

**PROJET DE
PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS
L'ENVIRONNEMENT (PPBE)**

INFRASTRUCTURES ROUTIERES DEPARTEMENTALES

Département de l'Ardèche



2011-2013

1. Résumé non technique

La directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). **L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé, des nuisances sonores excessives, et de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore. Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours, et de définir celles prévues pour les prochaines années, dans un plan d'action porté à la connaissance du public et des riverains.**

Pour ce faire, l'Etat établit les cartes des grandes infrastructures de transports (trafic supérieur à 16400 véh/jour pour la première étape de l'application de la directive).

L'ambition de la directive est aussi de garantir une information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé ainsi que les actions prévues pour réduire cette pollution.

Le présent PPBE concerne les infrastructures routières de transport du Département de l'Ardèche.

En France depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures, et plus particulièrement depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, des dispositions nationales de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mises en place.

En Ardèche, le PPBE du Département concerne les infrastructures suivantes :

Communes	Numéro de RD	Longueur en m	Début de section	Fin de section	Trafic en véh/jour
Guilherand et Saint Péray	533	2925	Giratoire de la Beylesse	Pont Frédéric Mistral	19800
Annonay et Davézieux	121	1879	Giratoire avec la RD 519 à Davézieux	RD 206 A à Annonay	18129
Annonay	121	125	Route Levert	Giratoire avec la RD 206	18129
Annonay	206	304	Giratoire avec la RD 121	Rue Malleval	16800
Annonay	206A	535	RD 121	RD 206	17610
Davézieux	519	970	RD 121	RD 82	17604

Les cartes n'étant pas les seuls éléments du projet, il était essentiel d'exploiter également les diagnostics précédents, observatoire départemental du bruit des transports terrestres, afin de disposer des données plus précises pour le diagnostic initial. Dans un second temps, le Département de l'Ardèche présentera le programme des actions prévues entre 2011 et 2013.

2 Le contexte à la base de l'établissement du PPBE

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local.

La mise en œuvre de la directive se déroule en deux étapes pour une application progressive.

Première étape :

Etablissement des cartes de bruit stratégiques par l'Etat et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondants par le gestionnaire de la voirie, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour.

Etablissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Deuxième étape :

Etablissement des cartes de bruit stratégiques par l'Etat et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondants par le gestionnaire de la voirie, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 8 200 véhicules/jour.

Etablissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La seconde étape devra être achevée en 2013.

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement. En ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national, les cartes de bruit et le PPBE sont arrêtés par le Préfet, selon les conditions précisées par la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et par l'instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'État et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières.

Dans le département de l'Ardèche, les cartes de bruit concernant les grandes infrastructures du réseau routier et ferroviaire national ont été approuvées par le préfet par arrêté(s) du 4 décembre 2008.

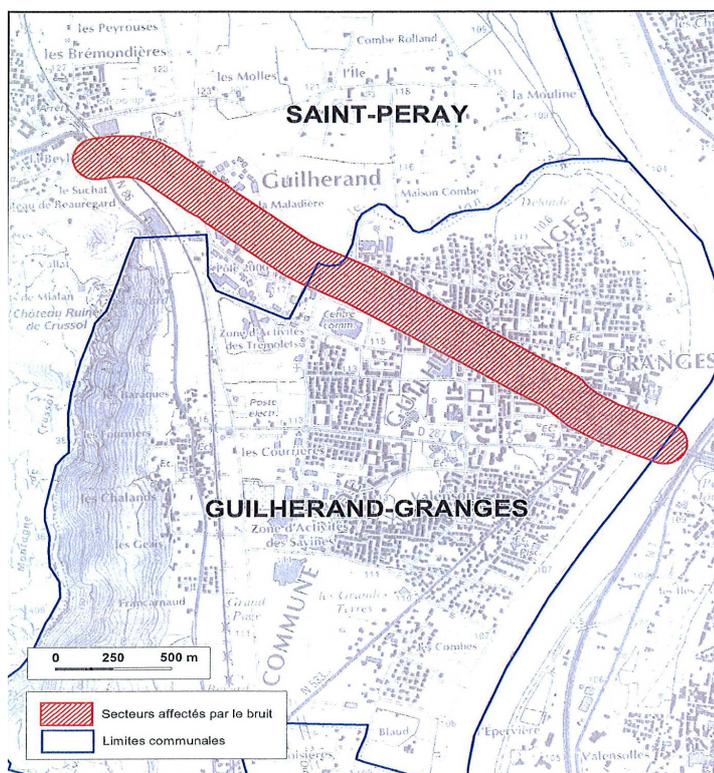
2.1. Les infrastructures concernées par le PPBE du Département de l'Ardèche

Un PPBE est établi pour chaque infrastructure routière supportant un trafic supérieur à 16 400 véhicules par jour en moyenne.

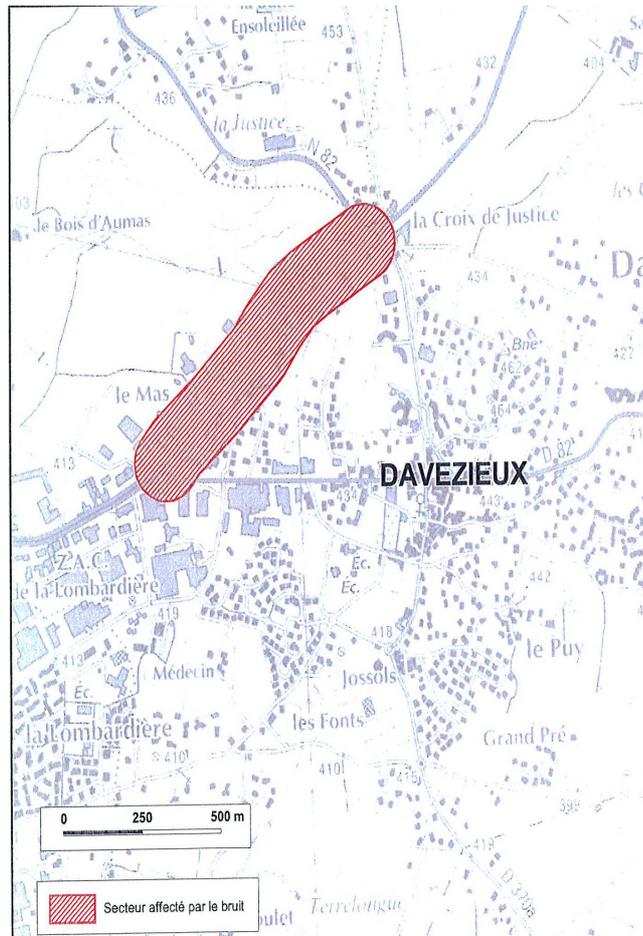
En Ardèche, le PPBE du Département concerne les infrastructures suivantes :

Communes	Numéro de RD	Longueur en m	Début de section	Fin de section	trafic
Guilhaerand et Saint Péray	533	2925	Giratoire de la Beylesse	Pont Frédéric Mistral	19800
Davézieux	519	970	RD 121	RD 82	17604
Annonay et Davézieux	121	1879	Giratoire avec la RD 519 à Davézieux	RD 206 A à Annonay	18129
Annonay	121	125	Route Levert	Giratoire avec la RD 206	18129
Annonay	206	304	Giratoire avec la RD 121	Rue Malleval	16800
Annonay	206A	535	RD 121	RD 206	17610

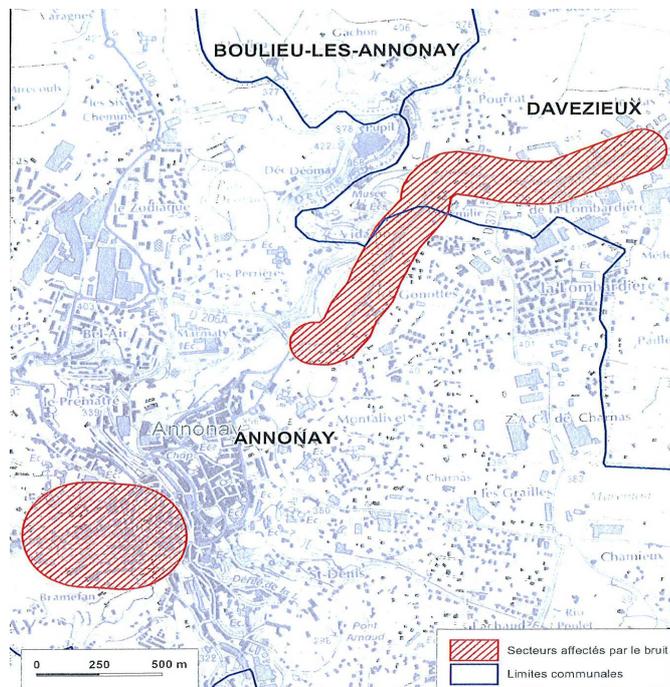
La collectivité départementale n'est pas chargée de l'élaboration du PPBE pour les infrastructures ferroviaires. Par ailleurs, le département de l'Ardèche ne compte pas d'agglomération de plus de 250 000 habitants.



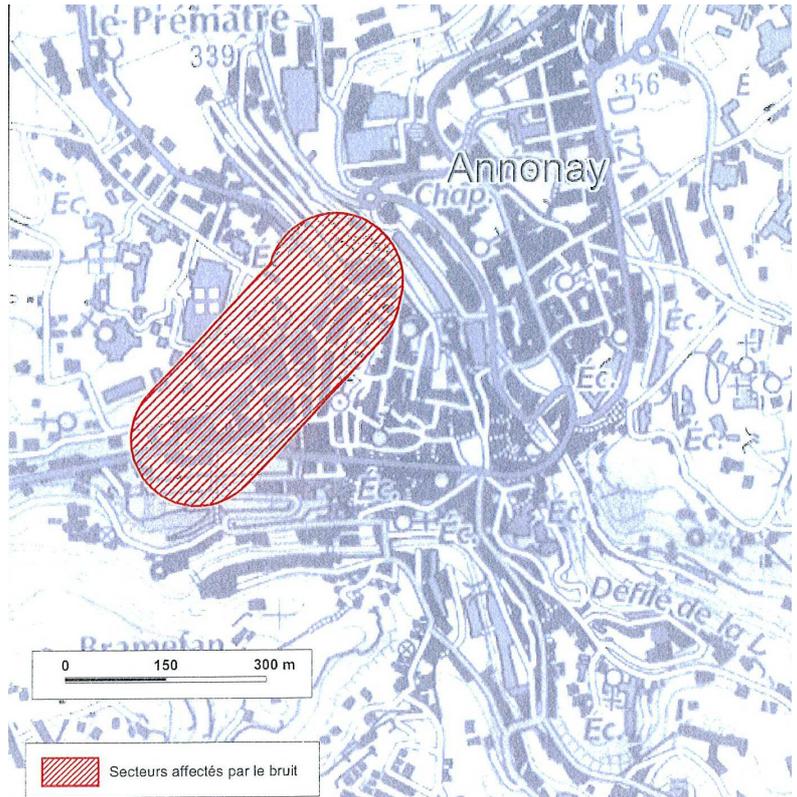
Carte de type C (secteur affecté par le bruit RD 533) en application de la directive européenne.



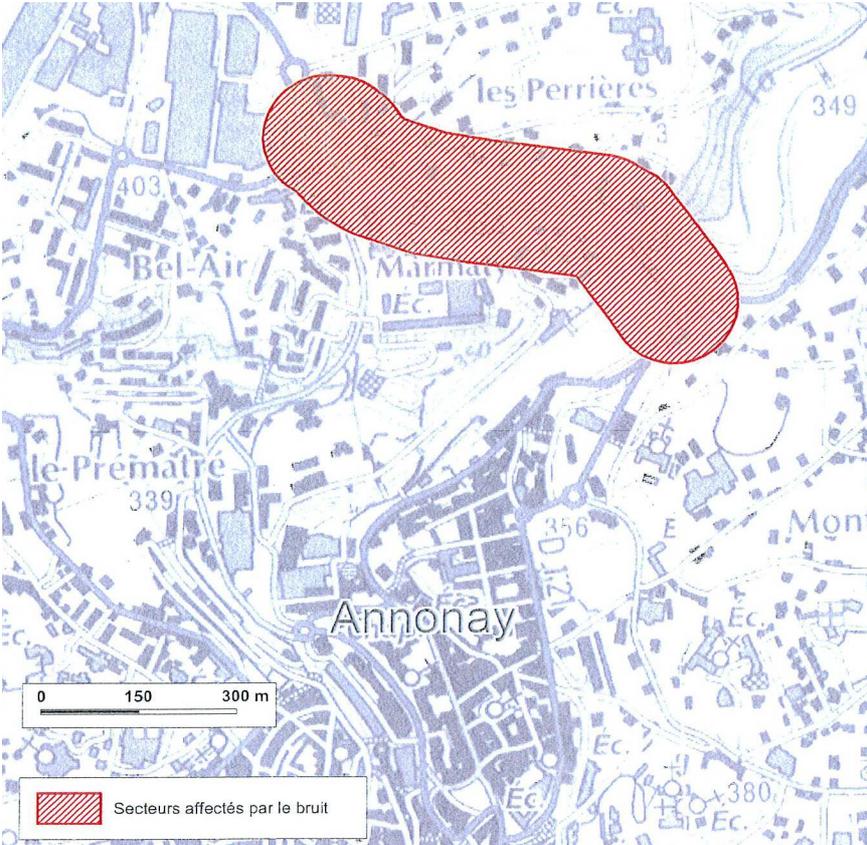
Carte de type C (secteur affecté par le bruit RD 519) en application de la directive européenne.



Carte de type C (secteur affecté par le bruit RD 121) en application de la directive européenne.



Carte de type C (secteur affecté par le bruit RD 206) en application de la directive européenne.



Carte de type C (secteur affecté par le bruit RD 206A) en application de la directive européenne.

2.2. La démarche mise en œuvre pour le PPBE du Département de l'Ardèche

Le PPBE du Département de l'Ardèche est élaboré par la direction des routes départementales du Conseil général de l'Ardèche.

L'élaboration du PPBE est menée en quatre étapes :

- Une première phase de diagnostic réalisée par la direction des routes départementales a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006. Ce diagnostic s'est basé essentiellement sur les résultats des cartes de bruit arrêtées par le préfet, le classement sonore des voies arrêté par le préfet, l'importante base de données des zones de bruit critique et des points noirs du bruit contenue dans les observatoires départementaux du bruit (routier et ferroviaire).
- Des études de terrain seront effectuées afin de confirmer les données fournies par les observatoires du bruit.
- Le projet de PPBE synthétisant les mesures proposées sera présenté en comité départemental de suivi des cartes et des PPBE et à l'ensemble des organismes et collectivités concernées.
- Le projet de PPBE sera soumis à la consultation du public pendant deux mois dans les mairies de Annonay, Davézieux, Guilhaud-Granges et Saint Péray et à l'accueil du Conseil Général de l'Ardèche. A l'issue de cette consultation, le Conseil général établira une synthèse des observations du public, et la présentera en comité départemental de suivi des cartes et des PPBE.
- Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée constituera le PPBE.

2.3. Les principaux résultats du diagnostic

Les cartes de bruit arrêtées le 4 décembre 2008 par le Préfet de l'Ardèche donnent une représentation graphique très précise en fonction des indicateurs de gêne selon la période de la journée, sur l'ensemble des infrastructures du département, quel que soit le gestionnaire. Elles identifient les territoires les plus exposés dépassant les valeurs limites, là où se concentrent les risques d'effet sur la santé, et selon des critères objectifs et cohérents appliqués à de vastes territoires.

L'avènement de la directive européenne a confirmé la nécessité de recenser les secteurs exposés à des niveaux de bruit critique. Ce recensement avait été lancé dès 2001 par l'Etat français dans le cadre de la mise en place des observatoires départementaux du bruit des transports terrestres. Les données d'exposition des territoires proposées par les cartes ont donc été utilement croisées avec les données de population exposées recensées par les observatoires départementaux du bruit, établies à partir d'investigations plus fines sur le terrain assurant une très bonne connaissance de la sensibilité du bâti.

Les résultats présentés ci après sont issus du croisement entre ces deux approches complémentaires.

L'unité territoriale choisie pour les observatoires du bruit est la Zone de Bruit Critique définie par la circulaire du 25 mai 2004 relative au plan national d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003 ; il s'agit d'une zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne évalués en façade des bâtiments sensibles (habitation, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale) résultant de l'exposition des infrastructures de transports terrestres dépassent ou risquent de dépasser à terme, une des valeurs limites fixées par l'arrêté du 4 avril 2006.

Les données suivantes sont issues de l'observatoire du bruit des transports routiers.

Les zones de bruit critiques présentes dans l'empreinte des cartes pages 4 à 6 sont les suivantes :

Axe	Nom_ZBC	Lden > valeur limite			Ln > valeur limite		
		Population	Enseignement	Santé	Population	Enseignement	Santé
RD 533	N532-358	410	0	0	241	0	0
	N532-359						
	N532-141						
	N532-361						
	N532-362						
Total	410	0	0	241	0	0	
RD 121	D121-646	208	0	0	148	0	0
	D121-647						
	D121-658						
	D121-634						
	Total						
RD 206	D206-632	127	0	0	77	0	0
	Total	127	0	0	77	0	0
RD 206A	D206A-627	90	0	0	53	0	0
	Total	90	0	0	53	0	0
RD 519	D519-649	29	0	0	22	0	0
	Total	29	0	0	22	0	0

. les valeurs limites sont de 68 dB(A) en Lden (sur 24h) et de 62 dB(A) en Ln entre 22h et 6h

Ces résultats ont besoin d'être approfondis par des études acoustiques complémentaires. En effet les points noirs du bruit ont été déterminés par des calculs théoriques. Il faut donc confirmer par des mesures sur le terrain les résultats obtenus par les calculs.

Il est également utile de connaître quelle population est affectée pour chaque ZBC. Ceci permettra de hiérarchiser les interventions du Conseil général et de déterminer les zones où il y a le plus d'habitants exposés.

Enfin il est intéressant de noter que toutes ces ZBC sont situées dans un contexte urbain important.

Un PNB est un **bâtiments « sensible »** (locaux d'habitation, d'enseignement, de soins/santé ou d'action social) dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme des valeurs limites, sous respect du critère d'antériorité. Une ZBC est une zone de bruit critique constituée de plusieurs PNB.

Valeurs limites : niveau de bruit moyen supérieur à 62 dB(A) en période nocturne, c'est à dire entre 22h et 6h.

Antériorité : bâtiments construits avant le 6 octobre 1978.

2.4 Les objectifs en matière de réduction du bruit

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative . Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	-	62	65	60

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

Par contre les textes de transposition français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit.

Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modelé acoustique) :

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route
L _{Aeq} (6h-22h)	65
L _{Aeq} (22h-6h)	60
L _{Aeq} (6h-18h)	65
L _{Aeq} (18h-22h)	65

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades :

Objectifs isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route
$D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (6h-22h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (6h-18h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (18h-22h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (22h-6h) - 35
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30

Ces objectifs s'appliquent aux locaux qui répondent aux critères d'antériorité, soit :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - 1° publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure
 - 2° mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables
 - 3° inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables
 - 4° mise en service de l'infrastructure
 - 5° publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés ;
- les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Un cas de changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

3.La prise en compte des « 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 des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver.

Par nature les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en terme de sauvegarde.

Cette disposition ne concerne pas les secteurs étudiés.

4.La description des mesures réalisées, engagées ou programmées

Les efforts entrepris par le Conseil général pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et celles prévues pour les cinq années à venir.

4.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi bruit du 31 décembre 1992. Deux articles du code de l'environnement propose des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment le Conseil général de l'Ardèche pour les routes départementales, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement pour les routes nationales et Réseau Ferré de France pour les voies ferrées, sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils règlementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

Tous les projets d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements qui font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992.

La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne l'édification de constructions nouvelles sensibles au bruit au voisinage d'infrastructures de transports terrestres nuisantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-32 à R571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore. Ce classement sonore concerne toutes les routes écoulant plus de 5000 véh/j et toutes les voies ferrées écoulant plus de 50 trains/j, c'est à dire toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne.

Dans le département de l'Ardèche, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées :

Communes	Numéro de RD	Longueur en m	Classement sonore
Guilherand et Saint Péray	533	2925	Catégorie 3
Annonay et Davézieux	121	1879	Catégorie 3
Annonay	206	125	Catégorie 3
Annonay	206A	304	Catégorie 3
Davézieux	519	535	Catégorie 3

Ce classement correspond à l'arrêté n°810 du 11 juin 1999.

Le classement sonore des voies fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site internet de la Direction Départementale des Territoires de l'Ardèche (DDT 07) à l'adresse suivante : http://www.ardèche.equipement-agriculture.gouv.fr/article.php3?id_article=908

Conformément aux articles L121-2 et R121-1 du code de l'urbanisme, le Préfet porte à la connaissance des communes ou groupements de communes engagés dans l'élaboration ou la révision de leur Plan Local d'Urbanisme, les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associés. L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite obligation à reporter ses informations dans les annexes de son Plan Local d'Urbanisme (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

Les services de la DDT 07 se tiennent à la disposition du citoyen pour assurer la bonne mise en œuvre de ce texte, dans le respect de l'article R111-4 du code de la construction et de l'habitat.

Les communes de Annonay, Davézieux, Guilherand-Granges et Saint Péray disposent d'un PLU. Le bruit et les protections acoustique est pris en compte dans le rapport de présentation de ces documents. Dans celui d'Annonay, il est précisé que : « pour les terrains se trouvant à l'intérieur de secteurs affectés par le bruit d'une voie classée en catégorie 3. Cette situation impose en cas de construction nouvelle (à usage d'habitation, locaux scolaires, touristiques...) des prescriptions d'isolation acoustique particulières. »

Les mesures curatives mises en oeuvre depuis 10 ans

Parallèlement des mesures curatives ont été réalisées sur la dernière décennie. L'Etat a engagé en 2001 le recensement des situations d'exposition critique au bruit des infrastructures de transports terrestres du réseau routier et ferroviaire national, destiné à disposer d'un inventaire des Points Noirs du Bruit.

On dispose aujourd'hui de cet inventaire, contenu dans l'observatoire départemental du bruit validé par le Préfet après avis du comité de pilotage du 7 février 2008.

Parallèlement à cette identification, une action a été menée depuis 1998 sur le secteur de la RD 533 (ex RN 532) :

Entre les communes de Guilhaud-Granges et Saint Péray, le pont des Lônes (actuellement RD 96) mis en service en 2004, a permis de diminuer le trafic de moitié, de 40 000 véhicules en moyenne journalière annuelle en 2004, à 19 800 véhicules en moyenne journalière annuelle en 2005. Cette diminution de trafic entraînant automatiquement une diminution du bruit qui n'a toutefois pas été confirmée par des mesures sur le terrain.

Sur les communes d'Annonay et Davézieux un schéma de voirie d'agglomération de 1999, prévoyait la réalisation de plusieurs voies de liaison permettant à terme de soulager les voiries actuelles et de mieux répartir les flux de circulation à l'échelle de l'agglomération. Dans ce cadre, des études avant projet concernant le contournement Est d'Annonay et la déviation de Davézieux ont été réalisées entre 2002 et 2003. L'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique a été pris le 20 décembre 2005. La mise en service de ces aménagements devraient avoir lieu en 2015. Ces travaux permettront une diminution du trafic de 60 % sur la RD 519 et de 42 % sur la RD 121 ces réductions de trafic engendrant une diminution du bruit. (voir annexe 2)

4.2. Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2011 et 2013

Tous les projets d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui feront l'objet d'une enquête publique au cours des cinq prochaines années respecteront les engagements introduits par l'article L571-9 du code de l'environnement.

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, la DDT et la Direction Régionale de RFF s'engage à réexaminer au minimum tous les 5 ans et donc pendant la période de mise en œuvre du présent PPBE, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et de proposer le cas échéant au Préfet une révision des arrêtés de classement. La révision du classement sonore a été initiée en 2009, afin de mettre en adéquation les données de trafic, de limitation éventuelle de vitesse ou de circulation, les voies nouvelles mises en service etc.... et l'arrêté de classement. Pour les tronçons qui concernent le présent PPBE, les données initiales ne sont pas modifiées, le classement sonore de 1999 est confirmé, avec un classement en catégorie 3 pour toutes les infrastructures concernées par le présent PPBE.

4.3. Les actions complémentaires prévues entre 2011 et 2013

Si le diagnostic décrit au chapitre 1 a permis de définir un certain nombre de situations à traiter, les éléments techniques nécessaires pour apprécier les solutions à mettre en œuvre ne sont pas toujours disponibles aujourd'hui ou ne seront pas disponibles à temps pour permettre d'inscrire des mesures dans le présent PPBE.

Le Département de l'Ardèche s'engage à réaliser entre 2012 et 2013 les études acoustiques suivantes :

Les études ayant pour but de valider les seuils d'exposition au bruit issues de l'observatoire du bruit des transports routiers. Cette étude devrait permettre de hiérarchiser les zones de bruit critiques sur les itinéraires départementaux concernés par le présent PPBE.

La réalisation de ces études constitue un engagement et une action à part entière du PPBE du Département de l'Ardèche.

5. Le financement des mesures programmées ou envisagées

S'agissant de crédits d'études le Département de l'Ardèche va solliciter une demande de subvention auprès de l'ADEME, laquelle finance à 80 % ce type de projet.

Le montant total estimé est de 72 000 € TTC.

6. La justification du choix des mesures programmées ou envisagées

Il est nécessaire de confirmer et de hiérarchiser les zones de bruit issues de l'observatoire du bruit des transports routiers. Cette première étude permettra de définir les actions à venir et de savoir quelles sont les secteurs à traiter en priorité. Cette étude permettra également de lancer des études de maîtrise d'œuvre permettant un diagnostic spécifique à chaque logement identifié comme point noir du bruit.

7. L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée a priori de leur impact. Dans le cadre des bilans, ces actions pourront par contre être évaluées a posteriori.

8. Les annexes

- Cartes de bruits stratégiques directive européenne sur les RD 533, 121, 206, 206A et 519
- Projet de contournement Est d'Annonay et déviation de Davézieux
- Glossaire

9. Note concernant la consultation du public

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été mis à la consultation du public du 16 juillet 2012 au 17 septembre 2012, soit pendant une durée de 2 mois conformément à la Directive Européenne 2002/49/CE.

Un registre a été ouvert :

- en Mairie de Annonay, aux horaires habituels d'ouverture au public
- en Mairie de Davézieux, aux horaires habituels d'ouverture au public
- en Mairie de Guilhaud-Granges, aux horaires habituels d'ouverture au public
- en Mairie de Saint-Péray, aux horaires habituels d'ouverture au public
- à l'hôtel du Département à Privas, aux horaires habituels d'ouverture au public

Le public a pu consulter le projet de PPBE et s'exprimer sur le registre. Il n'y a eu aucune remarque sur les secteurs de RD concernées par le PPBE.

Sur la Commune d'Annonay une personne s'est exprimée sur un aménagement routier à modifier.

Sur les Communes de Annonay et Saint-Péray, trois personnes se sont exprimées sur le fait que ce sont les motos qui créent des nuisances sonores importantes.

Sur la Commune de Davézieux, une personne s'est exprimée sur toutes les nuisances engendrées par les routes, une autre, non concerné par le PPBE se pose la question de savoir comment il peut imposer à son propriétaire de mettre en place un double vitrage.

Sur la Commune de Guilhaud-Granges et à l'hôtel du Département de l'Ardèche, aucune remarque n'a été recueillie.

En conséquence aucune remarque n'a d'impact sur le présent PPBE.

ANNEXE 1 Cartes stratégiques du bruit selon la directive européenne sur les :

RD 533

RD 121

RD 206

RD 206A

RD 519

ANNEXE 2 Projet de contournement Est d'Annonay et déviation de Davézieux

ANNEXE 3 GLOSSAIRE

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

BATIMENT SENSIBLE AU BRUIT : Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale.

CRITERES D'ANTERIORITE : Antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs.

DB dB(A) : Décibel, unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique).

ISOLATION DE FACADE : Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement et/ou phoniquement une façade de bâtiment.

L_{aeq} : niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifique T a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles.

L_{day} : Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gamme 6h à 18h.

L_{den} : Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gamme sur 24 heures, avec d(day), e(evening), n(night).

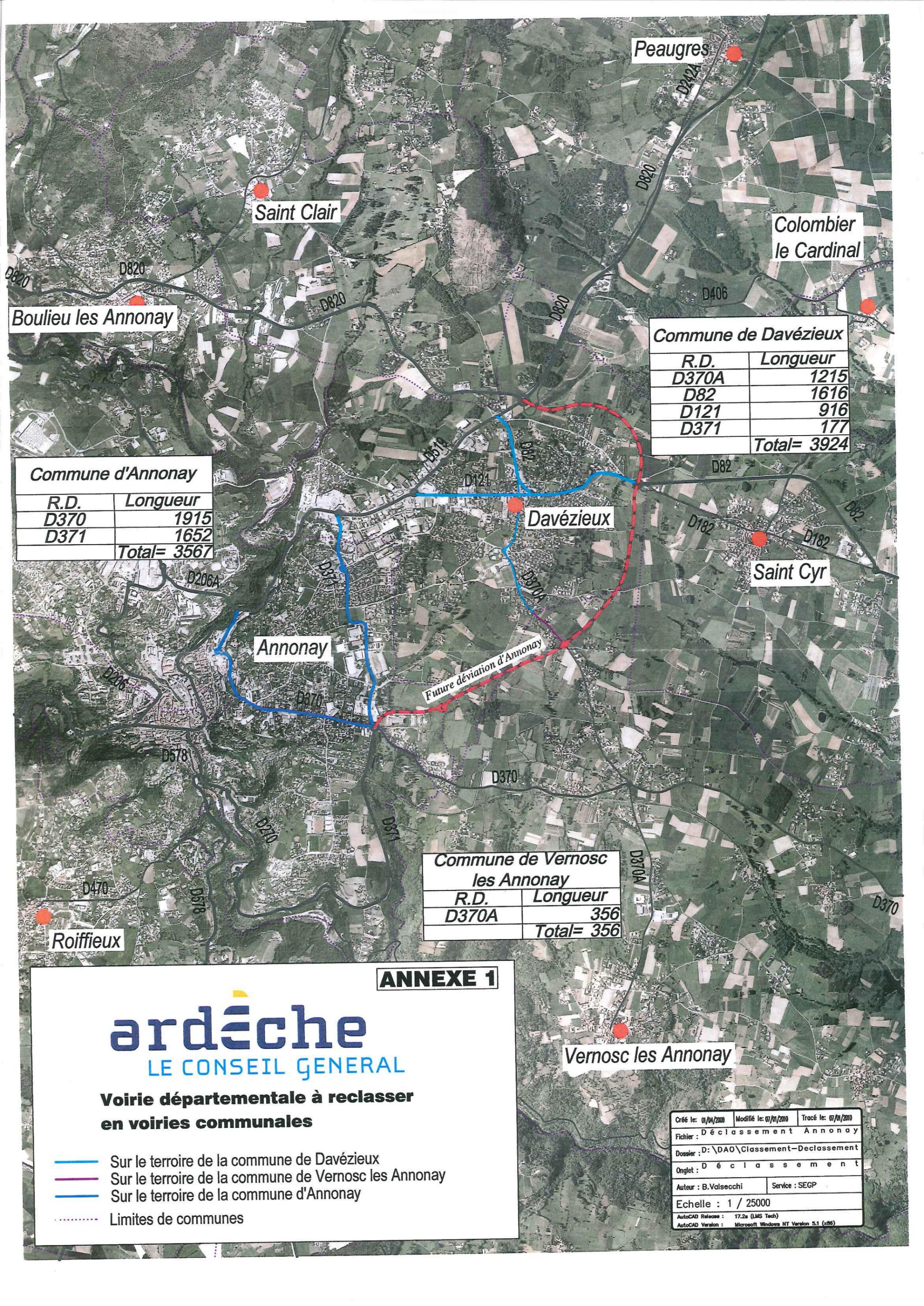
L_n : niveau acoustique moyen de nuit.

OMS : Organisation mondiale de la santé.

POINT NOIR DU BRUIT : Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70dB(A) en période diurne (L_{aeq} (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (L_{aeq} (22h-6h)) et qui répond aux critères d'antériorité.

TMJA : Trafic moyen journalier annuel – unité de mesure du trafic routier.

ZONE DE BRUIT CRITIQUE : Une zone de bruit critique est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres.



Peaugres
Colombier le Cardinal

Saint Clair
Boulieu les Annonay

Commune de Davézieux	
R.D.	Longueur
D370A	1215
D82	1616
D121	916
D371	177
Total= 3924	

Commune d'Annonay	
R.D.	Longueur
D370	1915
D371	1652
Total= 3567	

Davézieux
Saint Cyr

Annonay

Future déviation d'Annonay

Commune de Vernosc les Annonay	
R.D.	Longueur
D370A	356
Total= 356	

Roiffieux

Vernosc les Annonay

ANNEXE 1

ardèche
LE CONSEIL GENERAL

Voirie départementale à reclasser en voiries communales

- Sur le territoire de la commune de Davézieux
- Sur le territoire de la commune de Vernosc les Annonay
- Sur le territoire de la commune d'Annonay
- ⋯ Limites de communes

Créé le: 01/04/2008	Modifié le: 07/01/2010	Tracé le: 07/01/2010
Fichier : Déclassement Annonay		
Dossier : D:\DAO\Classement-Déclassement		
Onglet : Déclassement		
Auteur : B.Valsecchi		Service : SEGP
Echelle : 1 / 25000		
AutoCAD Release : 17.2s (LMS Tech)		
AutoCAD Version : Microsoft Windows NT Version 5.1 (x86)		

Direction départementale de l'Équipement
de l'Ardèche

Cartes stratégiques du bruit

Réseau routier départemental

RD 121

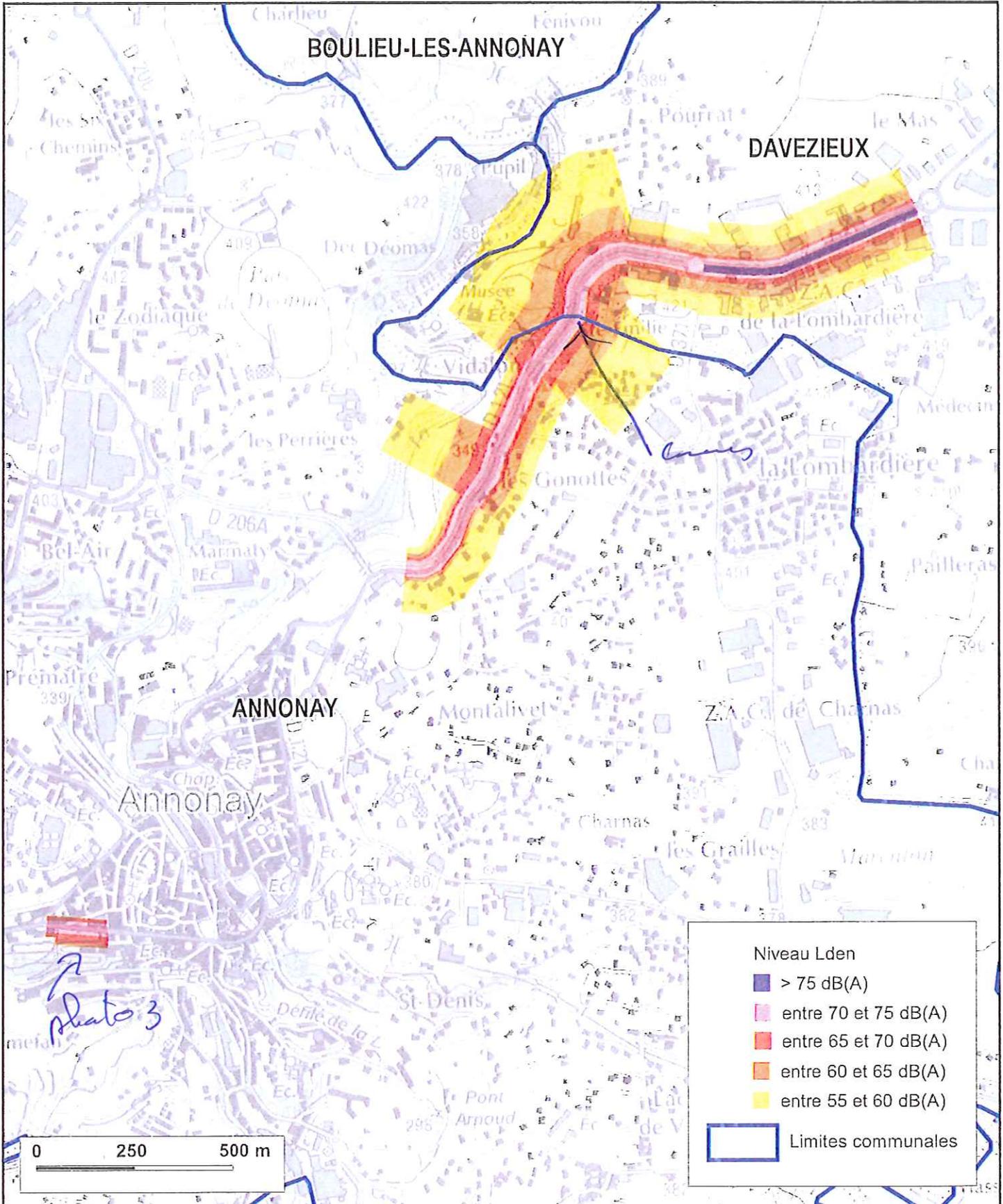
- > Carte de type A Lden
- > Carte de type A Ln
- > Carte de type B
- > Carte de type C Lden
- > Carte de type C Ln

Cartes stratégiques du bruit - RD 121

Photo 5

Carte de type A Lden : zones exposées au bruit

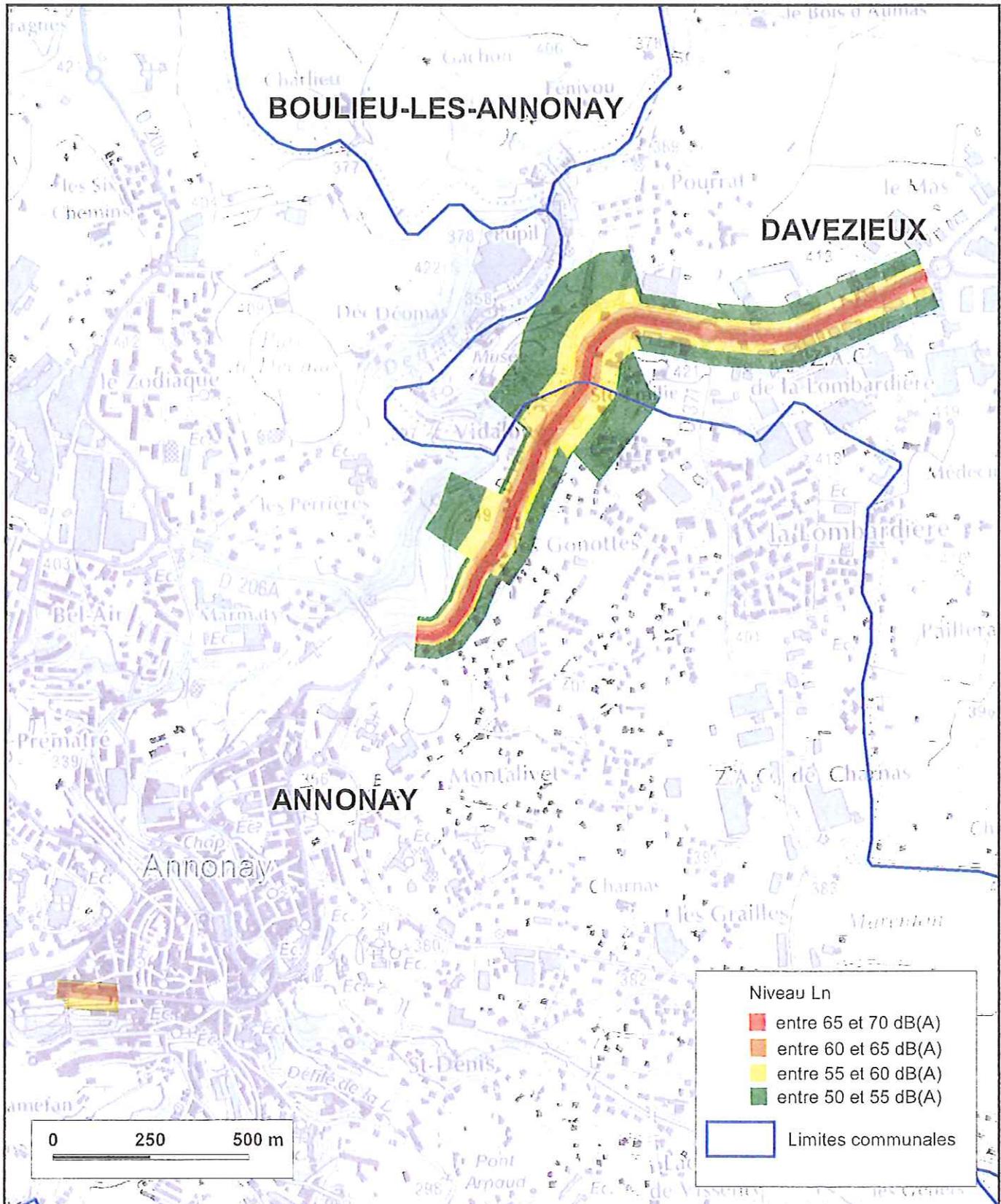
Le Lden (Level day evening night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit)



Cartes stratégiques du bruit - RD 121

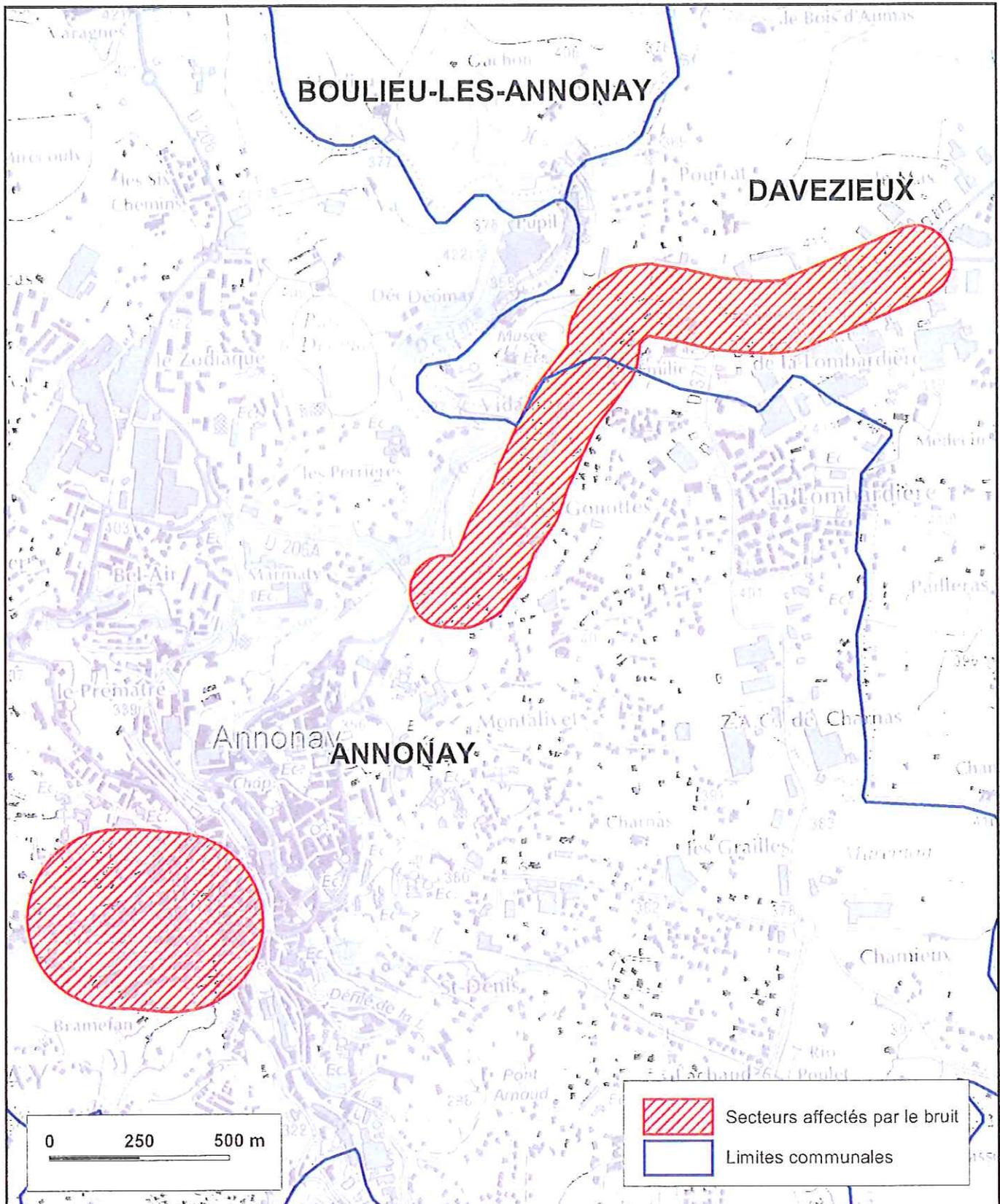
Carte de type A Ln : zones exposées au bruit

Le Ln (Level night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de nuit)



Cartes stratégiques du bruit - RD 121

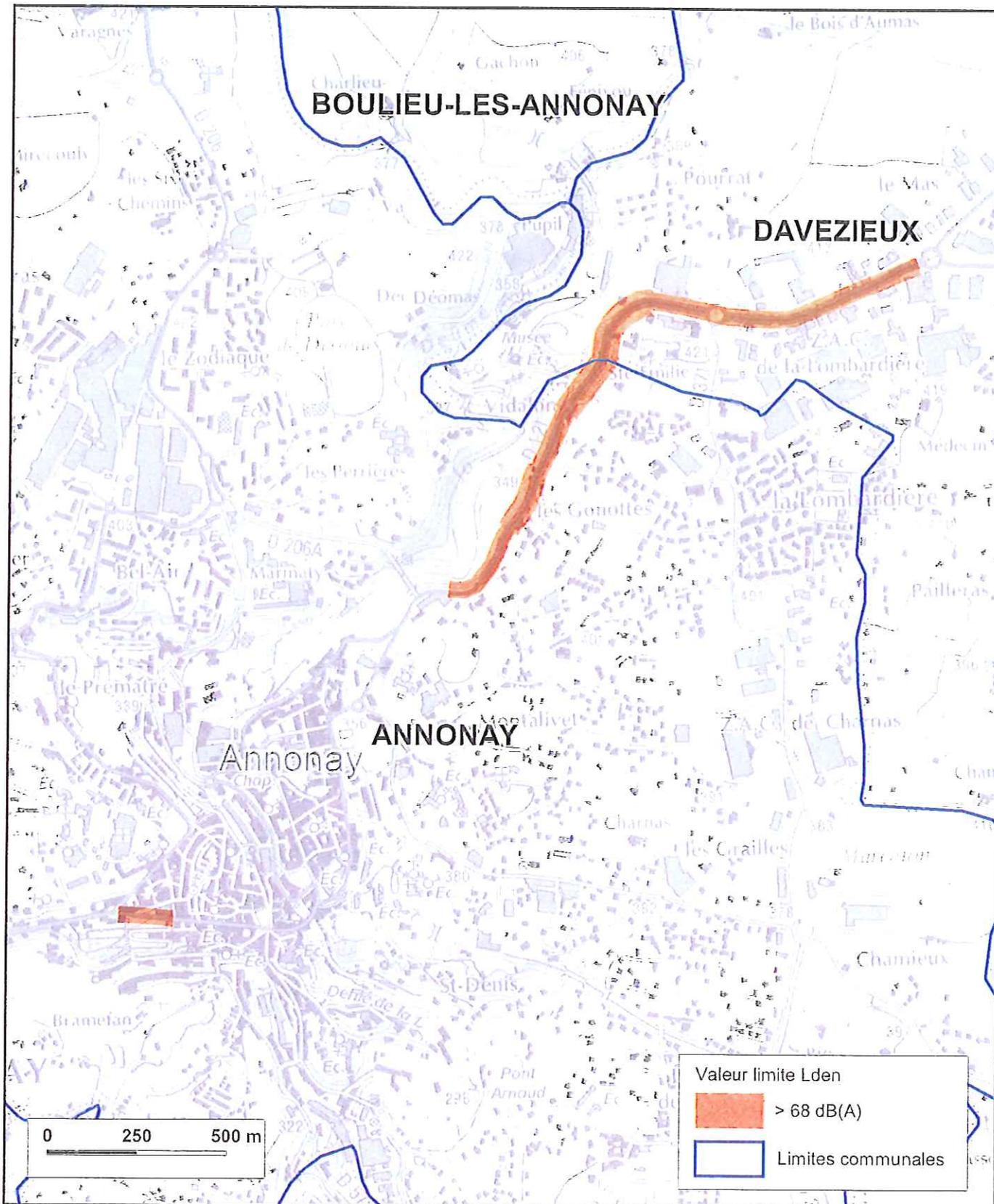
Carte de type B : secteur affecté par le bruit au sens du classement sonore



Cartes stratégiques du bruit - RD 121

Carte de type C Lden : dépassement des valeurs limites

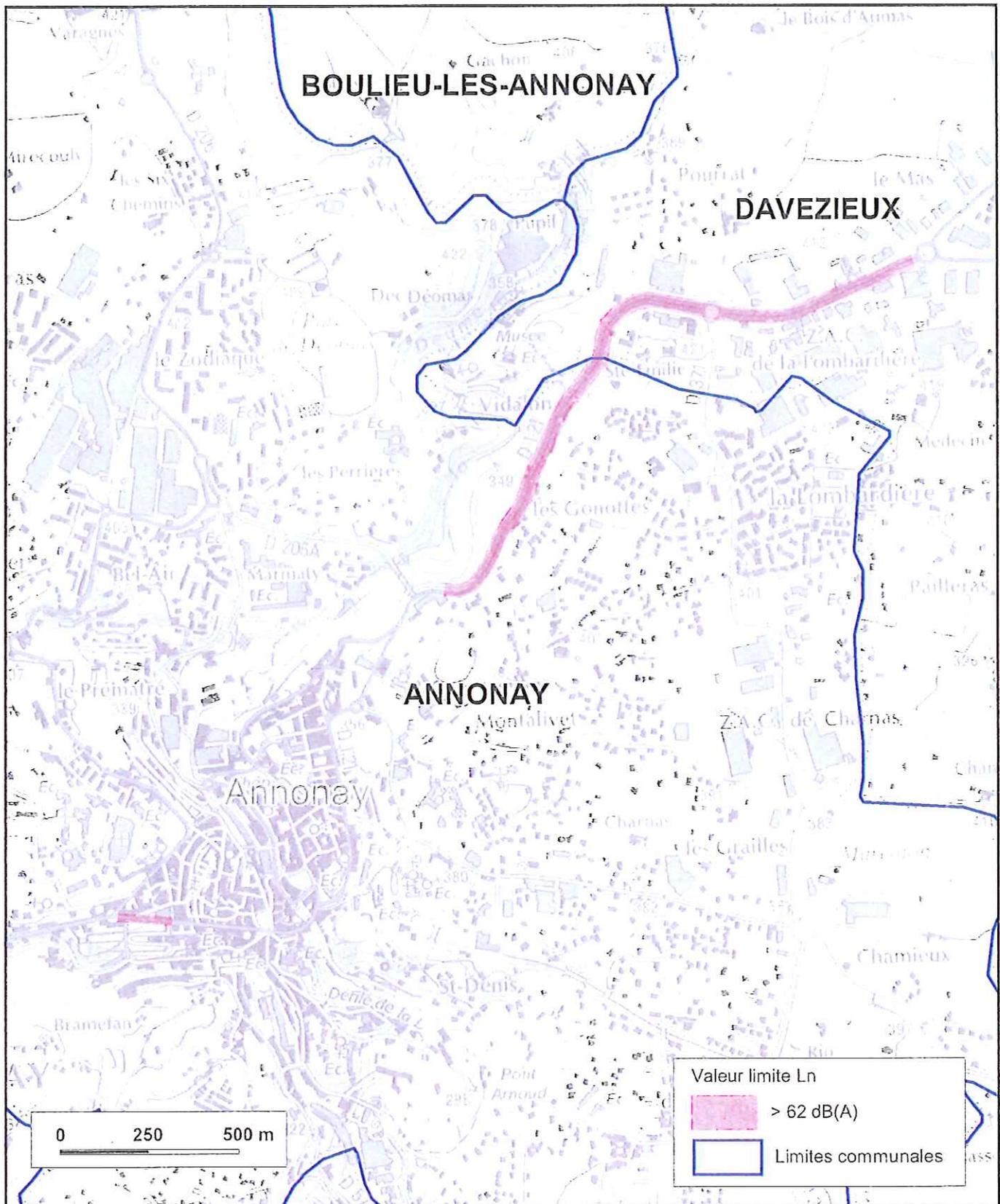
Le Lden (Level day evening night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit)



Cartes stratégiques du bruit - RD 121

Carte de type C Ln : dépassement des valeurs limites

Le Ln (Level night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de nuit)



Direction départementale de l'Équipement
de l'Ardèche

Cartes stratégiques du bruit

Réseau routier départemental

RD 206

- Carte de type A Lden
- Carte de type A Ln
- Carte de type B
- Carte de type C Lden
- Carte de type C Ln

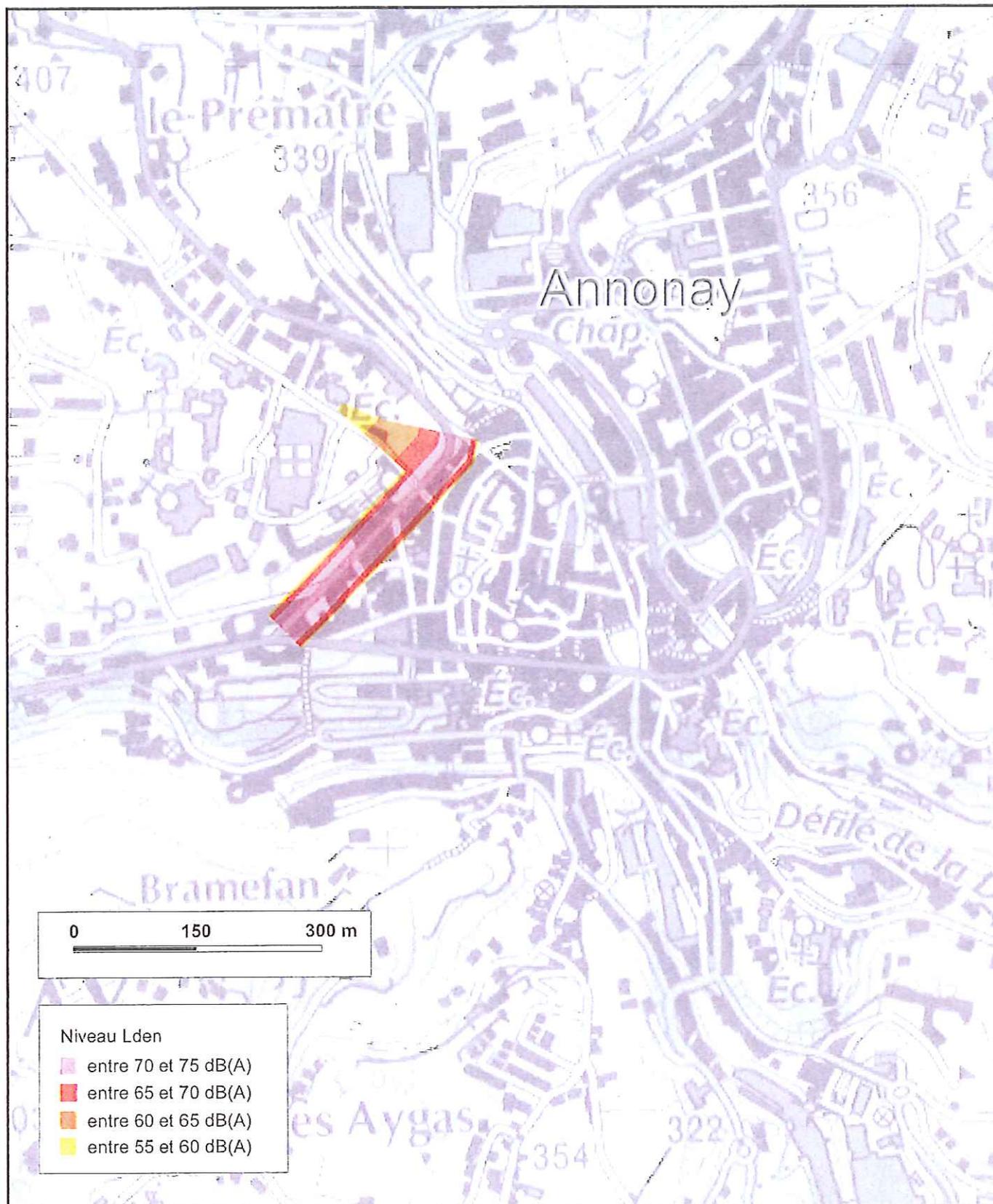


Département de l'Ardèche

Cartes stratégiques du bruit - RD 206

Carte de type A Lden : zones exposées au bruit

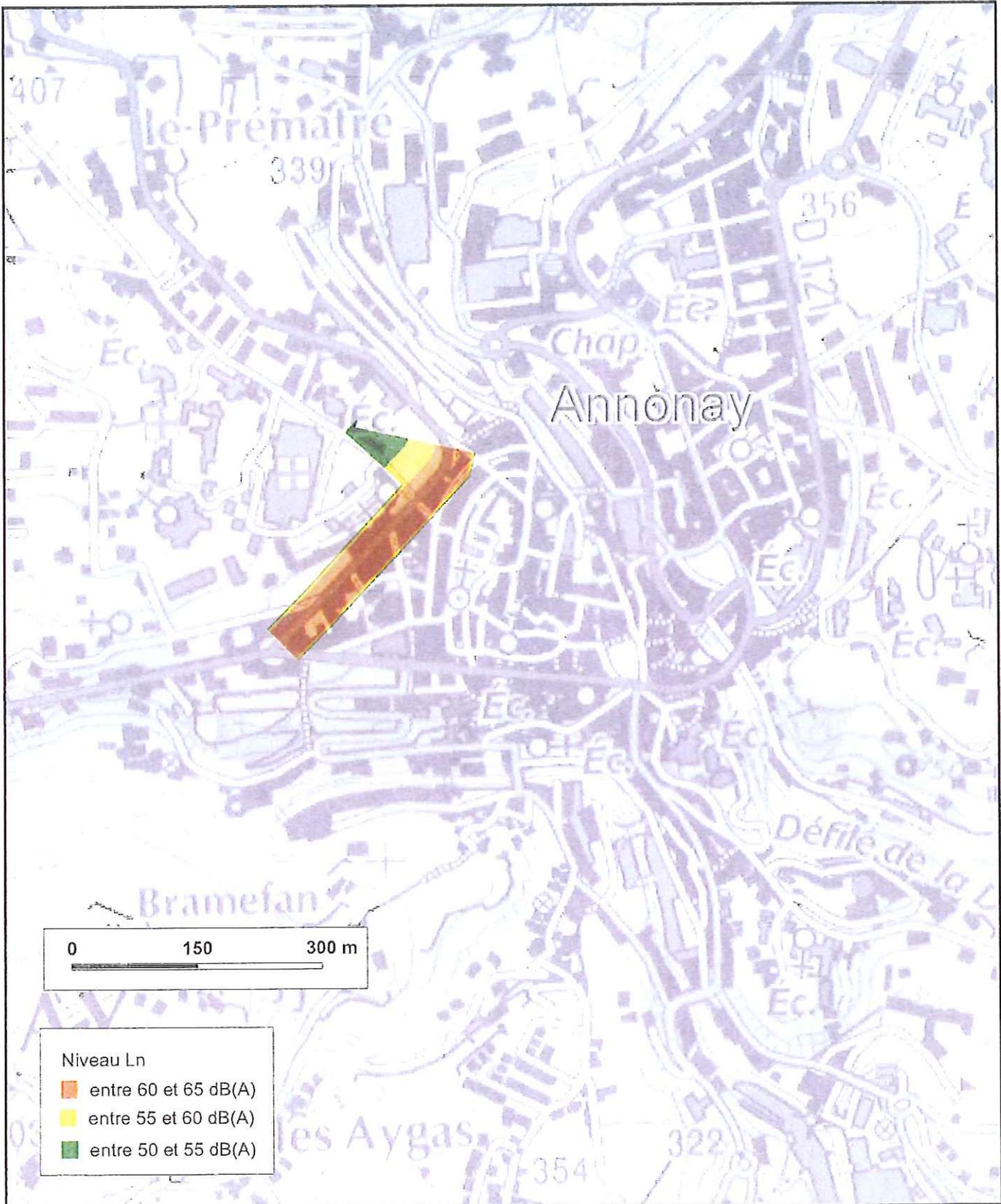
Le Lden (Level day evening night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit)



Cartes stratégiques du bruit - RD 206

Carte de type A Ln : zones exposées au bruit

Le Ln (Level night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de nuit)

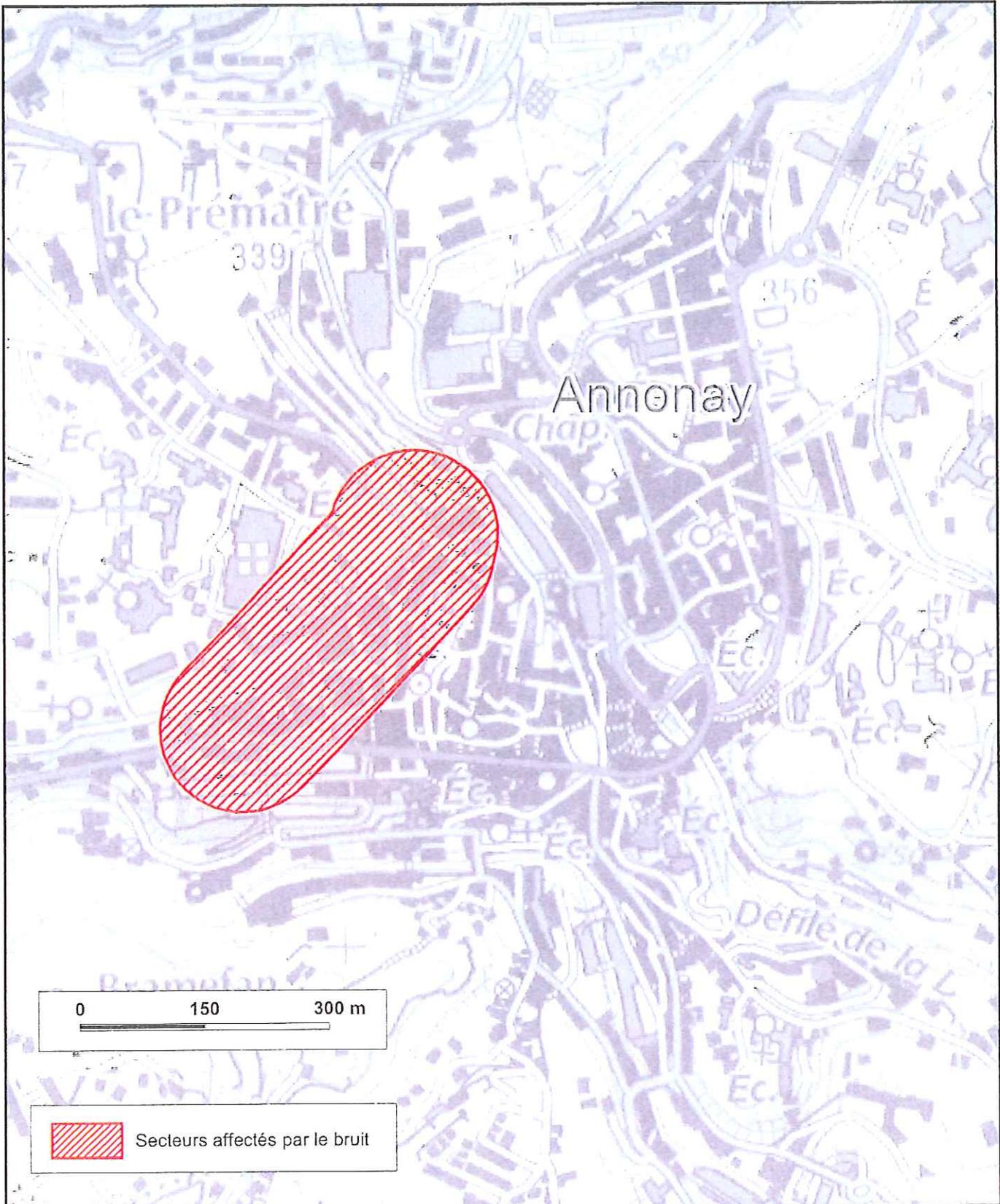




Département de l'Ardèche

Cartes stratégiques du bruit - RD 206

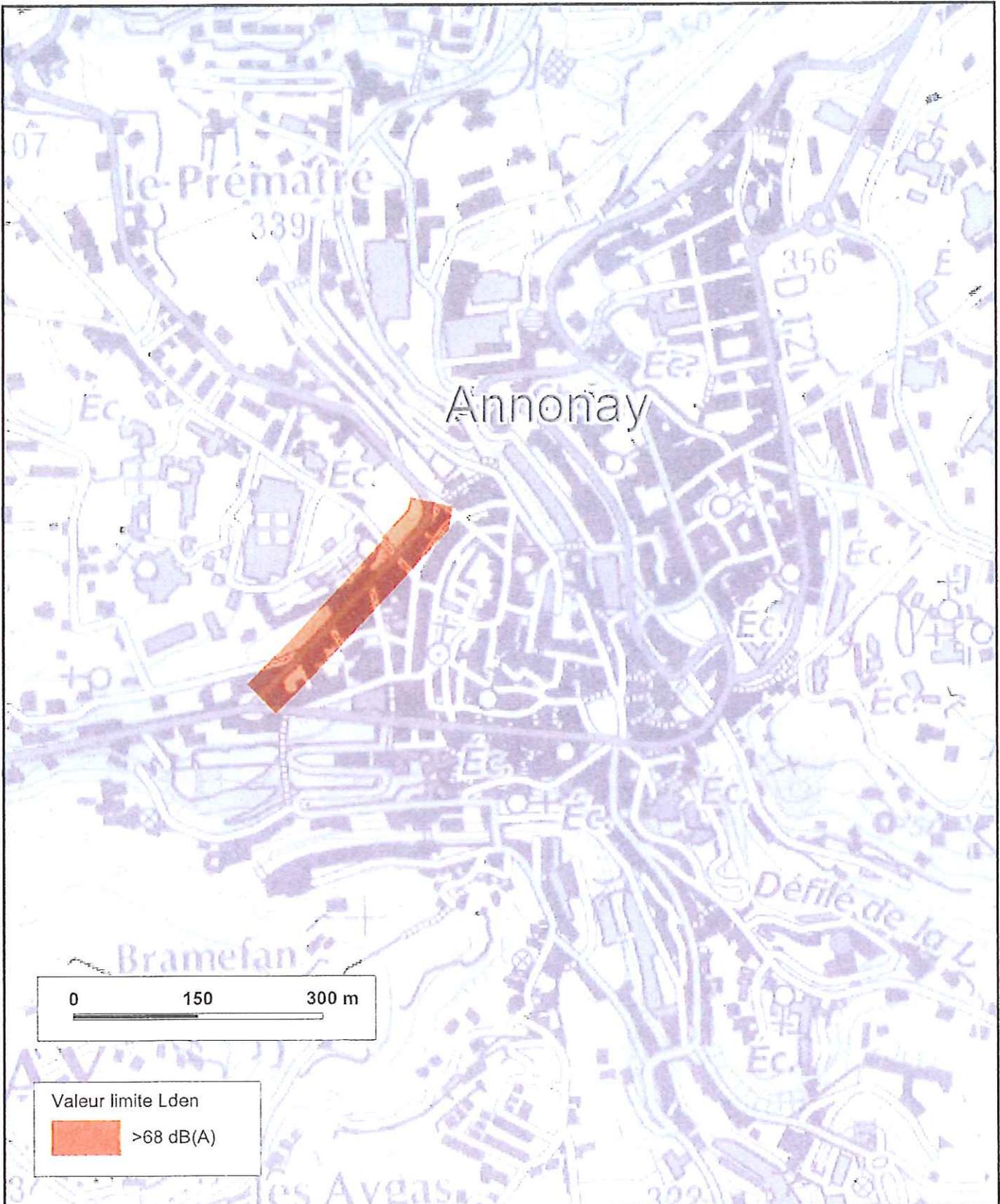
Carte de type B : secteur affecté par le bruit au sens du classement sonore



Cartes stratégiques du bruit - RD 206

Carte de type C Lden : dépassement des valeurs limites

Le Lden (Level day evening night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit)





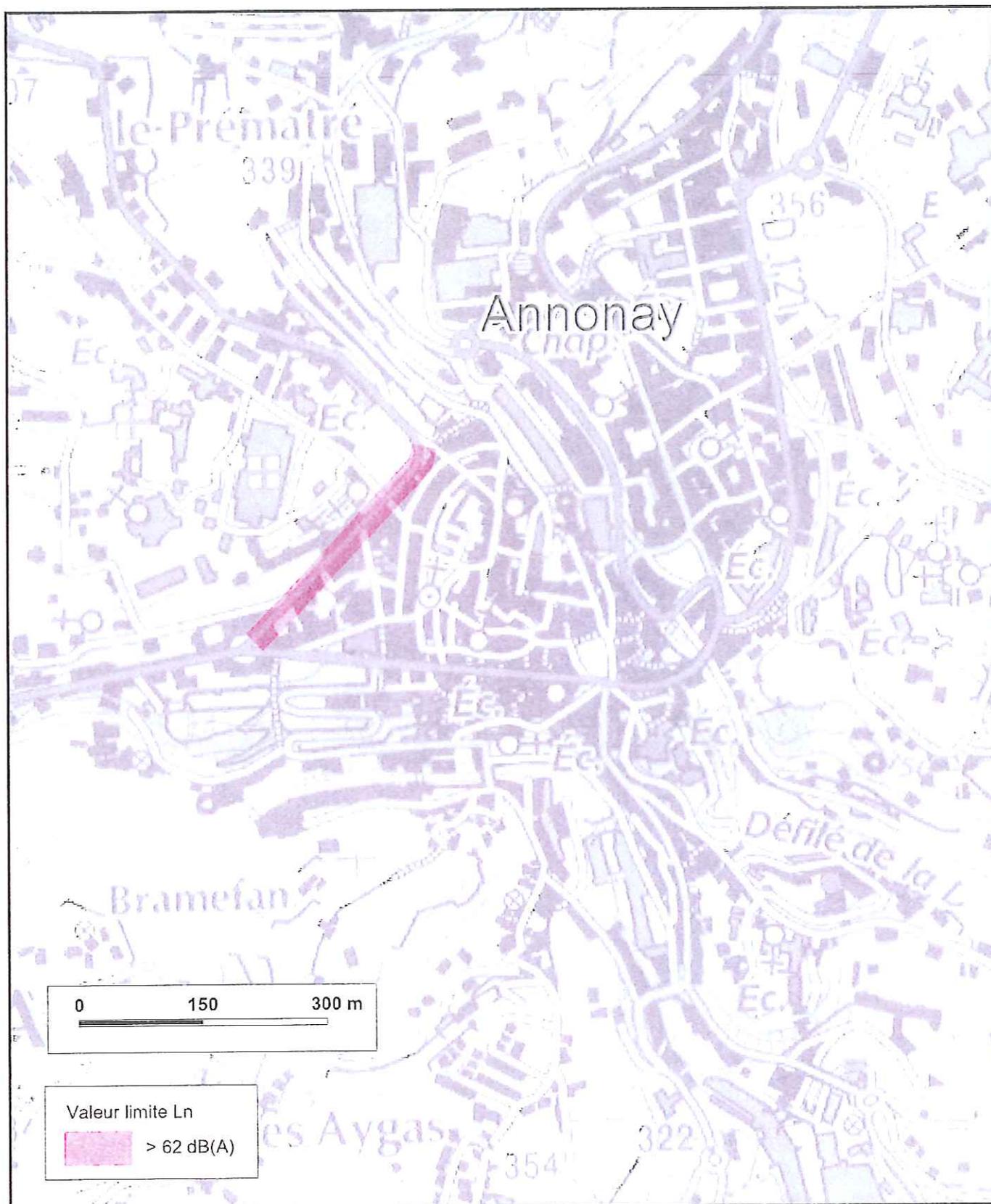
Direction
départementale
de l'Équipement
ARDÈCHE

Département de l'Ardèche

Cartes stratégiques du bruit - RD 206

Carte de type C Ln : dépassement des valeurs limites

Le Ln (Level night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de nuit)





Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction départementale de l'Équipement
de l'Ardèche

Cartes stratégiques du bruit

Réseau routier départemental

RD 206A

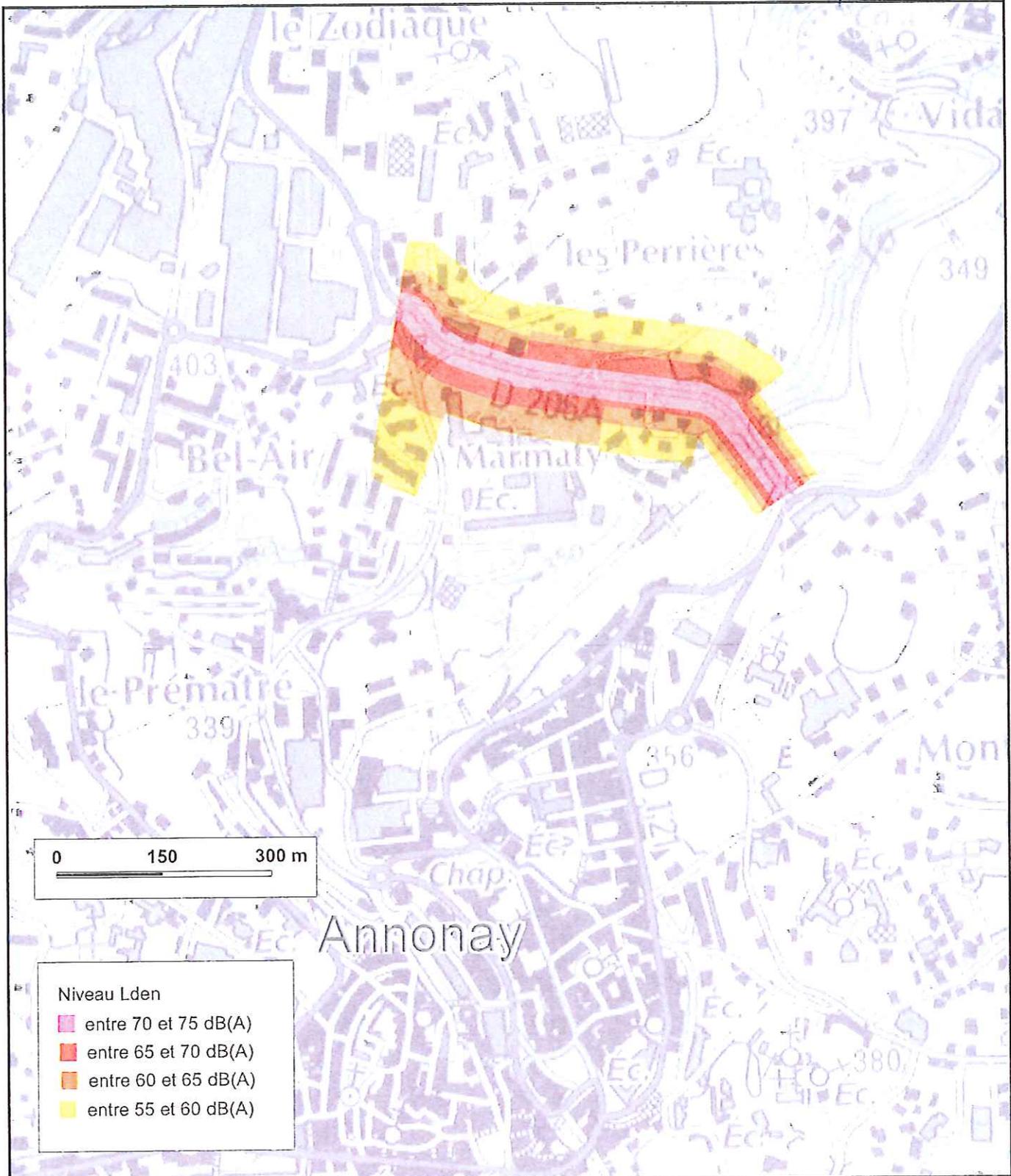
- Carte de type A Lden
- Carte de type A Ln
- Carte de type B
- Carte de type C Lden
- Carte de type C Ln

Cartes stratégiques du bruit - RD 206 A

Carte de type A Lden : zones exposées au bruit

Le Lden (Level day evening night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit)

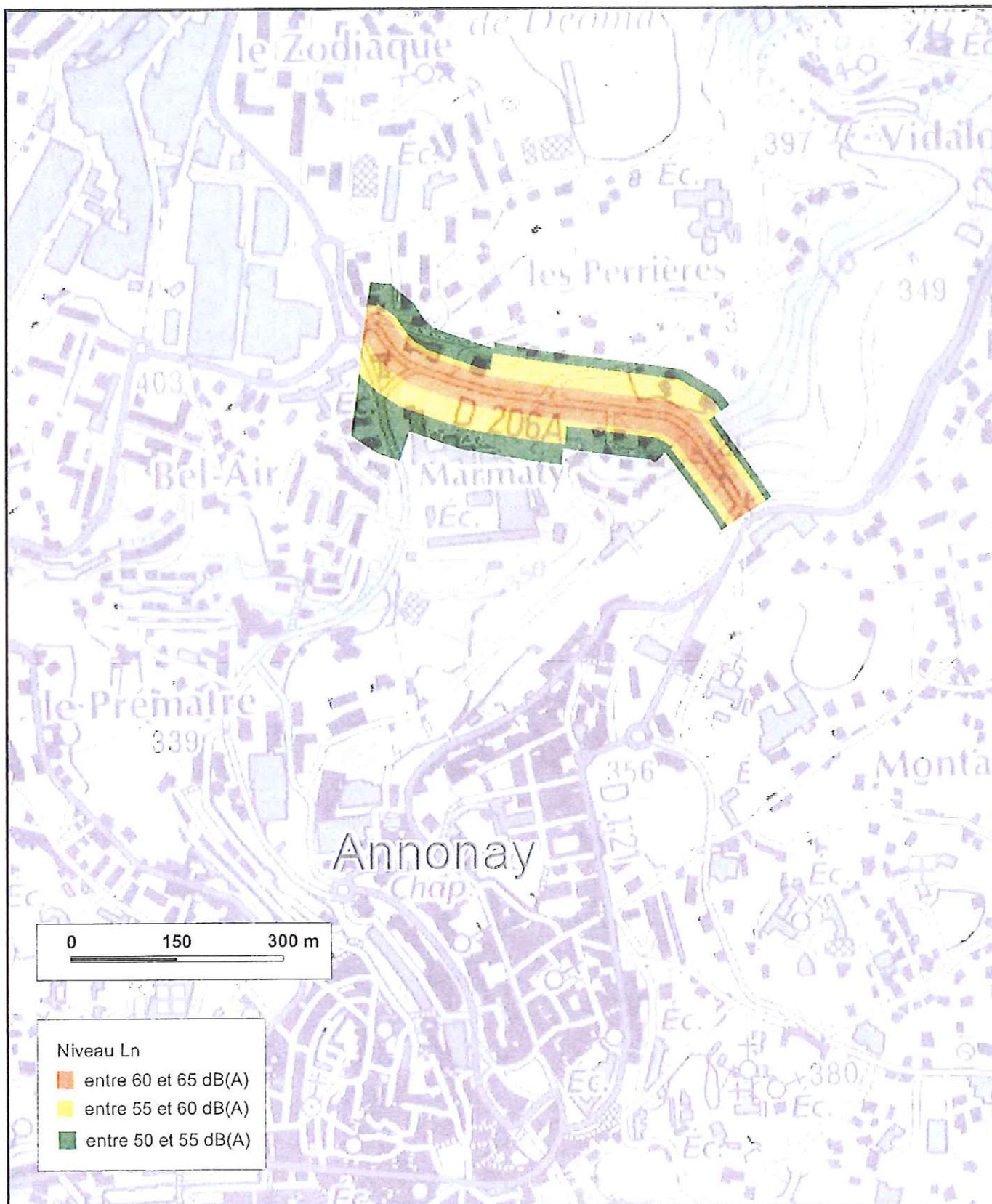
Photo 4



Cartes stratégiques du bruit - RD 206 A

Carte de type A Ln : zones exposées au bruit

Le Ln (Level night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (nuits de nuit)



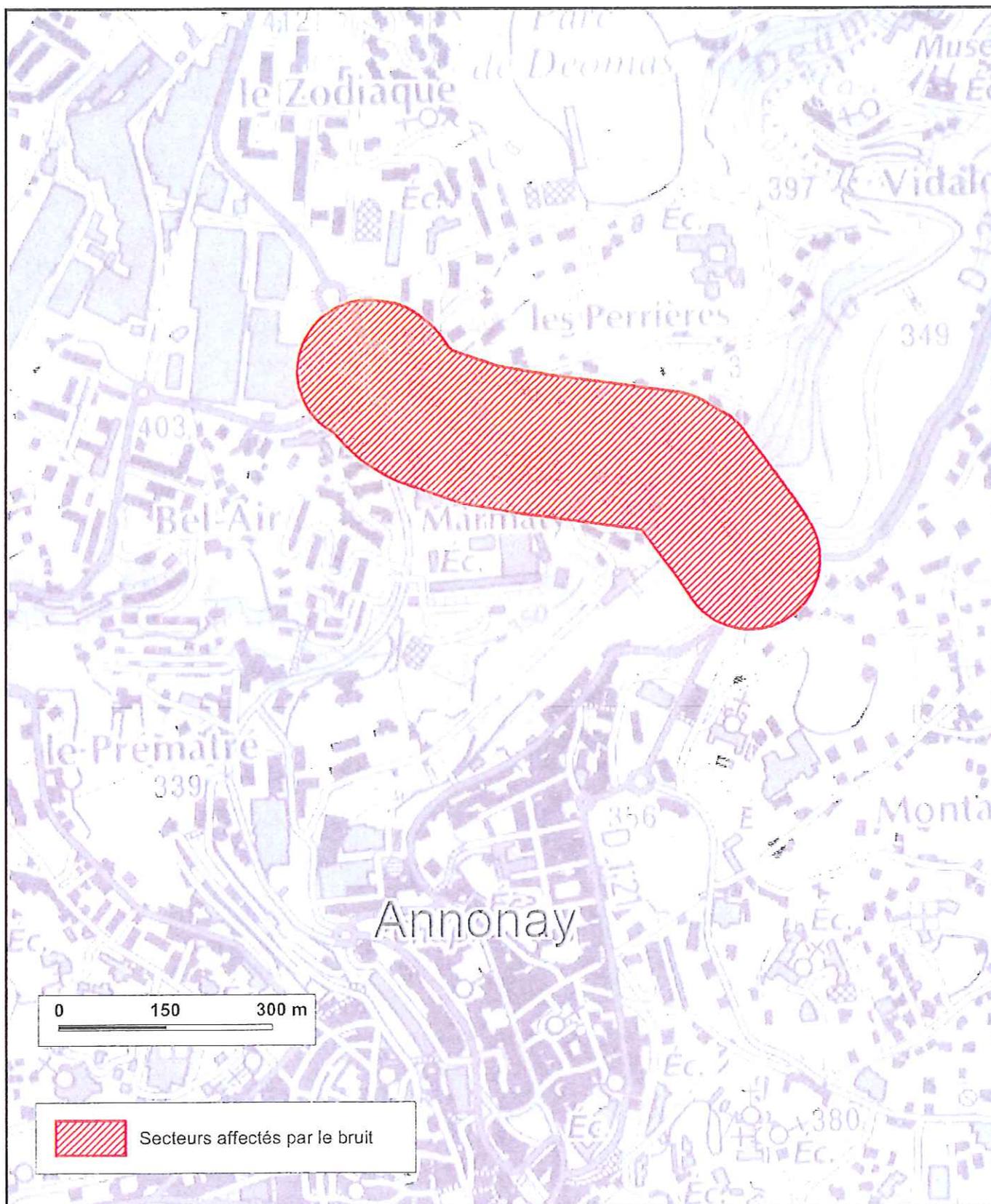


Département de l'Ardèche

Cartes stratégiques du bruit - RD 206 A



Carte de type B : secteur affecté par le bruit au sens du classement sonore





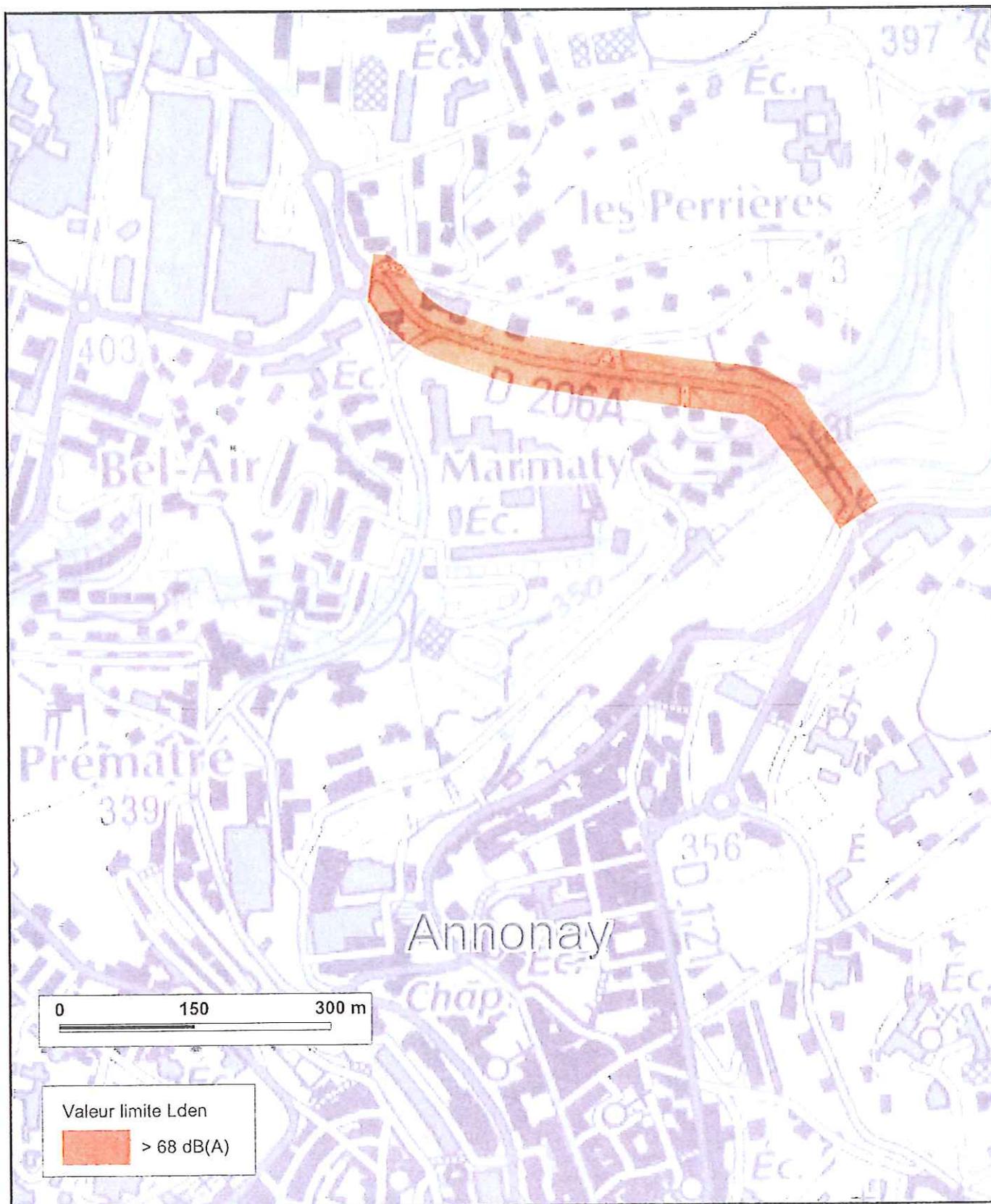
Direction
départementale
de l'équipement
routier

Département de l'Ardèche

Cartes stratégiques du bruit - RD 206 A

Carte de type C Lden : dépassement des valeurs limites

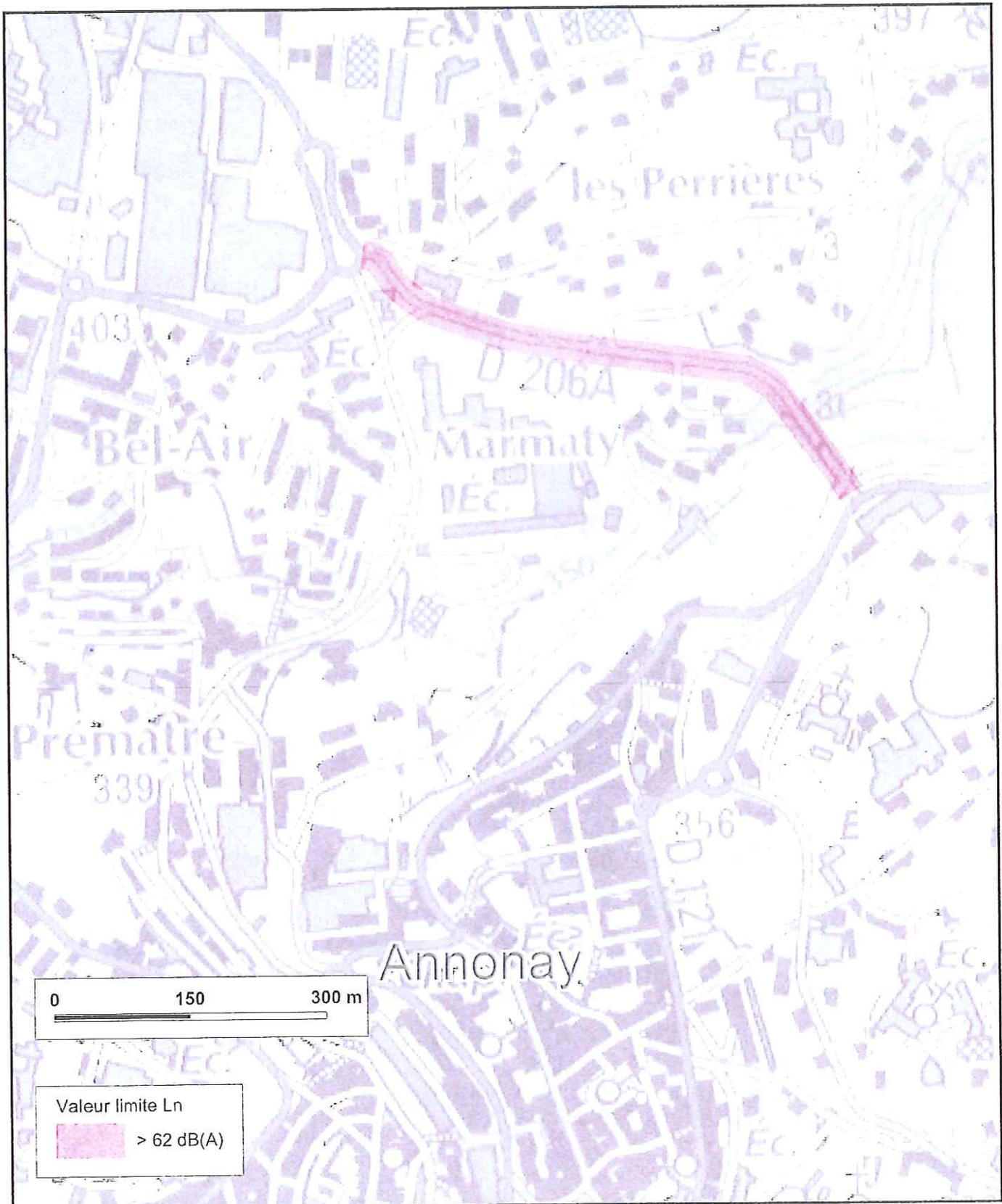
Le Lden (Level day evening night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit)



Cartes stratégiques du bruit - RD 206 A

Carte de type C Ln : dépassement des valeurs limites

Le Ln (Level night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de nuit)





Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

photo 1

Direction départementale de l'Équipement
de l'Ardèche

Cartes stratégiques du bruit

Réseau routier départemental

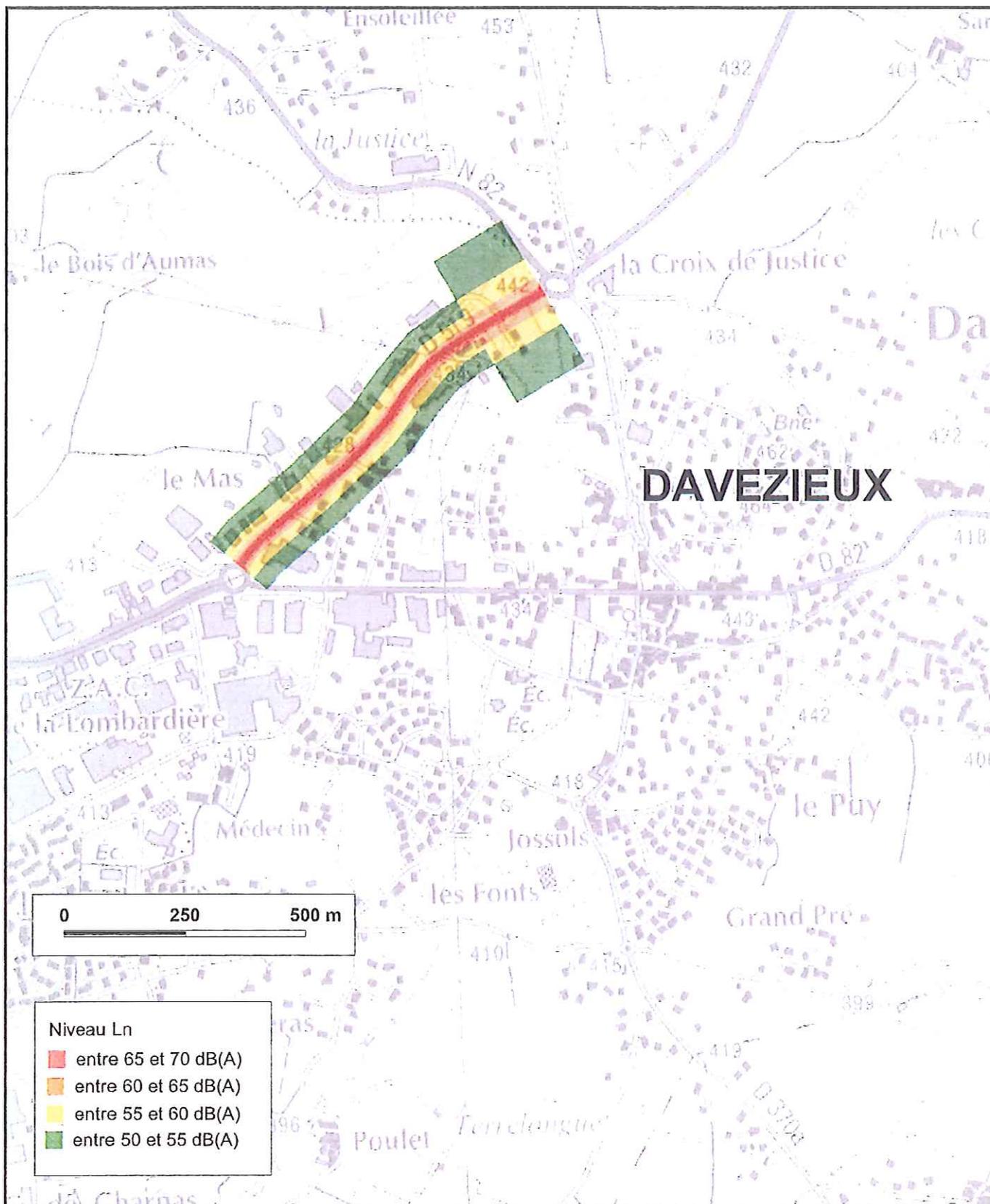
RD 519

- Carte de type A Lden
- Carte de type A Ln
- Carte de type B
- Carte de type C Lden
- Carte de type C Ln

Cartes stratégiques du bruit - RD 519

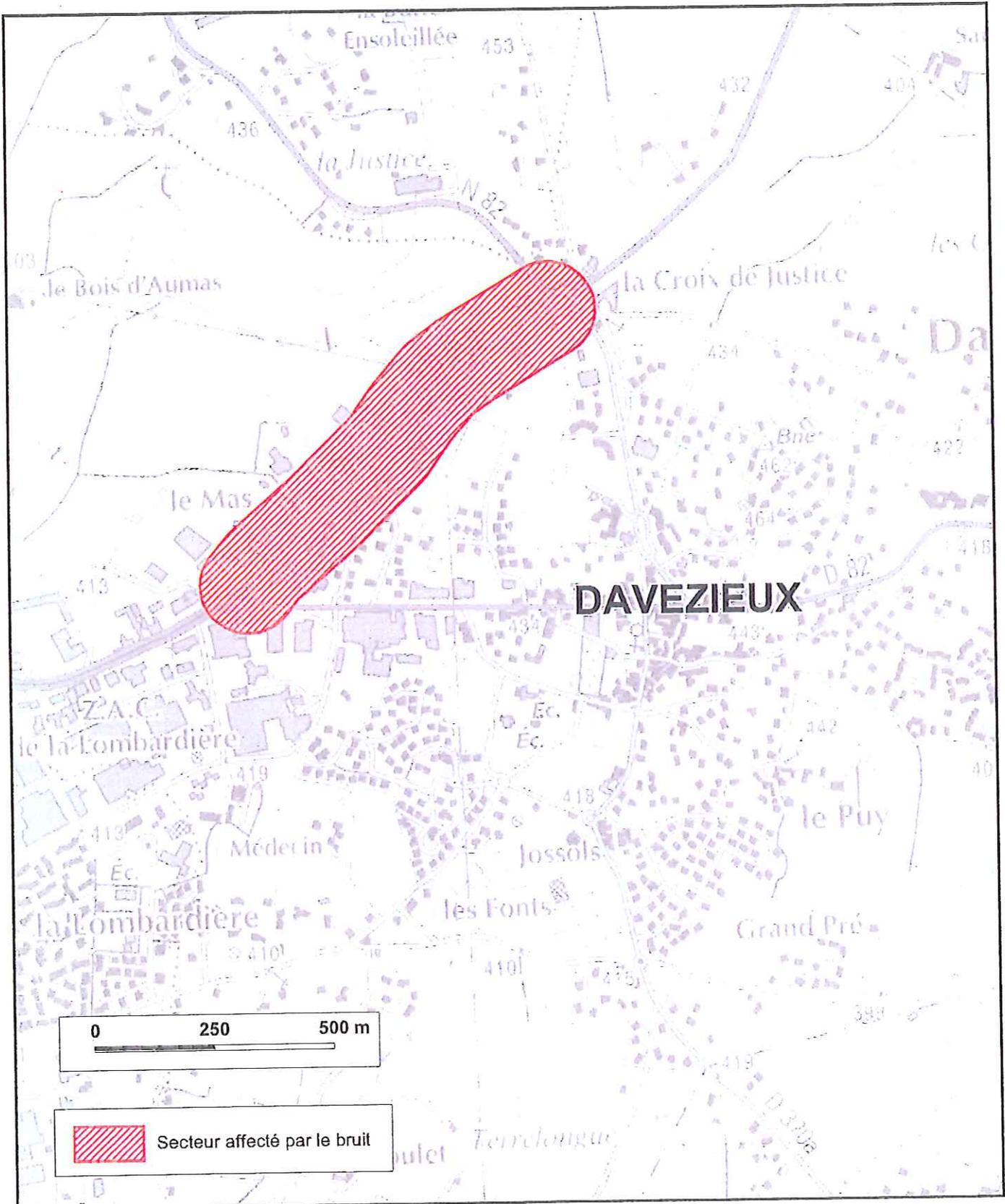
Carte de type A Ln : zones exposées au bruit

Le Ln (Level night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de nuit)



Cartes stratégiques du bruit - RD 519

Carte de type B : secteur affecté par le bruit au sens du classement sonore

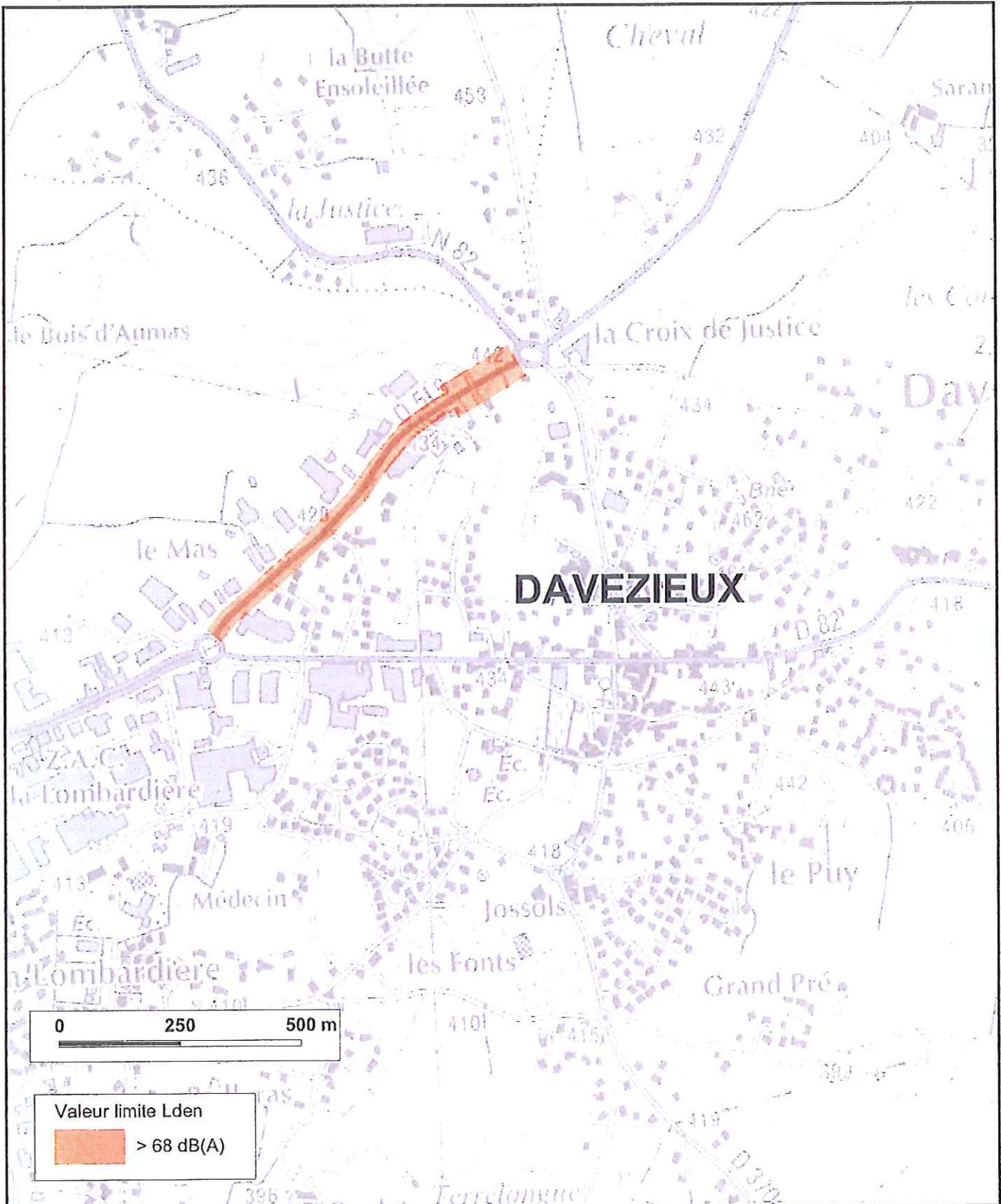




Département de l'Ardèche
Cartes stratégiques du bruit - RD 519

Carte de type C Lden : dépassement des valeurs limites

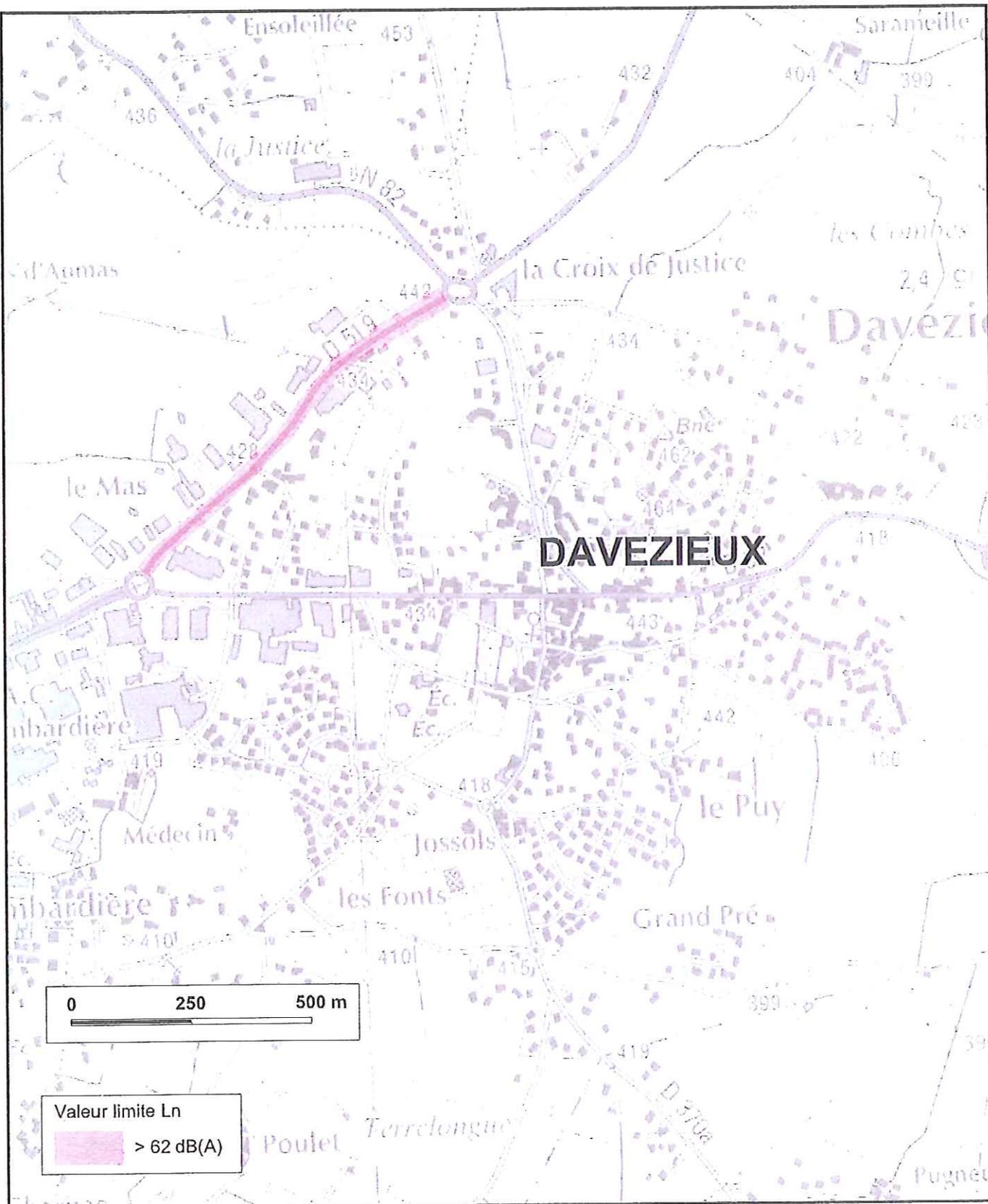
Le Lden (Level day evening night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit)



Cartes stratégiques du bruit - RD 519

Carte de type C Ln : dépassement des valeurs limites

Le Ln (Level night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de nuit)



Direction départementale de l'Équipement
de l'Ardèche

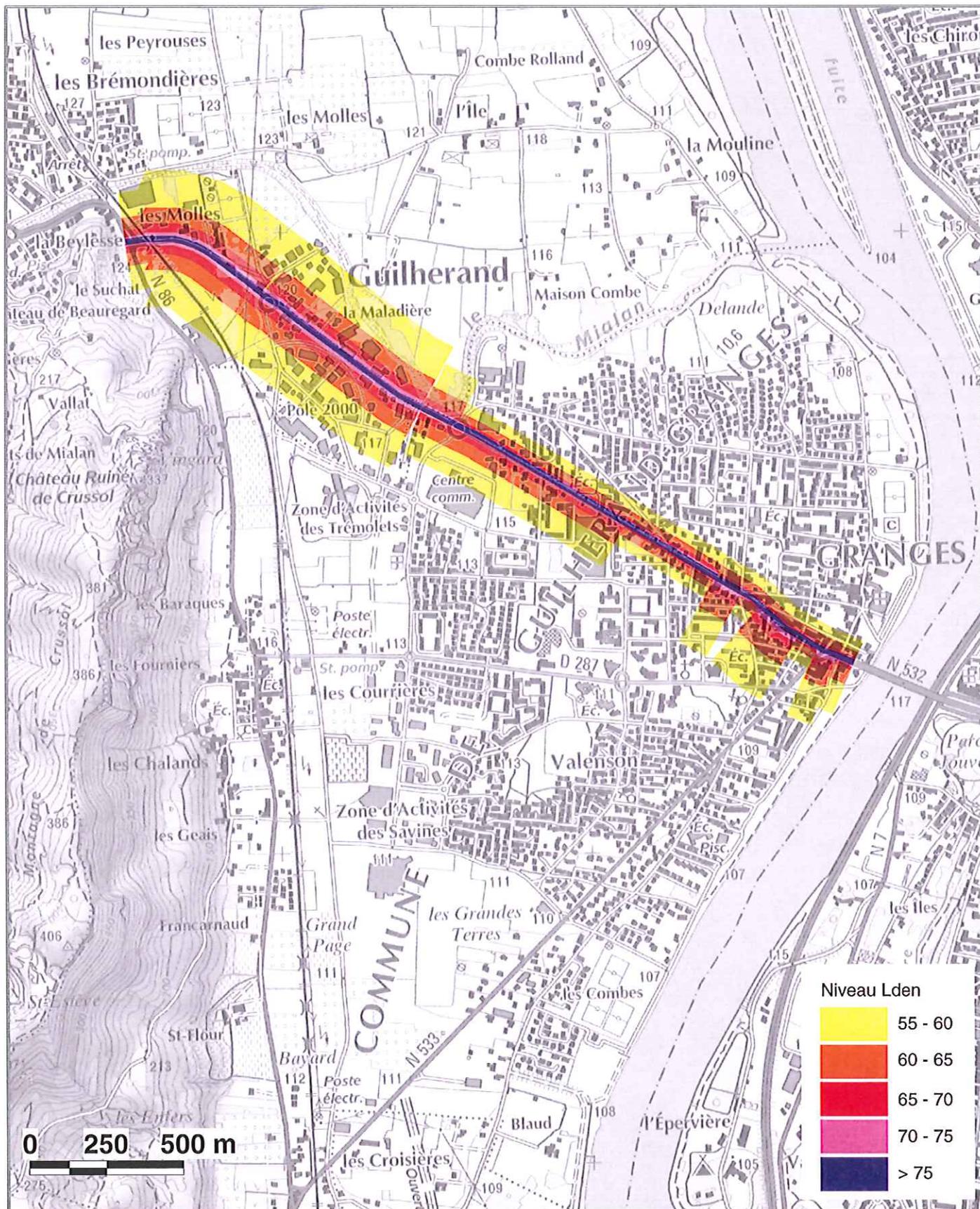
Cartes stratégiques du bruit Réseau routier départemental

RD 533

- Carte de type A Lden
- Carte de type A Ln
- Carte de type B
- Carte de type C Lden
- Carte de type C Ln

RD 533

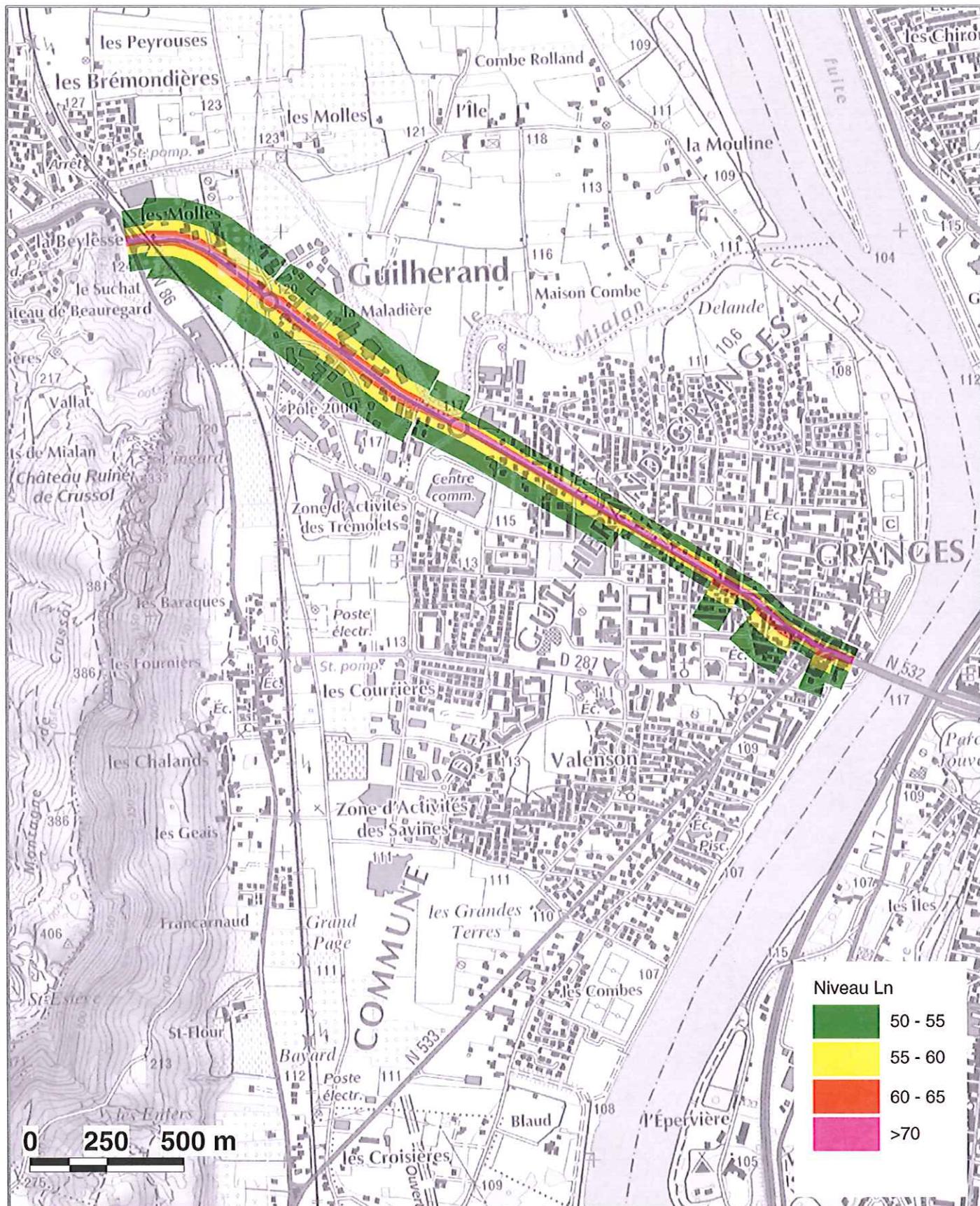
Carte de type A Lden



0 250 500 m

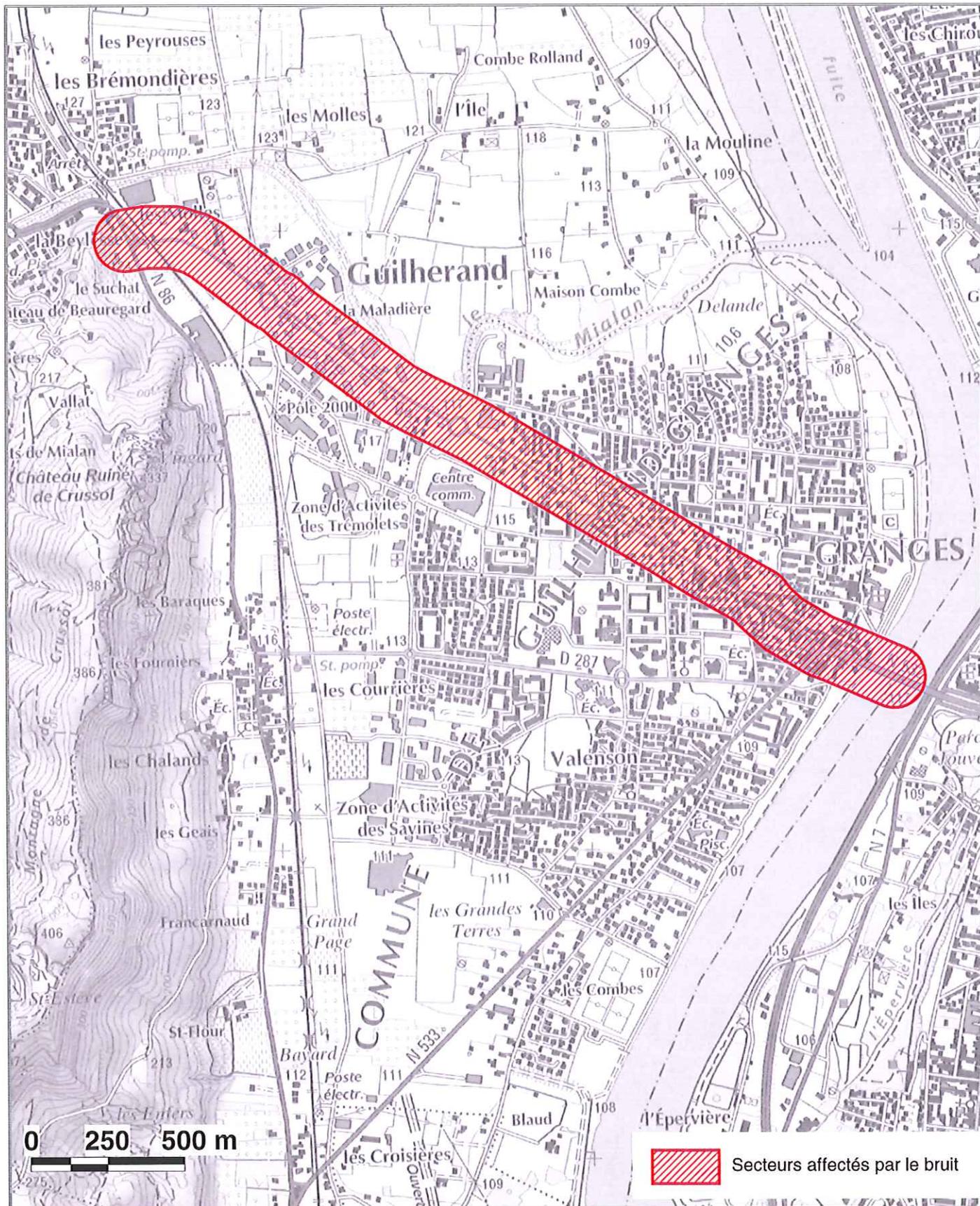
RD 533

Carte de type A Ln



RD 533

Carte de type B



RD 533

Carte de type C Ln

