AMÉNAGEMENT

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Réseau routier départemental
1ère et 2ème échéance (2016-2018)

Lundi 12 décembre 2016

haute savoie
le Département

CONTACT

courrier électronique : DVT-SDGR@hautesavoie.fr
Préciser en objet : consultation PPBE

Courrier : Département de la Haute-Savoie
Consultation PPBE
23 rue de la Paix - CS 32444 - 74041 Annecy cedex

T / 04 50 33 21 00

FASCICULE 1 : GENERALITES SUR LE PPBE

1) Contexte règlementaire....2
1.1 La Directive Européenne du 25 juin 2002....2
1.2 Application de la Directive Européenne au Département de la Haute-Savoie....5
2) Généralités sur le bruit....9
2.1 Définition du son et du bruit....9
2.2 Les incidences du bruit sur la santé....10
2.3 Les règles de calcul....10
2.4 Le bruit routier....11
2.5 Les solutions de protection....11
3) Contenu, démarche de réalisation et validation du PPBE....13
3.1 Le contenu et la démarche de réalisation....13
3.2 La validation du PPBE....16
4) Note relative à la consultation du public....17

FASCICULE 2 : ECHEANCE N°1 DU PPBE

1) Résumé non technique....2
2) Diagnostic....3
3) Plan d'actions....7
3.1 Actions réalisées au cours des 10 dernières années....7
3.2 Plan d'actions sur 5 ans....8
3.3 Pilotage et suivi....9
4) Préservation des zones calmes....10

FASCICULE 3 : ECHEANCE N°2 DU PPBE

1) Résumé non technique....2
2) Diagnostic....3
3) Plan d'actions....7
3.1 Actions réalisées au cours des 10 dernières années....7
3.2 Plan d'actions sur 5 ans....8
3.3 Pilotage et suivi....9
4) Préservation des zones calmes....10

Préambule

Les nuisances sonores, qui représentent un problème majeur au niveau sanitaire et social, impactent une grande partie de la population urbaine mondiale. Elles peuvent être produites par différentes sources et leurs impacts peuvent occasionner une gêne passagère ou des effets plus graves sur la santé et la qualité de vie : endormissement difficile, réveils nocturnes, augmentation des risques d'accidents, … Les conséquences pathologiques sont différentes selon l'intensité, la durée d'exposition et la sensibilité de la personne.

En France, la volonté des pouvoirs publics de prendre en considération ce problème est apparue avec la loi Bruit du 31 décembre 1992. Par la suite, l'Union Européenne a décidé de fonder une politique commune en matière de bruit dans l'environnement et a ainsi adopté le 25 juin 2002 la Directive n°2002/49/CE. La transposition française de cette circulaire apparait dans les chapitres II du titre VII « prévention des nuisances sonores » du livre V du Code de l'Environnement.

Cette Directive impose, notamment, aux gestionnaires d'infrastructures routières supportant des trafics élevés, d'élaborer un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Deux échéances, définies en fonction du trafic routier, étaient initialement arrêtées pour l'élaboration de ce document. Le Département a fait le choix de traiter simultanément ces deux échéances du PPBE. Toutefois, pour des raisons formelles, il a été nécessaire de faire apparaitre distinctement chaque échéance dans la rédaction du PPBE.
Le PPBE du Département de la Haute-Savoie se décompose donc en 3 fascicules :

- Un premier fascicule sur les généralités du PPBE ;
- Un deuxième sur la 1ère échéance du PPBE ;
- Un troisième sur la 2ème échéance du PPBE.

A noter que les fascicules 2 et 3 sont quasi identiques dans leur rédaction ; seules les infrastructures traitées sont différentes.

Fascicule 1

GENERALITES SUR LE PPBE

1) Contexte règlementaire

1.1 La Directive Européenne du 25 juin 2002

La Directive Européenne du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, spécifie pour l'ensemble des pays membres, les bases de la lutte contre le bruit dans l'environnement. La transposition française de cette Directive s'est traduite par la création des articles L.572-1 à L.572-11 correspondant au chapitre II du titre VII « Prévention des nuisances sonores » du livre V du Code de l'Environnement.

- ✓ Les articles L. 572-1 à L.572-11 du code de l'environnement définissent :
  - Les types de nuisances sonores concernés par les mesures d'évaluation et de prévention ;
  - les conditions pour l'établissement des cartes de bruit et des PPBE ;
  - les méthodes d'évaluation et les indicateurs utilisés ;
  - le contenu des cartes de bruit et des PPBE ;
  - les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les PPBE ;
  - la démarche d'adoption des PPBE.

- ✓ Le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006 apportent des modifications et des informations complémentaires aux articles cités ci-dessus. A titre indicatif, l'arrêté du 4 avril 2006 apporte des précisions sur l'élaboration des cartes de bruit et le calcul des niveaux de bruit.

L'objectif visé par la Directive Européenne du Bruit du 25 juin 2002 est l'élaboration un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Cette Directive cible deux types d'entité : les grandes infrastructures (routes et voies ferrées) et le territoire des grandes agglomérations.

Le Conseil Départemental est concerné par l'établissement d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour les infrastructures routières.

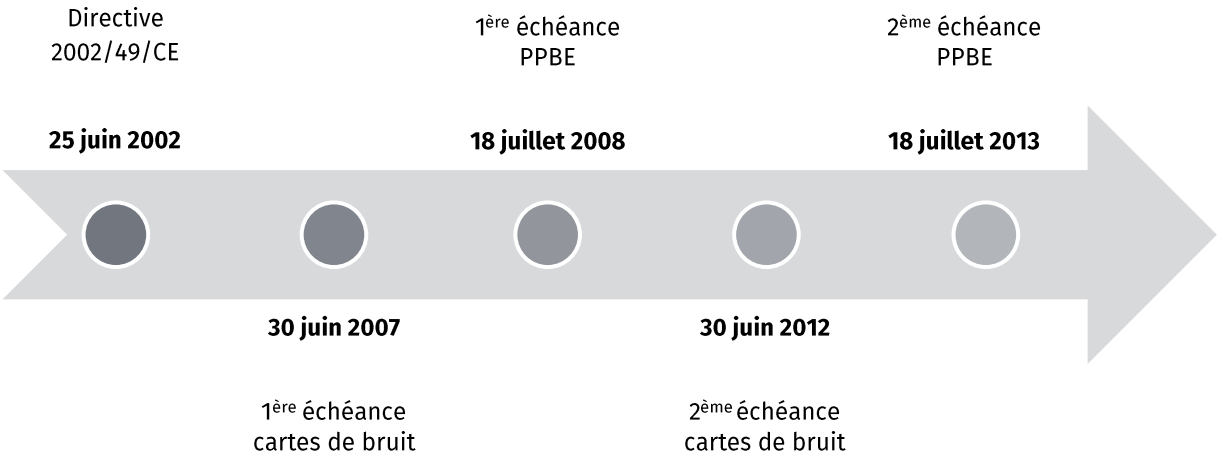
Pour la réalisation de ce PPBE, deux échéances étaient initialement établies par la Directive en fonction du trafic routier :

- La 1ère échéance concerne les routes ≥ 6 millions de passages de véhicules par an soit 16 400 véhicules par jour ;
- La 2ème échéance concerne les routes ≥ 3 millions de passages de véhicules par an soit 8 200 véhicules par jour.

Il est à noter que le réseau routier concerné par la 2ème échéance englobe celui de la 1ère échéance : cela signifie que les routes étudiées pour la 1ère échéance seront à nouveau étudiées pour la 2ème échéance.

L'établissement du PPBE est basé sur des cartes de bruit produites par l'Etat. L'élaboration de ces cartes a également été programmée en deux étapes, en fonction des mêmes valeurs de trafic routier que les échéances du PPBE.

La chronologie initialement prévue par la Directive est reprise dans la frise ci-dessous :



Les échéances 1 et 2 des cartes de bruit ont été en réalité diffusées respectivement en décembre 2008 et en mai 2014. Au vu de ce retard pris pour la diffusion des éléments de travail, l'Etat a donné la possibilité au Département de traiter simultanément les deux phases du PPBE.

Sachant que la méthode de réalisation des cartes de bruit pour la 1ère échéance n'était pas satisfaisante : méthode simplifiée pour la modélisation des courbes iso-phones et imprécision du tracé routier, le Département a fait le choix de réaliser les deux échéances du PPBE simultanément sur la base de la 2ème version des cartes de bruit, plus précises.

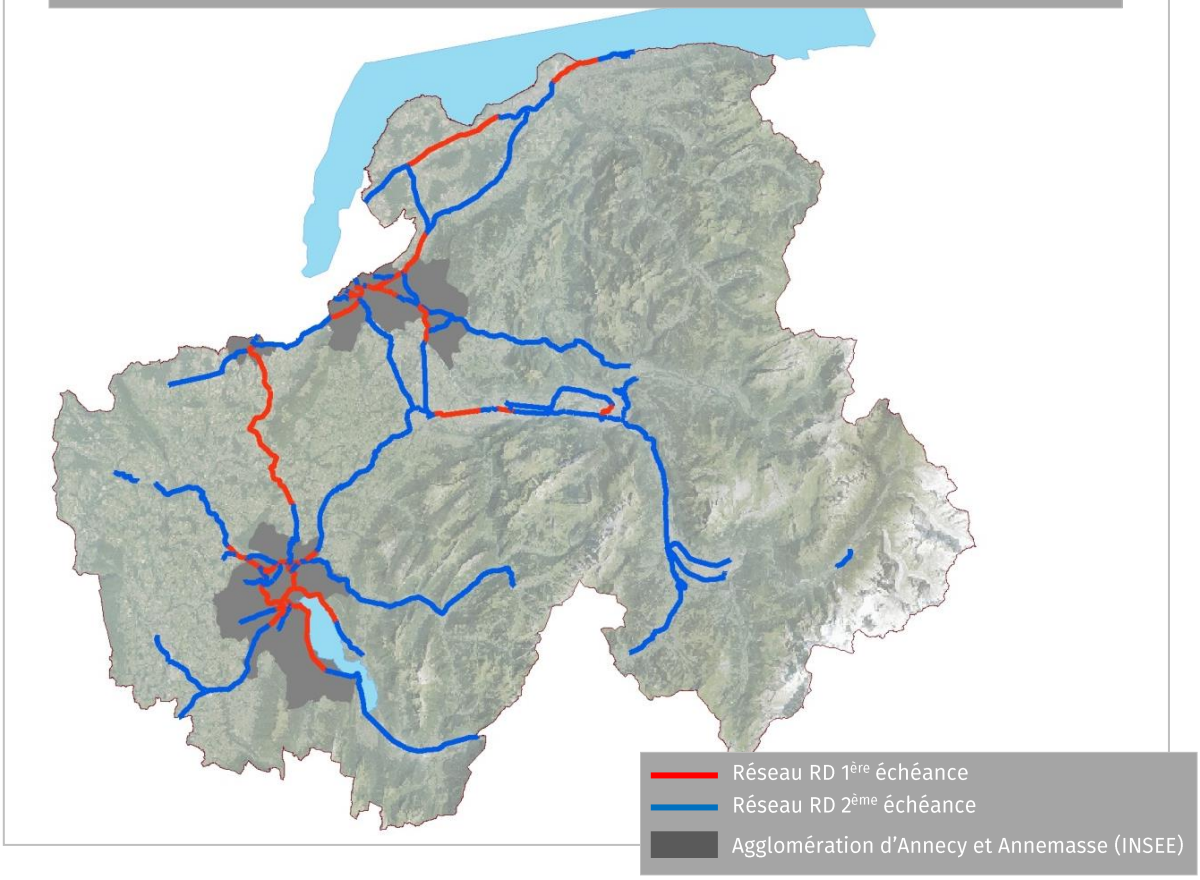
Outre le Département et suivant des conditions différentes, d'autres collectivités sont compétentes pour la réalisation de PPBE. Ces conditions sont précisées dans le tableau suivant :

ENTITES CONCERNEES		GRANDES INFRASTRUCTURES				TERRITOIRES DES AGGLOMERATIONS (INSEE)	
		Routes (passages de véhicules/ an)		Voies ferrées (passages de trains / an)			
		1ère échéance	2ème échéance	1ère échéance	2ème échéance	1ère échéance	2ème échéance
Réalisation du PPBE	Pour : (Conditions)	≥ 6 millions	≥ 3 millions	≥ 60 000	≥ 30 000	≥ 250 000 hab.	≥ 100 000 hab.
	Par : (Autorités compétentes)	Conseils Départementaux Communes Gestionnaires de voirie		SNCF Réseau		Agglomérations	

1.2 Application de la Directive Européenne au Département de la Haute-Savoie

Les sections de Route Départementale (RD) de la Haute-Savoie arrêtées par le Préfet, le 19 décembre 2008 pour la 1ère échéance, et le 20 mai 2014 pour la 2ème échéance, figurent à la carte et aux tableaux ci-après.

Carte représentant les routes départementales concernées par le PPBE



La 1ère échéance du PPBE concerne environ 120 kilomètres de route départementale (RD) réparties sur 22 voies :

Sections de RD concernées par la 1ère échéance (Trafic ≥ 16 400 véhicules/jour)	
Routes	**Longueur (km)**
B3508 04 B	0,55
B3508 08 B	0,12
D1005	16,40
D1201	27,31
D1201G	1,89
D1203	8,24
D1203G	1,98
D1205	2,64
D1206	13,72
D14	0,16
D1501	4,57
D1501G	2,37
D1508	15,15
D1508G	0,55
D16	0,83
D19	0,74
D2	1,33
D304	1,73
D3508	8,37
D903	4,18
D907	2,53
D909	4,63
Total	**119,97**

La 2ème échéance du PPBE concerne environ 500 kilomètres de route départementale, dont les 120 kilomètres de la 1ère échéance, réparties sur 53 voies :

Sections de RD concernées par la 1ère et la 2ème échéance (Trafic ≥ 8 200 véhicules/jour)			
Routes	Longueur (km)	Routes	Longueur (km)
B1201 04 A	0,16	D165	1,11
B1201 04 C	0,46	D17	1,78
B1203 04 A	0,17	D19	15,28
B1203 04 D	0,23	D2	15,74
B3508 04 B	0,55	D20	1,19
B3508 08 B	0,12	D2203	1,14
B3508 09 C	0,16	D24	1,03
D1005	34,42	D2508	2,10
D1201	51,02	D27A	0,62
D1201G	1,89	D2B	0,60
D1203	33,24	D3	5,18
D1203G	1,98	D304	2,43
D1205	38,76	D3508	8,37
D1206	41,53	D3508G	0,52
D1206G	2,57	D39	5,07
D1212	16,93	D5	2,97
D13	2,51	D9	1,95
D14	7,61	D902	7,95
D15	0,08	D902B	0,52
D150	2,12	D903	33,54
D1501	4,57	D907	30,85
D1501G	2,37	D908B	3,67
D1506	2,54	D909	22,15
D1508	52,61	D909A	4,87
D1508G	0,55	D910	3,32
D16	12,95	D910G	2,16
		D916	3,84
		Total	**492,00**

Pour rappel, le réseau routier concerné par la 2ème échéance englobe le réseau routier de la 1ère échéance.

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

- Un diagnostic concernant les personnes et les bâtiments sensibles exposés à un seuil sonore aux abords des routes départementales de plus de 16 400 et 8 200 véhicules par jour ;
- Un plan d'actions de lutte contre le bruit ;
- La préservation des zones calmes.

Il est à noter que la Directive Européenne n'impose pas de prendre des mesures de lutte contre le bruit. Les mesures de résorption qui seront issues du présent PPBE résultent donc d'une démarche purement volontariste du Conseil Départemental de la Haute-Savoie.

Le Département a rencontré les agglomérations d'Annecy et d'Annemasse afin de s'accorder sur les résultats du PPBE pour les routes départementales qui traversent les territoires de ces agglomérations.

2) Généralités sur le bruit

2.1 Définition du son et du bruit

Définition du son :

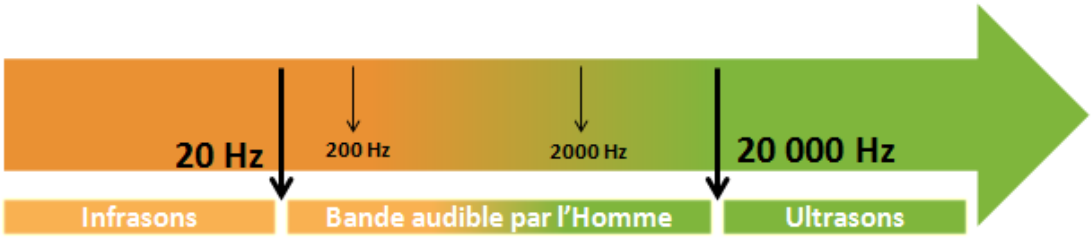
« *Sensation auditive engendrée par une onde acoustique* » (Larousse)

Trois éléments sont à l'origine d'un son :

- Une source qui produit le son ;
- Un milieu qui transmet la vibration ;
- Un récepteur (l'oreille et l'ouïe).

De manière simplifiée, il est caractérisé par sa fréquence (en Hertz, Hz), son niveau sonore (en décibels, dB ou dB(A)) et sa durée.

La bande de fréquences audibles par l'homme s'étend de 20 à 20 000 Hz.



Définition du bruit :

« *Ensemble des sons perçus comme étant sans harmonie, par opposition à la musique* » (Larousse)

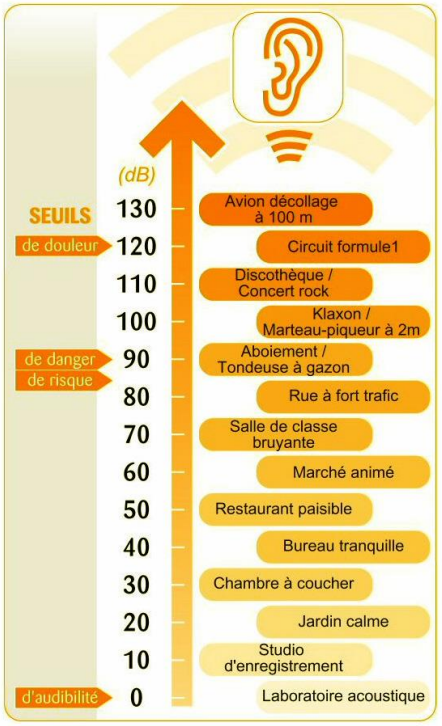
« *Tout son inopportun est un bruit* » (AFNOR)

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est caractérisée par le niveau sonore exprimé en décibels (dB(A)).

2.2 Les incidences du bruit sur la santé

Le bruit cause trois types d'effet sur la santé humaine :

- Les effets spécifiques (la surdité) ;
- Les effets non spécifiques (modification de la pression artérielle et du rythme cardiaque) ;
- Les effets d'interférences (perturbations du sommeil, gêne à la concentration, ...).



Echelle du bruit, source www.bruit.parif.fr

2.3 Les règles de calcul

Il est à savoir que les décibels ne s'additionnent pas selon un calcul arithmétique classique mais selon une échelle logarithmique.

Un doublement du niveau sonore équivaut à une augmentation de 3 dB. Par exemple, la circulation de deux voitures similaires entrainera un niveau sonore de 3 dB plus élevé que la circulation d'un seul véhicule (60 dB + 60 dB = 63 dB).

Source www.bruitparif.fr

En revanche, il a été prouvé, de manière expérimentale, que la sensation de doublement du niveau sonore équivaut à une augmentation de 10 dB du niveau sonore initial. Cette sensation de doublement correspondrait au passage de 10 voitures simultanément.

Source www.bruitparif.fr

De plus, l'addition de deux niveaux sonores dont l'un est plus élevé d'au moins 10 dB est égale au plus grand niveau sonore (60 dB + 70 dB = 70 dB). Le bruit le plus fort couvre le plus faible.

Source www.bruitparif.fr

2.4 Le bruit routier

Le bruit routier se compose principalement de deux sources de bruit : le contact pneu/chaussée et le moteur.
Schématiquement, le bruit moteur est prépondérant lorsque la vitesse des véhicules de tourisme est inférieure à 50 Km/h. Au-delà de cette vitesse, le bruit correspondant au contact entre le pneu et la chaussée devient dominant.

2.5 Les solutions de protection

Les solutions de protection contre le bruit routier se classent en deux catégories : les protections individuelles et les protections collectives.

Les protections individuelles correspondent à l'isolation d'un seul logement. Les protections de ce type consistent à installer des fenêtres acoustiques, isoler les coffres des volets roulants et améliorer l'étanchéité des fenêtres. Ce type de protection protège uniquement l'intérieur du logement. Il est également possible de classer un écran acoustique comme une protection individuelle s'il protège une seule habitation.

Les protections collectives désignent des solutions qui protègent plusieurs bâtiments à la fois, comme les écrans acoustiques, les merlons et les revêtements de chaussée à performance acoustique. Ce type de protection permet de protéger la partie extérieure du logement contrairement aux protections individuelles.

Protections individuelles

Protections collectives

3) Contenu, démarche de réalisation et validation du PPBE

La transposition française de la Directive Européenne du 25 juin 2002 précise le contenu et le déroulement de validation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

3.1 Le contenu et la démarche de réalisation

- **Première partie : Les données émises par l'Etat**

Le PPBE 1ère et 2ème échéance présente tout d'abord un diagnostic qui correspond à une estimation du nombre des personnes et des bâtiments sensibles exposés à des valeurs-limites aux abords des routes départementales présentant un trafic ≥ 16 400 véhicules/jour pour la 1ère échéance, et un trafic ≥ 8 200 véhicules/jour pour la 2ème échéance.

Les valeurs-limites sont définies par deux indicateurs règlementaires :

- Le **Lden** : **L**evel **d**ay-**e**vening-**n**ight *en dB(A)*

  Cet indicateur correspond au niveau sonore moyen pour une journée complète de 24 heures, majoré de 5 dB(A) pour la période du soir (18h-22h) et 10 dB(A) pour la période nocturne (22h-6h).

- Le **Ln** : **L**evel **n**ight *en dB(A)*

  Cet indicateur correspond au niveau sonore moyen pour la période nocturne (22h-6h).

Les valeurs sonores limites retenues par la Directive Européenne pour les infrastructures routières sont :

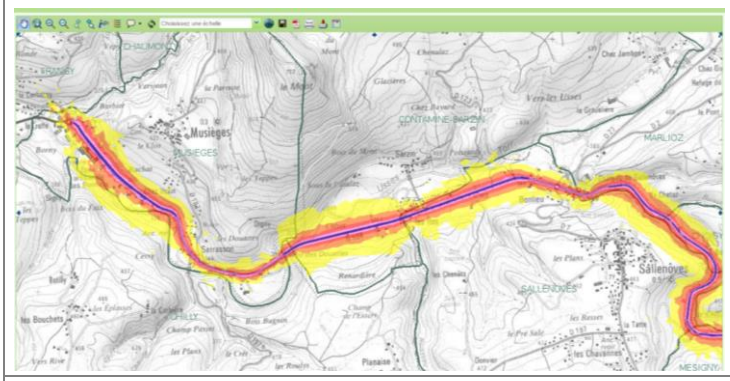
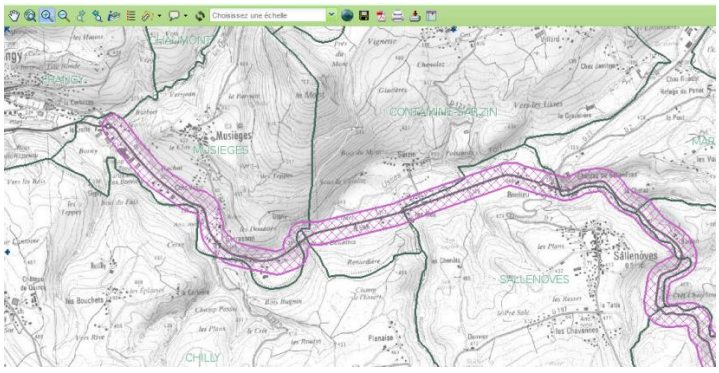
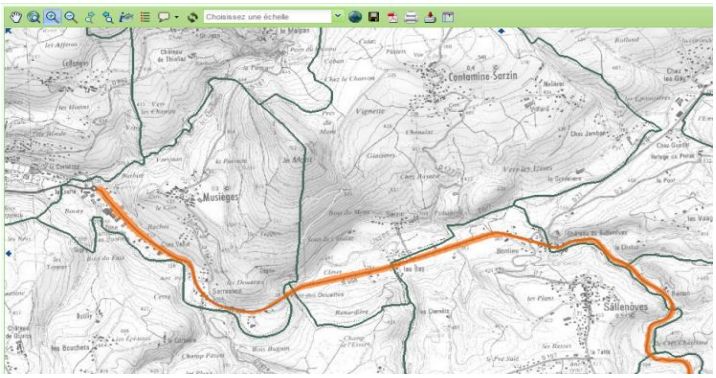
68 dB(A) pour l'indicateur Lden
62 dB(A) pour l'indicateur Ln

Tout logement recensé au présent PPBE doit répondre à une des situations ci-dessous :

- Soit il est uniquement exposé à l'indicateur Lden ≥ 68 dB(A) ;
- Soit il est exposé à la fois à Lden ≥ 68 dB(A) et Ln ≥ 62 dB(A).

Ce diagnostic s'appuie sur les Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) qui sont réalisées par les services de l'Etat et arrêtées par le Préfet.

Ces cartes représentent l'emprise sonore émise par les infrastructures de transport. Elles sont réalisées par modélisation à l'aide d'un logiciel qui calcule l'émission sonore en intégrant différentes données comme la topographie, le type de véhicules, le trafic, les vitesses, etc. Les cartes se déclinent en trois types de représentations : carte de type A, B et C.

	<u>Carte de type A :</u> Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon les indicateurs LDEN et LN.
	<u>Carte de type B :</u> Carte des secteurs affectés par le bruit définis par l'arrêté préfectoral de classement sonore.
	<u>Carte de type C :</u> Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon les indicateurs Lden ≥ 68 dB(A) et Ln ≥ 62 dB(A).

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) s'appuie particulièrement sur les cartes de type A et C.

La carte de type B classifie le réseau routier en différentes sections auxquelles sont affectées une catégorie sonore. En fonction de la catégorie sonore de la section routière, des règles de construction visant à renforcer l'isolation acoustique pour les futurs logements sont imposées.

Les Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) sont accompagnées de tableaux présentant des estimations du nombre de personnes, d'établissements de santé et d'enseignements, exposés au bruit.

Les routes départementales :

Itinéraire	Nombre de personnes exposées – Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-…[	[68-…[
D_1005	3898	1738	1795	712	114	1559
D_1201	5178	3645	2735	1427	30	2549
D_1203	2081	1237	653	401	32	727
D_1205	5115	3759	2886	1201	5	2148
D_1206	6022	2862	1503	2050	71	2594
D_1212	867	583	615	63	4	241
D_13	500	346	309	215	0	401
D_14	1421	577	733	147	0	190
D_15	149	36	24	12	0	12
D_150	545	282	484	23	0	316
D_1501	1183	728	413	131	97	288
D_1506	225	73	93	5	0	19
D_1508	3619	1890	1642	731	133	1420
D_159	502	144	311	6	0	22
D_16	724	323	488	46	2	133
D_17	284	56	120	31	0	98
D_19	3213	1271	2160	253	0	938
D_2	1133	484	922	123	16	700
D_20	152	76	31	17	0	25

Extrait du rapport CSB réalisé par les services de l'Etat

La dernière colonne de ce tableau « [68-…[» correspond au nombre de personnes exposées au seuil règlementaire Lden ≥ 68 dB(A) pour chaque route.

L'ensemble de ces documents a été réalisé par les services de l'Etat, et remis en deux échéances au Conseil Départemental afin de réaliser le PPBE. Les cartes sont consultables sur le site internet www.haute-savoie.gouv.fr

- **2ème partie : Le Plan d'actions du Département**

La partie suivante du PPBE doit présenter un plan d'actions visant à atténuer les problèmes de bruit. A noter toutefois que la circulaire ne prescrit aucune obligation d'action dans ce domaine.

Il est précisé que le Département a fait le choix de traiter simultanément l'ensemble des routes visées par la Directive et que, de ce fait, les plans d'actions de la 1ère et 2ème échéance sont identiques.

- **3ème Partie : Les "zones calmes"**

Une dernière partie concerne la préservation des zones calmes. Elle a pour but d'identifier des zones préservées des nuisances sonores et de prendre des mesures pour qu'elles le restent. Cette dernière partie concerne plus particulièrement les PPBE de territoire des grandes agglomérations.

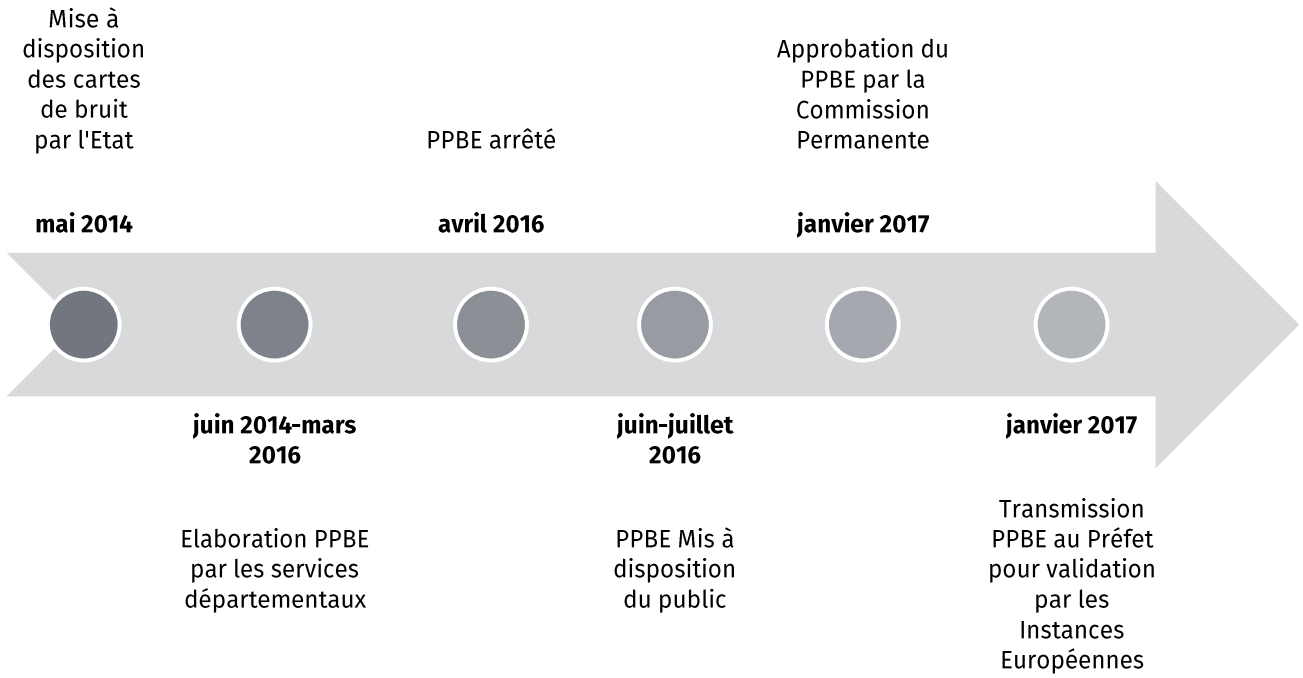
3.2 La validation du PPBE

Une fois le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) validé par l'Assemblée Départementale, il sera mis à disposition du public pendant deux mois, conformément à la règlementation applicable. Cette étape permettra au public de prendre connaissance du document et d'émettre éventuellement des remarques.

Le document sera consultable sur le site internet du Conseil Départemental www.cg74.fr ainsi qu'à l'accueil du bâtiment E des services départementaux au 23 rue de la Paix à Annecy. Il sera possible de consigner des remarques sur un registre ou directement sur le site internet.

Après deux mois de mise à disposition, le Département prendra connaissance des remarques formulées par le public et retiendra les modifications qu'il lui paraitra opportun d'apporter au projet de PPBE.

Après validation par l'Assemblée Départementale, le PPBE sera transmis au Préfet pour validation par les Instances Européennes selon les procédures imposées par la Directive.



4) Note relative à la consultation du public

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) a été mis à disposition du public pendant deux mois du 27 mai 2016 au 29 juillet 2016. Au préalable, un avis informant le public de la mise à disposition du PPBE est paru dans le Dauphiné Libéré. Le projet de PPBE était consultable du lundi au vendredi de 9h00 à 16h00 sur quatre sites départementaux :

- Siège de la Direction des Routes
  23 rue de Paix à ANNECY
  04.50.33.21.33

- Siège de l'arrondissement de Bonneville
  9 rue Paul Verlaine à CLUSES
  04.50.98.59.11

- Siège de l'arrondissement de Thonon les Bains
  31 bd du Pré-Cergues à THONON LES BAINS
  04.50.71.17.50

- Siège de l'arrondissement de Saint Julien en Genevois
  87 route d'Annecy à CRUSEILLES
  04.50.44.10.46

Le public pouvait faire part de ses observations sur un registre ouvert mis à disposition sur chacun des lieux de consultation. Il pouvait également adresser ses observations par courrier postal ou encore par courrier électronique. Le projet de PPBE était également consultable sur le site internet du Département.

Trois observations ont été formulées par le public.

1ère observation :

Le projet de PPBE ne détaille pas d'engagement sur les protections collectives et insiste sur les protections individuelles.

Réponse :
Le plan d'action du projet de PPBE détaille, à la page 8 des fascicules 2 et 3, les raisons pour lesquelles les protections collectives n'ont pas été retenues :

> *" A noter que le choix du Département s'est porté sur des protections individuelles. En effet, contrairement aux solutions généralement retenues pour les projets d'infrastructures nouvelles, la mise en place de protections collectives dans les emprises d'un réseau routier existant se heurte à plusieurs contraintes rédhibitoires, notamment :*
>
> - *Insuffisance d'emprises foncières (milieu bâti) ;*
> - *Forte porosité entre la voie et son environnement (accès, commerces…) ;*
> - *Lourdeur des procédures et longueur des délais de mise en œuvre ;*
> - *… "*

2ème observation :

Les habitations construites après l'établissement des cartes de bruit sont elles prises en compte ?

Réponse :
La Directive Européenne qui régit les règles d'établissement des cartes de bruit et des PPBE a pour objectif d'atténuer les nuisances sonores des habitations anciennes. Une autre règlementation concernant les constructions nouvelles existe. Cette règlementation prévoit que les nouvelles habitations respectent des prescriptions techniques d'isolation acoustique en fonction du classement sonore de la voie. De ce fait, les habitations construites nouvellement aux abords des routes ne sont pas prises en compte dans le PPBE.

3ème observation :

L'abaissement des limitations de vitesse comme action d'atténuation du niveau sonore est suggérée dans les zones urbanisées.

Réponse :
L'abaissement des limitations de vitesse est de la compétence du Maire et non du Département. Techniquement, passer de 70 Km/h à 50 Km/h, comme cela est suggéré, permettrait d'abaisser le niveau sonore de 3 dB(A) environ. Mais cela sous entend que le trafic soit fluide et qu'il y ait peu de trafic poids lourds, ce qui n'est pas le cas dans l'exemple cité. Le gain serait donc moins important et non perceptible.

Fascicule 2

ECHEANCE N°1 DU PPBE

1) Résumé non technique

La Directive Européenne du 25 juin 2002, relative à la gestion du bruit dans l'environnement, en particulier en provenance des infrastructures de transport, impose la réalisation de Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) et la rédaction d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Le décret d'application de la Directive a désigné les services de l'Etat pour la réalisation des CSB. Le Département de la Haute-Savoie doit, quant à lui, élaborer un PPBE.

En France, la lutte contre les nuisances sonores a débuté en 1978, date de la première réglementation relative à l'isolation acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.

Plus tard, en 1992, la loi de lutte contre le bruit est venue renforcer la réglementation de 1978 sur l'isolation acoustique des bâtiments d'habitation, et à instauré la protection des logements existants lors de constructions nouvelles ou de modification significative d'infrastructures routières.

Le présent fascicule, correspondant à la 1ère échéance du PPBE, concerne les routes départementales présentant un trafic de plus de 6 millions de véhicules par an, soit 16 400 véhicules par jour.

Le document présente tout d'abord un diagnostic de la situation actuelle, puis détaille le plan d'actions engagé par le Département de la Haute-Savoie pour atténuer les nuisances sonores sur les cinq années à venir.

La mesure principale du plan d'actions arrêtée par l'Assemblée Départementale a pour objectif de proposer une aide financière aux particuliers concernés, afin de favoriser la mise en place d'une protection phonique individuelle de leur habitation.

A noter par ailleurs qu'une démarche spécifique sera engagée avec les agglomérations d'ANNECY et d'ANNEMASSE, toutes deux en charge de l'élaboration d'un PPBE de territoire. L'objectif sera de définir une démarche conjointe de traitement des logements à protéger sur ces territoires, lorsque le réseau routier départemental est impliqué.

Les modalités de ce dispositif seront définies au cours d'une étude menée en 2016 et 2017.

La Directive prévoit de mettre à disposition du public le projet de PPBE pendant deux mois.

2) Diagnostic

Le Département a effectué une vérification des estimations fournies par les services de l'Etat, concernant la population et les bâtiments sensibles afin d'affiner au mieux ces données.

Dans le cadre de ce travail, le Département a recensé pour la 1ère échéance, c'est-à-dire aux abords des routes départementales présentant un trafic ≥ 16 400 véhicules par jour :

- 9 594 personnes ;
- 3 450 logements ;
- 14 bâtiments d'enseignement.

A noter que ce diagnostic n'a pas écarté la part des logements déjà protégés par des protections individuelles ou collectives (murs antibruit, fenêtres acoustiques...). Ce travail reste à réaliser par des études au cas par cas.

A titre de comparaison, les estimations réalisées par les services de l'Etat qui accompagnent les Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) faisaient état de :

- 7 028 personnes ;
- 6 bâtiments d'enseignement.

Une différence sensible est à noter entre les estimations du Département et celles de l'Etat. Cette différence s'explique par le fait que les services de l'Etat ont travaillé à une échelle moins précise que celle mise en œuvre par le Département.

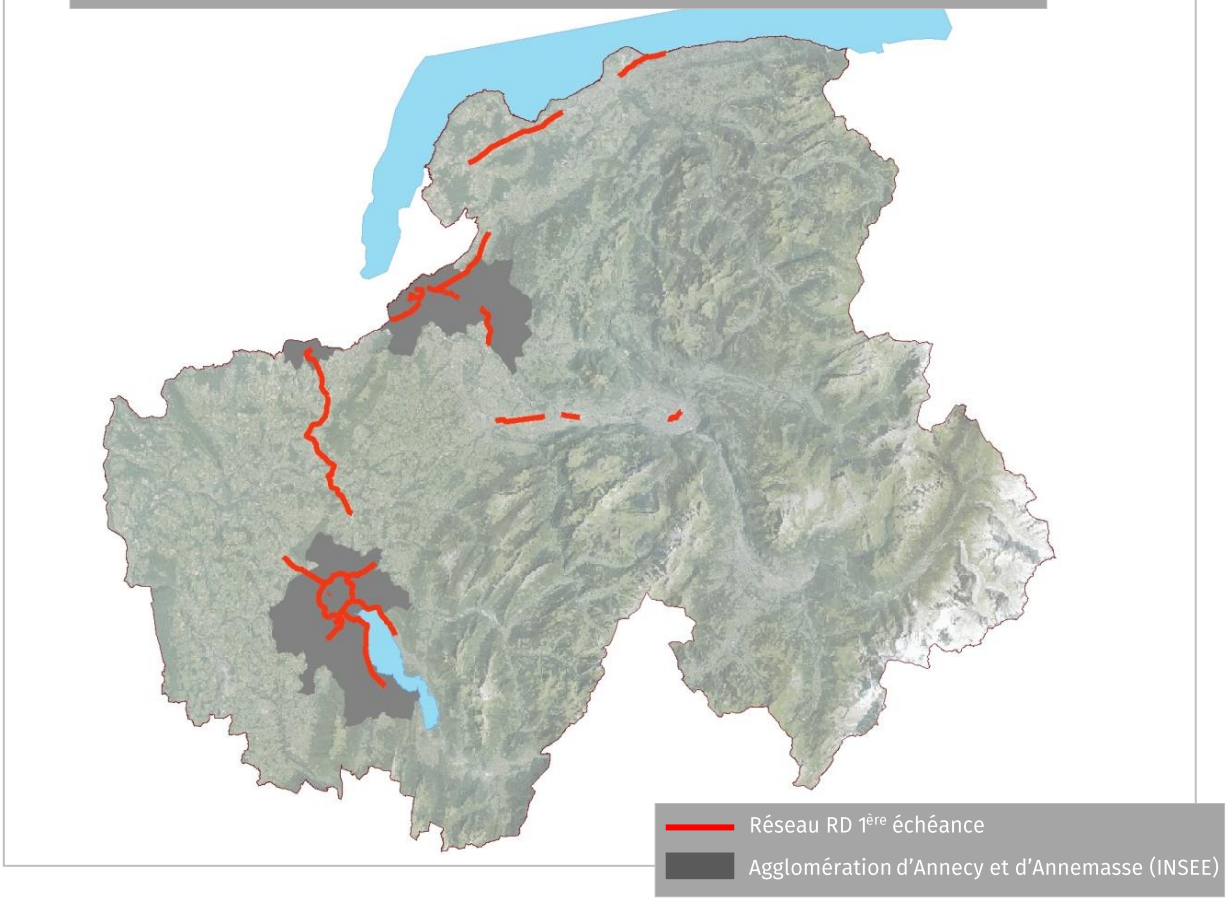
Ce travail, réalisé par le Département, s'est organisé en trois étapes successives :

- Tous d'abord, les services départementaux ont recensé l'ensemble des bâtiments exposés à un niveau de bruit ≥ 68 dB(A) ;
- Ensuite, pour chaque bâtiment, l'usage de celui-ci a été vérifié, à l'aide de photo ou visites de terrain, afin de ne retenir que les logements, les bâtiments d'enseignement et les bâtiments de santé ;
- Enfin, pour chaque logement, lorsque la donnée issue des cartes de bruit était incomplète ou erronée, le nombre de personnes a été attribué de manière forfaitaire : 3 personnes/logement.

Ce travail a été réalisé sur les 500 kilomètres de route départementale concernés par la Directive Européenne, dont 120 kilomètres pour cette 1ère échéance.

Cartographie des sections de Route Départementale (RD) concernées par la 1ère échéance :

Carte représentant les routes départementales concernées par la 1ère échéance



Le tableau suivant recense pour la 1ère échéance les personnes exposées à un niveau de bruit Lden ≥ 68 dB(A), c'est-à-dire sur une journée complète de 24 heures :

Estimation des personnes exposées au niveau sonore Lden ≥ 68 dB(A) pour la 1ère échéance				
Routes	**Nombre de personnes**	**Nombre de logements**	**Nombre de bâtiments d'enseignement**	**Nombre de bâtiments de santé**
B3508 04 B	12	4		
D1005	1031	391	2	
D1201	1395	448		
D1201G	339	118		
D1203	353	126		
D1205	327	111		
D1206	1477	536	3	
D1501	866	342	1	
D1508	1245	498	5	
D15A	33	10		
D16	43	15		
D165	237	78		
D18	2	1		
D19	49	20		
D2	61	21		
D2203	4	2		
D304	1084	365		
D3508	340	119	1	
D903	60	23		
D907	252	86	1	
D909	384	136	1	
Total	**9 594**	**3 450**	**14**	**0**

Une partie des personnes exposée à un niveau de bruit Lden ≥ 68 dB(A) est également exposée pour la période nocturne à un niveau de bruit Ln ≥ 62 dB(A).

Le tableau ci-dessous fait état de ces personnes exposées à la fois à Lden ≥ 68 dB(A) et Ln ≥ 62 dB(A) :

Estimation des personnes exposées au niveau sonore Ln ≥ 62 dB(A) pour la 1ère échéance				
Routes	**Nombre de personnes**	**Nombre de logements**	**Nombre de bâtiments d'enseignement**	**Nombre de bâtiments de santé**
D1005	615	241	2	
D1201	469	186		
D1201G	146	53		
D1203	180	63		
D1205	143	49		
D1206	889	311	1	
D1501	546	201	1	
D1508	788	312	1	
D165	170	56		
D19	13	5		
D2	6	3		
D2203	4	2		
D304	436	144		
D3508	131	36		
D903	43	17		
D907	26	10		
D909	145	50		
Total	**4 750**	**1 739**	**5**	**0**

3) Plan d'actions

3.1 Actions réalisées au cours des 10 dernières années

Depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, le Département réalise systématiquement les protections acoustiques liées à la réalisation de nouvelles infrastructures routières, ou aux modifications significatives d'infrastructures existantes.
A titre d'exemple, ci-dessous, une liste non exhaustive des opérations concernées au cours des 10 dernières années :

Projet routier	RD	Commune	Protection acoustique	Année travaux
Création d'un carrefour giratoire au pont du Borne	1203	Bonneville	Ecrans + merlons	2014
Elargissement à 3 voies	19	Ayse	Ecrans	2008
Elargissement du Boulevard Ouest	1501	Cran Gevrier	Ecrans	2006
Aménagement du Carrefour Seysolaz	1508	Sillingy	Merlon	2012
Aménagement du Carrefour des Fontaines	902	Châtillon sur Cluses	Ecrans + murs	2006
Aménagement du Carrefour du Livron	1205	Annemasse	Ecrans	2006
Création du contournement de Thonon Les Bains	1005	Thonon les Bains	Ecrans + murs	2007
Création d'une déviation	1508	La Balme de Sillingy	Ecrans + murs + merlons	2011
Aménagements	910	Rumilly	Merlons	2011
Aménagements	909A	Talloires	Merlons	2011
Création d'une déviation	902/909	Saint Gervais les Bains	Ecrans + murs	2011
Aménagements	1203	La Roche sur Foron	Merlons	2012
Réfection du Pont de Brogny	2203	Pringy	Revêtement phonique	2010
Création du contournement de Pringy	1201/14	Pringy	Ecrans + murs	2012
Création d'un carrefour giratoire	25/1005	Sciez	Ecrans	2014
Création de la 1ère tranche d'une voie verte	25	Chens sur Leman	Ecrans	2015
Création de la 2ème tranche d'une voie verte	25	Excenevex	Ecrans végétalisés	2015

Par ailleurs, depuis 2012, le Département a porté une réflexion sur le renouvellement des couches de surface de chaussée.
Dans un premier temps, le laboratoire de la Direction des Routes a élaboré un enduit de granulométrie plus fine afin de diminuer l'impact acoustique de ce type de revêtement.
De plus, l'utilisation de cette technique a été prioritairement réservée aux sections situées à l'extérieur des agglomérations (panneaux d'entrée et de sortie des agglomérations).

3.2 Plan d'actions sur 5 ans

- **Action n°1 : Aides financières pour des protections individuelles hors des zones couvertes par un PPBE agglomération**

Dans un objectif de souplesse et d'efficacité, le Département a souhaité s'orienter vers une démarche volontariste d'aide pour la réalisation de protections individuelles des logements recensés au PPBE.

Dans cet objectif, le Département a décidé de subventionner la réalisation de travaux d'isolation acoustique engagée pour la protection des logements. L'attribution de ces subventions sera encadrée par deux critères :

- Le niveau sonore : Dans un 1er temps, les logements concernés seront ceux exposés à un niveau sonore ≥ 75 dB(A) ;
- le critère d'antériorité : Les logements qui répondent au critère d'antériorité sont ceux qui ont été construits avant la date du 1er arrêté de classement sonore de l'infrastructure routière.

De plus, le taux de subvention est fixé à 80 % du montant des travaux plafonné. Le taux de subvention sera ajusté en fonction des aides financières existantes (crédits d'impôt, ANAH, programme Habiter Mieux) afin que le cumul des aides ne dépasse pas 80 % du coût des travaux.

Une étude détaillée définira précisément les différents paramètres de cette subvention, et notamment :

- Définition des techniques d'isolation acoustique recevables ;
- Définition des contrôles d'opportunité et des garanties de résultat à obtenir ;
- Définition des modalités d'emboitement avec les aides financières existantes (crédits d'impôts, Ademe, aides collectivités…) ;
- Définition des moyens de gestion des dossiers et des modalités de versement des subventions ;
- …

Cette réflexion sera menée au cours des années 2016 et 2017. L'objectif est d'engager les premières démarches d'attribution des aides dès 2018.

A noter que le choix du Département s'est porté sur des protections individuelles. En effet, contrairement aux solutions généralement retenues pour les projets d'infrastructures nouvelles, la mise en place de protections collectives dans les emprises d'un réseau routier existant se heurte à plusieurs contraintes rédhibitoires, notamment :

- Insuffisance d'emprises foncières (milieu bâti) ;
- Forte porosité entre la voie et son environnement (accès, commerces…) ;
- Lourdeur des procédures et longueur des délais de mise en œuvre ;
- …

A contrario, les protections individuelles offrent un panel de solutions plus souples, tant en termes de mise en œuvre technique, qu'en termes de délais. Elles permettent de ce fait d'apporter une réponse plus réactive aux sollicitations des riverains qui souhaitent se protéger à court terme.

D'ores et déjà, l'Assemblée Départementale s'est prononcée en faveur d'un effort de 500 000 €, réparti sur 5 ans, pour l'action n°1 et pour les 2 échéances.

- **Action n°2 : Aides financières aux communes des agglomérations d'Annecy et d'Annemasse pour des protections individuelles et collectives**

Dans un objectif de soutien aux communes soumises au PPBE agglomération, le Département pourra participer financièrement aux actions de protection engagées par les communes des agglomérations d'Annecy et d'Annemasse pour les routes départementales traversant leur territoire.

Tout comme l'action n°1, une réflexion sur les modalités d'attribution sera menée aux cours des années 2016 et 2017.

- **Action n°3 : Revêtement routier et performances acoustiques**

Dans un objectif d'atténuation des nuisances sonores liées aux infrastructures routières existantes, le Département poursuivra son travail d'optimisation des techniques de rénovation de chaussée afin de privilégier, à performances équivalentes, les techniques à moindre impact sonore.

Il conviendra pour cela, d'affiner la connaissance des produits et de leurs caractéristiques acoustiques. Cette étude permettra d'affecter à chaque section, le produit le plus adapté au regard des budgets disponibles et des performances attendues en matière de sécurité, de pérennité et d'émergence sonore.

- **Action n°4 : Nouveaux projets routiers et modifications significatives des routes existantes**

Dans l'objectif de préserver l'environnement sonore des secteurs impactés par la création d'une nouvelle section de route départementale, ou par la modification significative d'une section existante, le Département poursuivra, conformément à la règlementation applicable, sa politique de prise en compte des nuisances sonores dans la conception des opérations dont il assure la Maitrise d'Ouvrage.
Dans cette démarche le Département continuera à privilégier, chaque fois que possible, les solutions de protections collectives (modelage de terrain, merlons, écrans acoustiques…).

3.3 Pilotage et suivi

Un Comité de suivi sera mis en place dès la validation du PPBE. Ce Comité aura pour objectif de dresser chaque année un bilan des actions engagées par le Département.

4) Préservation des zones calmes

La Directive Européenne prévoit la possibilité de classer des zones bénéficiant d'une ambiance acoustique de qualité en "zones calmes".

Néanmoins, contrairement aux PPBE de territoire des grandes agglomérations, les PPBE d'infrastructures linéaires n'offrent pas la possibilité de définir des "zones calmes". En effet, les infrastructures routières constituent, par nature, des milieux générateurs d'émission acoustique.

L'objectif du Département est bien entendu de limiter le niveau d'émergence sonore issue de son réseau routier.

Fascicule 3

ECHEANCE N°2 DU PPBE

1) Résumé non technique

Il est rappelé que Le Département a fait le choix de traiter simultanément les deux échéances du PPBE. Toutefois, pour des raisons formelles, il a été nécessaire de faire apparaitre distinctement chaque échéance dans la rédaction du PPBE.
C'est pourquoi, les fascicules 2 et 3 sont quasi identiques dans leur rédaction ; seules les infrastructures traitées sont différentes.

La Directive Européenne du 25 juin 2002, relative à la gestion du bruit dans l'environnement, en particulier en provenance des infrastructures de transport, impose la réalisation de Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) et la rédaction d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Le décret d'application de la Directive a désigné les services de l'Etat pour la réalisation des CSB.
Le Département de la Haute-Savoie doit, quant à lui, élaborer un PPBE.

En France, la lutte contre les nuisances sonores a débuté en 1978, date de la première réglementation relative à l'isolation acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.

Plus tard, en 1992, la loi de lutte contre le bruit est venue renforcer la réglementation de 1978 sur l'isolation acoustique des bâtiments d'habitation, et a instauré la protection des logements existants lors de constructions nouvelles ou de modification significative d'infrastructures routières.

Le présent fascicule, correspondant à la 2ème échéance du PPBE, concerne les routes départementales présentant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an soit 8 200 véhicules par jour.

Le document présente tout d'abord un diagnostic de la situation actuelle, puis détaille le plan d'actions engagé par le Département de la Haute-Savoie pour atténuer les nuisances sonores sur les cinq années à venir.

La mesure principale du plan d'actions arrêté par l'Assemblée Départementale a pour objectif de proposer une aide financière aux particuliers concernés, afin de favoriser la mise en place d'une protection phonique individuelle de leur habitation.

A noter par ailleurs qu'une démarche spécifique sera engagée avec les agglomérations d'ANNECY et d'ANNEMASSE, toutes deux en charge de l'élaboration d'un PPBE de territoire. L'objectif sera de définir une démarche conjointe de traitement des logements à protéger sur ces territoires, lorsque le réseau routier départemental est impliqué.

Les modalités de ce dispositif seront définies au cours d'une étude menée en 2016 et 2017.

La Directive prévoit de mettre à disposition du public le projet de PPBE pendant deux mois.

2) Diagnostic

Le Département a effectué une vérification des estimations fournies par les services de l'Etat, concernant la population et les bâtiments sensibles afin d'affiner au mieux ces données.

Dans le cadre de ce travail, le Département a recensé pour la 2ème échéance, c'est-à-dire aux abords des routes départementales présentant un trafic ≥ 8 200 véhicules par jour :

- 22 768 personnes ;
- 7 916 logements ;
- 37 bâtiments d'enseignement.

A noter que ce diagnostic n'a pas écarté la part des logements déjà protégés par des protections individuelles ou collectives (murs antibruit, fenêtres acoustiques...). Ce travail reste à réaliser par des études au cas par cas.

A titre de comparaison, les estimations réalisées par les services de l'Etat qui accompagnent les Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) faisaient état de :

- 22 930 personnes ;
- 25 bâtiments d'enseignement ;
- 2 bâtiments de santé.

Une différence sensible est à noter entre les estimations du Département et celles de l'Etat. Cette différence s'explique par le fait que les services de l'Etat ont travaillé à une échelle moins précise que celle mise en œuvre par le Département.

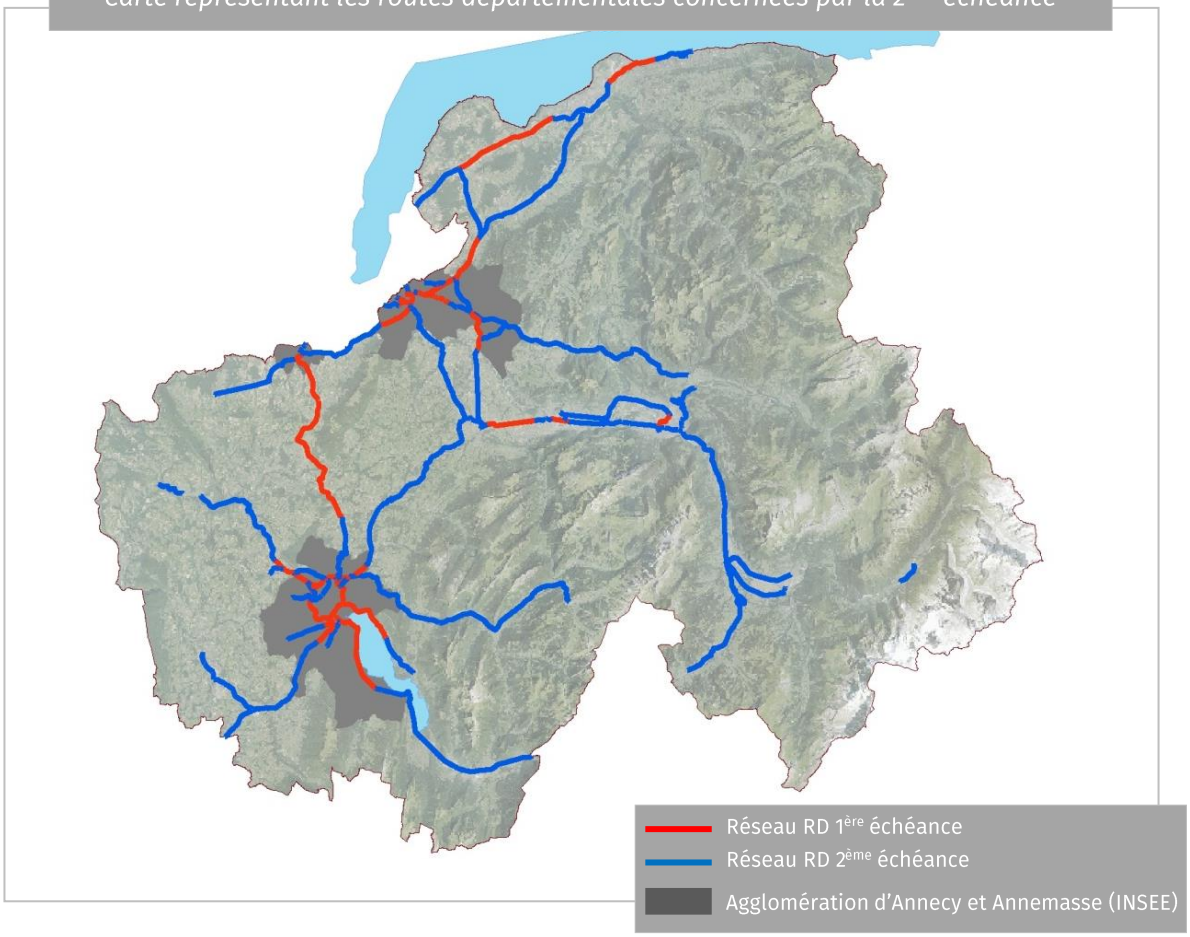
Ce travail, réalisé par le Département, s'est organisé en trois étapes successives :

- Tous d'abord, les services départementaux ont recensé l'ensemble des bâtiments exposés à un niveau de bruit ≥ 68 dB(A) ;
- Ensuite, pour chaque bâtiment, l'usage de celui-ci a été vérifié, à l'aide de photo ou visites de terrain, afin de ne retenir que les logements, les bâtiments d'enseignement et les bâtiments de santé ;
- Enfin, pour chaque logement, lorsque la donnée issue des cartes de bruit était incomplète ou erronée, le nombre de personnes a été attribué de manière forfaitaire : 3 personnes/logement.

Ce travail a été réalisé sur les 500 kilomètres de route départementale concernés par la Directive Européenne.

Cartographie des sections de Route Départementale (RD) concernées par la 2ème échéance :

Carte représentant les routes départementales concernées par la 2ème échéance



Le tableau suivant recense pour la 2ème échéance les personnes exposées à un niveau de bruit Lden ≥ 68 dB(A), c'est-à-dire sur une journée complète de 24 heures :

Estimation des personnes exposées au niveau sonore Lden ≥ 68 dB(A) pour la 2ème échéance				
Routes	**Nombre de personnes**	**Nombre de logements**	**Nombre de bâtiments d'enseignement**	**Nombre de bâtiments de santé**
B3508 04 B	12	4		
D1005	1 661	644	7	
D1201	2 500	818		
D1201G	342	119		
D1203	911	320		
D1205	2 172	705	2	
D1206	2 119	746	4	
D1212	364	167		
D13	424	137		
D14	379	115		
D150	471	159		
D1501	866	342	1	
D1506	53	27		
D1508	1 838	690	7	
D15A	33	10		
D16	190	75		
D165	498	167	1	
D17	89	27		
D18	2	1		
D19	822	290	5	
D2	590	209		
D20	28	9		
D2203	156	49		
D24	13	5		
D2508	52	16		
D26	33	7		
D27A	11	4		
D2B	75	22		
D3	65	24		
D304	1 140	383		
D3508	349	123	1	
D3508G	3	1		
D39	88	30		
D4	49	24		
D5	518	149		
D9	25	10		
D902	582	195	3	
D902B	1	1		
D903	742	245	1	
D907	828	279	1	
D909	880	303	1	
D909A	142	59		
D910	215	73	1	
D910G	366	122	2	
D916	7	3		
D992	64	8		
Total	**22 768**	**7 916**	**37**	**0**

Une partie des personnes exposée à un niveau de bruit Lden ≥ 68 dB(A) est également exposée pour la période nocturne à un niveau de bruit Ln ≥ 62 dB(A).
Le tableau ci-dessous fait état de ces personnes exposées à la fois à Lden ≥ 68 dB(A) et Ln ≥ 62 dB(A) :

Estimation des personnes exposées au niveau sonore Ln ≥ 62 dB(A) pour la 2ème échéance				
Routes	**Nombre de personnes**	**Nombre de logements**	**Nombre de bâtiments d'enseignement**	**Nombre de bâtiments de santé**
D1005	751	300	2	
D1201	1 045	375		
D1201G	146	53		
D1203	496	171		
D1205	697	210	1	
D1206	1 262	431	1	
D1212	67	36		
D13	195	62		
D14	241	73		
D150	31	9		
D1501	546	201	1	
D1506	5	4		
D1508	1 116	418	3	
D16	27	10		
D165	208	71	1	
D17	9	2		
D19	195	72	1	
D2	83	33		
D20	10	3		
D2203	64	21		
D24	2	1		
D2508	3	1		
D26	4	1		
D27A	9	3		
D2B	42	13		
D3	16	6		
D304	436	144		
D3508	138	39		
D3508G	3	1		
D39	12	5		
D4	45	22		
D5	84	31		
D9	12	5		
D902	429	142	2	
D903	289	105		
D907	173	63		
D909	398	135		
D909A	35	16		
D910	128	43	1	
D910G	110	36		
D916	4	2		
D992	10	2		
Total	**9 576**	**3 371**	**13**	**0**

3) Plan d'actions

3.1 Actions réalisées au cours des 10 dernières années

Depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, le Département réalise systématiquement les protections acoustiques liées à la réalisation de nouvelles infrastructures routières, ou aux modifications significatives d'infrastructures existantes.
A titre d'exemple, ci-dessous, une liste non exhaustive des opérations concernées au cours des 10 dernières années :

Projet routier	RD	Commune	Protections acoustiques	Année travaux
Création d'un carrefour giratoire au pont du Borne	1203	Bonneville	Ecrans + merlons	2014
Elargissement à 3 voies	19	Ayse	Ecrans	2008
Elargissement du Boulevard Ouest	1501	Cran Gevrier	Ecrans	2006
Aménagement du Carrefour Seysolaz	1508	Sillingy	Merlon	2012
Aménagement du Carrefour des Fontaines	902	Châtillon sur Cluses	Ecrans + murs	2006
Aménagement du Carrefour du Livron	1205	Annemasse	Ecrans	2006
Création du contournement de Thonon Les Bains	1005	Thonon les Bains	Ecrans + murs	2007
Création d'une déviation	1508	La Balme de Sillingy	Ecrans + murs + merlons	2011
Aménagements	910	Rumilly	Merlons	2011
Aménagements	909A	Talloires	Merlons	2011
Création d'une déviation	902/909	Saint Gervais les Bains	Ecrans + murs	2011
Aménagements	1203	La Roche sur Foron	Merlons	2012
Réfection du Pont de Brogny	2203	Pringy	Revêtement phonique	2010
Création du contournement de Pringy	1201/14	Pringy	Ecrans + murs	2012
Création d'un carrefour giratoire	25/1005	Sciez	Ecrans	2014
Création de la 1ère tranche d'une voie verte	25	Chens sur Leman	Ecrans	2015
Création de la 2ème tranche d'une voie verte	25	Excenevex	Ecrans végétalisés	2015

Par ailleurs, depuis 2012, le Département a porté une réflexion sur le renouvellement des couches de surface de chaussée.
Dans un premier temps, le laboratoire de la Direction des Routes a élaboré un enduit de granulométrie plus fine afin de diminuer l'impact acoustique de ce type de revêtement.
De plus, l'utilisation de cette technique a été prioritairement réservée aux sections situées à l'extérieur des agglomérations (panneaux d'entrée et de sortie des agglomérations).

3.2 Plan d'actions sur 5 ans

- **Action n°1 : Aides financières pour des protections individuelles hors des zones couvertes par un PPBE agglomération**

Dans un objectif de souplesse et d'efficacité, le Département a souhaité s'orienter vers une démarche volontariste d'aide pour la réalisation de protections individuelles des logements recensés au PPBE.

Dans cet objectif, le Département a décidé de subventionner la réalisation de travaux d'isolation acoustique engagée pour la protection des logements. L'attribution de ces subventions sera encadrée par deux critères :

- Le niveau sonore : Dans un 1er temps, les logements concernés seront ceux exposés à un niveau sonore ≥ 75 dB(A) ;
- le critère d'antériorité : Les logements qui répondent au critère d'antériorité sont ceux qui ont été construits avant la date du 1er arrêté de classement sonore de l'infrastructure routière.

De plus, le taux de subvention est fixé à 80 % du montant des travaux plafonné. Le taux de subvention sera ajusté en fonction des aides financières existantes (crédits d'impôt, ANAH, programme Habiter Mieux) afin que le cumul des aides ne dépasse pas 80 % du coût des travaux.

Une étude détaillée définira précisément les différents paramètres de cette subvention, et notamment :

- Définition des techniques d'isolation acoustique recevables ;
- Définition des contrôles d'opportunité et des garanties de résultat à obtenir ;
- Définition des modalités d'emboitement avec les aides financières existantes (crédits d'impôts, Ademe, aides collectivités…) ;
- Définition des moyens de gestion des dossiers et des modalités de versement des subventions ;
- …

Cette réflexion sera menée au cours des années 2016 et 2017. L'objectif est d'engager les premières démarches d'attribution des aides dès 2018.

A noter que le choix du Département s'est porté sur des protections individuelles. En effet, contrairement aux solutions généralement retenues pour les projets d'infrastructures nouvelles, la mise en place de protections collectives dans les emprises d'un réseau routier existant se heurte à plusieurs contraintes rédhibitoires, notamment :

- Insuffisance d'emprises foncières (milieu bâti) ;
- Forte porosité entre la voie et son environnement (accès, commerces…) ;
- Lourdeur des procédures et longueur des délais de mise en œuvre ;
- …

A contrario, les protections individuelles offrent un panel de solutions plus souples, tant en termes de mise en œuvre technique, qu'en termes de délais. Elles permettent de ce fait d'apporter une réponse plus réactive aux sollicitations des riverains qui souhaitent se protéger à court terme.

D'ores et déjà, l'Assemblée Départementale s'est prononcée en faveur d'un effort de 500 000 €, réparti sur 5 ans, pour l'action n°1 et pour les 2 échéances.

- **Action n°2 : Aides financières aux communes des agglomérations d'Annecy et d'Annemasse pour des protections individuelles et collectives**

Dans un objectif de soutien aux communes soumises au PPBE agglomération, le Département pourra participer financièrement aux actions de protection engagées par les communes des agglomérations d'Annecy et d'Annemasse pour les routes départementales traversant leur territoire.

Tout comme l'action n°1, une réflexion sur les modalités d'attribution sera menée aux cours des années 2016 et 2017.

- **Action n°3 : Revêtement routier et performances acoustiques**

Dans un objectif d'atténuation des nuisances sonores liées aux infrastructures routières existantes, le Département poursuivra son travail d'optimisation des techniques de rénovation de chaussée afin de privilégier, à performances équivalentes, les techniques à moindre impact sonore.

Il conviendra pour cela, d'affiner la connaissance des produits et de leurs caractéristiques acoustiques. Cette étude permettra d'affecter à chaque section, le produit le plus adapté au regard des budgets disponibles et des performances attendues en matière de sécurité, de pérennité et d'émergence sonore.

- **Action n°4 : Nouveaux projets routiers et modifications significatives des routes existantes**

Dans l'objectif de préserver l'environnement sonore des secteurs impactés par la création d'une nouvelle section de route départementale, ou par la modification significative d'une section existante, le Département poursuivra, conformément à la règlementation applicable, sa politique de prise en compte des nuisances sonores dans la conception des opérations dont il assure la Maitrise d'Ouvrage.
Dans cette démarche, le Département continuera à privilégier, chaque fois que possible, les solutions de protections collectives (modelage de terrain, merlons, écrans acoustiques…).

3.3 Pilotage et suivi

Un Comité de suivi sera mis en place dès la validation du PPBE. Ce Comité aura pour objectif de dresser chaque année un bilan des actions engagées par le Département.

4) Préservation des zones calmes

La Directive Européenne prévoit la possibilité de classer des zones bénéficiant d'une ambiance acoustique de qualité en "zones calmes".

Néanmoins, contrairement aux PPBE de territoire des grandes agglomérations, les PPBE d'infrastructures linéaires n'offrent pas la possibilité de définir des "zones calmes". En effet, les infrastructures routières constituent, par nature, des milieux générateurs d'émission acoustique.

L'objectif du Département est bien entendu de limiter le niveau d'émergence sonore issue de son réseau routier.

Direction de la Communication Institutionnelle / Département de la Haute-Savoie - Photo : © Dep74 - T. Shu

DEPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE

Direction Générale Adjointe Infrastructures et Aménagement du Territoire
Direction des Routes
23 rue de la Paix CS32444
74041 ANNECY CEDEX

T / 04 50 33 21 00
DVT-SDGR@hautesavoie.fr

haute savoie
le Département

hautesavoie.fr