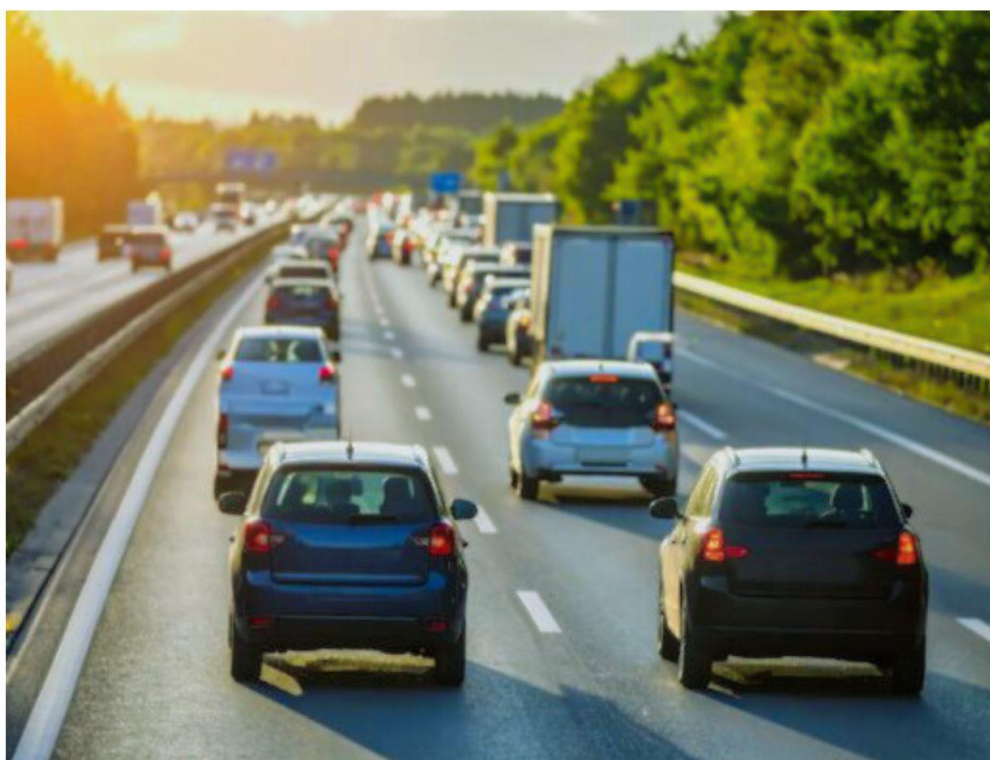




PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT – ROUTES DEPARTEMENTALES CONCERNEES PAR LA DIRECTIVE 2002/ 49/ CE SELON ARTICLE L572-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT



SOMMAIRE

I. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE	3
1.1 Échéances réglementaires	3
II- GÉNÉRALITÉS SUR LE BRUIT	5
2.1 Définitions	5
2.2 Unité de mesure	6
2.3 Indices acoustiques	7
2.4 Une arithmétique particulière	7
2.5 Lutte contre le bruit routier	7
a) Agir sur l'émission du bruit	7
b) Agir sur la propagation du bruit	8
c) Agir sur la réception du bruit	8
III. ÉLABORATION DU PPBE POUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES – 4EME ÉCHÉANCE	9
3.1 Cartes de bruit	9
3.2 Les principaux résultats du diagnostic	11
3.3 Zones calmes	13
3.4 Mesures réalisées ou programmées	14
3.5 Actions sur le bâti	16
a) Les collèges	16
b) L'habitat social	16
3.6 Financement des mesures	17
3.7 Les modalités de consultations	17
3.8 Les observations	17
3.9 Analyse des remarques du public	17
3.10 Le bilan de consultation	17

I. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

La Directive Européenne **2002/49/CE du 25 juin 2002**, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, impose aux autorités compétentes l'adoption de **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)** faisant suite à la réalisation de **Cartes de Bruit Stratégiques (CBS)** qui permettent d'évaluer l'exposition au bruit des populations et des établissements sensibles (enseignement et santé).

Elle définit une approche commune à tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit aux abords des infrastructures de transport et dans les grandes agglomérations.

Les textes de transposition de la directive ont été codifiés aux **articles L 572-1 et suivants, R 572-1 et suivants du Code de l'environnement**, ainsi qu'à l'**arrêté du 4 avril 2006** relatif à l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention des bruits dans l'environnement.

Concernant les infrastructures routières, les cartes de bruit sont établies par le Préfet et les PPBE sont arrêtés par la collectivité gestionnaire de l'infrastructure.

Le Conseil départemental de Tarn-et-Garonne est à ce titre compétent pour la gestion de son domaine routier.

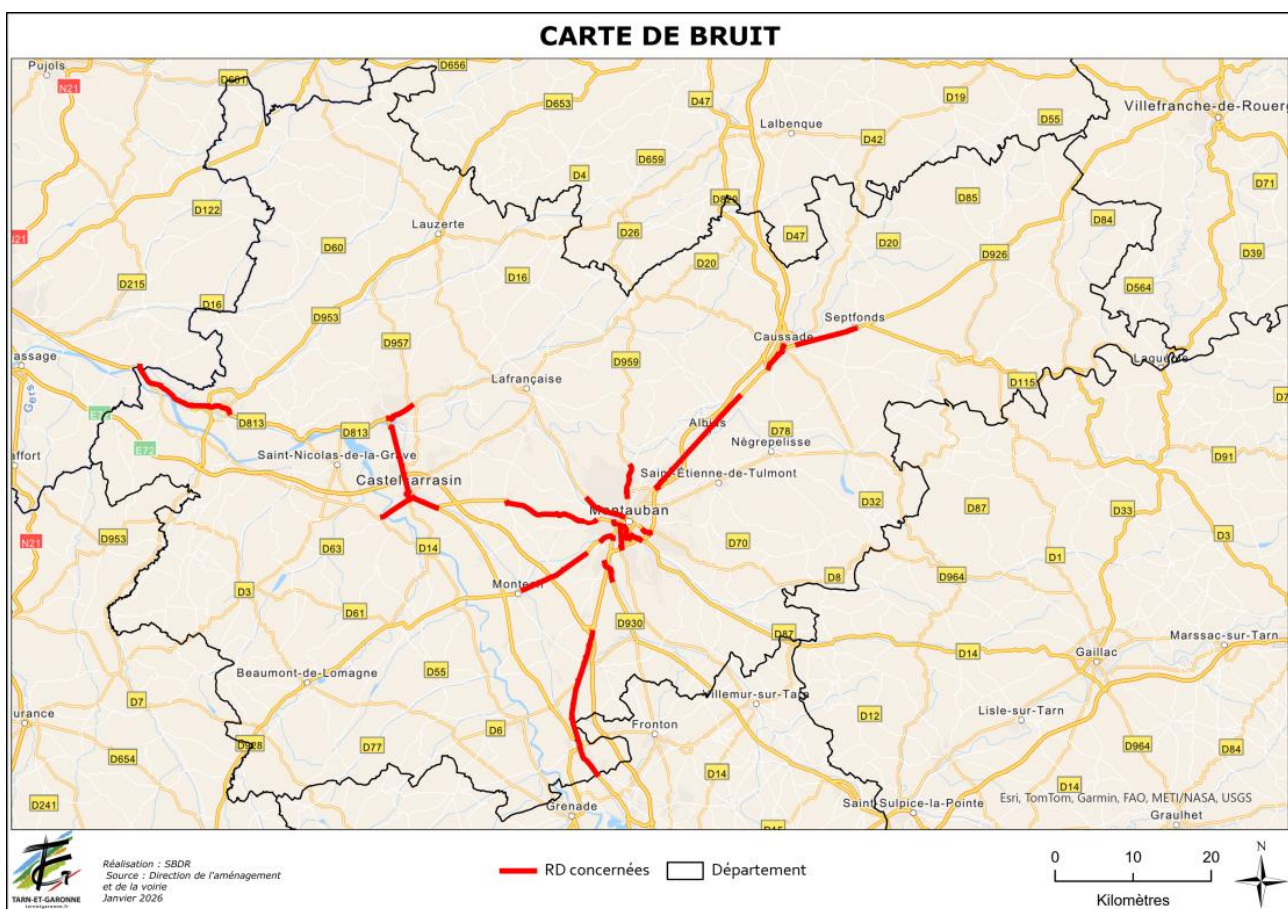
1.1 Échéances réglementaires

Les échéances pour le réseau routier sont les suivantes :

- **1ère échéance** : les routes écoulant plus de 6 millions de véhicules par an, soit 16400 véhicules par jour ;
- **2ème échéance** : les routes écoulant plus de 3 millions de véhicules par an, soit 8200 véhicules par jour ;
- **3ème échéance** : mise à jour de la 2ème échéance ;
- **4ème échéance** : mise à jour de la 3ème échéance.

Les routes concernées :

RD	PR début	PR fin	Commune	Trafic journalier		Linéaire en mètre
				TV	PL	
8	0+0	0+630	Montauban	Transfert mairie de Montauban		
8	1+760	2+380	Montauban	7047	99	586
12	0+0	0+195	Castelsarrasin /	6958	125	3106
	0+195	3+500	Castelmayran	6332	107	
21	0+0	2+113	Montauban	5831	29	1931
	2+113	2+567		8831	9	
21E	0+0	2+657	Montauban	9941	169	2886
117	1+60	3+570	Caussade	13016	265	2409
813	25+310	27+401	Castelsarrasin / Moissac	8412	466	9340
	27+401	34+400		8301	564	
813	51+870	58+872	Valence d'Agen / Golfech / Lamagistère	8592	1167	9883
	58+872	61+690		5735	327	
820	23+350	27+395	Réalville / Cayrac / Albias / Montauban	10092	873	11211
	27+395	34+730		18852	1072	
820	50+0	51+605	Montbartier / Labastide St Pierre / Campsas / Dieupentale / Canals / Grisolles / Pompignan	19696	1734	13768
	51+605	53+215		17736	1587	
	53+215	54+972		15578	767	
	54+972	58+530		10580	738	
	58+530	60+614		11311	3057	
	60+614	61+277		16064	1230	
	61+277	64+747		14003	1488	
926	1+400	6+858	Monteils / Spetfonds	7941	540	5433
927	0+0	2+3234	Montauban	13465	4240	3688
	2+234	3+710		9239	251	
927	27+530	30+72	Moissac	10634	213	2458
928	0+0	1+268	Montauban	9916	426	1270
928	3+317	5+772	Montauban / Lacourt St Pierre / Montech	7501	390	6608
	5+772	9+906		9196	294	
930	0+0	1+370	Montauban / Bressols	7756	481	1852
958	65+854	67+552	Montauban / Montbeton / Lavilledieu du Temple	12814	833	8769
	67+552	74+647		8279	1159	
959	20+280	23+170	Montauban	11091	196	2839
999	16+616	17+500	Montauban	12033	180	858



Le **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)** comprend trois volets principaux :

- Un diagnostic concernant les personnes et les bâtiments sensibles exposés à un seuil sonore aux abords des routes départementales du trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (soit 8200 véhicules par jour)
- Un plan d'action de lutte contre le bruit
- La préservation de zones calmes dans le cadre de projets neufs

II- GÉNÉRALITÉS SUR LE BRUIT :

2.1 Définitions

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

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

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

- le bruit est l'ensemble des sons provoquant, pour celui qui l'entend, une sensation auditive.

2.2 Unité de mesure

L'unité de mesure et de calcul du niveau sonore est le décibel (dB).

Le son se caractérise par plusieurs éléments : la fréquence (grave, médium, aigu), l'intensité ou niveau de pression (volume sonore).

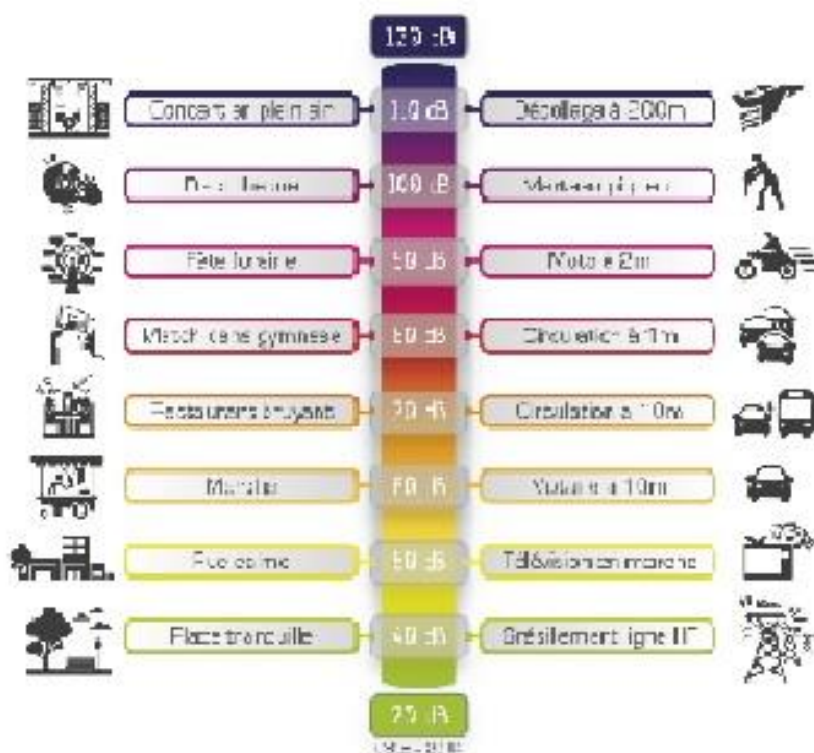
L'oreille humaine ne perçoit pas toutes ces fréquences de la même manière. Pour prendre en compte ce qui est réellement perçu par l'oreille, on utilise une courbe de pondération fréquentielle de type « A ». On obtient alors des dB(A).

L'oreille humaine est capable de percevoir un son compris entre 0 et 120 dB (seuil de douleur).

Au-delà de 140 dB, il y a perte d'audition.

Note : l'échelle du bruit est une représentation destinée à la communication qui permet de mettre en perspective une échelle des niveaux sonores, avec des ambiances de la vie quotidienne qui peuvent être « agréable » ou « désagréable ». Elle ne prend pas en compte la gêne sur une longue période.

Les sources de bruit retenues sont présentées à titre indicatif : la perception du bruit ayant un fort aspect subjectif et dépendant du contexte local ou temporel (le moment de la journée) :



Il est admis généralement qu'en milieu urbain, un environnement sonore moyen inférieur à 65 dB(A) en Lden et inférieur à 60 dB(A) en Ln peut être considéré comme « *relativement acceptable* ». Ces valeurs sont données à titre indicatif : elles n'ont pas de valeur « *réglementaire* ».

2.3 Indices acoustiques

Les indicateurs L_{den} et L_n sont exprimés en décibel pondérés « A » (dB(A)), et moyennés sur une année de référence. Ils traduisent une notion de gêne globale.

Le L_{den} permet de rendre compte de l'exposition au bruit sur 24 heures et correspond au calcul de trois périodes réglementaires :

- la période jour : de 6h à 18h
- la période soir : de 18h à 22h
- la période nuit : de 22h à 6h

2.4 Une arithmétique particulière

- un doublement du trafic n'augmente le niveau de pression acoustique à l'émission que de 3 dB.
- un poids-lourd est équivalent à environ 4 à 10 voitures (selon la vitesse et le type d'écoulement du trafic) en termes de pression acoustique.
- pour une gamme de fréquences équivalentes, lorsqu'on ajoute un niveau de bruit faible à un niveau de bruit élevé (écart > 10 dB), alors le niveau sonore total est égal au niveau de bruit le plus élevé.
- une variation du niveau de bruit de 1 dB(A) est à peine perceptible par l'homme.
- une variation du niveau de bruit de 3 dB(A) est perceptible par l'homme.
- pour une gamme de fréquences équivalentes, une variation du niveau de bruit de 10 dB(A) correspond à une sensation de « *deux fois plus fort* ».

2.5 Lutte contre le bruit routier

a) Agir sur l'émission du bruit

La réduction de l'intensité du trafic, la diminution de la vitesse, l'émission sonore des véhicules (à vitesse de circulation identique : 1 poids lourds est 10 fois plus bruyant qu'un véhicule léger, 1 véhicule léger à motorisation électrique est 2 fois moins bruyant qu'un véhicule à motorisation thermique), la nature du revêtement de chaussée permettent de réduire le bruit à l'émission.

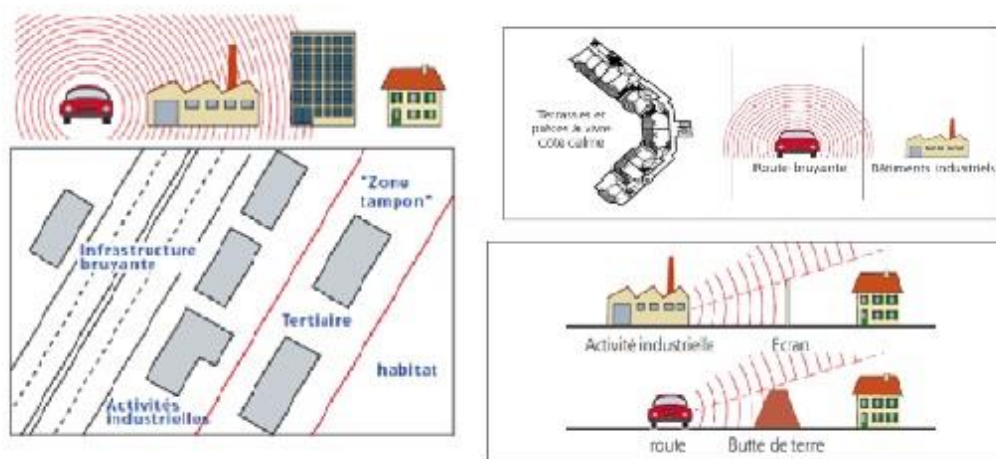
A titre indicatif, selon les formulations de revêtements de chaussée, il est possible de diminuer de plusieurs décibels le bruit de contact pneumatiques-chaussée au « jeune âge », entre un revêtement classique type « enduit superficiel » et un revêtement « très performant » (qui nécessite de choisir avec soin des granulats, des fillers, du liant, des techniques de mise en œuvre, ...).

Mais pour un exploitant, le choix du revêtement de chaussée doit faire l'objet d'une analyse multi-critères, au-delà du simple mono-critère « acoustique ».

b) Agir sur la propagation du bruit

Interposer entre la route et le bâtiment à protéger des constructions moins sensibles au bruit (bureaux, locaux techniques, ...), aménager des espaces et volumes « tampons » à l'échelle d'un bâtiment,

bloquer le bruit « à la source » en mettant en œuvre quand c'est possible des dispositifs de type écran ou butte de terre ... permettent d'agir sur la propagation du bruit.



c) Agir sur la réception du bruit

Orienter la façade par-rapport à la source de bruit et renforcer l'isolement acoustique de la façade (traitement sur le bâti) permettent, quand les ouvertures sont fermées, d'agir sur la réception du bruit.

Un bon moyen d'éviter les nuisances sonores du trafic routier consiste, quand c'est possible, à s'éloigner de la source de bruit :

Pour une source ponctuelle (usine, atelier, équipement sportif, discothèque ou salle polyvalente ...) : diminution de 6 dB(A) à chaque doublement de la distance source-récepteur.



Pour une source linéaire (route, voie ferrée) : diminution de 3 dB(A) à chaque doublement de la distance source-récepteur.

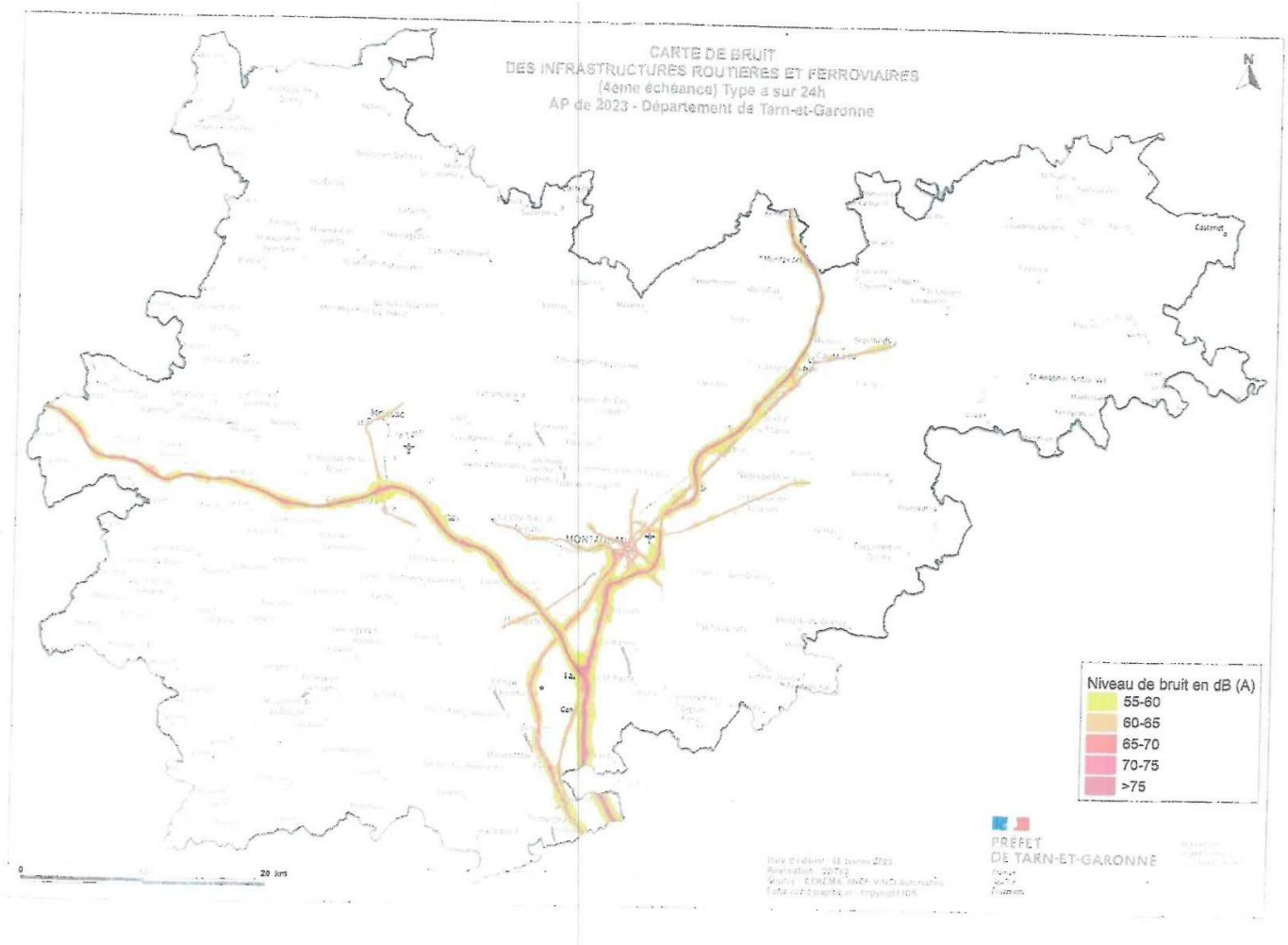


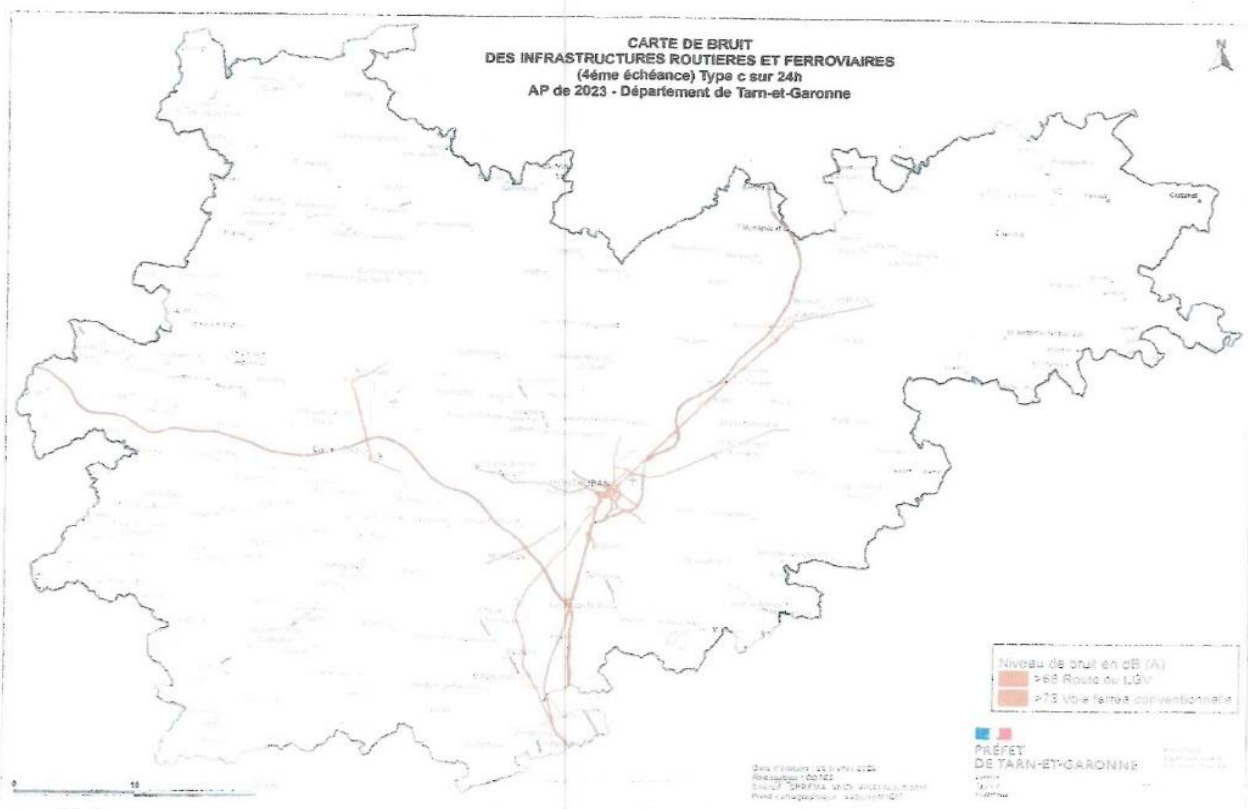
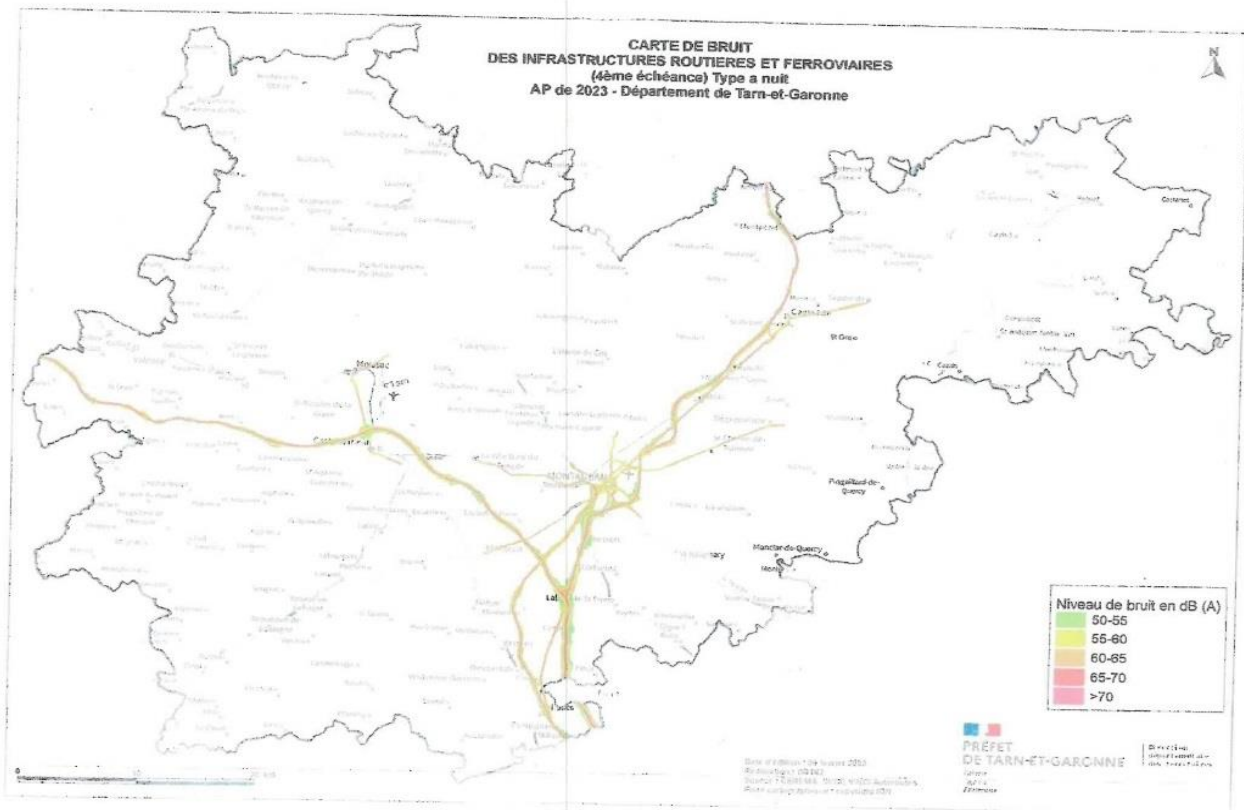
III. ÉLABORATION DU PPBE POUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES – 4EME ÉCHÉANCE

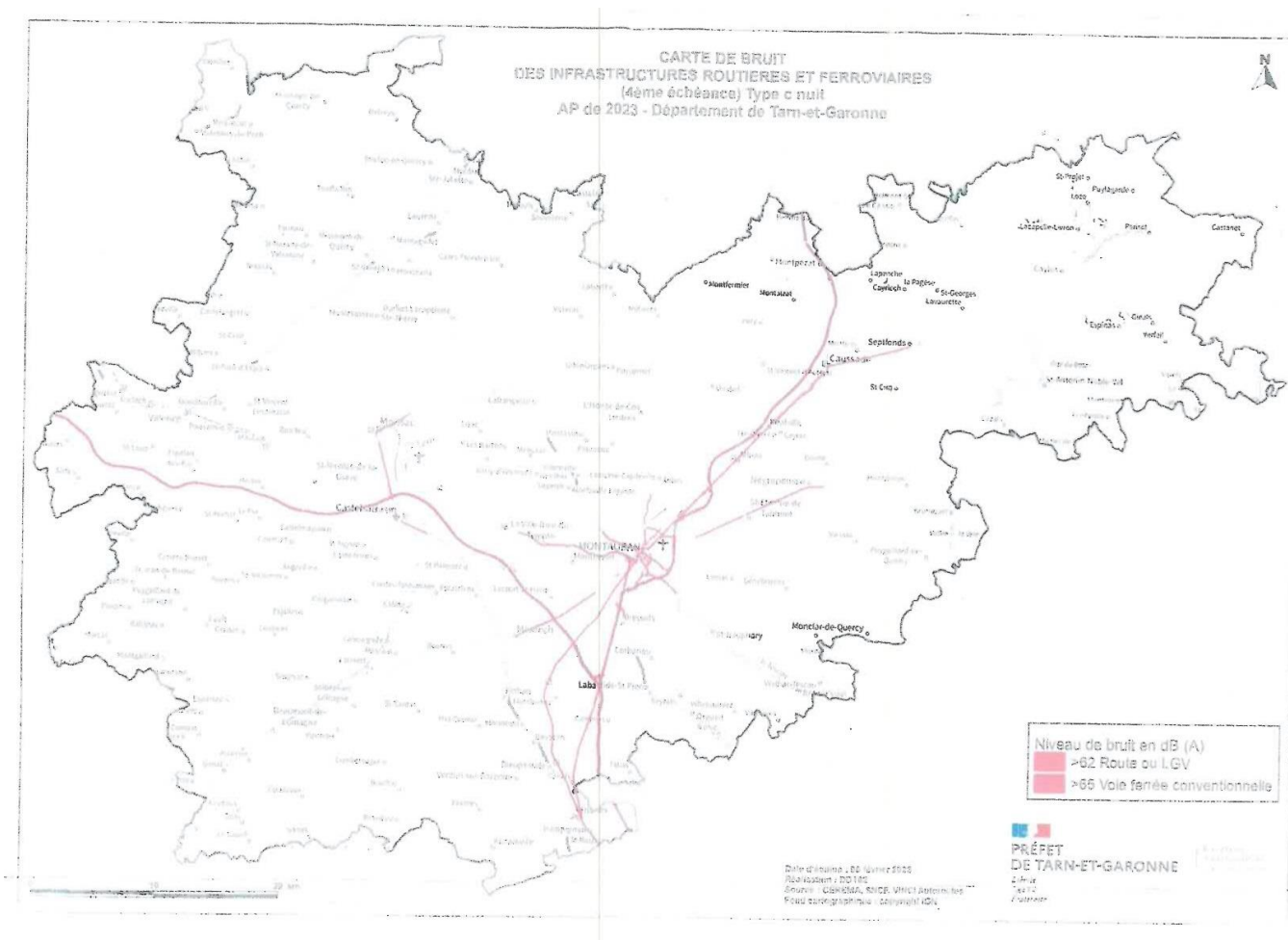
3.1 Cartes de bruit

Les cartes de bruit découlant de la Directive Européenne nommées « cartes de dépassement des valeurs limites, cartes de type C », ont été réalisées par le Centre d'étude et d'expertise sur les risques,

l'environnement, la mobilité et l'aménagement ((CEREMA)). Celles-ci ont été actualisées, sans évolution significative, en **considérant les valeurs fournies par le Conseil Départemental de Tarn-et-Garonne**.







Les cartes de bruit sont constituées de documents graphiques, de tableaux d'estimations de l'exposition des populations et des établissements d'enseignement et de santé (dis bâtiments ou établissements sensibles) et enfin d'un résumé non technique exposant la méthodologie employée.

Les cartes de bruit européennes sont le résultat d'une approche macroscopique et les décomptes de population présentés résultent d'estimations qui ne sont pas une restitution stricte de la réalité.

3.2 Les principaux résultats du diagnostic

Le diagnostic est basé sur les résultats des cartes de bruit établies par le CEREMA.

Conformément à l'**arrêté du 4 avril 2006** relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, les zones bruyantes étudiées pour la définition, des sites à traiter sont celles exposées à des valeurs supérieures aux seuils suivants :

<i>Indicateurs de bruit</i>	<i>Aérodrome</i>	<i>Route et/ou LGV</i>	<i>Voie ferrée conventionnelle</i>	<i>Activité industrielle</i>
Lden	55 dB(A)	68 dB(A)	73 dB(A)	71 dB(A)
Ln	-	62 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)

Ces seuils (Lden : ensemble de la journée et Ln : période nocturne) concernant les bâtiments à usage d'habitation ainsi que les établissements scolaires et de santé.

Les cartes de bruit des routes départementales ont permis de délimiter ces zones bruyantes. Elles ont été élaborées par l'État et approuvées par arrêté préfectoral n° 82-2023-0220-00005 du 20 février 2023. Elles sont consultables sur le site internet des services de l'État dans le Tarn-et-Garonne.

Concernant l'estimation des populations et établissements sensibles exposés, les cartes de bruit donnent les résultats suivants :

Voies	Nombre de personnes exposées		Nombre de logements exposés		Nombre d'établissements de santé exposés		Nombre d'établissements d'enseignement exposés	
	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
D115	98	75	49	38	0	1	1	1
D117	202	19	101	10	0	0	0	3
D21	0	0	0	0	0	0	0	0
D21E	122	77	61	39	0	0	1	5
D49	88	52	44	26	0	0	0	1
D6	0	0	0	0	0	0	0	0
D64	0	0	0	0	0	0	0	0
D77	0	0	0	0	0	0	0	0
D8	270	244	135	122	1	2	0	0
D813	325	166	163	83	2	4	7	11
D820	413	239	207	119	0	0	0	0
D820E	7	1	3	1	0	0	0	0
D926	275	146	137	73	0	1	3	4
D927	534	371	267	186	12	26	11	17
D928	129	36	64	18	0	0	1	3
D928E1	0	0	0	0	0	0	0	0
D930	46	7	23	3	0	0	0	0
D930E	1	0	0	0	0	0	0	0
D958	422	104	211	52	0	0	0	1
D959	425	252	213	126	0	2	0	1
D999	393	254	196	127	0	0	4	7
TOTAUX	3750	2043	1874	1022	15	36	28	54

Il convient de noter que ces cartes sont le résultat d'une approche macroscopique et non d'une modélisation fine des conditions de propagation du bruit. De même, les estimations de population sont basées sur des ratios d'occupations des bâtiments d'habitations.

Par ailleurs, le changement d'outil de modélisation acoustique et l'entrée en vigueur de la méthode européenne CNOSSOS engendrent des différences par rapport aux cartes stratégiques de bruit des échéances précédentes. Ces différences sont inhérentes au processus de modélisation acoustique, qui n'a pas vocation à se substituer à des mesures acoustiques in situ.

3.3 Zones calmes

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer les zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver, appelées « zones de calme ».

La notion de « zone calme » est intégrée dans le Code de l'environnement (article L572-6), qui précise qu'il s'agit « d'espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le Plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte-tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Les critères de détermination de ces « zones calmes » ne sont pas précisés dans les textes réglementaires, et sont laissés à l'appréciation (à partir des guides disponibles) de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

Par nature, les abords immédiats des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés, pour lesquels le gestionnaire se contente dans le cas général d'appliquer (et faire appliquer) les réglementations.

Par ailleurs, les politiques françaises et européennes peuvent conduire à des inventaires écologiques de ces zones (ZNIEFF, ZICO, ZPS, ZPPAUP, ...) sur lesquelles le préfet du département exerce sa responsabilité. Il peut ainsi, par la combinaison de leur caractère « naturel » remarquable et de leur faible exposition au bruit, identifier ces zones comme étant des « zones calmes ».

Il sera alors particulièrement attentif aux niveaux de bruit, à la qualité environnementale, aux activités humaines actuelles et prévues, aux enjeux de préservation sur ces zones pour les usages considérés, et à la cohérence de ces usages avec les divers documents de planification opposables (Schéma régional, SCOT, DV, PDU, ...).

Le département de Tarn-et-Garonne n'est pas compétent pour intervenir en matière d'urbanisme, et ses marges de manœuvre sont très réduites en matière de préservation ou de « reconquête » des zones calmes. Il veille avant tout à maîtriser les impacts environnementaux de son propre réseau.

Par ailleurs, compte-tenu des nombreux espaces naturels remarquables situés à l'écart des routes départementales existantes, le département de Tarn-et-Garonne considère que l'instauration de « zones calmes » au sens de la directive européenne 2002/49/CE dans le voisinage des routes départementales ne constitue pas une priorité d'intervention dans les 5 ans à venir.

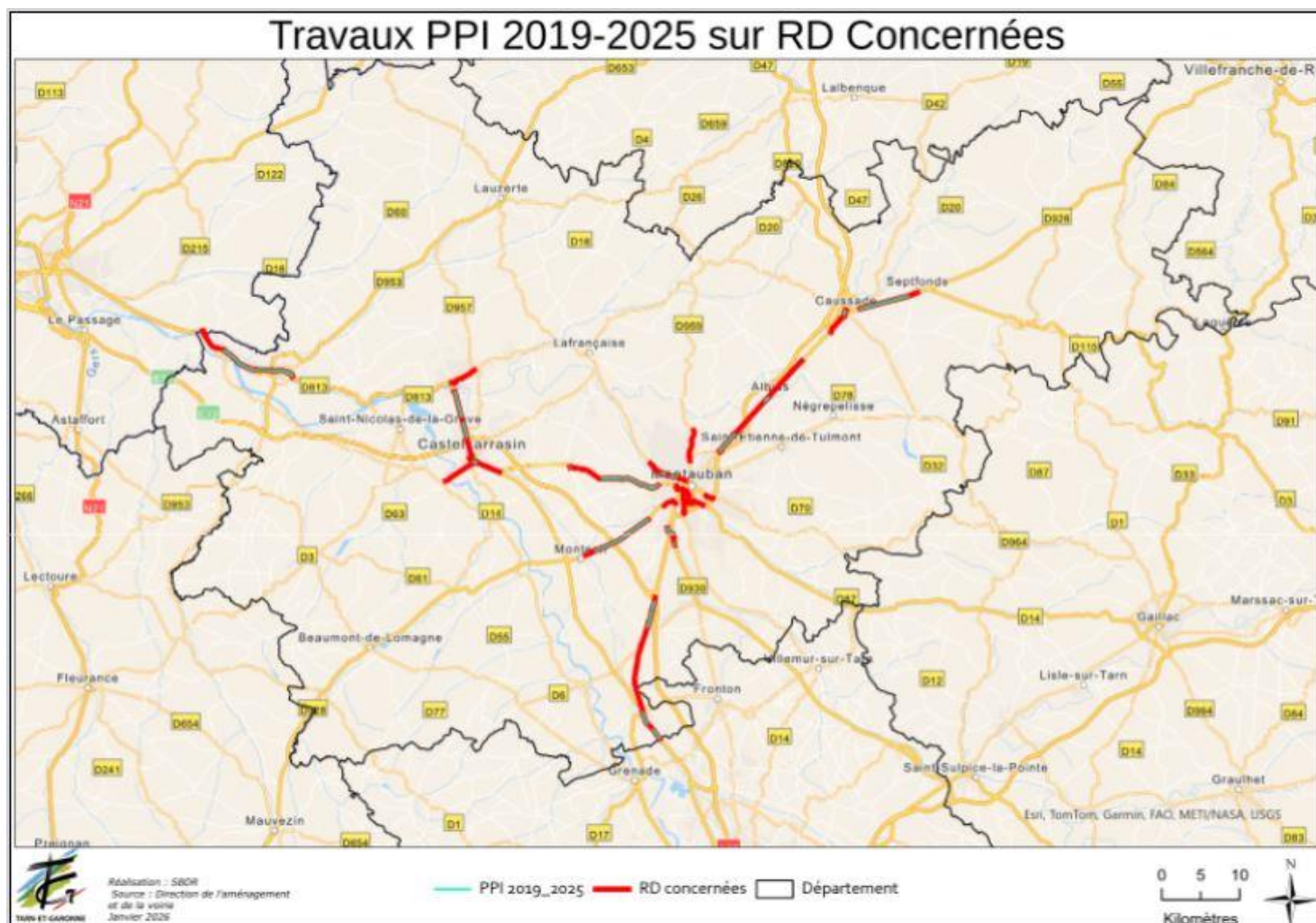
3.4 Mesures réalisées ou programmées

Depuis 2019, les travaux d'investissement sur le réseau routier départemental peuvent être classés en trois catégories :

- **Les projets neufs** : il s'agit ici de la réalisation d'infrastructures en site propre. Seule est concernée la création de la RD 202 entre la limite de la Haute-Garonne et Bressols (vélo voie verte) réservée aux modes doux.
- **Les aménagements de sécurité** et notamment la création de carrefours giratoires permettant entre autre de ralentir les flux de véhicules et aussi, d'avoir le niveau sonore de la circulation routière.
- **Les réfections de couche de roulement** : renouvellement des couches de roulement sur le réseau principal d'une part et dans le cadre de l'accompagnement de travaux communaux, en traversée d'agglomération d'autre part, est réalisé en matériaux recherchant un abaissement du niveau sonore des revêtements (BBTM, granulométrie,)

Les projets suivants ont été réalisés :

RD	COMMUNE	DESIGNATION	ANNEE
D117	Caussade	Reprofillement de chaussée en traverse urbaine entre les PR 1 + 297 et 1 + 517	2020
D117	Caussade	Reprofillement de chaussée en traverse urbaine du PR 1+85 au 1+315	2023
D813	Castelsarrasin	Reprofillement de chaussée entre les PR 30 + 042 et 31 + 472	2020
D813	Valence	Réfection de l'anneau du giratoire au PR 53 + 1027 Réfection de l'anneau de giratoire au PR54+100	2020
D813	Lamagistère/ Golfech	Reprofillement de chaussée entre les PR 56 + 705 et 58 + 061	2021
D813	Castelsarrasin / Moissac	Réfection des bordures à la sortie du giratoire sur 200 m	2022
D813	Golfech	Sécurisation du giratoire avec la RD953 au PR55+354	2022
D813	Castelsarrasin / Moissac	Reprofillement de chaussée entre les PR32+000 et 33+600	2024
D813	Lamagistère	Reprofillement de chaussée en traverse urbaine entre les PR55+000 et 56+055	2024
D813	valence d'Agen / Golfech	Reprofillement de chaussée entre les PR53+1027 et 55+000	2024
D813	Castelsarrasin / Moissac	Giratoire St louis à coeur du maire RD 12	2025
D813	Valence d'Agen	RD11E5 - giratoire ovale	2025
D820	Albias	Traverse d'Albias	2025
D820	Canals	Du Radar à Canals	2023
D820	Grisolles	Réfection de l'anneau du giratoire au PR 60 + 614 Réfection de l'anneau de giratoire au PR60+635	2020
D820	Grisolles	Réfection de l'anneau du giratoire au PR 61 + 277 réfection de l'anneau de giratoire au PR61+290	2021
D820	Montauban	Giratoire d'Aussonne au giratoire Ramier	2022
D820	Albias	Reprofillement de chaussée en traverse urbaine entre les PR28+050 et 28+515	2025
D820	Montauban	Fon neuve à Aussonne	2025
D820	Montbartier	Pont ASF à giratoire Debard	2025
D820	Pompignan	Sortie de Pompignan à la limite de la Haute Garonne	2025
D820	Pompignan	Giratoire RD 49 à l'entrée Pompignan	2025
D926	Monteils	Avec la VC2	2020
D926	Monteils	Réfection de l'anneau du giratoire au PR 1 + 386 Réfection de l'anneau de giratoire au PR1+400	2020
D926	Caussade	Giratoire intermarché à Lugan bas	2022
D926	Monteils / Septfonds	Reprofillement de chaussée entre les PR 4+700 et 6+000	2023
D927	Montauban	Reprofillement de chaussée entre les PR 1 + 952 et 2 + 403	2020
D927	Montauban	Reprofillement de chaussée en traverse urbaine entre les PR 0 + 871 et 1 + 490	2021
D928	Montech	Reprofillement de chaussée entre les PR 7 + 192 et 9 + 015	2020
D928	Montauban / Loucourt-Saint-Pierre	Sortie de Montauban à RD 39	2025
D930	Montauban		2019
D930	Montauban	Giratoire de l'Europe au giratoire Hamecher	2022
D930	Bressols	Traverse partielle de Bressols	2022
D958	Lacourt-Saint-Pierre	Reprofillement de chaussée entre les PR 5 + 686 et 5 + 807	2019
D958	Montech / Lacourt-Saint-Pierre	Reprofillement de chaussée entre les PR 5 + 807 et 9 + 015	2020
D958	Montbeton / La Ville-Dieu-du-Temple	Reprofillement de chaussée entre les PR 67 + 627 et 71 + 487	2021
D958	Montauban / Montbeton	Giratoire de l'abattoir à giratoire Montbeton	2022
D958	Lavilledieu du Temple	Reprofillement de chaussée en traverse urbaine entre les PR 74+634 à 75+150	2023
D959	Montauban	Reprofillement de chaussée entre les PR 21+000 et 22+764	2023

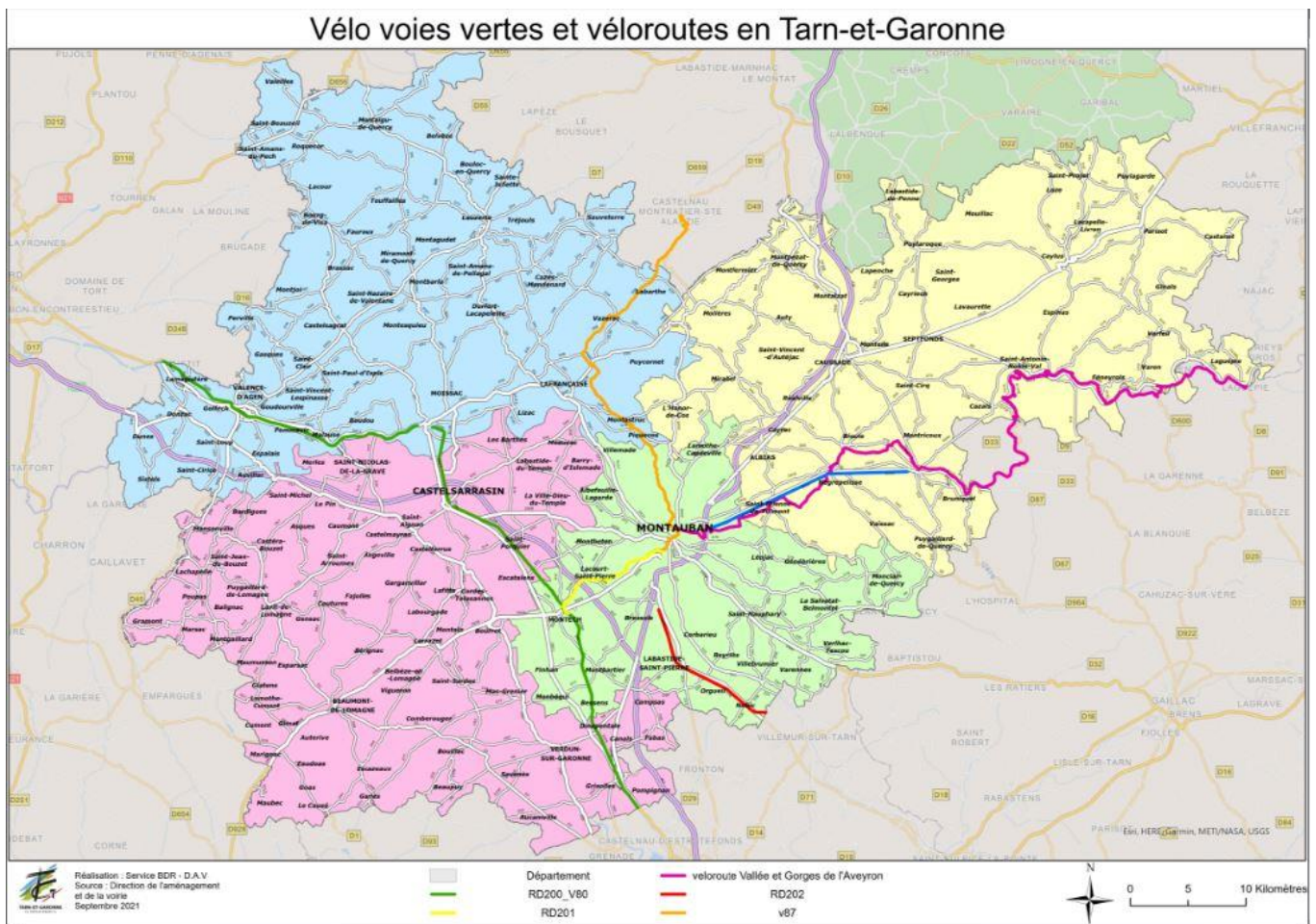


D'une manière générale, le Département intervient au quotidien pour traiter la problématique de la maîtrise des nuisances sonores :

- **Connaissance du trafic routier** : la quantification du volume de trafic sur chaque route du Département de Tarn-et-Garonne est actualisé tous les deux ans. Ces données sont consultables sur le site Inforoute82. Par ailleurs, des analyses ponctuelles sont réalisées pour connaître les vitesses pratiquées ou les heures les plus circulées.
- **Valorisation des modes doux** : le Département aménage et entretient 94 kms de vélo voie verte :
 - RD 200 : Canal des 2 Mers entre la limite de la Haute-Garonne et la limite du Lot-et-Garonne (V82)
 - RD 201 : entre Montech (RD 200) et Montauban
 - RD 202 : entre la limite du Département de la Haute-Garonne et Bressols

Par ailleurs, un projet de vélo voie verte et en cours d'étude entre Montauban et Montricoux.

Enfin, le Département a jalonné deux vélo route (Vallée et Gorges de l'Aveyron et V87 entre l'Allier et le Tarn-et-Garonne).



Dans les prochaines années, les travaux inscrits au Plan Pluriannuel d'Investissement permettent de traiter de nouvelles sections de routes départementales.

Par ailleurs, la politique d'accompagnement du Département vers les communes permet la réalisation d'opérations à cette échelle.

3.5 Actions sur le bâti

a) Les collèges

Le Département de Tarn-et-Garonne construit, entretient et rénove chaque année des collèges dans le cadre d'un Plan Pluriannuel d'Investissement voté par l'Assemblée départementale, en appliquant les normes en vigueur notamment acoustiques.

b) L'habitat social

Le Département de Tarn-et-Garonne soutient les bailleurs sociaux qui construisent, entretiennent et rénovent les logements sociaux, en appliquant les normes en vigueur, notamment acoustiques.

3.6 Financement des mesures

Les mesures visées supra sont financées par le budget du Conseil départemental tel qu'il résultera des choix opérés par les élus et dans les limites imposées par les contraintes budgétaires auxquelles ils sont soumis.

Les coûts de ces mesures sont très variables selon les actions engagées et difficiles à chiffrer dans les temps.

Elles ont été prises en compte pour établir le présent PPBE.

3.7 Les modalités de consultations

En application de l'**article L 572-8 du code de l'environnement**, le Conseil départemental de Tarn-et-Garonne organisera une consultation du public sur le projet de PPBE durant 1 mois.

Le projet de **PPBE sera tenu à la disposition du public**, avec un registre destiné à recueillir les observations, à l'adresse ci-après :

***Conseil départemental de Tarn-et-Garonne
100 Boulevard Hubert Gouze
82000 MONTAUBAN***

Le projet de PPBE sera également consultable sur le **site internet** du Conseil départemental :
<http://www.tarnetgaronne.fr>

Les observations pourront aussi être transmise par courriel à l'adresse suivante :
dav@tarnetgaronne.fr

3.8 Les observations

Le présent chapitre sera complété à l'issue de la consultation publique.

3.9 Analyse des remarques du public

Le présent chapitre sera complété à l'issue de la consultation publique.

3.10 Le bilan de consultation

Le présent chapitre sera complété à l'issue de la consultation publique.