



REVISION DU CLASSEMENT SONORE DES VOIES BRUYANTES (CSV) POUR LES VOIES ROUTIERES DU VAR

Rapport de classement



LE PROJET

Client	<i>DDTM du Var</i>
Projet	Révision du classement sonore des voies bruyantes (CSVb) pour les voies routières du Var
Intitulé du rapport	Rapport de classement

LES AUTEURS

	<p>Cereg Ingénierie - 589 rue Favre de Saint Castor – 34080 MONTPELLIER Tel : 04.67.41.69.80 - Fax : 04.67.41.69.81 - montpellier@cereg.com www.cereg.com</p>
--	--

Réf. Cereg - 2020-CI-000487

Id	Date	Etabli par	Vérifié par	Description des modifications / Evolutions
V1	06/12/2021	Valérie MADERN	Laurent FRAISSE	Version initiale

Certification



TABLE DES MATIERES

A. CONTEXTE REGLEMENTAIRE	6
B. METHODOLOGIE GENERALE	8
B.I. LES INFRASTRUCTURES CONCERNEES	9
B.II. LES PRINCIPES DU CLASSEMENT	9
B.III. DEROULEMENT DE L'ETUDE	10
C. HYPOTHESES RETENUES	11
C.I. LE RESEAU CLASSE	12
C.II. IDENTIFICATION DES GESTIONNAIRES	12
C.III. TRAFICS	14
C.IV. VITESSES.....	15
C.V. GEOMETRIE.....	15
C.VI. CONSULTATION ET INFORMATION DES GESTIONNAIRES.....	16
C.V. CALCULS DES NIVEAUX SONORES.....	16
D. LES RESULTATS	17
D.I. LES EVOLUTIONS DU CLASSEMENT.....	18
D.II. LE CLASSEMENT 2021	18
E. BILAN DE LA CONSULTATION.....	19
F. ANNEXES.....	21

Liste des Tableaux

Tableau 1 : Infrastructures routières et lignes ferroviaires à grande vitesse	10
Tableau 2 : Paramètres collectés pour le calcul des niveaux sonores des infrastructures routières	10
Tableau 3 : Formules d'estimation des débits moyens horaires pour les véhicules légers (VL) et poids lourds (PL)	15
Tableau 4 : Evolution du classement 2014/2041 pour les infrastructures routières	18
Tableau 5 : Classement sonore 2021 par gestionnaire	18

Liste des Illustrations

Carte 1 : Réseau routier classé	13
Carte 2 : Calage tronçon Mapbruit classement 2014	15

Carte 3 : Calage tronçon Mapbruit classement 2021 15

PREAMBULE

Selon les dispositions de la loi « bruit » N°92-144 du 31 décembre 1992, codifiée à l'article L.571-10 du code de l'environnement : « Dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire ».

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

Dans le département du Var, le classement sonore des infrastructures de transport terrestres a fait l'objet d'arrêtés préfectoraux en date :

- du 27 mars 2013 pour les autoroutes
- du 1^{er} août 2014 pour les routes départementales
- du 8 décembre 2015 pour les voies communales.

Conformément à la circulaire interministérielle du 25 mai 2004 sur le bruit des infrastructures de transport terrestres, ce classement doit être révisé tous les cinq ans.

Le présent rapport décrit la méthodologie ainsi que les hypothèses ayant conduit à la révision du classement sonore. La révision porte uniquement sur les voiries routières, les voies ferrées ne sont pas intégrées dans la présente révision.

A. CONTEXTE REGLEMENTAIRE



Les textes de références liés au classement sonore sont :

- Article L.571-10 du code de l'environnement : le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les annexes informatives des plans locaux d'urbanisme des communes concernées.
- Articles R.571-32 à 43 du code de l'environnement : ces articles précisent les modalités de réalisation du classement sonore (définition des catégories, voies concernées, méthodes de calcul des niveaux sonores, procédure de classement par arrêté préfectoral...)
- Arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestres [...] modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013 : fixe les modalités de mesure des niveaux sonores, les modalités d'agrément des méthodes de mesure in situ ainsi que les prescriptions que doivent respecter les méthodes de calcul prévisionnelles et les logiciels de calcul utilisés pour évaluer les niveaux sonores. L'arrêté du 23 juillet 2013 consiste en une mise en cohérence avec l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires, et ce texte simplifie et affine la méthode forfaitaire d'évaluation de l'isolement acoustique minimal.
- Circulaire du 28 février 2002 : ce texte précise, pour les voies ferroviaires nouvelles ou faisant l'objet de travaux modificatifs, les modalités à suivre pour éviter que leur fonctionnement ne crée des nuisances sonores excessives, et rappelle les principes essentiels de la procédure de classement de ces voies.
- Circulaire du 25 avril 2003 : texte relatif à l'application de la réglementation acoustique des bâtiments n'étant pas des habitations (établissements de santé, d'enseignement et hôtels).
- Circulaire du 25 mai 2004 : porte sur l'ensemble des questions ayant trait au bruit des infrastructures existantes (classement sonore des infrastructures terrestres, observatoires du bruit des transports terrestres, recensement et résorption des points noirs dus au bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux). Cette circulaire demande, en particulier, de publier sans délai les arrêtés préfectoraux de classement sonore des infrastructures routières et impose la révision du classement tous les 5 ans.

B. METHODOLOGIE GENERALE



B.I. LES INFRASTRUCTURES CONCERNEES

Les infrastructures de transport terrestres (ITT) qui doivent faire l'objet d'un classement sonore peuvent être des **infrastructures existantes ou des projets**, à condition qu'ils aient fait l'objet :

- D'une publication de l'acte décidant l'ouverture de l'enquête publique sur le projet,
- D'une institution d'un projet d'intérêt général (PIG), dès lors que celui-ci prévoit l'inscription en emplacement réservé,
- D'une Inscription du projet en emplacement réservé dans un document d'urbanisme.

Le classement des ITT porte sur les infrastructures dépassant un certain **seuil de débit journalier**, à savoir :

- Les **voies routières** dont le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est supérieur à **5000 véhicules par jour**,
- Les **lignes ferroviaires interurbaines** assurant un trafic journalier moyen supérieur à **50 trains par jour**,
- Les **lignes ferroviaires urbaines** de plus de 100 trains par jour,
- Les **lignes de transport en commun en site propre** (TCSP) dont le trafic journalier moyen est supérieur à **100 autobus ou rames par jour**.

B.II. LES PRINCIPES DU CLASSEMENT

Le classement sonore est établi à partir des **caractéristiques de la voie**. Pour les infrastructures routières, celles-ci sont évaluées à partir : du type de profil de la voie, sa largeur, la vitesse de circulation, la nature du flux de véhicules, la rampe de la voie, le trafic et le type de revêtement.

Afin d'anticiper les évolutions prévisibles de trafic et donc les nuisances sonores, le classement est réalisé sur un **horizon de trafic à long terme** fixé à **20 ans**. **L'horizon d'étude est donc 2041**.

Les indicateurs retenus pour le classement des voies sont :

- LAeq 6h-22h : niveau acoustique équivalent pondéré A sur la période diurne,
- LAeq 22h-6h : niveau acoustique équivalent pondéré A sur la période nocturne,
- LDEN : niveau acoustique équivalent pondéré A sur la journée,
- LN : niveau acoustique équivalent pondéré A sur la nuit.

Ces niveaux sonores sont calculés à partir des caractéristiques de chaque voie en un **point de référence défini conventionnellement par la réglementation** (cf. Arrêté du 23 juillet 2013).

Les niveaux diurnes et nocturnes obtenus au point de référence permettent de déterminer la catégorie de l'infrastructure selon les tableaux suivants (arrêté du 30 mai 1996 modifié par arrêté du 23 juillet 2013, joint en annexe 1) :

Niveau sonore de référence LAeq 6h-22h en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq 22h-6h en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1	d = 300 m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	d = 250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	d = 100 m

$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	d = 30 m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	d = 10 m

Tableau 1 : Infrastructures routières et lignes ferroviaires à grande vitesse

B.III.DEROULEMENT DE L'ETUDE

Les différentes étapes de détermination du classement consistent à :

- Recenser les voies à classer par examen des trafics écoulés et application des seuils de débit journalier (cf. paragraphe 1. *Infrastructures concernées*),
- Évaluer les trafics diurnes et nocturnes à un **horizon de trafic à long terme (2041)**, en distinguant véhicules légers (VL) et poids lourds (PL),
- Collecter les données nécessaires à la caractérisation de chaque voie à classer (vitesse, rampe, largeur...),
- Calculer les **niveaux sonores au point de référence**, à partir des caractéristiques de la voie étudiée,
- En déduire la **catégorie de l'infrastructure**, et donc la largeur maximale du secteur affecté par le bruit associé, par application des tableaux précédents en tenant compte de la tranche horaire la plus pénalisante.

Principes d'évaluation des trafics long terme

Pour les infrastructures routières, les données de trafic à prendre en compte sont obtenues à partir des TMJA actuels **recalés sur un horizon 20 ans**.

En l'absence de taux de croissance spécifiques fournis par les gestionnaires des voies, les hypothèses de trafic sont calculées par application d'un pourcentage d'évolution annuel fixé forfaitairement (cf. paragraphe III.3. *Trafic*)

Collecte des données

Les paramètres utilisés pour la détermination du niveau sonore sont présentés dans le tableau suivant :

Type de donnée	Nature
Trafic	TMJA Débit moyen horaire jour/nuit tous véhicules Pourcentage de poids lourds
Tissu	Rue en U ou tissu ouvert Largeur entre façades ou largeur de la chaussée
Vitesse et allure	Vitesse maximale autorisée Allure fluide ou pulsée
Rampe	Si pente > 2 %
Revêtement de chaussée	Type de revêtement

Tableau 2 : Paramètres collectés pour le calcul des niveaux sonores des infrastructures routières

Calcul des niveaux sonores

Les niveaux sonores de référence et les catégories associées sont évalués à partir de l'application **MapBruit V3** après importation de l'ensemble des données relatives aux infrastructures.

C. HYPOTHESES RETENUES



C.I. LE RESEAU CLASSE

Le réseau étudié correspond au **réseau classé en 2014** auquel s'ajoute l'ensemble des **projets** d'infrastructures nouvelles ainsi que les voies nouvelles à classer du fait de l'augmentation de trafic. Cela concerne :

- Le réseau routier national : A570 ;
- Le réseau autoroutier concédé : A8, A50 et A57 ;
- Le réseau routier départemental ;
- Le réseau routier communal ;

Le réseau étudié est cartographié sur les planches graphiques suivantes.

En l'absence de données du classement d'origine, le réseau classé est directement issu des données de trafic communiquées par les gestionnaires concernés par le classement en 2014.

Les projets de voirie répondant aux critères mentionnés au paragraphe 1. *Infrastructures concernées* sont inclus dans la révision du classement sur la base des données transmises par les gestionnaires (trafic, géométrie...). Cela concerne uniquement le réseau départemental :

- Déviation de Pierrefeu
- Déviation de Belgentier
- Déviation de Saint-Zacharie (prochainement transférée à MPM)

Dans le classement de 2014, d'autres voiries départementales étaient en projet. Après échange avec le Département, il a été décidé de supprimer les projets suivants et de les classer en Hors Catégorie afin de conserver l'historique :

- Déviation de Roquebrune sur Argens
- Déviation de La Mole
- Déviation de Sainte Maxime

A noter que les déviations de Saint Maximin la Sainte Baume, de Bandol et la Garde-Freinet sont en service.

C.II. IDENTIFICATION DES GESTIONNAIRES

Les gestionnaires concernés par la présente révision du classement sont :

- Réseau national : DIRMED
- Réseau autoroutier concédé : ESCOTA,
- Réseau départemental : Département du Var,
- Réseau intercommunal ou métropolitain : Toulon Provence Méditerranée.
- Voies communales : Les Arcs, Saint Raphaël, Saint-Maximin-la-Sainte-Baume, Sainte Maxime, Fréjus, Cuers, Brignoles, Draguignan et Bandol.

La consultation des gestionnaires et le traitement des données du Département du Var a permis de mettre à jour les communes gestionnaires d'un réseau routier supportant plus de 5000 véh/j.

Réseau routier classé en 2014

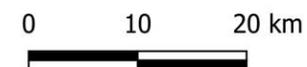


Légende

-  Route nationale et concédées
-  Route départementale
-  Voie communale
-  Limite Communale



Echelle : 1 / 400 000



C.III. TRAFICS

Le classement sonore est révisé tous les 5 ans, avec un horizon d'étude fixé à 20 ans. Le dernier classement datant de 2014, la révision a été initiée en 2013 avec des données de trafic de 2011. **L'horizon à terme fixé pour cette nouvelle révision est de 2041.**

Plusieurs sources de trafic ont été retenues :

- Données des Cartes de Bruit Stratégiques pour les voies de plus de 8 200 véhicules/jour,
- Données de comptage récentes disponibles transmises par les gestionnaires,
- À défaut de données disponibles, utilisation des données du classement d'origine.

A noter que le fichier pivot de Plamade communiqué en début de mission n'a pas été exploité compte tenu des erreurs relevées par les gestionnaires lors de la validation de la donnée (validation hors processus de révision du classement sonore).

La base de trafic a été établie à l'horizon 2021 selon les seuils suivants :

- Voies nationales et autoroutes : 3400 véh/j,
- Voies départementales : 4 500 véh/j,
- Voies communales : 4 500 véh/j.

Les taux de croissance retenus pour l'extrapolation des trafics à l'horizon 2041 sont :

- +1,6 % par an pour les voies nationales,
- +1,3 % par an pour les voies départementales,
- +0,5 % par an pour les voies communales.

Pour le réseau autoroutier, en l'absence de donnée de trafic communiquée par ESCOTA, il est convenu de ne pas mentionner de trafic et de « forcer » le classement en catégorie 1 pour tout le réseau.

Pour le Département du Var, principal gestionnaire concerné par la révision, il a été observé une stagnation du trafic sur le réseau en 2020 et 2019 compte tenu de la crise du Covid 19 et du mouvement des gilets jaunes. Les données de TMJA retenues sur la majorité des axes correspondent au trafic 2018 auquel un taux de croissance de 1,3% a été appliqué jusqu'à l'horizon 2041.

Pour certains tronçons, dans le cadre de la révision, le Département n'a pas indiqué de trafic. Il a donc été décidé d'appliquer un taux de croissance de 1,3% sur le trafic 2034 mentionné dans Mapbruit.

Les données horaires de trafic sont fixées selon la méthodologie suivante :

- Voirie interurbaine (autoroutes, routes nationales et routes départementales hors agglomération) : note d'information du Sétra n°77 de février 2007,
- Voirie urbaine (routes départementales en agglomération, voies communales) : guide du Certu « Comment réaliser les Cartes de Bruit Stratégique en agglomération » de juillet 2006.

	Débit moyen horaire sur la période considérée		
	6h-18h	18h-22h	22h-6h
Voirie hors agglomération	TMJA VL / 17	TMJA VL / 19	TMJA VL / 120
	TMJA PL / 17	TMJA PL / 27	TMJA PL / 51

Voirie en agglomération	TMJA VL – débit _{18h-22h} – débit _{22h-6h}	TMJA VL / 20,4	TMJA VL / 143
	TMJA PL – débit _{18h-22h} – débit _{22h-6h}	TMJA PL / 36	TMJA VL / 91

Tableau 3 : Formules d'estimation des débits moyens horaires pour les véhicules légers (VL) et poids lourds (PL)

C.IV.VITESSES

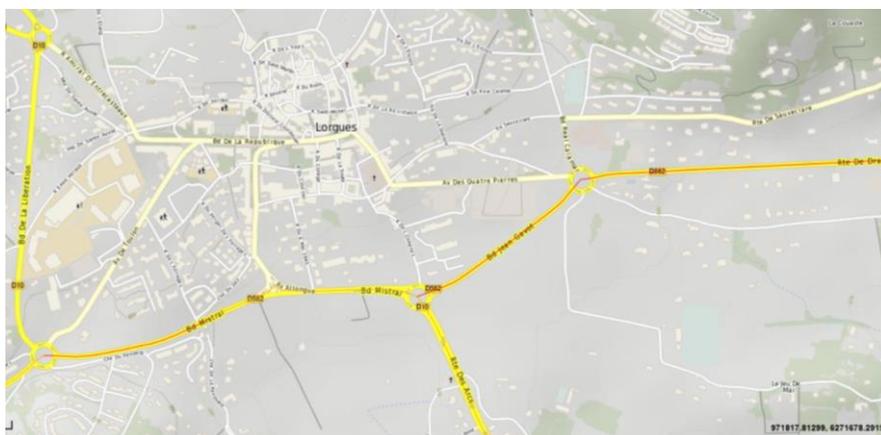
Les données de vitesse par tronçon ont été modifiées lorsque le gestionnaire a communiqué l'information. La vitesse réglementaire de 80 km/h (et non 90 km/h) a été retenue pour l'ensemble des voies concernées par le classement. En agglomération, la valeur par défaut est de 50 km/h. Pour certains tronçons (entrée – traversée d'agglomération, bretelles d'autoroute), nous avons vérifié la vitesse à l'aide des outils Google Map et Waze.

C.V. GEOMETRIE

La géométrie des voies dans l'outil Mapbruit (tronçons et segments) n'était pas correctement calée sur le référentiel cartographique de l'outil. L'ensemble des tronçons ont fait l'objet d'un recalage géométrique.



Carte 2 : Calage tronçon Mapbruit classement 2014



Carte 3 : Calage tronçon Mapbruit classement 2021

C.VI. CONSULTATION ET INFORMATION DES GESTIONNAIRES

Trois étapes de consultation/information des gestionnaires sont conduites :

- Janvier – août 2021 : recueil des données de trafic par sollicitation directe sur la base du réseau classé en 2014.
- Décembre 2021 : consultation des gestionnaires du projet de classement,

Le recueil des données de trafic a été réalisé auprès de l'ensemble des gestionnaires répertoriés dans le classement 2014 : DIRMED pour le réseau Etat non concédé, Département du Var et villes de Saint Raphael, Toulon, La Garde, La Londe-les-Maures ; Six-Fours-les-Plages, Cuers, La Seyne sur Mer, Ollioules, Sainte Maxime, Fréjus, Brignoles, Draguignan, Les Arcs, La Valette du Var, Hyères, Saint-Maximin-la-Sainte-Baume, Bandol.

Seules les communes de Brignoles, Fréjus, Sainte Maxime et Saint Raphael ont communiqué des informations relatives à la gestion des infrastructures et à la dénomination.

Les autres communes n'ont pas fait de retour.

Pour les voies communales pour lesquelles nous n'avons pas collectés de nouvelles de données de trafic, nous avons reconduit systématiquement le classement de 2014 selon les modalités précitées.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée et la Communauté d'agglomération Var Estérel Méditerranée n'ont adressés aucune donnée trafic. Cependant, la Métropole de Toulon a donné la garanti d'avoir récupéré la compétence et la gestion de l'ensemble du réseau communal de son territoire. L'ensemble du réseau de voirie concerné se verra donc affecté un nouveau gestionnaire : MTPM.

La société d'exploitation autoroutière ESCOTA consultée en amont de la prestation par la DDTM n'a pas souhaité une modification du classement, l'ensemble des sections étant en catégorie 1.

Le Département du Var a apporté des données sur la majorité de son réseau, cela ayant permis de retenir de nouvelles infrastructures à classer et d'en supprimer d'autres (par rapport au classement de 2014). Seules quelques infrastructures classées en 2014 n'ont pas pu être actualisées, dans ce cas le classement a été reconduit.

C.V. CALCULS DES NIVEAUX SONORES

Le classement est calculé à l'aide de l'outil MapBruit V3 développé par le Cerema. Ne disposant des données de trafic que sur la journée (TMJA), la répartition horaire de trafic a été fixée selon les formules de calcul du tableau 3.

Pour les infrastructures routières, le revêtement retenu pour l'ensemble des voies est de **type R3 (revêtement dégradé)**. En effet, dans l'impossibilité d'avoir une vision exhaustive de l'état des revêtements des chaussées sur l'ensemble du réseau routier du département, l'hypothèse maximaliste a été retenue pour aller dans le sens d'une protection la plus favorable aux potentiels futurs riverains. A noter que la notion de revêtement dans Mapbruit n'a pas d'influence dans le calcul du niveau sonore de référence.

A l'issue de cette étape, chaque tronçon de voie est classé.

D. LES RESULTATS



D.I. LES EVOLUTIONS DU CLASSEMENT

Sur la base des tronçons validés dans Mapbruit, il est possible de déterminer le linéaire classé en 2014 et 2021. Les résultats sont les suivants :

CATEGORIE	Linéaire 2021 (km)	Linéaire 2014 (km)
1	224.2	155.6
2	173.7	207.3
3	850.0	872.7
4	245.5	239.2
5	7.0	9.5
HC	2.7	0.8

Tableau 4 : Evolution du classement 2014/2021 pour les infrastructures routières

Il y a peu d'évolution du linéaire total classé avec 1503 km en 2021 contre 1485 en 2014. L'évolution est plus marquée au sein même des catégories de classement. Ainsi un linéaire conséquent a été déclassé de la catégorie 2 vers la catégorie 1 et de la catégorie 3 vers la catégorie 4.

Ceci s'explique principalement par les évolutions suivantes constatées sur le réseau routier Départemental. En effet, le trafic des voies départementales a été mis à jour sur la base des comptages de 2018 ainsi que la baisse de la vitesse réglementaire à 80 km/h (excepté quelques tronçons). Le taux de croissance appliqué pour l'horizon de 20 ans a été ramené 1,3% par an ce qui a abaissé la valeur du TMJA projeté. Les pourcentages de poids-lourds fournis par le Département étaient généralement un peu moins élevés que ce qui avait été renseigné en 2014. Enfin, une incertitude sur les coefficients diviseurs appliqués en 2015 qui pourrait avoir pour conséquence une surévaluation non négligeable du débit horaire de certains axes départementaux sur la période principale de 6h à 18h.

Ci-après l'analyse du classement 2021 par gestionnaire (la comparaison avec 2014 n'est pas possible en l'absence de données exploitables).

2021					
CATEGORIE	ESCOTA	CD83	MTPM	Etat	Communes (hors MTPM)
1	195.1	20.5	0.8	7.7	0.0
2	0.0	161.0	9.1	1.0	42.9
3	0.0	794.4	35.2	0.0	0.0
4	0.0	171.3	42.9	0.0	1.3
5	0.0	5.6	0.0	0.0	0.0
Total	195.1	1152.8	88.0	8.7	44.2

Tableau 5 : Classement sonore 2021 par gestionnaire

D.II. LE CLASSEMENT 2021

Le classement de 2021 représente un **linéaire d'infrastructures routières de 1503 km, sur le territoire de 112 communes du département du Var.**

La plupart des communes est directement concernée par une ou plusieurs infrastructures sur leur territoire (pour certaines des infrastructures routières). 5 communes dites « tampon » sont concernées uniquement par le secteur de nuisance sonore d'une infrastructure située sur une commune voisine, la voirie classée ne traverse pas directement leur territoire.

E. BILAN DE LA CONSULTATION



Du 23 mai au 23 août 2022, la DDTM du Var a lancé la consultation des collectivités concernées par le Classement Sonore des Voies Bruyantes en leur transmettant une cartographie de leur réseau et un tableau récapitulatif de l'ensemble des tronçons ayant fait l'objet d'un classement dans la révision du CSV.

Les retours mentionnés ci-dessous ont été pris en compte dans la base Mapbruit et donc dans la révision du classement :

- **Commune de Fayence** : concernée uniquement par du réseau Départemental, il est demandé de corriger des vitesses de tronçons (passage de 80 à 50 km/h du fait de la modification du panneau d'agglomération) et de préciser certains débutant / finissant ;
- **Commune de Villecroze** : modification du nom de voirie départementale – D560 à la place de D557 ;
- **Commune de La Londe des Maures** : de nombreuses remarques avec des demandes de modifications de catégorie rejetées. Il est apporté une réduction de vitesse à 30 km/h sur un tronçon ;
- **Commune de Saint Tropez** : une réduction de vitesse à 30 km/h appliquée ;
- **Commune de Sanary sur Mer** : modification des erreurs sur la D211 et D11 ;
- **Commune d'Ollières** : une réduction de vitesse à 50 km/h est appliquée sur un tronçon ;
- **Commune de Saint Four les Plages** : de très nombreuses observations dont un tableau de définition d'un nom tronçon ;
- **Commune Les Arc** : prise en compte de la demande de modification du taux de PL dans la traversée ;
- **Commune de Six-Four-Les-Plages** : prise en compte des observations relatives à des modifications à des modifications de nom de tronçons / débutant / finissant et des réductions de vitesse sur certaines sections.

F.ANNEXES



LISTE DES ANNEXES

Annexe n°1 : Arrêtés préfectoraux classement 2014/2015	23
--	----

Annexe n°1 : Arrêtés préfectoraux classement 2014/2015