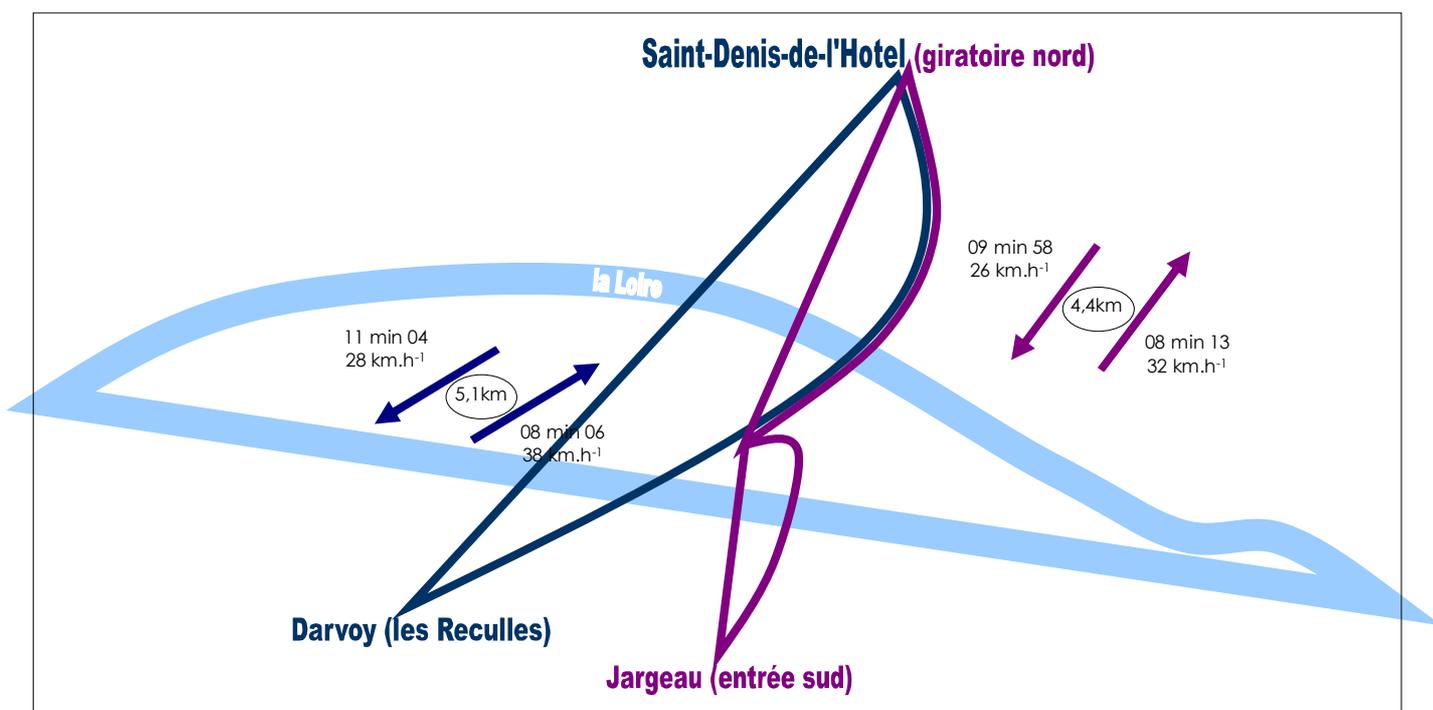
St-Denis de l'Hotel >> Jargeau le 17/08/2009 vers 09h30	Distance (en m)	Temps (seconde)	Vitesse moyenne (en km.h ⁻¹)	Distance cumulée (en m)	Temps Cumulé (s)
Giratoire Nord de St-Denis-de-l'Hotel	--	00:00	--	0	00:00
Traversée piétonne du Clos des Marois	400	00:31	46	400	00:31
2eme carrefour à feu	800	03:51	12	1200	04:22
1er carrefour à feu	100	00:46	8	1300	05:08
Pont de Jargeau rive droite	100	00:23	16	1400	05:31
Pont de Jargeau rive gauche	400	00:29	50	1800	06:00
Ecole primaire de Jargeau	400	00:48	30	2200	06:48
Sortie du complexe sportif de Jargeau	400	00:39	37	2600	07:27
Carrefour RD921 / RD951	200	00:32	23	2800	07:59
Entrée en zone 30	500	00:43	42	3300	08:42

Sortie de zone 30	700	00:48	53	4000	09:30
Sortie de Jargeau par la RD921	400	00:28	51	4400	09:58
Vitesse moyenne sur le parcours				26 km.h⁻¹	

Les vitesses indiquées en jaune sont celles inférieures à 29 km.h⁻¹. On remarque qu'elles correspondent aux sections situées aux abords des équipements publics (écoles de Darvoy et de Jargeau, complexe sportif de Jargeau) et des deux carrefours à feu de Saint-Denis de l'Hôtel.

Les vitesses indiquées en orange correspondent à la section de la zone 30 à l'entrée de Jargeau : elles dépassent les 30 km.h⁻¹ imposés.

En résumé, les temps de parcours, distances et vitesses moyennes sur le parcours peuvent être schématisés comme suit :



A. 2 / 8 / Aménagements de sécurité déjà réalisés sur l'itinéraire

Les RD951 et RD921 ont déjà fait l'objet des aménagements suivants :

- RD951 :
 - aménagement de la piste cyclable sur la commune de Darvoy,
 - carrefour feu à la sortie de l'école de Darvoy
- RD921 :
 - aménagement des chicanes + stationnements alternés à l'entrée de Jargeau, route de la Ferté,

- mise en place d'un sens de circulation permettant de décharger le centre bourg de Jargeau (rue des Limousin en sens interdit en venant de Jargeau sud) en déviant le trafic sur la RD921
- mise en place d'un carrefour à feux à Férolles,
- carrefour feu à la sortie de l'école de Jargeau,
- suppression du tourne à gauche à la sortie du pont de Jargeau à Saint-Denis de l'Hôtel (accès au quai du port interdit),
- accès interdit à la RD921 depuis le quai de la Crèche aménagé en sens unique, à l'approche du pont de Jargeau à Saint-Denis de l'Hôtel,
- aménagement des traversées piétonnes au lieu dit Clos des Marois à Saint-Denis de l'Hôtel.

A. 3 / Propositions d'aménagements sur la RD951 et RD921

A. 3 / 1 / Contexte

Ces propositions rentrent dans l'étude d'un projet alternatif à une déviation de la RD921. En aucun cas elles ne conviennent à un aménagement accompagnant la déviation lorsque le transit aura été écarté.

On rappellera que ces propositions sont issues de réflexions non concertées et que de nombreux acteurs n'ont pas été sollicités.

L'aménagement d'une traverse d'agglomération intéresse de nombreux acteurs à commencer par les élus locaux qui conduisent les projets d'aménagement, les riverains, les nombreux usagers des espaces publics, les commerçants, les automobilistes et poids lourds en transit,... Par conséquent, les attentes de chacun et les objectifs du projet sont multiples, parfois contradictoires et doivent être de toute façon discutés, concertés et négociés.

Ce travail de concertation n'a pas été fait. Il faut donc prendre le projet présenté ci-après comme une première ébauche proposée. De surcroît le parti d'aménagement est résolument à comparer au parti de déviation d'agglomération. Il s'agit d'une solution alternative à une déviation.

A. 3 / 2 / Objectifs

Dans le cas alternatif d'un aménagement sur place des RD921 et RD951, les objectifs à atteindre doivent répondre aux problématiques solutionnées par le projet de déviation, à savoir :

- à court terme : **réduire les nuisances liées au trafic dans les agglomérations traversées**

Des nuisances et des perturbations de trafic sont occasionnées actuellement par le passage des poids lourds notamment dans le centre-ville de l'agglomération Jargeau / Saint-Denis-de-l'Hôtel. De même ces poids lourds occasionnent des nuisances sonores importantes mais aussi un risque

accidentogène fort pour les riverains de la RD 951 sur Darvoy et de la RD 921 sur Férolles.

▪ à long terme : **fluidifier le trafic**

Les projections de trafic à long terme montrent une saturation de l'actuel pont, conçu comme un pont urbain et présentant déjà un début de gêne notable à l'heure de pointe du soir. Il convient donc d'alléger le centre-ville de l'agglomération de Jargeau et de Saint-Denis-de-l'Hôtel du trafic de transit tous véhicules.

▪ à plus long terme : **sécuriser l'itinéraire et faire face aux besoins de déplacement**

La très forte augmentation démographique et la densification des zones d'activités nécessiteront des échanges Nord-Sud importants et rapides. La forte urbanisation de l'agglomération orléanaise et son corollaire, la saturation de son réseau routier, particulièrement en ce qui concerne les franchissements de la Loire (Pont de Jargeau) nécessiteront une mise à niveau des voies de liaisons intégrant entre autre une zone de sécurité de 4.00m de part et d'autre de la chaussée et une bande multifonction de 1.75 permettant la sécurisation des circulations piétonne et cycliste.

A. 3 / 3 / Parti d'aménagement

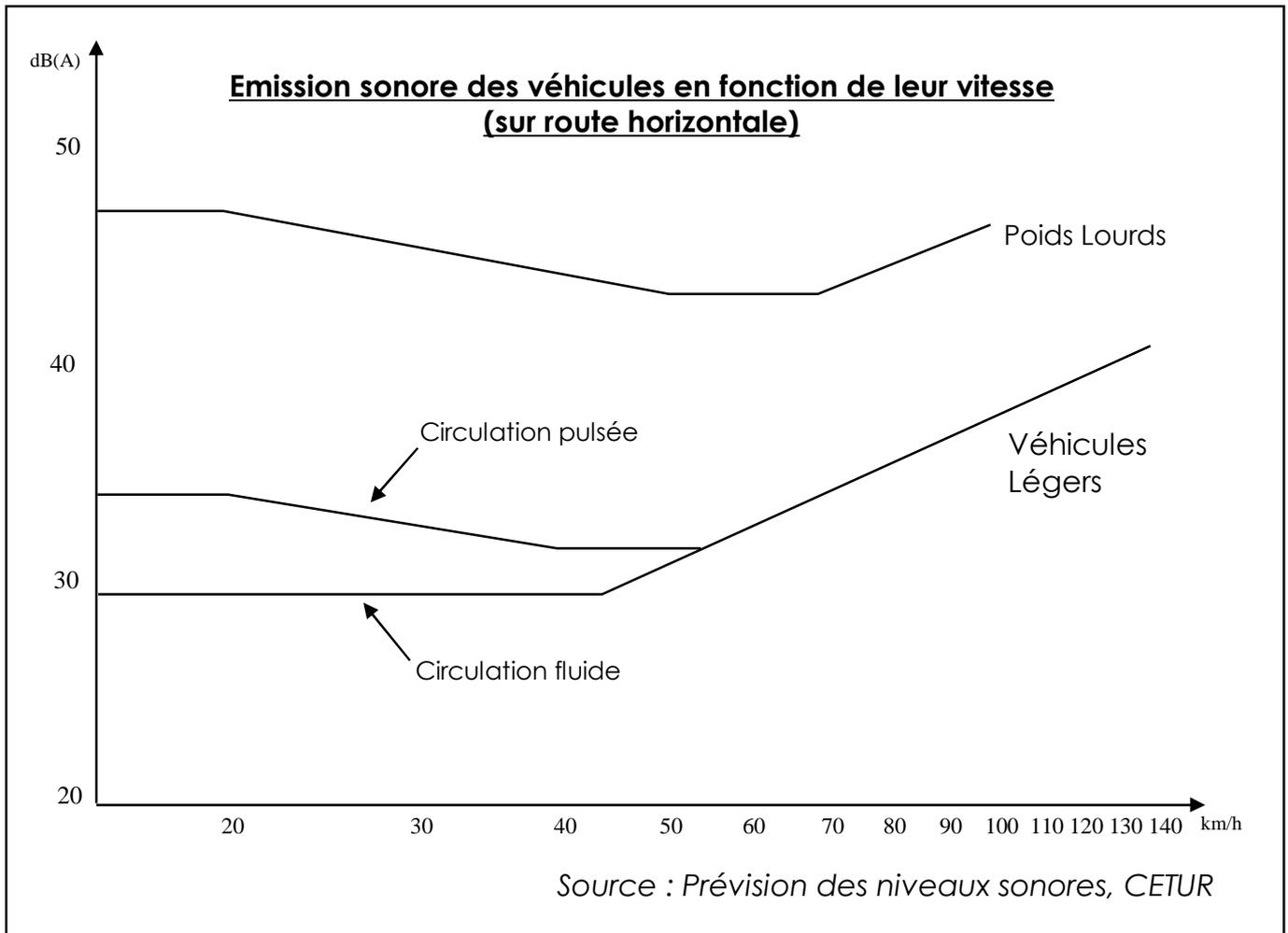
A. 3 / 3 / 1 / Réduire les nuisances liées au trafic dans les agglomérations traversées

Le bruit

Les nuisances sonores provoquées par le trafic (poids lourds et véhicules léger) peuvent être dues à différents facteurs. L'aménagement de la traversée de l'agglomération peut influencer sur certains d'entre eux, les autres sont des invariants :

	Invariant	Aménagement en faveur de la réduction du bruit
Trafic important	X	Aucun aménagement en dehors d'une déviation ne peut réduire le trafic sur l'itinéraire – à confirmer à l'issue de l'enquête origine / destination
Vitesse		Réduction des vitesses (cf. graphe ci-dessous) : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Poids Lourds : diminuer leur vitesse en dessous de 50 km/h jusqu'à 20 km/h augmente leur émission sonore ▪ Véhicules légers : en circulation pulsée (aux abords des intersections, des obstacles, chicanes etc) diminuer la vitesse augmente la nuisance sonore. En circulation fluide, la diminution de la vitesse en dessous de 50 km/h n'entraîne pas de diminution de la nuisance sonore

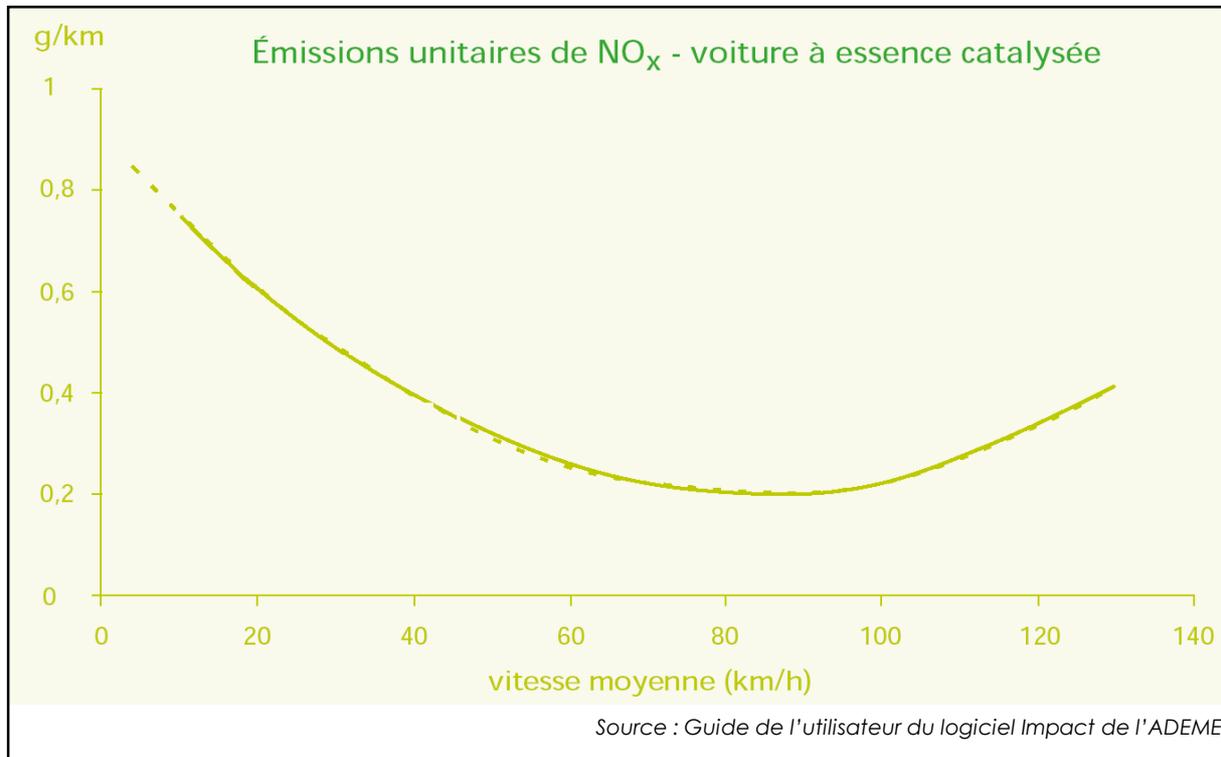
Type de conduite induit par l'aménagement routier (freinage, virage, intersection...),		<p>La rectification des virages en milieu urbain semble difficile à mettre en place. Un aménagement envisageable concerne la rectification du virage en angle droit situé à l'intersection entre la RD921 et la rue du 44eme Régiment d'Infanterie : l'emprise au sud du virage est occupé par un parking (emprise communale).</p> <p>La suppression des outils de ralentissement (feux, intersection, chicanes...) est possible pour augmenter la fluidité sur le parcours mais en diminuera inévitablement la sécurité avec une incitation aux vitesses élevées.</p>
Type de revêtement de la chaussée		La mise en place d'un revêtement antibruit permettrait de diminuer une partie (faible) des nuisances sonores.
Caractéristiques des abords (rue en U - bâtiments de part et d'autre - ou abords en tissu ouvert)	X	L'implantation même de l'itinéraire en milieu urbain (rue en U) ne permet pas de modifier ce paramètre par des aménagements.
Type de véhicules en circulation (poids lourds, véhicules légers, engins agricoles, motocyclettes...)	X	La fermeture de l'itinéraire au poids lourds n'est pas envisageable faute d'un itinéraire de substitution existant.



La pollution atmosphérique

La pollution atmosphérique générée par les véhicules circulant (et notamment les NOx) est essentiellement fonction du trafic et de leur vitesse :

	Invariant	Aménagement en faveur de la réduction de la pollution
Trafic important	X	Aucun aménagement en dehors d'une déviation ne peut réduire le trafic sur l'itinéraire, et donc diminuer les émissions de polluant – En revanche, l'amélioration progressive du parc automobile et la mise en place des normes Euro 4, 5, 6 permettront de réduire les émissions
Vitesse		Sur la base des informations connues concernant les émissions de NOx en fonction de la vitesse des véhicules, on remarque (cf. graphe ci-dessous) que les émissions sont minimales pour des vitesses entre 70 et 100 km/h. Une diminution de la vitesse sur le parcours (inférieur à 50 km/h) entraînerait une augmentation de la pollution atmosphérique par les NOx.



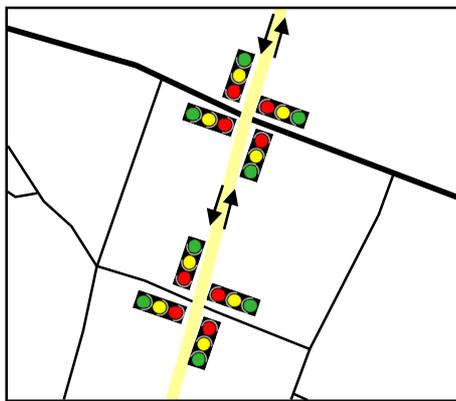
A. 3 / 3 / 2 / Fluidifier le trafic

La fluidité du trafic sur l'itinéraire actuel est contrainte par :

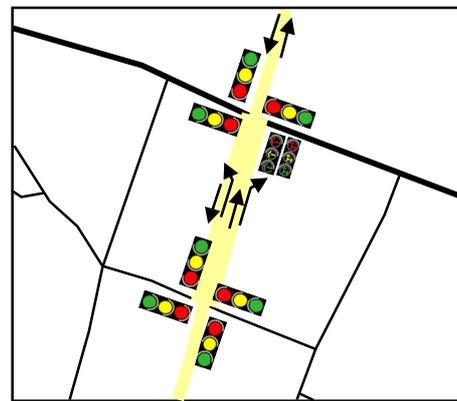
- un trafic important sur des voiries de taille inadaptée au flux de véhicules,
- des intersections et des aménagements ne favorisant pas l'écoulement continu de ces flux mais favorisant la sécurité :
 - carrefours à feux,
 - carrefour à priorité à droite,
 - chicanes.

Peu d'aménagement sont envisageables pour augmenter la capacité de la voirie (autrement dit l'élargir) : elle est contrainte de part et d'autre par un tissu urbain ou résidentiel.

On peut cependant proposer de réaménager la voirie entre les deux carrefours à feux de Saint-Denis de l'Hôtel bordé par du foncier maîtrisé par la commune (parking et espaces verts) en ajoutant une voie en tourne à gauche et tourne à droite dans le sens Jargeau >> St Denis :



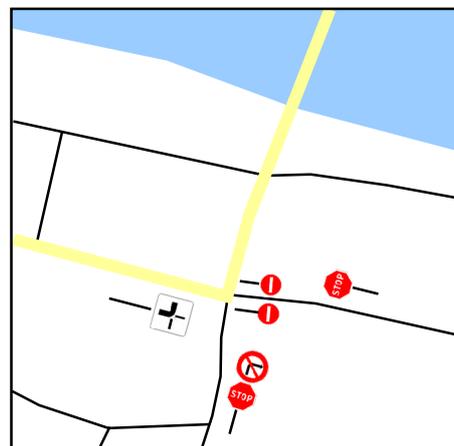
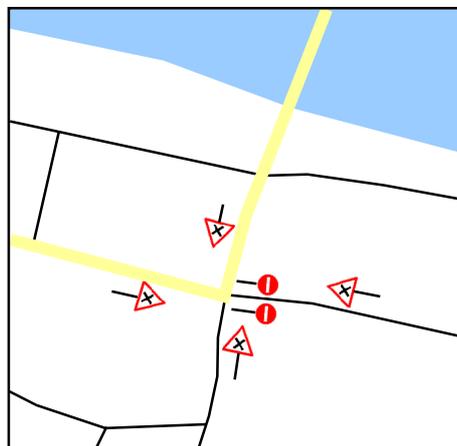
Situation actuelle



Aménagement proposé

Il peut également être possible de favoriser le trafic de l'itinéraire (transit) au profit du trafic local (ce qui aurait toutefois pour conséquence de léser les riverains et les activités locales) :

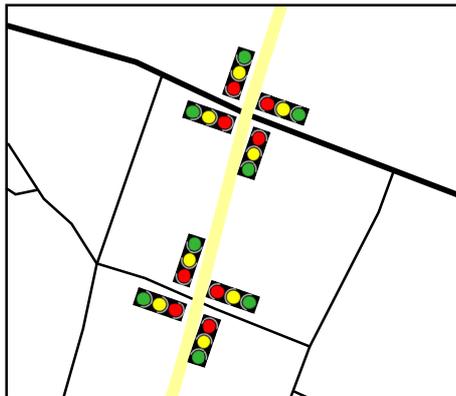
- en modifiant le carrefour à priorité à droite au sud du pont de Jargeau en favorisant l'itinéraire de la RD921 :



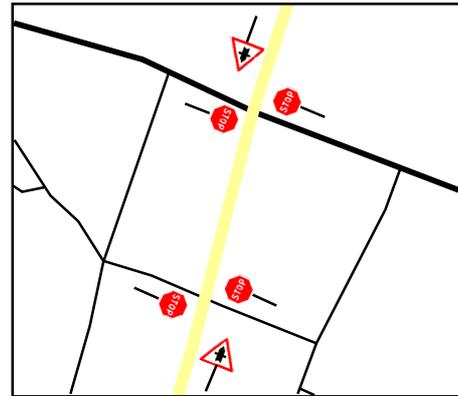
Situation actuelle

Aménagement proposé

- en modifiant les carrefours à feux de Saint Denis de l'Hôtel au profit d'une voie prioritaire avec stop latéraux (mais lésant le trafic local et ne contribuant pas à la sécurité de la traversée des piétons) :



Situation actuelle



Aménagement proposé

On notera que les aménagements aux carrefours :

- ne permettront pas de gains de temps importants,
- augmenteront les temps d'attente des usagers des voies raccordées à la traversée ; le fonctionnement local en sera perturbé,
- peuvent induire des risques d'insécurité (stop au lieu de feux)

A. 3 / 3 / 3 / Sécuriser l'itinéraire et faire face aux besoins d'échanges interdépartementaux

Sécuriser l'itinéraire concerne 3 types d'usagers :

- les usagers de la route,
- les piétons (riverains, touristes)
- les cyclistes (cyclotouristes, enfants, riverains).

La sécurité des usagers de la route est en partie assurée par les aménagements existants (carrefours feux, chicanes, signalisation...). Elle peut être complétée par des aménagements fluidité qui diminuent le risque d'accidents entre véhicules).

La sécurité des piétons et des cyclistes qui sont les usagers les plus vulnérables est également déjà prise en compte en partie dans l'itinéraire existant. Des aménagements supplémentaires peuvent toutefois être envisagés :

- aménagement d'une piste cyclable sur la RD951 et RD921 à Jargeau et Saint-Denis de l'Hôtel en continuité de celle déjà existante à Darvo, y,
- assurer la sécurité des cycles sur le pont de Jargeau : aménagement d'une bande cyclable (?). Comment aménager une bande cyclable sur la largeur du pont existant. Vous supposer un élargissement du tablier ?

A. 4 / Conclusion

Il existe un conflit d'usage sur l'itinéraire de la traversée d'agglomération étudiée :

- les aménagements pour la fluidité du trafic de transit pénalisent le trafic local et la sécurité des piétons et cycles,
- et inversement, les aménagements en faveur des riverains (nuisances, sécurité des déplacements doux) pénalisent les flux de transit.

L'aménagement de la traverse des agglomérations actuelles pourrait améliorer la sécurité en réduisant la vitesse des usagers mais elle ne pourra guère améliorer la fluidité des usagers en transit sauf à gêner le fonctionnement interne de l'agglomération. Si cette gêne est tolérable à court terme, elle n'est pas envisageable à moyen ou long terme.

Une amélioration de la fluidité de la traversée des agglomérations de Darvoy, Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel ne saurait être aussi efficace et fonctionnelle qu'un tracé neuf déviant ces agglomérations. De surcroît, l'aménagement de la traverse ne réduirait pas les nuisances sonores et la pollution subies par les riverains voire les renforceraient.

ANNEXE 1

Notions d'acoustique

LE NIVEAU SONORE

La vibration de l'air exerce une pression de plus en plus importante sur notre oreille au fur et à mesure que le bruit augmente.

Le rapport entre la pression acoustique maximale que notre oreille peut supporter sans douleur et la pression de référence qui représente le seuil d'audibilité est de l'ordre de un million.

Pour exprimer par des nombres simples l'ensemble des phénomènes compris entre ces deux seuils, on a été amené à utiliser une échelle logarithmique. Le niveau constaté s'exprime en décibels, dB.

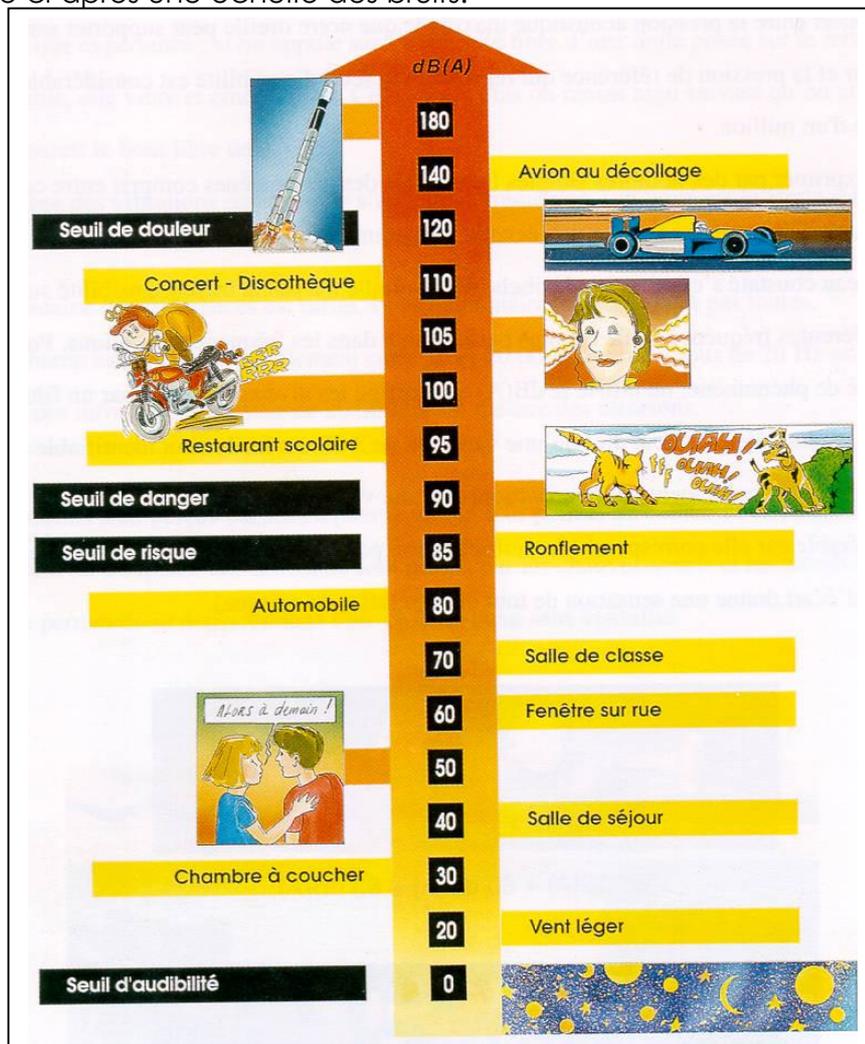
Par ailleurs, l'oreille n'a pas la même sensibilité suivant les fréquences :

- la sensibilité est meilleure dans les fréquences médiums,
- les sons aigus sont perçus comme plus forts que les sons graves de même énergie par la plupart des individus.

Afin de traduire ce phénomène, on exprime les niveaux de bruit en décibel A (ou dB(A)), c'est à dire en décibel pondérés par un filtre qui donne moins de poids aux basses fréquences qu'aux hautes fréquences.

ECHELLE

Afin de mieux évaluer les niveaux de bruit de différents événements, on a représenté ci-après une échelle des bruits.



CALCULS DES NIVEAUX SONORES

Les niveaux sonores étant exprimés en décibels (échelle logarithmique), on utilise une arithmétique particulière.

- Lorsqu'on double la source sonore (doublement du trafic par exemple), on n'augmente l'émission que de 3 dB(A) soit :

$$60 \text{ dB(A)} + 60 \text{ dB(A)} = 63 \text{ dB(A)}$$



- Lorsqu'on multiplie l'énergie de la source par 10 (trafic × 10), on augmente la source 10 dB(A).

$$60 \text{ dB(A)} \times 10 = 70 \text{ dB(A)}$$



- Lorsqu'on ajoute deux bruits d'intensité L_1 et L_2 , alors $L_1 + L_2$ suit la loi suivante :

Ecart entre L_1 et L_2	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
$L_1 + L_2$	$L_1 + 3$	$L_1 + 3$	$L_1 + 2$	$L_1 + 2$	$L_1 + 1$	L_1	L_1				

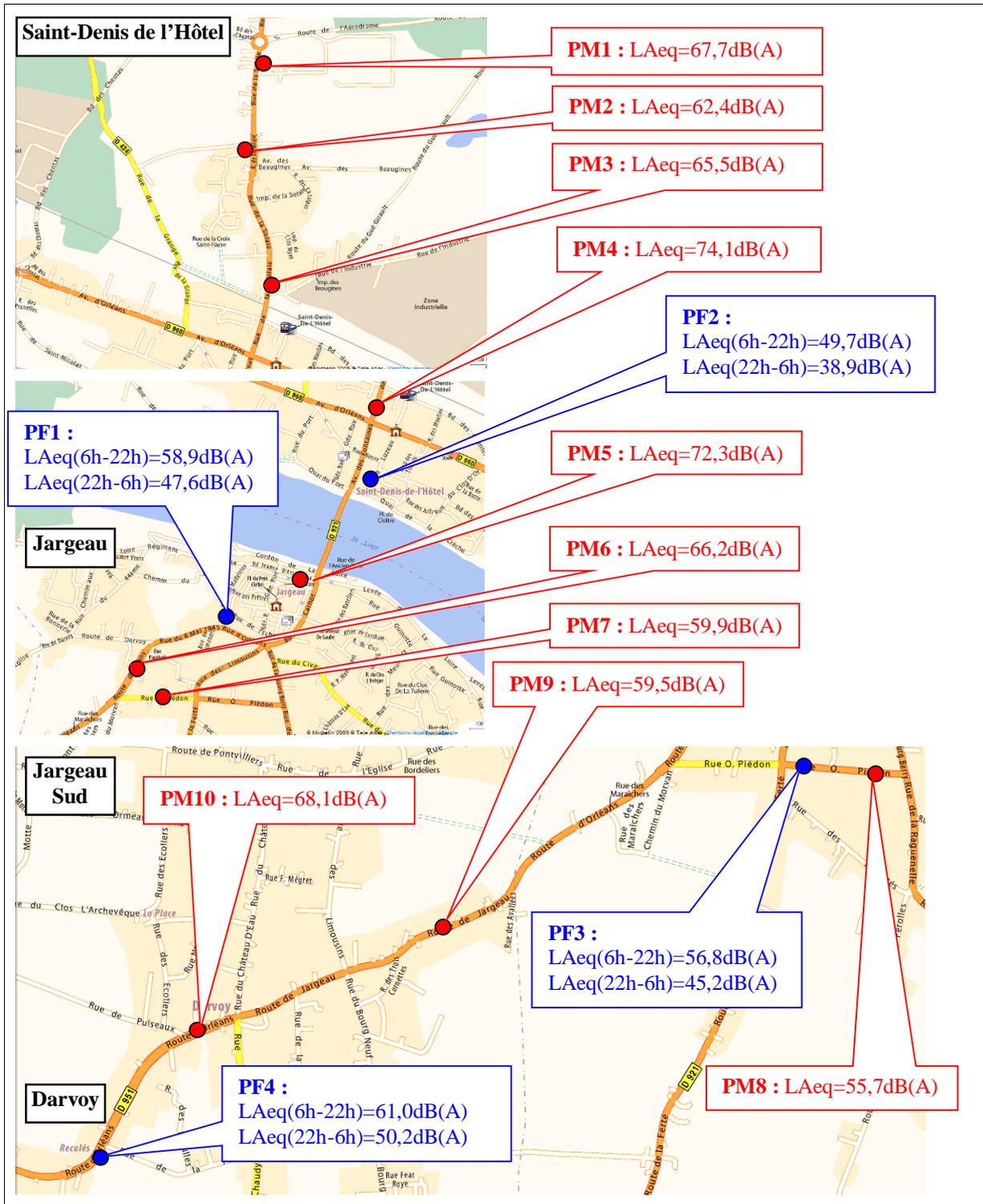
MESURES DES NIVEAUX SONORES

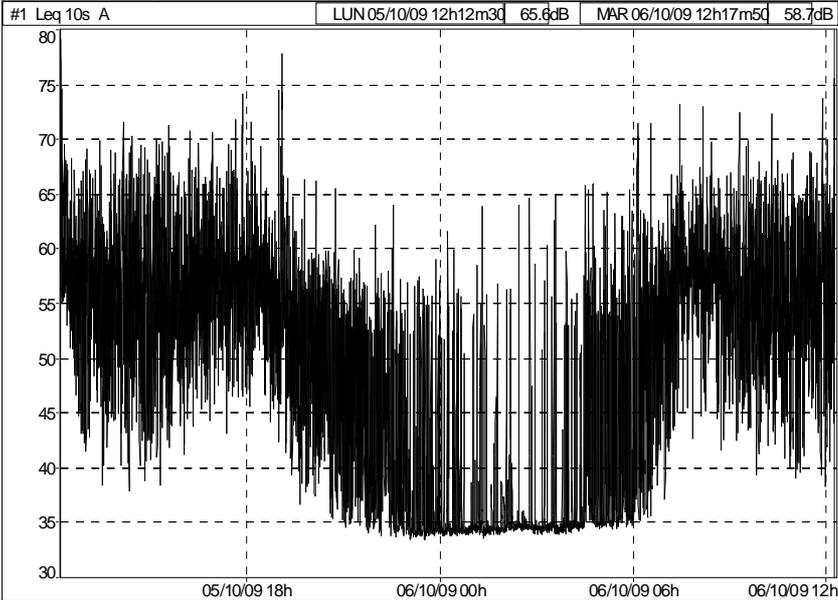
Le bruit est mesuré couramment à l'aide d'un sonomètre qui est constitué d'un microphone et d'un amplificateur. L'appareil intègre l'énergie du bruit pendant la durée souhaitée. La réglementation distingue deux période : le jour (6h-22h) et la nuit (22h-6).

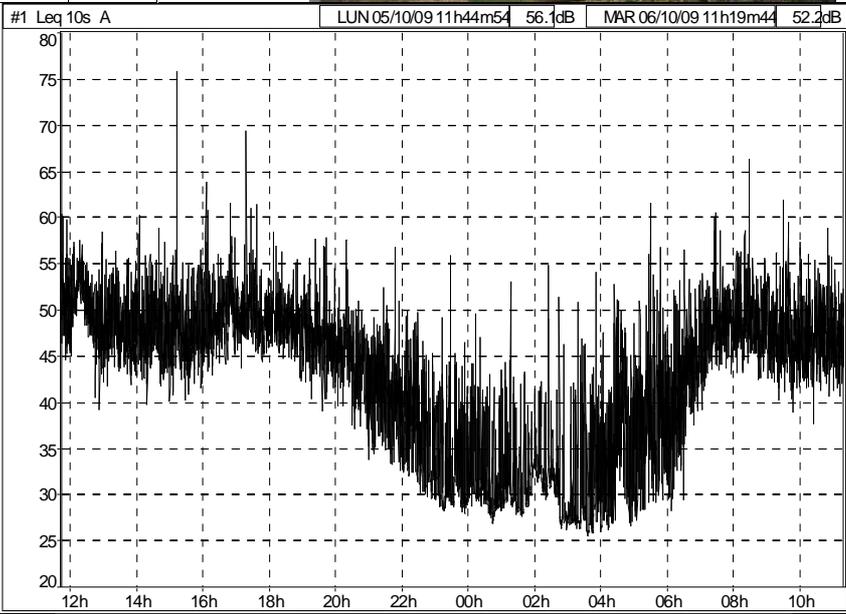
ANNEXE 2

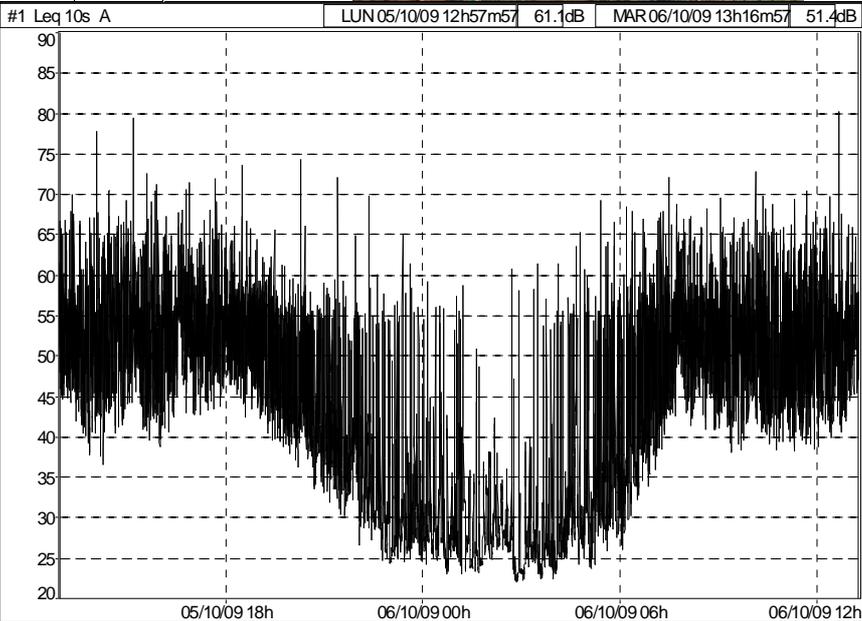
Récapitulatif des points de mesures

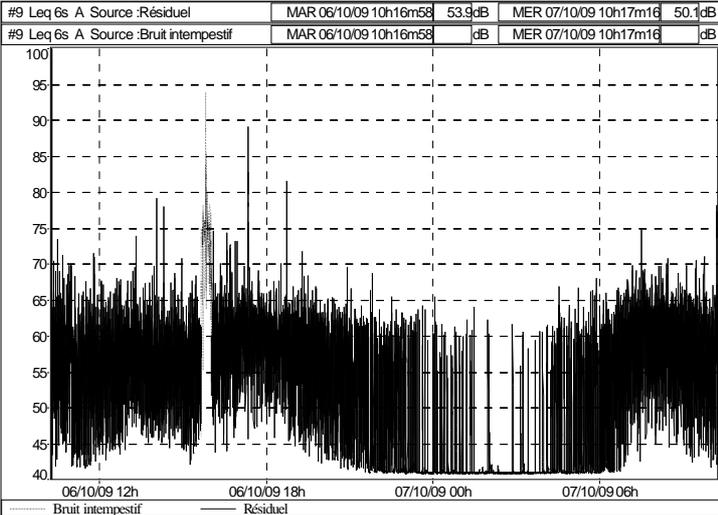
Emplacements et résultats des mesures acoustiques

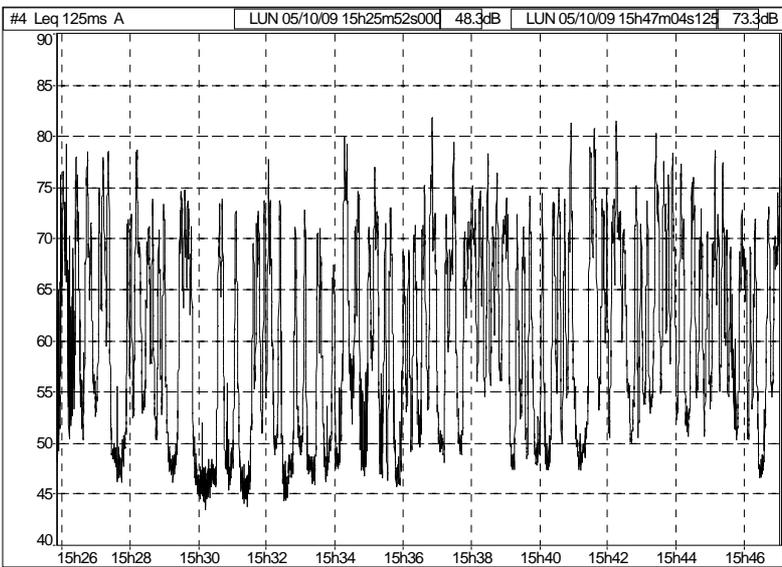


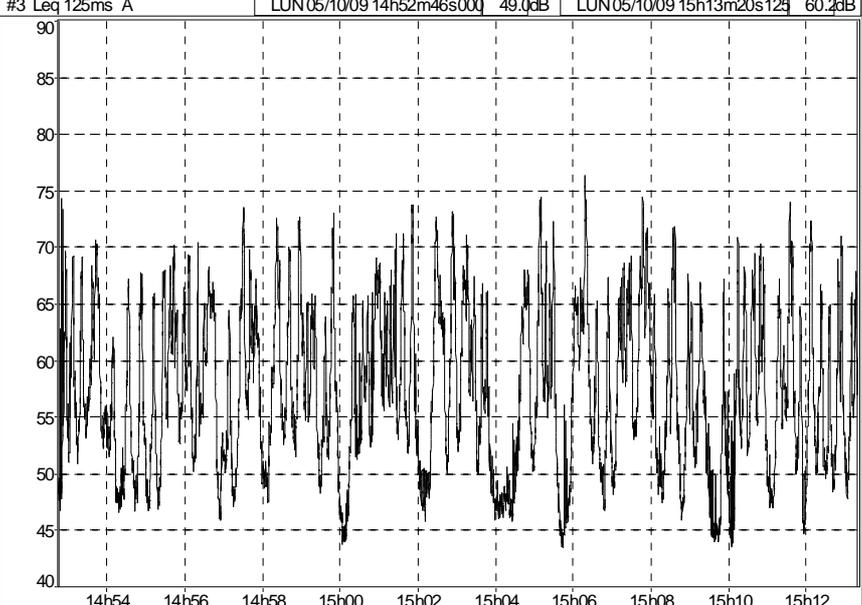
N° Point de mesure	PF1	Etage	rdc	Durée	24h	Date	05/10/09	
						Heure de début	12h15	
Nom du riverain	M. BRULEY			Localisation				
Adresse	1 rue du 11 novembre Jargeau							
Réponse temporelle								
	Résultats	Fichier		PF1-Bruley.CMG				
Lieu		#1						
Type de données		Leq						
Pondération		A						
Unité		dB						
Début		05/10/09 12:15:00						
Fin		06/10/09 12:15:00						
Période		Route (6h-22h)						
Tranches horaires		06:00 - 22:00						
		Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10	
		dB	dB	dB	dB	dB	dB	
Niveau		58,9	33,8	80,8	42,5	54,7	61,9	
Période		Route (22h-6h)						
Tranches horaires		22:00 - 06:00						
		Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10	
		dB	dB	dB	dB	dB	dB	
Niveau		47,6	33,1	67,8	33,9	34,7	49,0	

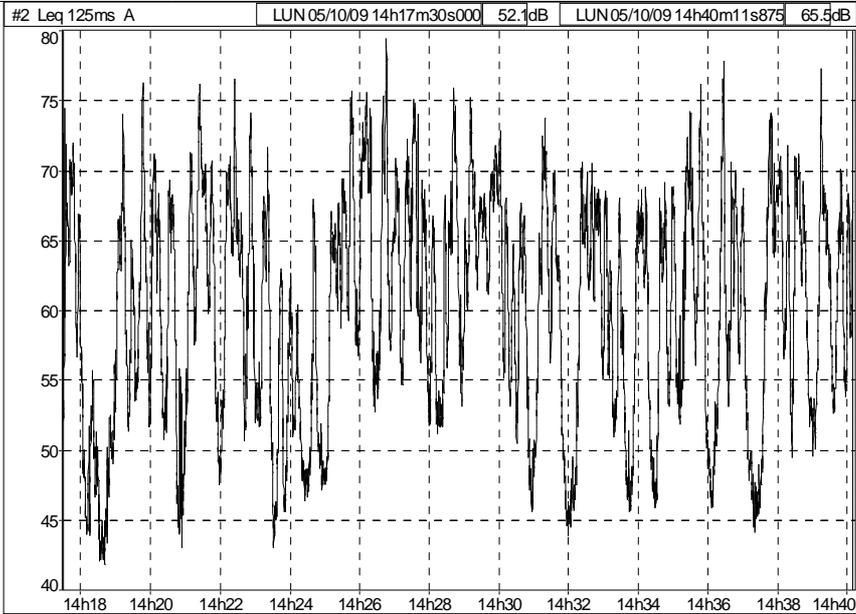
N° Point de mesure	PF2	Etage	rdc	Durée	24h	Date	05/10/09					
						Heure de début	11h44					
Nom du riverain	M. DAUJAT			Localisation								
Adresse	20 rue Luzeau St Denis de l'Hotel											
Réponse temporelle	<table border="1"> <tr> <td>#1 Leq 10s A</td> <td>LUN 05/10/09 11h44m54</td> <td>56,1dB</td> <td>MAR 06/10/09 11h19m44</td> <td>52,4dB</td> </tr> </table>							#1 Leq 10s A	LUN 05/10/09 11h44m54	56,1dB	MAR 06/10/09 11h19m44	52,4dB
	#1 Leq 10s A	LUN 05/10/09 11h44m54	56,1dB	MAR 06/10/09 11h19m44	52,4dB							
												
Résultats	Fichier		PF2-Daujat.CMG									
	Lieu		#1									
	Type de données		Leq									
	Pondération		A									
	Unité		dB									
	Début		05/10/09 11:44:54:000									
	Fin		06/10/09 11:19:46:750									
	Période		Route (6h-22h)									
	Tranches horaires		06:00 - 22:00									
		Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10					
		dB	dB	dB	dB	dB	dB					
	Niveau	49,7	27,0	81,1	41,5	47,0	52,0					
	Période		Route (22h-6h)									
	Tranches horaires		22:00 - 06:00									
	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10						
	dB	dB	dB	dB	dB	dB						
Niveau	38,9	24,6	68,9	27,6	31,8	41,3						

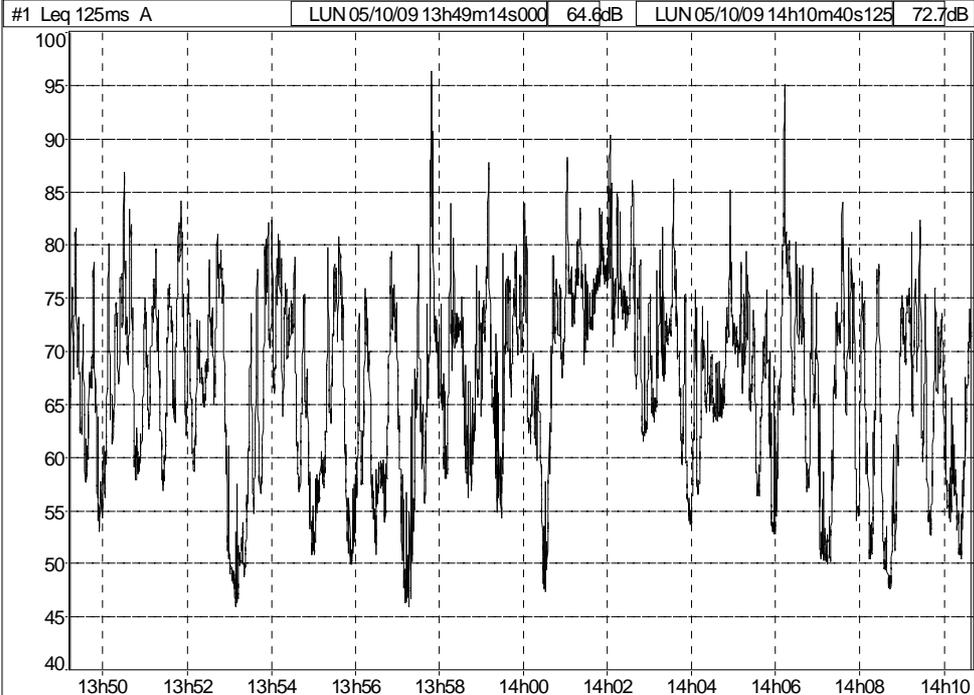
N° Point de mesure	PF3	Etage	rdc	Durée	24h	Date		05/10/09					
						Heure de début		13h00					
Nom du riverain	M. DURR			Localisation									
Adresse	7 rue O. Piedon Jargeau												
Réponse temporelle	<table border="1"> <tr> <td>#1 Leq 10s A</td> <td>LUN 05/10/09 12h57m57</td> <td>61,1dB</td> <td>MAR 06/10/09 13h16m57</td> <td>51,4dB</td> </tr> </table>								#1 Leq 10s A	LUN 05/10/09 12h57m57	61,1dB	MAR 06/10/09 13h16m57	51,4dB
	#1 Leq 10s A	LUN 05/10/09 12h57m57	61,1dB	MAR 06/10/09 13h16m57	51,4dB								
													
Résultats	Fichier		PF3-Durr.CMG										
	Lieu		#1										
	Type de données		Leq										
	Pondération		A										
	Unité		dB										
	Début		05/10/09 13:00:00:00										
	Fin		06/10/09 13:00:00:00										
	Période		Route (6h-22h)										
	Tranches horaires		06:00 - 22:00										
			Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10					
	Niveau		56,8	24,4	89,9	38,7	47,2	59,3					
	Période		Route (22h-6h)										
	Tranches horaires		22:00 - 06:00										
		Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10						
Niveau		45,2	20,9	78,9	24,2	28,4	38,8						

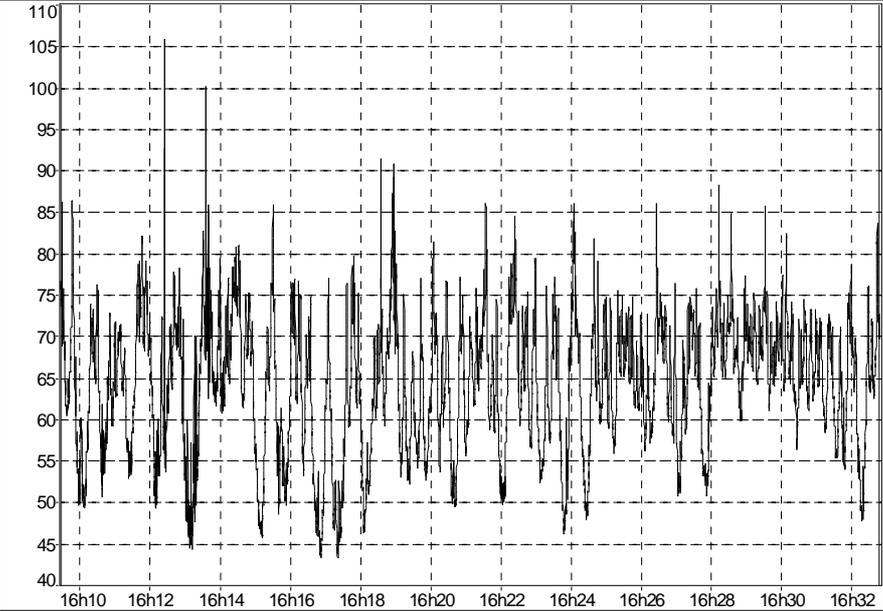
N° Point de mesure	PF4	Etage	rdc	Durée	24h	Date		06/10/09										
						Heure de début		10h17										
Nom du riverain	M. FAROUIL			Localisation														
Adresse	53 route d'Orléans Darvoy																	
Réponse temporelle	<table border="1"> <tr> <td>#9 Leq 6s A Source :Résiduel</td> <td>MAR 06/10/09 10h16m58</td> <td>53,9dB</td> <td>MER 07/10/09 10h17m16</td> <td>50,1dB</td> </tr> <tr> <td>#9 Leq 6s A Source :Bruit intempestif</td> <td>MAR 06/10/09 10h16m58</td> <td></td> <td>MER 07/10/09 10h17m16</td> <td></td> </tr> </table> 								#9 Leq 6s A Source :Résiduel	MAR 06/10/09 10h16m58	53,9dB	MER 07/10/09 10h17m16	50,1dB	#9 Leq 6s A Source :Bruit intempestif	MAR 06/10/09 10h16m58		MER 07/10/09 10h17m16	
	#9 Leq 6s A Source :Résiduel	MAR 06/10/09 10h16m58	53,9dB	MER 07/10/09 10h17m16	50,1dB													
#9 Leq 6s A Source :Bruit intempestif	MAR 06/10/09 10h16m58		MER 07/10/09 10h17m16															
Résultats	Fichier		PF4-Farouil.CMG															
	Lieu		#9															
	Type de données		Leq															
	Pondération		A															
	Unité		dB															
	Début		06/10/09 10:17:00:000															
	Fin		07/10/09 10:17:00:000															
	Période		Route (6h-22h)															
	Tranches horaires		06:00 - 22:00															
	Source		Leq particulier	Lmin	Lmax	L90	L50	L10										
	Bruit intempestif		77,3	44,5	97,1	62,2	73,7	78,4										
	Résiduel		61,0	39,7	93,7	45,1	55,1	63,2										
	Global		64,0	39,7	97,1	45,2	55,4	63,7										
	Période		Route (22h-6h)															
	Tranches horaires		22:00 - 06:00															
	Source		Leq particulier	Lmin	Lmax	L90	L50	L10										
Bruit intempestif																		
Résiduel		50,2	39,3	72,4	40,0	41,0	51,4											
Global		50,2	39,3	72,4	40,0	41,0	51,4											

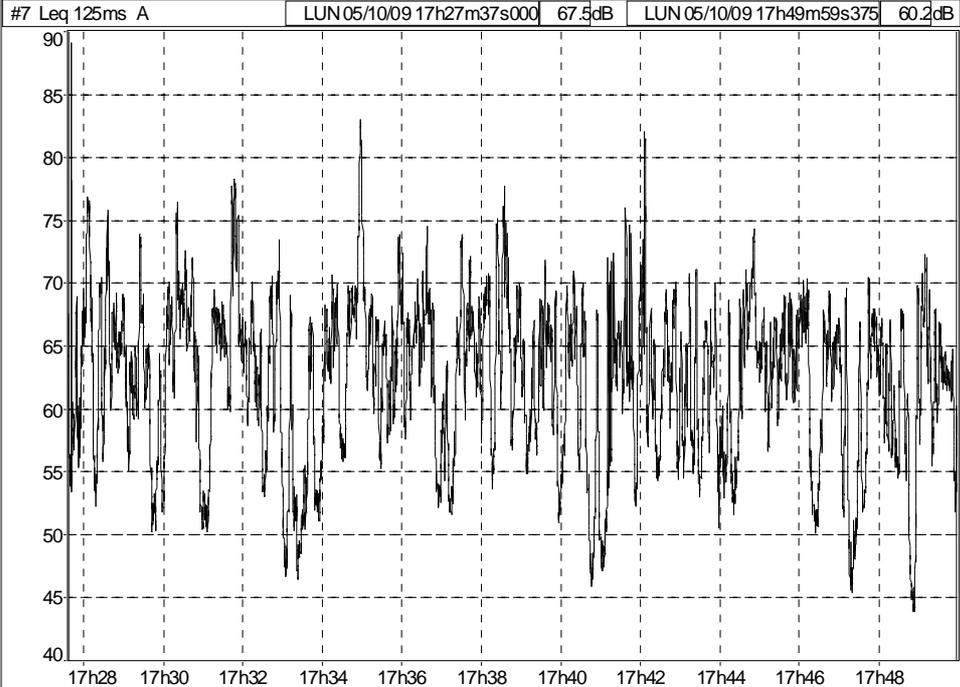
N° Point de mesure	PM1	Etage	rdc	Durée	21mn	Date	05/10/09																																																				
						Heure de début	15h25																																																				
Nom du riverain	M. FARNAULT			Localisation																																																							
Adresse	92 rue de la Saulé St Denis de l'Hotel																																																										
Réponse temporelle																																																											
Résultats	<table border="1"> <tr> <td>Fichier</td> <td colspan="9">PM1-Farnault.CMG</td> </tr> <tr> <td>Début</td> <td colspan="9">05/10/09 15:25:52:000</td> </tr> <tr> <td>Fin</td> <td colspan="9">05/10/09 15:47:04:250</td> </tr> <tr> <td>Voie</td> <td>Type</td> <td>Pond.</td> <td>Unité</td> <td>Leq</td> <td>Lmin</td> <td>Lmax</td> <td>L90</td> <td>L50</td> <td>L10</td> </tr> <tr> <td>#4</td> <td>Leq</td> <td>A</td> <td>dB</td> <td>67,7</td> <td>43,4</td> <td>81,8</td> <td>47,8</td> <td>58,8</td> <td>72,2</td> </tr> </table>									Fichier	PM1-Farnault.CMG									Début	05/10/09 15:25:52:000									Fin	05/10/09 15:47:04:250									Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10	#4	Leq	A	dB	67,7	43,4	81,8	47,8	58,8	72,2
Fichier	PM1-Farnault.CMG																																																										
Début	05/10/09 15:25:52:000																																																										
Fin	05/10/09 15:47:04:250																																																										
Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10																																																		
#4	Leq	A	dB	67,7	43,4	81,8	47,8	58,8	72,2																																																		

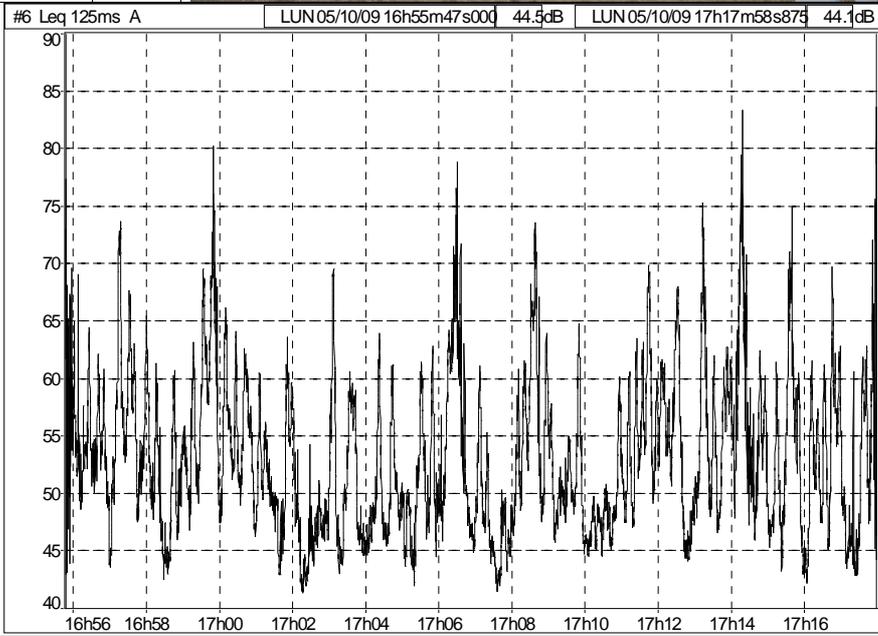
N° Point de mesure	PM2	Etage	rdc	Durée	20mn	Date	05/10/09																																																				
						Heure de début	14h52																																																				
Nom du riverain	2 rue croix St Facre St Denis de l'Hotel		Localisation																																																								
Adresse																																																											
Réponse temporelle	<table border="1"> <tr> <td>#3 Leq 125ms A</td> <td>LUN 05/10/09 14h52m46s000</td> <td>49,0dB</td> <td>LUN 05/10/09 15h13m20s125</td> <td>60,2dB</td> </tr> </table>							#3 Leq 125ms A	LUN 05/10/09 14h52m46s000	49,0dB	LUN 05/10/09 15h13m20s125	60,2dB																																															
	#3 Leq 125ms A	LUN 05/10/09 14h52m46s000	49,0dB	LUN 05/10/09 15h13m20s125	60,2dB																																																						
																																																											
Résultats	<table border="1"> <tr> <td>Fichier</td> <td colspan="9">PM2.CMG</td> </tr> <tr> <td>Début</td> <td colspan="9">05/10/09 14:52:46:000</td> </tr> <tr> <td>Fin</td> <td colspan="9">05/10/09 15:13:20:250</td> </tr> <tr> <td>Voie</td> <td>Type</td> <td>Pond.</td> <td>Unité</td> <td>Leq</td> <td>Lmin</td> <td>Lmax</td> <td>L90</td> <td>L50</td> <td>L10</td> </tr> <tr> <td>#3</td> <td>Leq</td> <td>A</td> <td>dB</td> <td>62,4</td> <td>43,4</td> <td>76,3</td> <td>48,0</td> <td>56,4</td> <td>66,6</td> </tr> </table>									Fichier	PM2.CMG									Début	05/10/09 14:52:46:000									Fin	05/10/09 15:13:20:250									Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10	#3	Leq	A	dB	62,4	43,4	76,3	48,0	56,4	66,6
	Fichier	PM2.CMG																																																									
	Début	05/10/09 14:52:46:000																																																									
	Fin	05/10/09 15:13:20:250																																																									
	Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10																																																	
#3	Leq	A	dB	62,4	43,4	76,3	48,0	56,4	66,6																																																		

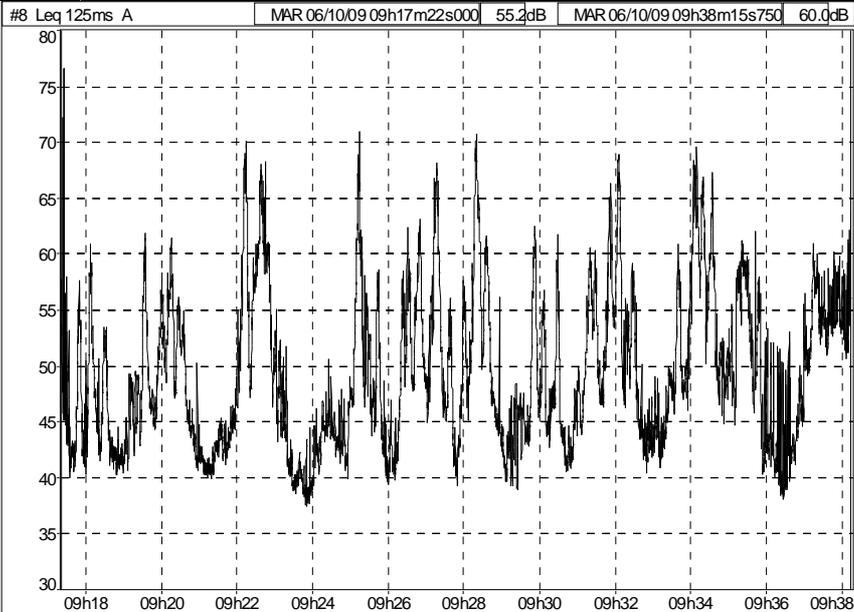
N° Point de mesure	PM3	Etage	rdc	Durée	20mn	Date	05/10/09																																																				
						Heure de début	14h17																																																				
Nom du riverain	26 rue de la Saulé St Denis de l'Hotel		Localisation																																																								
Adresse																																																											
Réponse temporelle	<table border="1"> <tr> <td>#2 Leq 125ms A</td> <td>LUN 05/10/09 14h17m30s000</td> <td>52,1dB</td> <td>LUN 05/10/09 14h40m11s875</td> <td>65,5dB</td> </tr> </table> 							#2 Leq 125ms A	LUN 05/10/09 14h17m30s000	52,1dB	LUN 05/10/09 14h40m11s875	65,5dB																																															
#2 Leq 125ms A	LUN 05/10/09 14h17m30s000	52,1dB	LUN 05/10/09 14h40m11s875	65,5dB																																																							
Résultats	<table border="1"> <tr> <td>Fichier</td> <td colspan="9">PM3.CMG</td> </tr> <tr> <td>Début</td> <td colspan="9">05/10/09 14:17:30:000</td> </tr> <tr> <td>Fin</td> <td colspan="9">05/10/09 14:40:12:000</td> </tr> <tr> <td>Voie</td> <td>Type</td> <td>Pond.</td> <td>Unité</td> <td>Leq</td> <td>Lmin</td> <td>Lmax</td> <td>L90</td> <td>L50</td> <td>L10</td> </tr> <tr> <td>#2</td> <td>Leq</td> <td>A</td> <td>dB</td> <td>65,5</td> <td>41,8</td> <td>79,4</td> <td>48,3</td> <td>61,1</td> <td>69,5</td> </tr> </table>									Fichier	PM3.CMG									Début	05/10/09 14:17:30:000									Fin	05/10/09 14:40:12:000									Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10	#2	Leq	A	dB	65,5	41,8	79,4	48,3	61,1	69,5
Fichier	PM3.CMG																																																										
Début	05/10/09 14:17:30:000																																																										
Fin	05/10/09 14:40:12:000																																																										
Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10																																																		
#2	Leq	A	dB	65,5	41,8	79,4	48,3	61,1	69,5																																																		

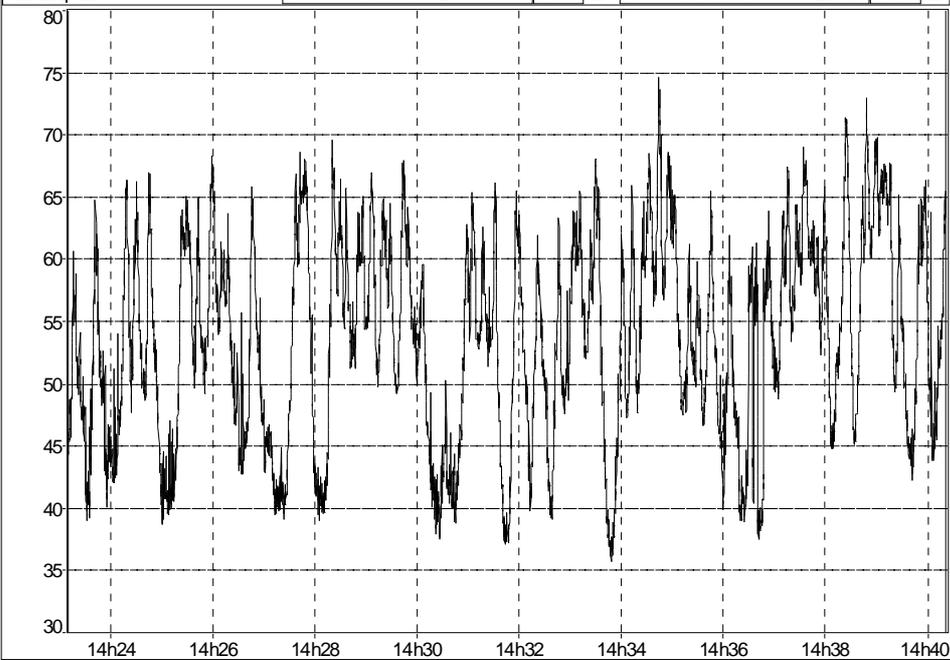
N° Point de mesure	PM4	Etage	rdc	Durée	20mn	Date	05/10/09			
						Heure de début	13h49			
Nom du riverain	Adresse			Localisation						
	Rue de la Saulé St Denis de l'Hotel									
Réponse temporelle	#1 Leq 125ms A		LUN 05/10/09 13h49m14s000		64.6dB	LUN 05/10/09 14h10m40s125		72.7dB		
										
Résultats	Fichier		PM4.CMG							
	Début		05/10/09 13:49:14:000							
	Fin		05/10/09 14:10:40:250							
	Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10
	#1	Leq	A	dB	74,1	45,9	96,3	54,1	67,8	76,9

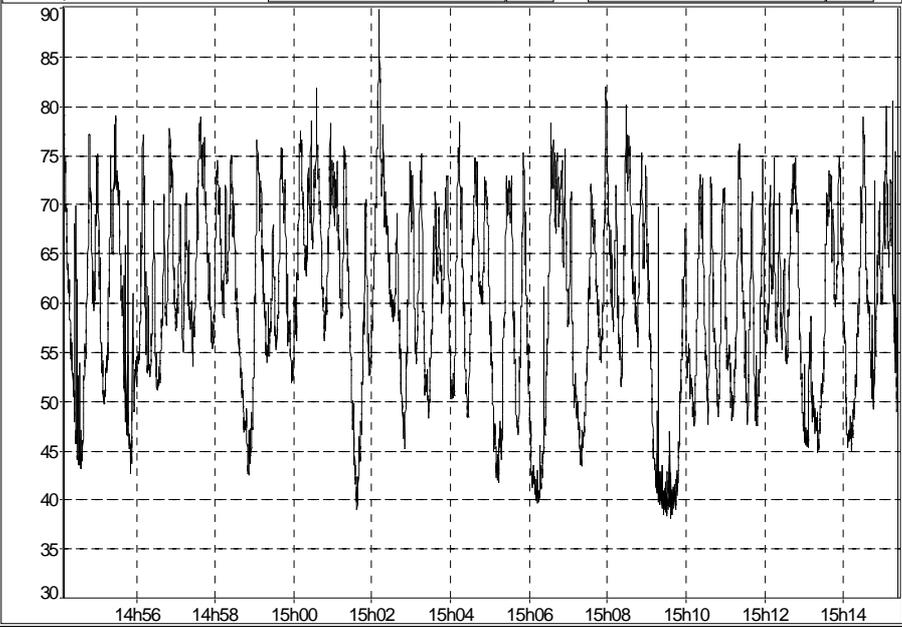
N° Point de mesure	PM5	Etage	rdc	Durée	20mn	Date	05/10/09																																									
						Heure de début	16h09																																									
Nom du riverain	6 Bd Jeanne d'Arc Jargeau		Localisation																																													
Adresse																																																
Réponse temporelle	<table border="1"> <tr> <td>#5 Leq 125ms A</td> <td>LUN 05/10/09 16h09m27s000</td> <td>73,5dB</td> <td>LUN 05/10/09 16h32m48s875</td> <td>69,6dB</td> </tr> </table>							#5 Leq 125ms A	LUN 05/10/09 16h09m27s000	73,5dB	LUN 05/10/09 16h32m48s875	69,6dB																																				
	#5 Leq 125ms A	LUN 05/10/09 16h09m27s000	73,5dB	LUN 05/10/09 16h32m48s875	69,6dB																																											
																																																
Résultats	<table border="1"> <tr> <td>Fichier</td> <td colspan="6">PM5.CMG</td> </tr> <tr> <td>Début</td> <td colspan="6">05/10/09 16:09:27:000</td> </tr> <tr> <td>Fin</td> <td colspan="6">05/10/09 16:32:49:000</td> </tr> <tr> <th>Voie</th> <th>Type</th> <th>Pond.</th> <th>Unité</th> <th>Leq</th> <th>Lmin</th> <th>Lmax</th> <th>L90</th> <th>L50</th> <th>L10</th> </tr> <tr> <td>#5</td> <td>Leq</td> <td>A</td> <td>dB</td> <td>72,3</td> <td>43,2</td> <td>105,8</td> <td>52,6</td> <td>64,9</td> <td>73,6</td> </tr> </table>							Fichier	PM5.CMG						Début	05/10/09 16:09:27:000						Fin	05/10/09 16:32:49:000						Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10	#5	Leq	A	dB	72,3	43,2	105,8	52,6	64,9	73,6
	Fichier	PM5.CMG																																														
	Début	05/10/09 16:09:27:000																																														
	Fin	05/10/09 16:32:49:000																																														
Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10																																							
#5	Leq	A	dB	72,3	43,2	105,8	52,6	64,9	73,6																																							

N° Point de mesure	PM6	Etage	rdc	Durée	20mn	Date	05/10/09																																																				
						Heure de début	17h27																																																				
Nom du riverain	M. FOUQUEAU			Localisation																																																							
Adresse	7 route d'Orléans Jargeau																																																										
Réponse temporelle	<table border="1"> <tr> <td>#7 Leq 125ms A</td> <td>LUN 05/10/09 17h27m37s000</td> <td>67.5dB</td> <td>LUN 05/10/09 17h49m59s375</td> <td>60.2dB</td> </tr> </table>							#7 Leq 125ms A	LUN 05/10/09 17h27m37s000	67.5dB	LUN 05/10/09 17h49m59s375	60.2dB																																															
	#7 Leq 125ms A	LUN 05/10/09 17h27m37s000	67.5dB	LUN 05/10/09 17h49m59s375	60.2dB																																																						
																																																											
Résultats	<table border="1"> <tr> <td>Fichier</td> <td colspan="9">PM6.CMG</td> </tr> <tr> <td>Début</td> <td colspan="9">05/10/09 17:27:37:000</td> </tr> <tr> <td>Fin</td> <td colspan="9">05/10/09 17:49:59:500</td> </tr> <tr> <td>Voie</td> <td>Type</td> <td>Pond.</td> <td>Unité</td> <td>Leq</td> <td>Lmin</td> <td>Lmax</td> <td>L90</td> <td>L50</td> <td>L10</td> </tr> <tr> <td>#7</td> <td>Leq</td> <td>A</td> <td>dB</td> <td>66,2</td> <td>43,8</td> <td>89,1</td> <td>53,1</td> <td>63,2</td> <td>68,9</td> </tr> </table>									Fichier	PM6.CMG									Début	05/10/09 17:27:37:000									Fin	05/10/09 17:49:59:500									Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10	#7	Leq	A	dB	66,2	43,8	89,1	53,1	63,2	68,9
	Fichier	PM6.CMG																																																									
	Début	05/10/09 17:27:37:000																																																									
	Fin	05/10/09 17:49:59:500																																																									
	Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10																																																	
#7	Leq	A	dB	66,2	43,8	89,1	53,1	63,2	68,9																																																		

N° Point de mesure	PM7	Etage	rdc	Durée	24h	Date	05/10/09																																																	
						Heure de début	16h55																																																	
Nom du riverain	M. TRASBOT		Localisation																																																					
Adresse	5 rue Piedon Jargeau																																																							
Réponse temporelle																																																								
	<table border="1"> <tr> <td>Fichier</td> <td colspan="9">PM7.CMG</td> </tr> <tr> <td>Début</td> <td colspan="9">05/10/09 16:55:47:000</td> </tr> <tr> <td>Fin</td> <td colspan="9">05/10/09 17:17:59:000</td> </tr> <tr> <td>Voie</td> <td>Type</td> <td>Pond.</td> <td>Unité</td> <td>Leq</td> <td>Lmin</td> <td>Lmax</td> <td>L90</td> <td>L50</td> <td>L10</td> </tr> <tr> <td>#6</td> <td>Leq</td> <td>A</td> <td>dB</td> <td>59,9</td> <td>41,2</td> <td>83,6</td> <td>45,5</td> <td>51,8</td> <td>61,8</td> </tr> </table>							Fichier	PM7.CMG									Début	05/10/09 16:55:47:000									Fin	05/10/09 17:17:59:000									Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10	#6	Leq	A	dB	59,9	41,2	83,6	45,5	51,8
Fichier	PM7.CMG																																																							
Début	05/10/09 16:55:47:000																																																							
Fin	05/10/09 17:17:59:000																																																							
Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10																																															
#6	Leq	A	dB	59,9	41,2	83,6	45,5	51,8	61,8																																															

N° Point de mesure	PM8	Etage	rdc	Durée	20mn	Date	06/10/09																																																		
						Heure de début	09h17																																																		
Nom du riverain	M. BOUQUEREAU			Localisation																																																					
Adresse	14 rue Piedon Jargeau																																																								
Réponse temporelle																																																									
Résultats	<table border="1"> <tr> <td>Fichier</td> <td colspan="9">PM8.CMG</td> </tr> <tr> <td>Début</td> <td colspan="9">06/10/09 09:17:22:000</td> </tr> <tr> <td>Fin</td> <td colspan="9">06/10/09 09:38:15:875</td> </tr> <tr> <td>Voie</td> <td>Type</td> <td>Pond.</td> <td>Unité</td> <td>Leq</td> <td>Lmin</td> <td>Lmax</td> <td>L90</td> <td>L50</td> <td>L10</td> </tr> <tr> <td>#8</td> <td>Leq</td> <td>A</td> <td>dB</td> <td>55,7</td> <td>37,4</td> <td>76,6</td> <td>41,4</td> <td>47,8</td> <td>58,9</td> </tr> </table>							Fichier	PM8.CMG									Début	06/10/09 09:17:22:000									Fin	06/10/09 09:38:15:875									Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10	#8	Leq	A	dB	55,7	37,4	76,6	41,4	47,8	58,9
Fichier	PM8.CMG																																																								
Début	06/10/09 09:17:22:000																																																								
Fin	06/10/09 09:38:15:875																																																								
Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10																																																
#8	Leq	A	dB	55,7	37,4	76,6	41,4	47,8	58,9																																																

N° Point de mesure	PM9	Etage	rdc	Durée	20mn	Date	06/10/09																																																		
						Heure de début	14h23																																																		
Nom du riverain	41 route de Jargeau Darvoy		Localisation																																																						
Adresse																																																									
Réponse temporelle	<table border="1"> <tr> <td>#2 Leq 125ms A</td> <td>MAR 06/10/09 14h23m10s00</td> <td>45.8dB</td> <td>MAR 06/10/09 14h40m22s625</td> <td>64.1dB</td> </tr> </table>							#2 Leq 125ms A	MAR 06/10/09 14h23m10s00	45.8dB	MAR 06/10/09 14h40m22s625	64.1dB																																													
	#2 Leq 125ms A	MAR 06/10/09 14h23m10s00	45.8dB	MAR 06/10/09 14h40m22s625	64.1dB																																																				
																																																									
Résultats	<table border="1"> <tr> <td>Fichier</td> <td colspan="9">PM9.CMG</td> </tr> <tr> <td>Début</td> <td colspan="9">06/10/09 14:23:10:000</td> </tr> <tr> <td>Fin</td> <td colspan="9">06/10/09 14:40:22:750</td> </tr> <tr> <td>Voie</td> <td>Type</td> <td>Pond.</td> <td>Unité</td> <td>Leq</td> <td>Lmin</td> <td>Lmax</td> <td>L90</td> <td>L50</td> <td>L10</td> </tr> <tr> <td>#2</td> <td>Leq</td> <td>A</td> <td>dB</td> <td>59,5</td> <td>35,6</td> <td>74,6</td> <td>41,6</td> <td>53,9</td> <td>63,7</td> </tr> </table>							Fichier	PM9.CMG									Début	06/10/09 14:23:10:000									Fin	06/10/09 14:40:22:750									Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10	#2	Leq	A	dB	59,5	35,6	74,6	41,6	53,9	63,7
	Fichier	PM9.CMG																																																							
Début	06/10/09 14:23:10:000																																																								
Fin	06/10/09 14:40:22:750																																																								
Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10																																																
#2	Leq	A	dB	59,5	35,6	74,6	41,6	53,9	63,7																																																

N° Point de mesure	PM10	Etage	rdc	Durée	20mn	Date	06/10/09																																																				
						Heure de début	14h54																																																				
Nom du riverain	Adresse			Localisation																																																							
						9 route d'Orléans Darvoy																																																					
Réponse temporelle	<table border="1"> <tr> <td>#3 Leq 125ms A</td> <td>MAR 06/10/09 14h54m10s000</td> <td>79.0dB</td> <td>MAR 06/10/09 15h15m24s875</td> <td>46.5dB</td> </tr> </table> 									#3 Leq 125ms A	MAR 06/10/09 14h54m10s000	79.0dB	MAR 06/10/09 15h15m24s875	46.5dB																																													
#3 Leq 125ms A	MAR 06/10/09 14h54m10s000	79.0dB	MAR 06/10/09 15h15m24s875	46.5dB																																																							
Résultats	<table border="1"> <tr> <td>Fichier</td> <td colspan="9">PM10.CMG</td> </tr> <tr> <td>Début</td> <td colspan="9">06/10/09 14:54:10:000</td> </tr> <tr> <td>Fin</td> <td colspan="9">06/10/09 15:15:25:000</td> </tr> <tr> <th>Voie</th> <th>Type</th> <th>Pond.</th> <th>Unité</th> <th>Leq</th> <th>Lmin</th> <th>Lmax</th> <th>L90</th> <th>L50</th> <th>L10</th> </tr> <tr> <td>#3</td> <td>Leq</td> <td>A</td> <td>dB</td> <td>68,1</td> <td>38,1</td> <td>89,8</td> <td>46,6</td> <td>59,9</td> <td>72,1</td> </tr> </table>									Fichier	PM10.CMG									Début	06/10/09 14:54:10:000									Fin	06/10/09 15:15:25:000									Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10	#3	Leq	A	dB	68,1	38,1	89,8	46,6	59,9	72,1
Fichier	PM10.CMG																																																										
Début	06/10/09 14:54:10:000																																																										
Fin	06/10/09 15:15:25:000																																																										
Voie	Type	Pond.	Unité	Leq	Lmin	Lmax	L90	L50	L10																																																		
#3	Leq	A	dB	68,1	38,1	89,8	46,6	59,9	72,1																																																		

ANNEXE 3

Relevés météorologiques

05/10/09 – Station météo d'Orléans

Heure locale	Néb.	Temps	Visi	Température	Humidité	Humidex	Windchill	Vent (rafales)		Pression	Précip. mm/h
23 h			55 km	16.6 °C	93%	20.8	16.3 °C	Erreur ! 	11 km/h (22 km/h)	1013.5 hPa 	aucune
22 h	2/8		25 km	17.5 °C	91%	22	17 °C		15 km/h (31 km/h)	1012.7 hPa 	aucune
21 h	2/8		25 km	18.5 °C	87%	23.2	17.8 °C		22 km/h (35 km/h)	1012.3 hPa 	aucune
20 h	2/8		25 km	19.8 °C	83%	24.8	19.3 °C		26 km/h (43 km/h)	1011.4 hPa 	aucune
19 h	8/8		60 km	20.6 °C	79%	25.6	20.3 °C		26 km/h (50 km/h)	1010.9 hPa 	aucune
18 h			45 km	21.3 °C	77%	26.6	21 °C		33 km/h (54 km/h)	1010.2 hPa 	aucune
17 h	7/8		15 km	21.4 °C	78%	26.9	21.1 °C		33 km/h (57 km/h)	1010.3 hPa 	aucune
16 h	6/8		20 km	21 °C	81%	26.6	20.7 °C		30 km/h (43 km/h)	1010.2 hPa 	aucune
15 h	7/8		12 km	19.1 °C	87%	24.2	18.5 °C		24 km/h (39 km/h)	1010.6 hPa 	aucune
14 h	8/8		12 km	18.3 °C	92%	23.5	17.5 °C		24 km/h (39 km/h)	1011.1 hPa 	aucune
13 h	8/8		9 km	16.2 °C	96%	20.5	15.1 °C		19 km/h (26 km/h)	1011.4 hPa 	0.4 mm
12 h	8/8		8 km	13.5 °C	96%	16.2	12.3 °C		13 km/h (26 km/h)	1011.8 hPa 	2 mm
11 h	8/8		7 km	13 °C	92%	15	11.7 °C		13 km/h (30 km/h)	1012.2 hPa 	0.6 mm
10 h	8/8		12 km	13.7 °C	82%	15.2	12.2 °C		17 km/h (30 km/h)	1012.7 hPa 	aucune
9 h	7/8		12 km	13.9 °C	75%	14.9	13.3 °C		9 km/h (19 km/h)	1012.1 hPa 	aucune
8 h	7/8		12 km	13.2 °C	79%	14.2	12.2 °C		11 km/h (15 km/h)	1012.3 hPa 	0.2 mm
7 h	8/8		60 km	14.2 °C	69%	14.8	14.2 °C		4 km/h (19 km/h)	1013.1 hPa 	aucune
6 h	7/8		12 km	14.4 °C	68%	15	13.4 °C		13 km/h (22 km/h)	1013.2 hPa 	aucune
5 h	8/8		60 km	14.5 °C	67%	15	13.5 °C		13 km/h (22 km/h)	1013.6 hPa 	aucune
4 h	8/8		60 km	14.4 °C	68%	15	13.4 °C		13 km/h (22 km/h)	1014.5 hPa 	aucune
3 h	8/8		60 km	14.4 °C	68%	15	13.4 °C		13 km/h (22 km/h)	1015.1 hPa 	aucune
2 h	8/8		60 km	14.1 °C	69%	14.7	13 °C		13 km/h (22 km/h)	1015.6 hPa 	aucune
1 h	8/8		60 km	14.2 °C	68%	14.7	13.4 °C		11 km/h (22 km/h)	1015.9 hPa 	aucune
0 h	8/8		60 km	14.3 °C	67%	14.8	13.5 °C		11 km/h (15 km/h)	1016.4 hPa 	aucune

06/10/09 – Station météo d'Orléans

Heure locale	Néb.	Temps	Visi	Température	Humidité	Humidex	Windchill	Vent (rafales)		Pression	Précip. mm/h
23 h	4/8		12 km	18.7 °C	89%	23.7	18.7 °C	Erreur ! ↑	11 km/h (15 km/h)	1014.2 hPa	aucune
22 h	4/8		12 km	19.2 °C	89%	24.6	19.2 °C	↑	9 km/h (19 km/h)	1014.2 hPa	aucune
21 h			35 km	18.4 °C	92%	23.7	18.4 °C	↖	9 km/h (15 km/h)	1014.2 hPa	aucune
20 h	5/8		12 km	19.6 °C	88%	25.2	19.6 °C	↗	11 km/h (19 km/h)	1013.9 hPa	aucune
19 h			55 km	21.4 °C	81%	27.3	21.4 °C	↖	13 km/h (26 km/h)	1013 hPa	aucune
18 h	8/8		60 km	22 °C	82%	28.5	22 °C	↖	17 km/h (31 km/h)	1013.1 hPa	0.2 mm
17 h	7/8		12 km	23.5 °C	69%	29	23.5 °C	↗	20 km/h (39 km/h)	1012.6 hPa	aucune
16 h	7/8		35 km	23.8 °C	65%	28.8	23.8 °C	→	28 km/h (46 km/h)	1012.5 hPa	aucune
15 h	4/8		12 km	24.7 °C	66%	30.5	24.7 °C	↖	20 km/h (31 km/h)	1011.9 hPa	aucune
14 h	7/8		12 km	21.9 °C	77%	27.6	21.9 °C	↖	20 km/h (30 km/h)	1012.3 hPa	aucune
13 h	7/8		12 km	20.2 °C	85%	25.8	20 °C	↖	20 km/h (30 km/h)	1012.5 hPa	aucune
12 h	7/8		12 km	19.1 °C	87%	24.2	19.1 °C	↑	11 km/h (19 km/h)	1012.1 hPa	aucune
11 h	7/8		12 km	17.8 °C	92%	22.6	17.8 °C	↑	7 km/h (15 km/h)	1012 hPa	aucune
10 h	7/8		12 km	16.8 °C	97%	21.5	16.8 °C	↖	7 km/h (19 km/h)	1011.7 hPa	aucune
9 h	7/8		12 km	16.1 °C	97%	20.4	16.1 °C	↖	6 km/h (11 km/h)	1011.7 hPa	aucune
8 h	8/8		12 km	15.8 °C	97%	19.9	15.8 °C	↖	7 km/h (11 km/h)	1011.8 hPa	aucune
7 h	8/8		21 km	15.9 °C	97%	20	15.9 °C	↖	6 km/h (11 km/h)	1012.2 hPa	0.4 mm
6 h	8/8		6 km	16.4 °C	96%	20.8	16.4 °C	→	4 km/h (11 km/h)	1012.9 hPa	1 mm
5 h	8/8		20 km	16.5 °C	97%	21	16.5 °C	↖	7 km/h (15 km/h)	1012.7 hPa	aucune
4 h	8/8		22 km	16.3 °C	97%	20.7	16.3 °C	↖	7 km/h (15 km/h)	1013.3 hPa	aucune
3 h	8/8		26 km	16.5 °C	96%	20.9	16.5 °C	↑	4 km/h (15 km/h)	1013.6 hPa	aucune
2 h	8/8		30 km	16.1 °C	96%	20.3	15.9 °C	↑	9 km/h (11 km/h)	1013.9 hPa	aucune
1 h	6/8		23 km	15.9 °C	95%	19.8	15.9 °C	↖	6 km/h (15 km/h)	1013.8 hPa	aucune
0 h			35 km	16.1 °C	96%	20.3	16.1 °C	↖	6 km/h (19 km/h)	1013.6 hPa	aucune

ANNEXE 4

Reportage photo : points de mesures NO2

Points de mesure	
A	
B	
C	
D	

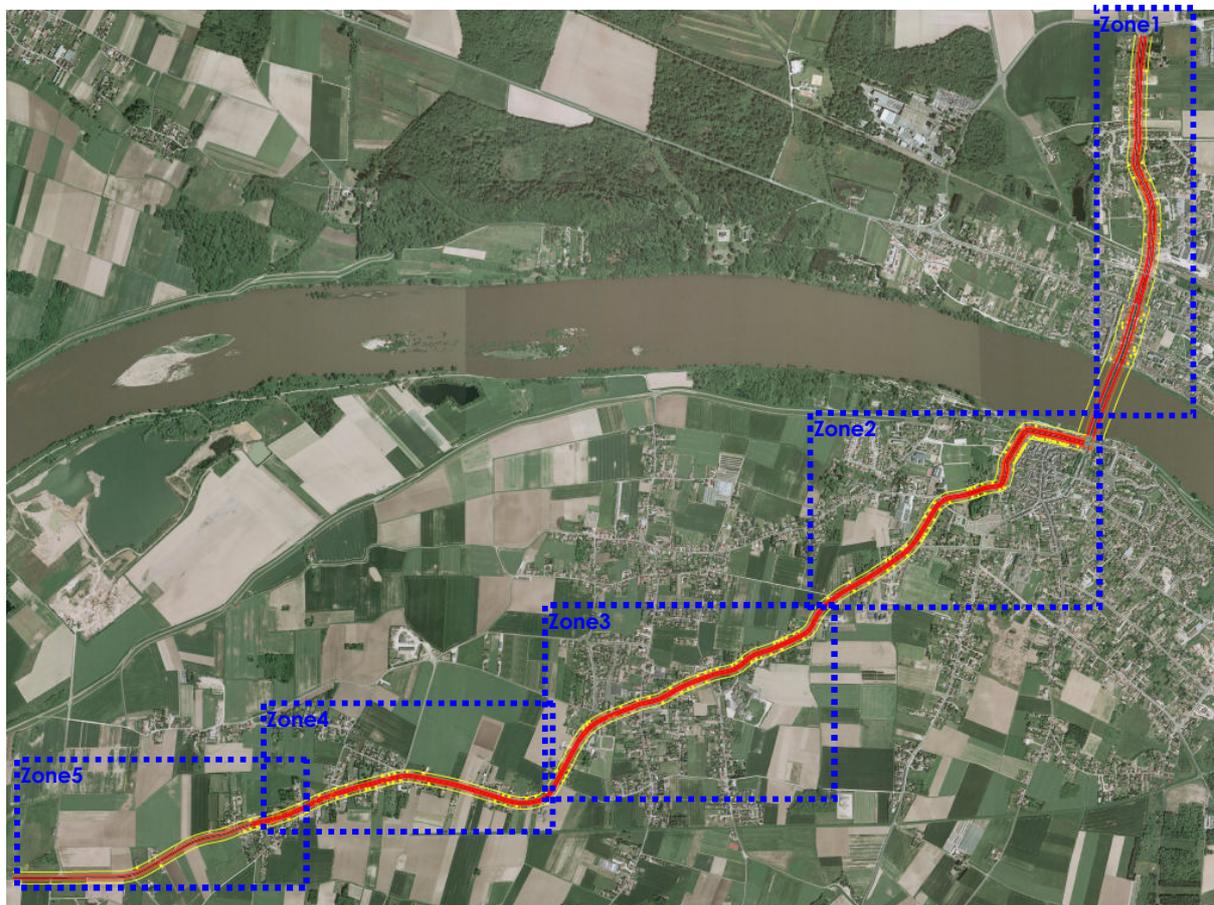
E	
F	
G	
H	

I	
J	
K	
L	



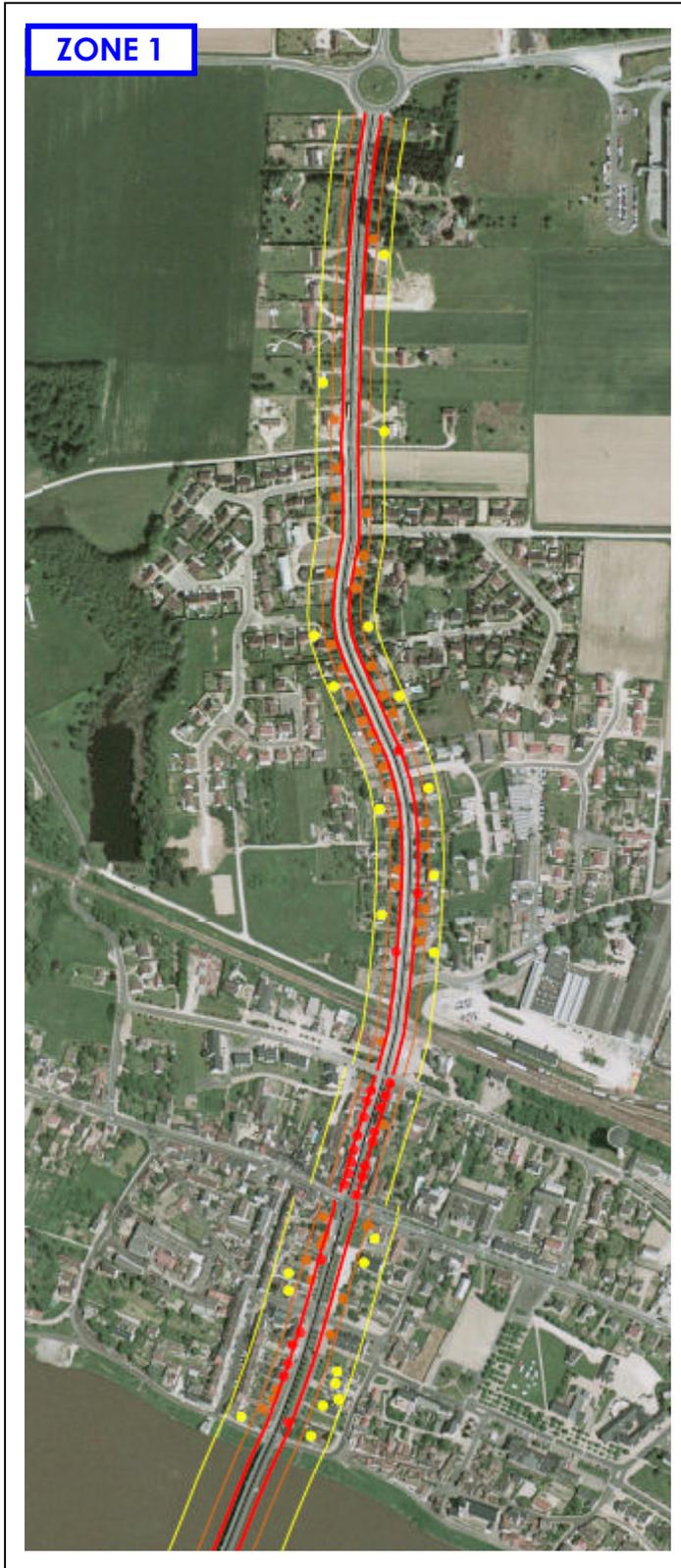
ANNEXE 5

Dénombrement des bâtiments affectés par le bruit



Légende :

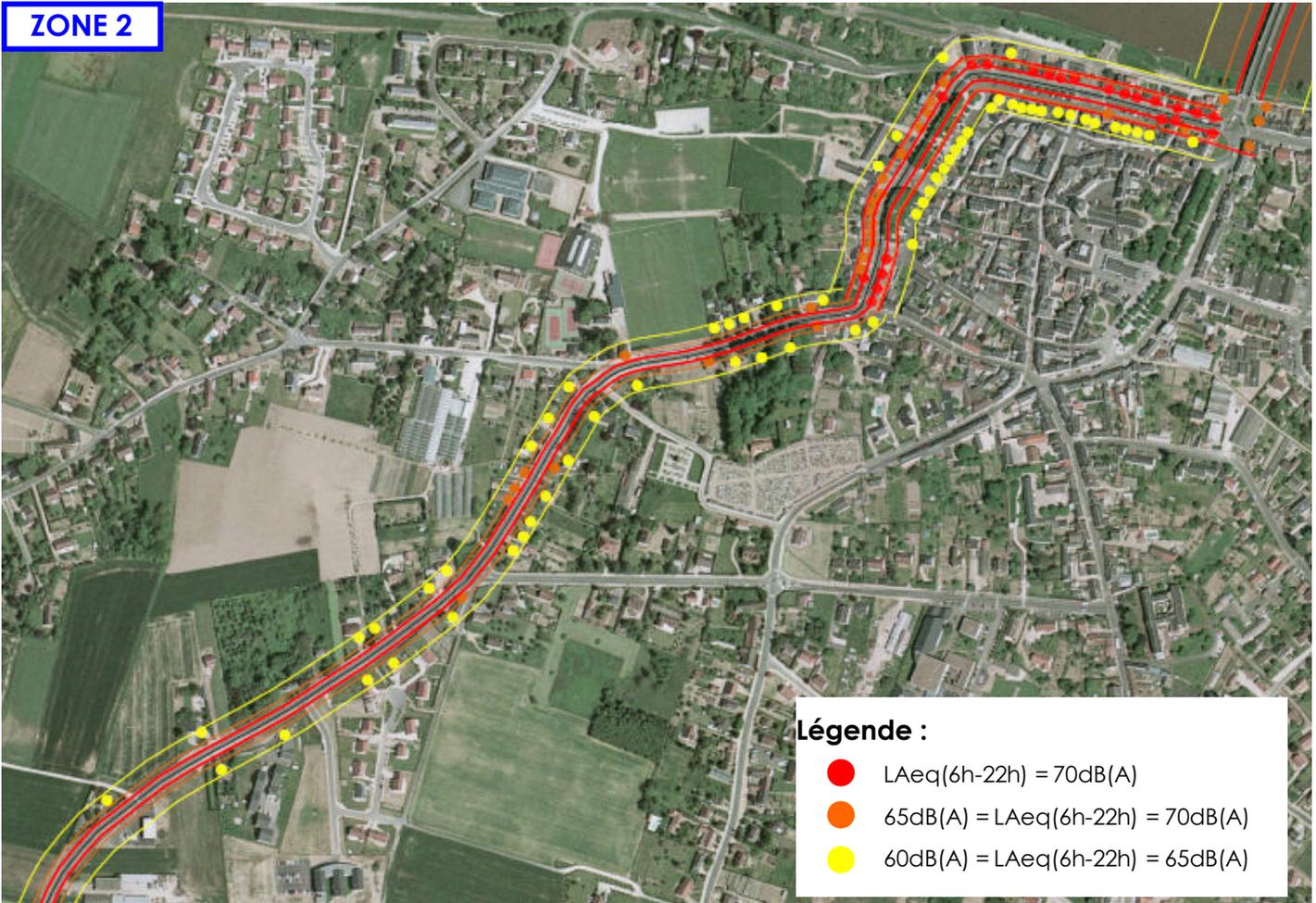
- Bâtiment dont $L_{Aeq}(6h-22h) = 70dB(A)$
- Bâtiment dont $65dB(A) = L_{Aeq}(6h-22h) = 70dB(A)$
- Bâtiment dont $60dB(A) = L_{Aeq}(6h-22h) = 65dB(A)$



Légende :

- LAeq(6h-22h) = 70dB(A)
- 65dB(A) = LAeq(6h-22h) = 70dB(A)
- 60dB(A) = LAeq(6h-22h) = 65dB(A)

ZONE 2



Légende :

- $LA_{eq}(6h-22h) = 70dB(A)$
- $65dB(A) = LA_{eq}(6h-22h) = 70dB(A)$
- $60dB(A) = LA_{eq}(6h-22h) = 65dB(A)$

