



Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier départemental de l'Ardèche

PPBE

Période 2019-2023

**Projet soumis à la consultation du public
du 1er février au 31 mars 2019**

Directive européenne 2002/49/CE
relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Table des matières

1.	Le résumé non technique.....	3
2.	Le bruit et la santé.....	3
2.1.	Quelques généralités sur le bruit.....	3
2.1.1.	Le son.....	3
2.1.2.	Le bruit.....	4
2.1.3.	Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement.....	6
3.	Le contexte à la base de l'établissement du PPBE du réseau routier départemental de l'Ardèche.....	7
3.1.	Cadre réglementaire du PPBE des grandes infrastructures routières du réseau routier départemental de l'Ardèche.....	7
3.1.1.	Les infrastructures concernées par le PPBE du réseau routier départemental de l'Ardèche.....	8
3.1.2.	Les anomalies observées.....	10
3.2.	La démarche mise en œuvre pour l'élaboration du PPBE du réseau routier départemental de l'Ardèche.....	10
3.3.	Les principaux résultats du diagnostic et l'identification des zones à enjeux	11
4.	Objectifs en matière de réduction du bruit.....	19
4.1.	L'articulation entre indicateurs européens et indicateurs français.....	19
4.2.	Les valeurs limites et les objectifs fixés.....	19
5.	Prise en compte des « zones de calme ».....	21
6.	Bilan des actions réalisées depuis 10 ans.....	23
6.1.	Les mesures préventives prises depuis 10 ans.....	23
6.1.1.	La protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles.	23
6.1.2.	La protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Le classement sonore des voies.....	24
6.1.3.	Les actions de prévention de lutte contre le bruit.....	26
6.2.	Actions curatives menées depuis 10 ans.....	31
7.	Programme d'actions sur la durée du PPBE.....	32
7.1.	Les actions de prévention prévues sur la durée du PPBE.....	32
7.2.	Les actions curatives prévues sur la durée du PPBE.....	32
8.	Financement des actions programmées ou envisagées.....	32
9.	Justification du choix des actions programmées ou envisagées.....	32
10.	Impact des actions programmées ou envisagées sur les populations.....	33
11.	Bilan de la consultation du public.....	33
12.	Glossaire.....	33

1. Le résumé non technique

La directive européenne 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 et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

L'ambition de cette directive est de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette pollution.

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 dispositifs de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mis en place. L'enjeu du PPBE élaboré par la direction des routes et des mobilités concernant le réseau routier départemental de l'Ardèche, établi à partir de plans d'actions existants ou projetés, est d'assurer une cohérence de toutes les actions du gestionnaire sur le domaine public routier.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, le gestionnaire dispose des cartes de bruit établies par le Préfet du département de l'Ardèche approuvées le 18 septembre 2018 et disponibles sur le site Internet de la préfecture : <http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/1003/bruit.map>.

D'une manière générale toutes les données, connaissances du terrain ou études acoustiques qui ont pu être collectées ou réalisées au fil du temps, ont été utilisées pour disposer du meilleur diagnostic initial possible.

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées par le département de l'Ardèche depuis 10 ans dans sa lutte contre le bruit des infrastructures routières dont il a la responsabilité.

La troisième et dernière étape a consisté à recenser une liste d'actions permettant d'améliorer l'exposition sonore de nos concitoyens et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2019 – 2023.

2. Le bruit et la santé

2.1. Quelques généralités sur le bruit

(Sources : <http://www.bruitparif.fr> , <http://www.sante.gouv.fr> et <http://www.afsse.fr>)

2.1.1. Le son

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné.

Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air ; ce phénomène vibratoire est caractérisé par sa force, sa hauteur et sa durée :

Perception	Échelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression)	Fort / Faible	Intensité I Décibel, dB(A)
Hauteur (son pur)	Aigu / Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu / Grave	Spectre
Durée	Longue / Brève	Durée LAeq (niveau équivalent moyen)

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (soit une pression acoustique de 20 μ Pascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (soit 20 Pascal).

Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

2.1.2. Le bruit

Passer du son au bruit c'est prendre en compte la représentation d'un son pour une personne donnée à un instant donné. Il ne s'agit plus seulement de la description d'un phénomène avec les outils de la physique, mais de l'interprétation qu'un individu fait d'un événement ou d'une ambiance sonore.

L'ISO (organisation internationale de normalisation) définit le bruit comme « un phénomène acoustique (*qui relève donc de la physique*) produisant une *sensation (dont l'étude concerne la physiologie)* généralement considéré comme désagréable ou gênante (*notions que l'on aborde au moyen des sciences humaines - psychologie, sociologie*) »

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est, dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB) .

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB.

Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (augmentation est alors de 10 dB environ).

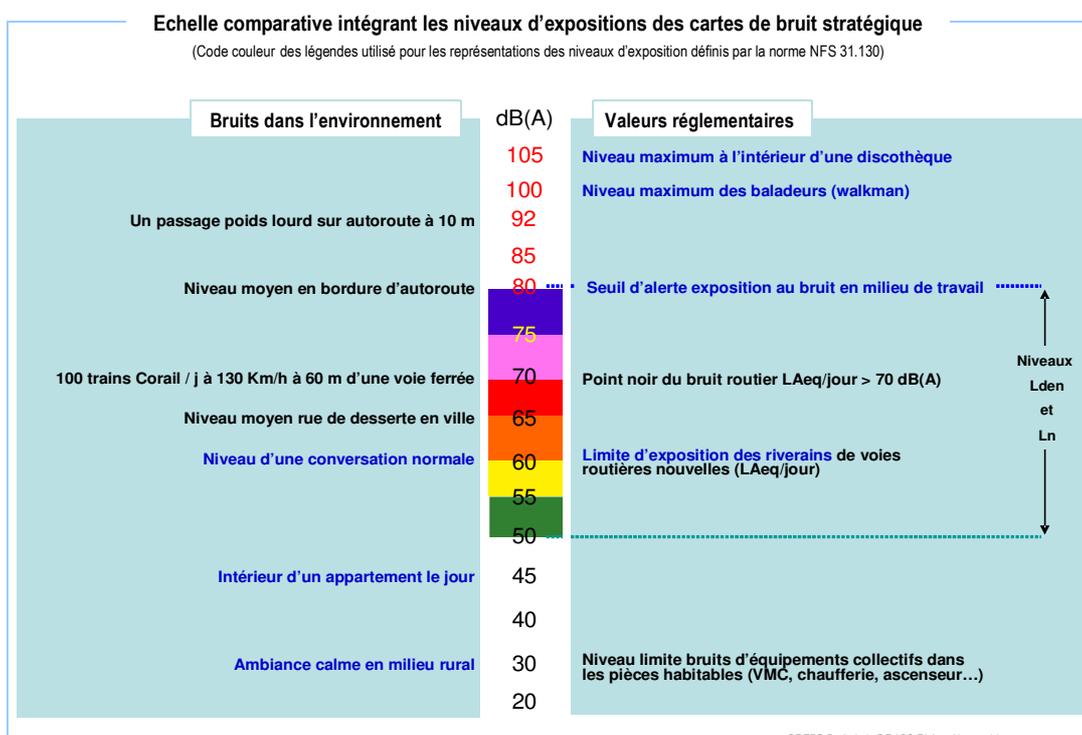
Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement...		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	c'est augmenter le niveau sonore de	c'est faire varier l'impression sonore
2	3 dB	très légèrement : on fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB
4	6 dB	nettement : on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB
10	10 dB	de manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100.000	50 dB	comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB (A).

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. C'est la première nuisance à domicile citée par 54 % des personnes, résidant dans les villes de plus de 50 000 habitants.

Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés (cartographies des agglomérations) et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans la plage des ambiances sonores couramment observées dans ces situations, entre 50 dB(A) et 80 dB(A)



2.1.3. Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement

La perception de la gêne reste variable selon les individus. Elle est liée à la personne (âge, niveau d'étude, actif, présence au domicile, propriétaire ou locataire, opinion personnelle quand à l'opportunité de la présence d'une source de bruit donnée) et à son environnement (région, type d'habitation, situation et antériorité par rapport à l'existence de l'infrastructure ou de l'activité, isolation de façade).

Le présent PPBE concerne le bruit produit par les infrastructures routières.

Le bruit de la route est un bruit permanent. Il est perçu plus perturbant pour les activités à l'extérieur, pour l'ouverture des fenêtres, et la nuit. Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique ont conduit à la mise en évidence de la contribution de plus en plus importante du bruit dû au contact pneumatiques-chaussée dans le bruit global émis par les véhicules en circulation à des vitesses supérieures à 60 km/h.

Dans certaines situations, les populations exposées à une source d'origine routière peuvent également subir des nuisances provenant d'autres sources sonores.

L'exposition combinée aux bruits provenant de plusieurs infrastructures routières et ferroviaires, voire aériennes (situation de multi-exposition) a conduit à s'interroger sur l'évaluation de la gêne ressentie par les populations riveraines concernées. La gêne due à la multi-exposition au bruit des transports touche environ 6% des Français soit 3,5 millions de personnes. La multi-exposition est un enjeu de santé publique, si on considère l'addition voire la multiplication des effets possibles de bruits cumulés sur l'homme : gêne de jour, interférences avec la communication en soirée et perturbations du sommeil la nuit, par exemple. Le niveau d'exposition, mais aussi la contribution relative des 2 sources de bruit (situation de dominance d'une source sur l'autre source ou de non-dominance) ont un impact direct sur les jugements et la gêne ressentie.

Bien que délicates à évaluer, des interactions entre la gêne due au bruit routier et la gêne due au bruit ferroviaire ont été mises en évidence :

- Lorsque le bruit reste modéré, la gêne due à une source de bruit spécifique semble liée au niveau sonore de la source elle-même plus qu'à la situation d'exposition (dominance – non-dominance) ou qu'à la combinaison des deux bruits ;
- En revanche, dans des situations de forte exposition, des phénomènes tels que le masquage du bruit routier par le bruit ferroviaire ou la « contamination » du bruit ferroviaire par le bruit routier apparaissent.

Il n'y a pas actuellement de consensus sur un modèle permettant d'évaluer la gêne totale due à la combinaison de plusieurs sources de bruit. Ces modèles ne s'appuient pas ou de façon insuffisante sur la connaissance des processus psychologiques (perceptuel et cognitif) participant à la formation de la gêne, mais sont plutôt des constructions mathématiques de la gêne totale. De ce fait, ces modèles ne sont pas en accord avec les réactions subjectives mesurées dans des environnements sonores multi-sources.

3. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE du réseau routier départemental de l'Ardèche

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 nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant.

Cette approche est basée sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations, une cartographie dite « stratégique », l'information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé, et la mise en œuvre au niveau local de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme.

- 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 ;
- Le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 définit les agglomérations et les infrastructures concernées, le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- L'arrêté du 4 avril 2006 fixe les modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit.

3.1. Cadre réglementaire du PPBE des grandes infrastructures routières du réseau routier départemental de l'Ardèche

Les sources de bruit concernées par la directive et par le présent PPBE sont les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour. La mise en œuvre de la directive s'est déroulée en deux échéances :

Première échéance 2007-2008 :

- Établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondants, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour ;

Dans le département de l'Ardèche, ces cartes de bruit stratégiques routières 1ère échéance ont été approuvées par arrêté préfectoral du 4 décembre 2008 et elles étaient disponibles sur Internet.

Le réseau routier départemental de l'Ardèche était concerné pour 6,7 km en première échéance. Cette partie du réseau a fait l'objet d'un PPBE approuvé par délibération le 3 décembre 2012.

Deuxième échéance 2012-2013 :

- Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les routes supportant un trafic supérieur à 8 200 véhicules/jour ;

Dans le département de l'Ardèche, ces cartes de bruit stratégiques routières 2ème échéance ont été approuvées par arrêté préfectoral du 18 septembre 2014 et elles sont disponibles à l'adresse Internet suivante : <http://www.ardeche.gouv.fr/les-cartes-strategiques-du-bruit-a1026.html>

Le législateur a voulu une pluralité des autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie et leur PPBE.

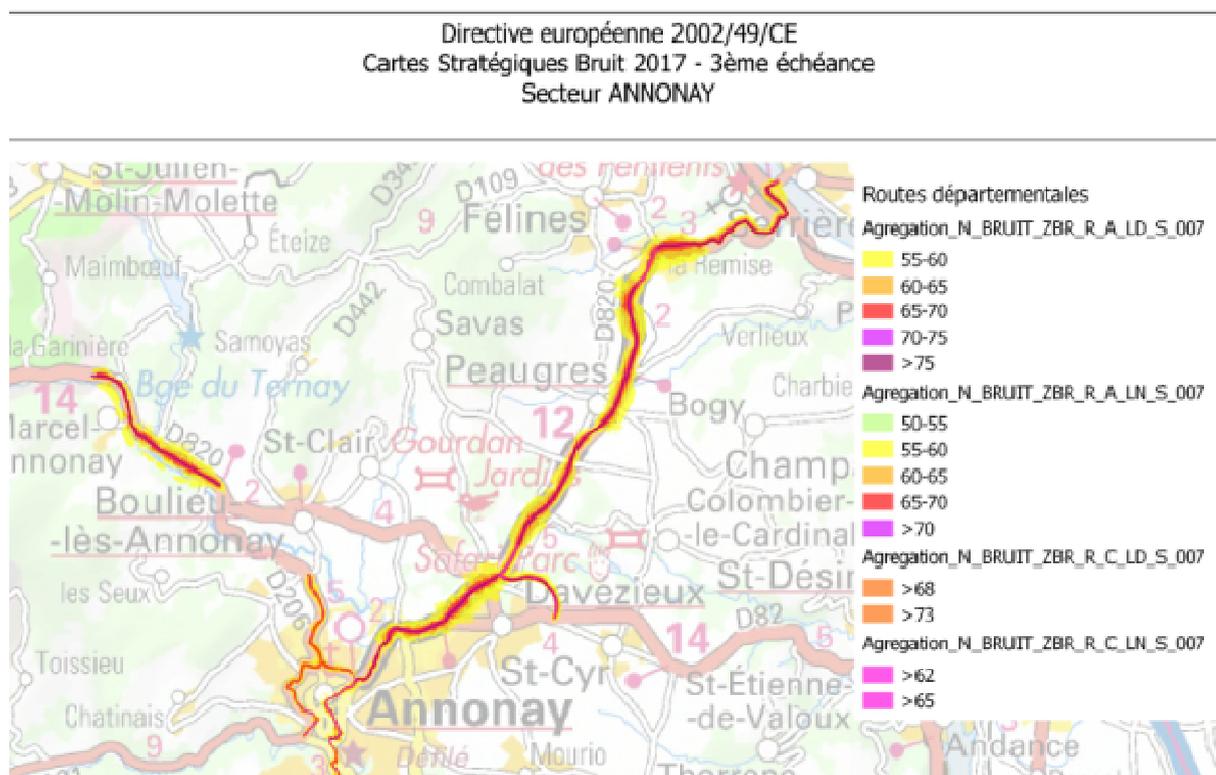
	Cartes de bruit	PPBE
Routes nationales	Préfet	Préfet
Autoroutes concédées	Préfet	Préfet
Routes collectivités	Préfet	CG et communes

Le présent PPBE des grandes infrastructures du réseau départemental constitue l'ultime étape du processus de mise en œuvre de la directive européenne, engagé par le département de l'Ardèche dans le cadre de la troisième échéance.

D'un point de vue méthodologique, le gestionnaire s'est basé sur le contenu de 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 de l'instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement concernant les grandes infrastructures routières nationales.

3.1.1. Les infrastructures concernées par le PPBE du réseau routier départemental de l'Ardèche

Sont concernés par la troisième échéance de la directive les routes suivantes : routes départementales n°2, 82, 86, 86E, 86H, 86K, 95, 96, 104, 121, 206, 206A, 290, 519, 533, 533N, 578, 579 et 820.



Directive européenne 2002/49/CE
 Cartes Stratégiques Bruit 2017 - 3ème échéance
 Secteur VALENCE

Routes départementales

Agregation_N_BRUIT_ZBR_R_A_LD_S_007

- 55-60
- 60-65
- 65-70
- 70-75
- >75

Agregation_N_BRUIT_ZBR_R_A_LN_S_007

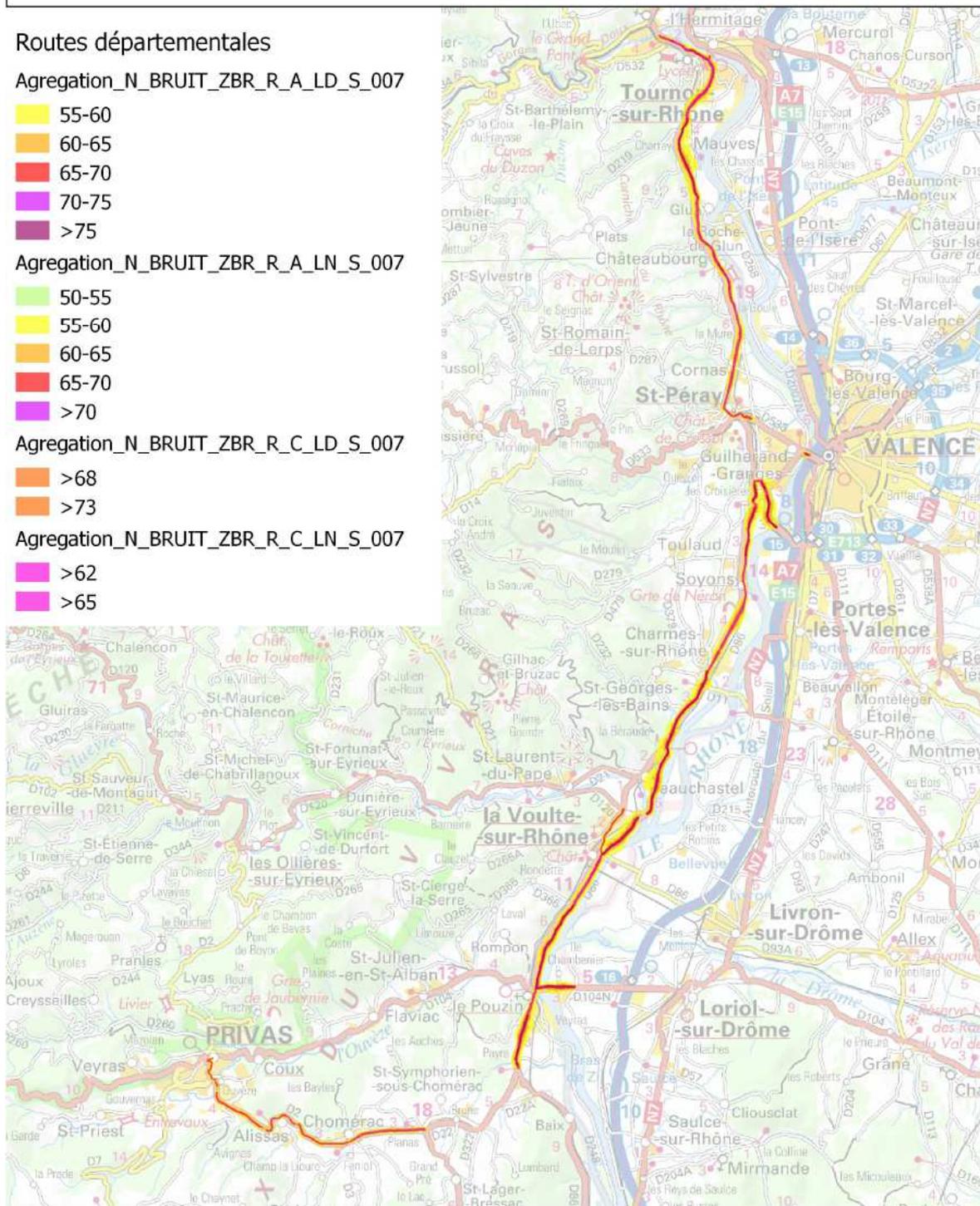
- 50-55
- 55-60
- 60-65
- 65-70
- >70

Agregation_N_BRUIT_ZBR_R_C_LD_S_007

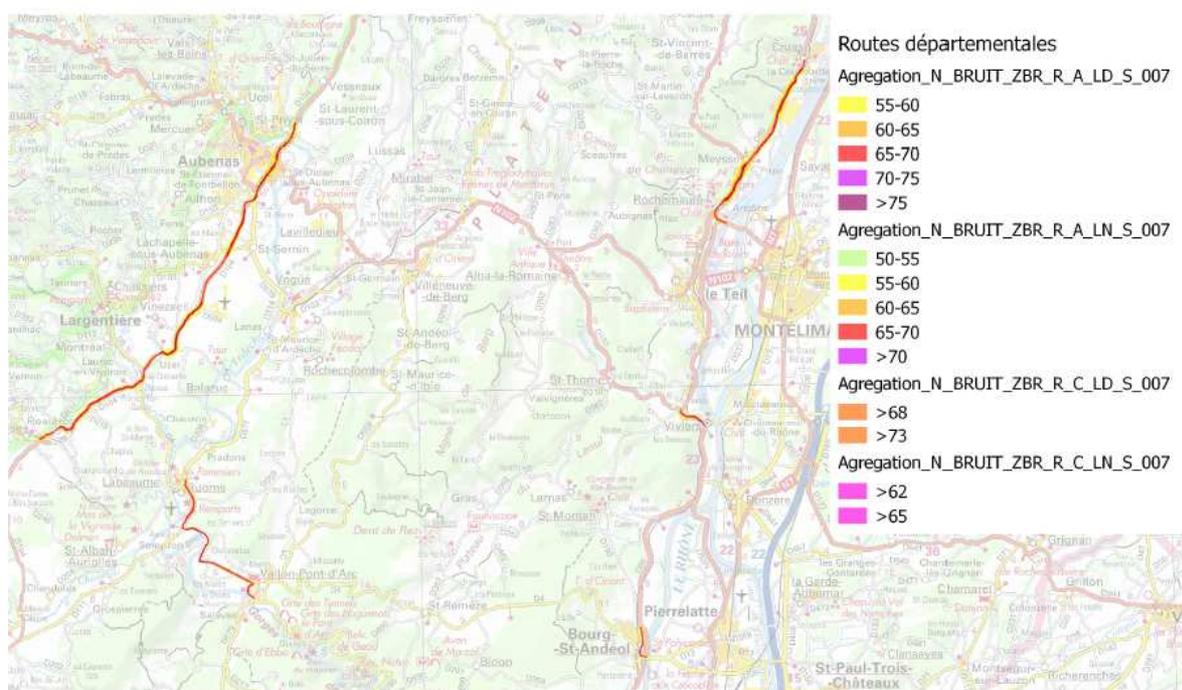
- >68
- >73

Agregation_N_BRUIT_ZBR_R_C_LN_S_007

- >62
- >65



Directive européenne 2002/49/CE
Cartes Stratégiques Bruit 2017 - 3ème échéance
Secteur SUD ARDECHE



3.1.2. Les anomalies observées

Par rapport aux cartes approuvées par le Préfet, le Département de l'Ardèche a relevé quelques anomalies conduisant à cartographier à tort certaines sections, compte tenu des informations à notre disposition. Il s'agit de :

- la RD86K qui est déclassée entre le giratoire de la Mairie et la place du Champ de Mars au profit de la commune de Bourg Saint Andéol
- la RD579 entre le carrefour avec la RD111 et Vallon Pont d'Arc, dont l'estimation du modèle de trafic est erronée.

Ces itinéraires n'entrent pas dans le périmètre du présent PPBE du Département de l'Ardèche.

3.2. La démarche mise en œuvre pour l'élaboration du PPBE du réseau routier départemental de l'Ardèche

Le PPBE du réseau routier départemental de l'Ardèche est l'aboutissement d'une démarche engagée en 2018 par le Département de l'Ardèche.

Son élaboration a suivi une démarche en 2 étapes :

1. Une première étape de diagnostic a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations. L'objectif de cette étape a été d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites définies par la réglementation. Ce diagnostic a été établi par recoupement des bases de données disponibles en particulier :

- Les cartes de bruit stratégiques arrêtées par le préfet le 11 octobre 2018 ;
- Le classement sonore des voies arrêté par le préfet le 23 décembre 2011,

Une fois le travail de diagnostic réalisé, le Département de l'Ardèche a évalué les enjeux en matière de réduction du bruit et de préservation des zones de calme. Le Département de l'Ardèche a également dressé le bilan des actions réalisées sur son réseau depuis une dizaine d'années en faveur de la lutte contre le bruit.

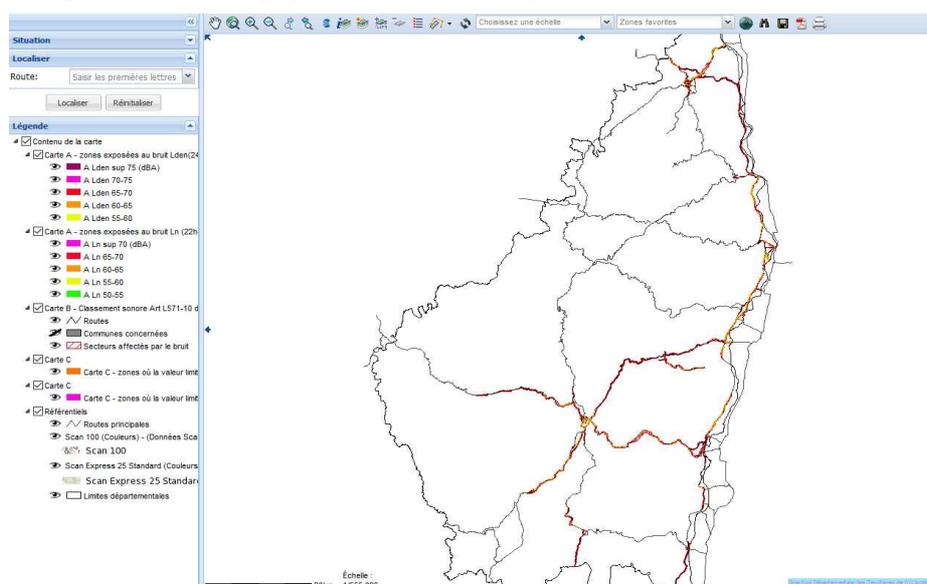
2. À partir des propositions faites par les différents gestionnaires, un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées a été rédigé. Ce projet est aujourd'hui porté à la consultation du public comme le prévoit l'article R 572-8 du code de l'environnement.

3.3. Les principaux résultats du diagnostic et l'identification des zones à enjeux

Les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique, qui a essentiellement pour objectif d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit, et de préservation des zones de calme.

Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures ; les secteurs subissant une exposition au bruit excessive nécessitent un diagnostic complémentaire.

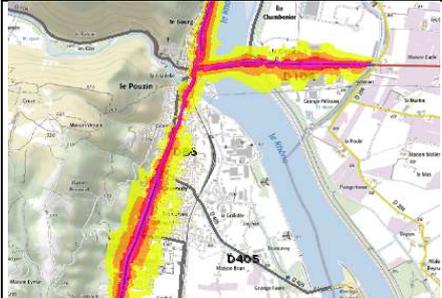
Carte globale stratégique du bruit des grandes infrastructures de l'Ardèche



Extrait du site Internet de la préfecture où peuvent être consultées les cartes de bruit routières : <http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/1003/bruit.map>

Comment ont été élaborées les cartes de bruit stratégiques ?

Les cartes de bruit sont lisibles à l'échelle du 1/25000e et sont établies sur la base d'indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union Européenne, le Lden pour les 24 heures et le Ln pour la nuit. Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée. Elles sont réexaminées et en cas de modification significative révisées tous les 5 ans. Il existe cinq types de cartes stratégiques :

	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Lden- dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >75 70-75 65-70 60-65 55-60 	<p>Carte de type « a » selon l'indicateur Lden</p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Lden (période de 24 h), par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A).</p>
	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Ln - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >70 65-70 60-65 55-60 50-55 	<p>Carte de type « a » selon l'indicateur Ln</p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Ln (période nocturne) par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A)</p>
	<p>Secteurs affectés par le bruit</p> 	<p>Carte de type « b »</p> <p>Carte des secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies)</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> Lden>68 	<p>Carte de type « c » selon l'indicateur Lden</p> <p>Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24h).</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> Ln>62 	<p>Carte de type « c » selon l'indicateur Ln</p> <p>Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Ln (période nocturne).</p>

Sur le réseau routier départemental, les éléments de cartographie du bruit ont été réalisés par le CEREMA à partir de données fournies par les gestionnaires de voirie (en l'occurrence le département de l'Ardèche). Les décomptes de population et les cartes produites ont été communiquées par le Préfet de département après leur approbation.

Tableau des itinéraires départementaux - Lden

Itinéraire	Nombre de personnes exposées – Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
D2	278	375	71	6	0	18
D82	0	0	0	0	0	0
D86	3307	1890	2526	785	15	1629
D86E	388	284	105	0	0	0
D86H	9	4	4	0	0	0
D86K	134	269	327	7	0	140
D95	78	0	0	0	0	0
D96	79	12	2	0	0	0
D104	397	141	119	90	7	129
D121	417	93	355	75	37	197
D206	637	646	425	32	0	362
D206A	14	54	0	0	0	0
D290	3	6	0	0	0	0
D519	20	15	7	0	0	2
D533	9	3	2	0	0	0
D533N	53	10	63	40	0	40
D578	84	339	293	5	0	118
D579	94	81	33	0	0	8
D820	194	72	126	30	0	69

Tableau des itinéraires départementaux - Ln

Itinéraire	Nombre de personnes exposées – Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
D2	354	118	9	0	0	0
D82	0	0	0	0	0	0
D86	2176	2523	1028	22	0	0
D86E	360	262	0	0	0	0
D86H	4	4	0	0	0	0
D86K	102	521	7	0	0	0
D95	0	0	0	0	0	0
D96	31	2	0	0	0	0
D104	161	120	89	17	0	60
D121	143	348	84	37	0	86
D206	679	422	102	0	0	0
D206A	57	0	0	0	0	0
D290	7	0	0	0	0	0
D519	12	12	2	0	0	0
D533	3	2	0	0	0	0
D533N	12	63	40	0	0	32
D578	220	366	73	0	0	5
D579	76	57	0	0	0	0
D820	104	132	36	0	0	2

Tableau des itinéraires départementaux - Lden

Itinéraire	Nombre d'établissements de soins/santé exposés – Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
D2	0	1	0	0	0	0
D82	0	0	0	0	0	0
D86	1	0	1	0	0	1
D86E	0	0	0	0	0	0
D86H	0	0	0	0	0	0
D86K	0	0	1	0	0	0
D95	0	0	0	0	0	0
D96	0	0	0	0	0	0
D104	0	0	0	0	0	0
D121	0	0	0	0	0	0
D206	0	1	1	0	0	0
D206A	0	0	0	0	0	0
D290	0	0	0	0	0	0
D519	0	0	0	0	0	0
D533	0	0	0	0	0	0
D533N	0	0	0	0	0	0
D578	0	0	0	0	0	0
D579	1	0	0	0	0	0
D820	1	0	2	2	0	2

Tableau des itinéraires départementaux - Ln

Itinéraire	Nombre d'établissements de soins/santé exposés – Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
D2	1	0	0	0	0	0
D82	0	0	0	0	0	0
D86	0	0	1	0	0	0
D86E	0	0	0	0	0	0
D86H	0	0	0	0	0	0
D86K	0	1	0	0	0	0
D95	0	0	0	0	0	0
D96	0	0	0	0	0	0
D104	0	0	0	0	0	0
D121	0	0	0	0	0	0
D206	1	1	0	0	0	0
D206A	0	0	0	0	0	0
D290	0	0	0	0	0	0
D519	0	0	0	0	0	0
D533	0	0	0	0	0	0
D533N	0	0	0	0	0	0
D578	0	0	0	0	0	0
D579	0	0	0	0	0	0
D820	0	2	2	0	0	0

Tableau des itinéraires départementaux - Lden

Itinéraire	Nombre d'établissements d'enseignement exposés – Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
D2	0	0	0	0	0	0
D82	0	0	0	0	0	0
D86	4	4	5	4	0	8
D86E	0	0	1	0	0	0
D86H	0	0	0	0	0	0
D86K	1	0	0	0	0	0
D95	0	0	0	0	0	0
D96	0	0	0	0	0	0
D104	2	0	0	0	0	0
D121	0	1	0	0	0	0
D206	0	1	0	0	0	0
D206A	1	0	0	0	0	0
D290	0	0	0	0	0	0
D519	0	0	0	0	0	0
D533	0	0	0	0	0	0
D533N	0	0	0	0	0	0
D578	0	0	0	0	0	0
D579	0	0	0	0	0	0
D820	0	0	0	1	0	1

Tableau des itinéraires départementaux - Ln

Itinéraire	Nombre d'établissements d'enseignement exposés – Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
D2	0	0	0	0	0	0
D82	0	0	0	0	0	0
D86	4	5	4	0	0	1
D86E	0	1	0	0	0	0
D86H	0	0	0	0	0	0
D86K	0	0	0	0	0	0
D95	0	0	0	0	0	0
D96	0	0	0	0	0	0
D104	0	0	0	0	0	0
D121	1	0	0	0	0	0
D206	1	0	0	0	0	0
D206A	0	0	0	0	0	0
D290	0	0	0	0	0	0
D519	0	0	0	0	0	0
D533	0	0	0	0	0	0
D533N	0	0	0	0	0	0
D578	0	0	0	0	0	0
D579	0	0	0	0	0	0
D820	0	0	1	0	0	0

4. Objectifs en matière de réduction du bruit

4.1. L'articulation entre indicateurs européens et indicateurs français

La directive européenne impose aux États membres l'utilisation des indicateurs Lden et Ln pour évaluer l'exposition au bruit des populations, hiérarchiser les situations et identifier les zones d'exposition excessive. L'indicateur Lden se construit à partir de 3 périodes (la journée, la soirée et la nuit) :

$$L_{den} = 10 \cdot \log \left(\frac{12}{24} \cdot 10^{\frac{Ld}{10}} + \frac{4}{24} \cdot 10^{\frac{Le+5}{10}} + \frac{8}{24} \cdot 10^{\frac{Ln+10}{10}} \right)$$

- où Ld est le niveau sonore LAeq (6h-18h) dit de journée, dans le Lden il est pris tel quel ;
- Le est le niveau sonore LAeq (18h-22h) dit de soirée, dans le Lden il est pondéré par 5dB ;
- Ln est le niveau sonore LAeq (22h-6h) dit de nuit, dans le Lden il est pondéré par 10dB,

Dès lors qu'on passe à la phase de traitement, les objectifs se basent sur des indicateurs réglementaires français LAeqT (T correspond à une partie des 24 heures) et sur des seuils établis antérieurement à l'avènement de la directive européenne.

4.2. Les valeurs limites et les objectifs fixés

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 (PNB) du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004.

Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

Indicateurs de bruit	Valeurs limites en dB(A)			
	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 évaluées à 2m en avant des façades extérieures concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement, les établissements de soin/santé et les établissements d'action sociale.

Par contre les textes de transposition français ne fixent aucuns objectifs à atteindre, ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Les objectifs de réduction s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité.

Dans les cas de réduction du bruit à la source (écran ou modelé acoustique) :

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
$L_{Aeq}(6h-22h) \leq$	65	68	68
$L_{Aeq}(22h-6h) \leq$	60	63	63
$L_{Aeq}(6h-18h) \leq$	65	-	-
$L_{Aeq}(18h-22h) \leq$	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 et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	$L_{Aeq}(6h-22h) - 40$	$I_f(6h-22h) - 40$	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et $D_{nT,A,tr} \geq$	$L_{Aeq}(6h-18h) - 40$	$I_f(22h-6h) - 35$	
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	30	

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- 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 (dans le département de l'Ardèche les premiers arrêtés préfectoraux ont été pris en 1999).
- 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.

5. Prise en compte des « zones de calme »

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, appelées « zones de calme ».

La notion de « zone calme » est intégrée dans le code de l'environnement (Art.L.572-6), qui précise qu'il s'agit d'« espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. »

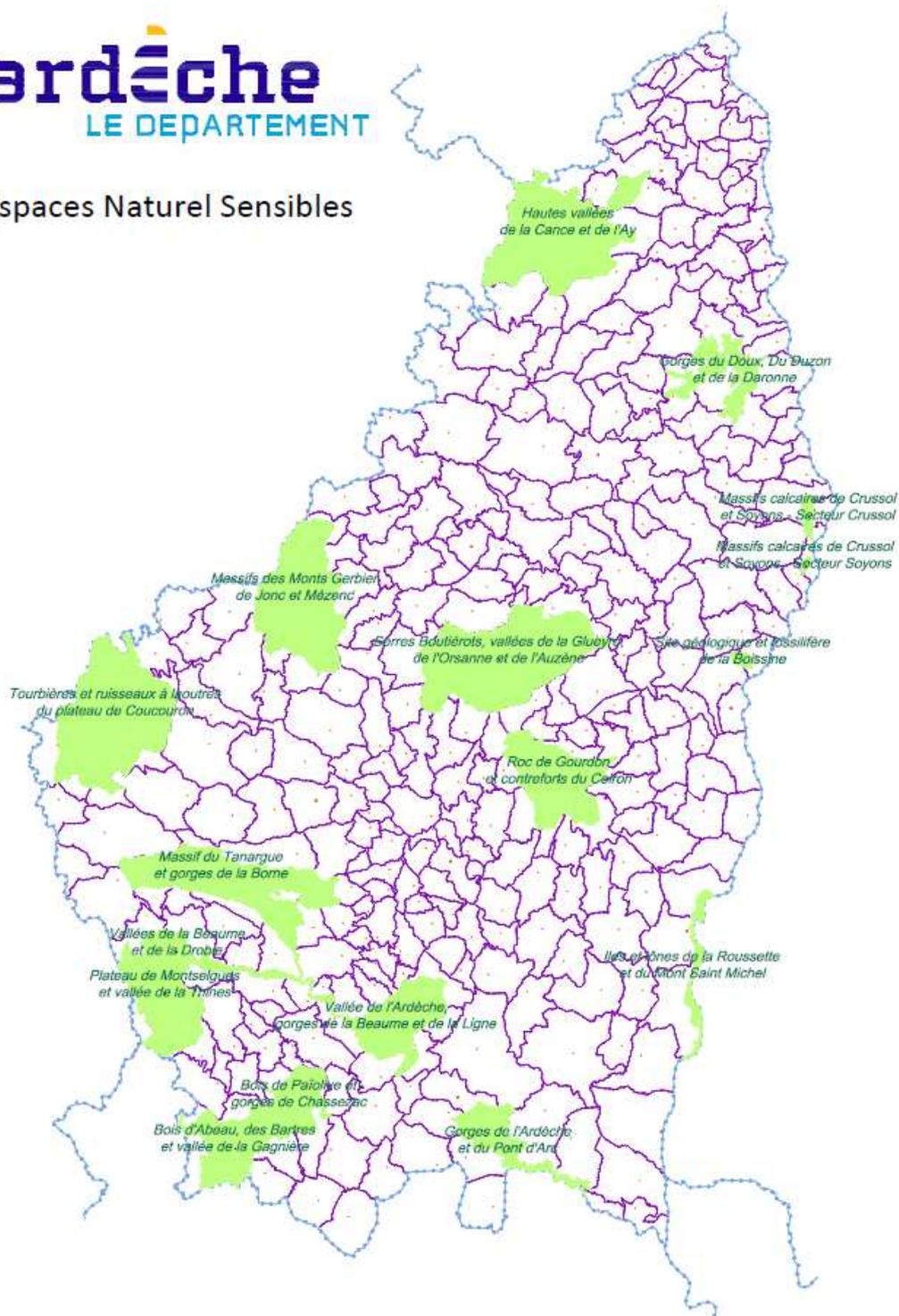
Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

La notion de « zones calmes » est liée au PPBE des agglomérations. Par nature, les abords des grandes infrastructures ne peuvent être considérées comme des zones de calme.

Pour le Département de l'Ardèche, le réseau des espaces naturels sensibles représente une prise en compte efficace des zones de calme.



Espaces Naturel Sensibles



6. Bilan des actions réalisées depuis 10 ans

Les efforts entrepris par le Département de l'Ardèche pour maîtriser ou réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures routières dont il a la charge ont été engagés avant la publication de la directive européenne du bruit, dès 1992 date de promulgation de la loi bruit.

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures arrêtées au cours des dix années précédentes qui ont eu pour objet de prévenir (chapitre 6.1 qui suit) ou de réduire (chapitre 6.2 qui suit) le bruit dans l'environnement.

6.1. Les mesures préventives prises depuis 10 ans

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 relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992.

La réglementation relative aux nuisances sonores routières s'articule autour du principe d'antériorité.

Lors de la construction d'une infrastructure routière ou ferroviaire, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement.

Par contre, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

6.1.1. La protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires 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 fixent les seuils réglementaires à ne pas dépasser.

Niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure routière nouvelle (en façade des bâtiments) :

Usage et nature	LAeq(6h-22h)	LAeq(22h-6h)
Logements en ambiance sonore modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Établissement d'enseignement	60 dB(A)	
Établissement de soin, santé, action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore dégradée	65 dB(A)	

Il s'agit de privilégier le traitement du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (tracé, profils en travers), de prévoir des protections (de type butte, écrans) lorsque les objectifs risquent d'être dépassés, et en dernier recours, de protéger les locaux sensibles par le traitement acoustique des façades (avec obligation de résultat en isolement acoustique).

- Infrastructures concernées : infrastructures routières et toutes les maîtrises d'ouvrages (RN, RD, VC ou communautaire, concédée ou non)
- Horizon : respect sans limite de temps (concrètement prise en compte à 20 ans)

Tous les projets d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significative d'infrastructures existantes pilotées par le Département de l'Ardèche qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements.

6.1.2. La protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Le classement sonore des voies

Si la meilleure prévention de nouvelle situation de conflit entre demande de calme et bruit des infrastructures est de ne pas construire d'habitations le long des axes fortement nuisants, les contraintes géographiques et économiques, la saturation des agglomérations, entraînent la création de zones d'habitation dans des secteurs qui subissent des nuisances sonores.

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit le long d'infrastructures de transports terrestres existantes. 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 isollements 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.

Le Préfet de département définit la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs.

- La DDT conduit les études nécessaires pour le compte du Préfet.
- Les autorités compétentes en matière de PLU doivent reporter ces informations dans le PLU.
- Les autorités compétentes en matière de délivrance de CU doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Que classe-t-on ?

- Voies routières : Trafic Moyen Journalier Annuel 5000 véhicules/jours (TMJA)
- Lignes ferroviaires interurbaines : trafic 50 trains/jour
- Lignes ferroviaires urbaines : trafic 100 trains/jour
- Lignes de transports en commun en site propre : trafic 100 autobus/jour

La détermination de la catégorie sonore est réalisée sur la base d'un niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996) ou mesuré selon les normes en vigueur (NF S31-085) à partir des données d'entrée fournies par les gestionnaires (trafic, vitesse, nature du revêtement de chaussée, ...).

Le constructeur dispose ainsi de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour se protéger du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, afin d'arriver aux objectifs de niveau de bruit à l'intérieur des logements suivants : Niveau de bruit de jour 35 dB(A), Niveau de bruit de nuit 30 dB(A).

Les infrastructures sont classées en 5 catégories en fonction du niveau de bruit émis :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	$L > 81$	$L > 76$	d = 300 m
2	$76 < L < 81$	$71 < L < 76$	d = 250 m
3	$70 < L < 76$	$65 < L < 71$	d = 100 m
4	$65 < L < 70$	$60 < L < 65$	d = 30 m
5	$60 < L < 65$	$55 < L < 60$	d = 10 m

Dans le département de l'Ardèche, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées par arrêtés du 23 décembre 2011. Il fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site Internet de la Préfecture à l'adresse suivante : <http://www.ardeche.gouv.fr/le-classement-sonore-des-voies-en-ardeche-a908.html>



Extrait du classement sonore des voies visible sur le site de la préfecture

Ce classement sonore fait l'objet d'un réexamen et le cas échéant d'une révision tous les 5 ans et à chaque échéance, le Département de l'Ardèche fournit une actualisation des hypothèses (trafic, vitesse, nature du revêtement de chaussée, ...).

6.1.3. Les actions de prévention de lutte contre le bruit

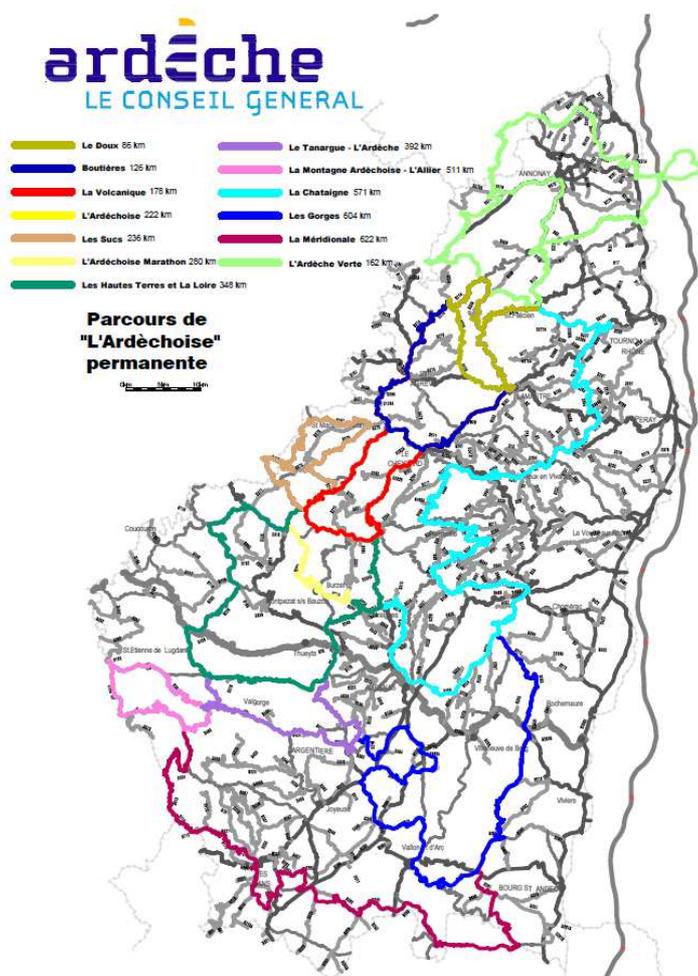
Le département de l'Ardèche agit en faveur des modes de déplacements doux et est doté d'un schéma vélo. Favoriser la pratique des modes doux permet de diminuer le trafic routier et donc le bruit. Dans ce domaine les actions suivantes sont réalisées :

-Le schéma départemental en faveur du vélo :

Le Département de l'Ardèche affirme sa volonté de placer toutes ses politiques dans une perspective de développement durable et raisonné du territoire. Le schéma en faveur du vélo s'inscrit dans cette logique visant à favoriser les modes de déplacement doux, économes et moins polluants ou bruyants dans les déplacements quotidiens, comme dans les loisirs, mais aussi au titre de la découverte touristique du territoire.

Ce schéma vélo s'est appuyé sur 4 orientations : aménager et sécuriser le réseau routier départemental, développer un réseau de voies douces, soutenir les déplacements utilitaires et l'intermodalité, valoriser et promouvoir ces itinéraires.

Il est en cours de révision de manière élargie et partenariale (communes, EPCI, associations) pour une approbation au cours de l'année 2019.



-La Viarhona :

Le tracé ardéchois de la ViaRhôna représente 93 km répartis sur quatre tronçons, en alternance avec des passages dans la Drôme :

- les portions Sarras - Glun, Soyons - La-Voulte-sur-Rhône et Viviers - Bourg-saint-Andéol sont réalisées par le Département de l'Ardèche ;
- le secteur Le Pouzin - Rochemaure est porté par la Communauté de communes Ardèche Rhône-Coiron et la Communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche.

Pour plus d'information sur le tracé : www.viarhona.com

ViaRhôna, de Sarras à Glun



ViaRhôna, de Soyons à La Voulte



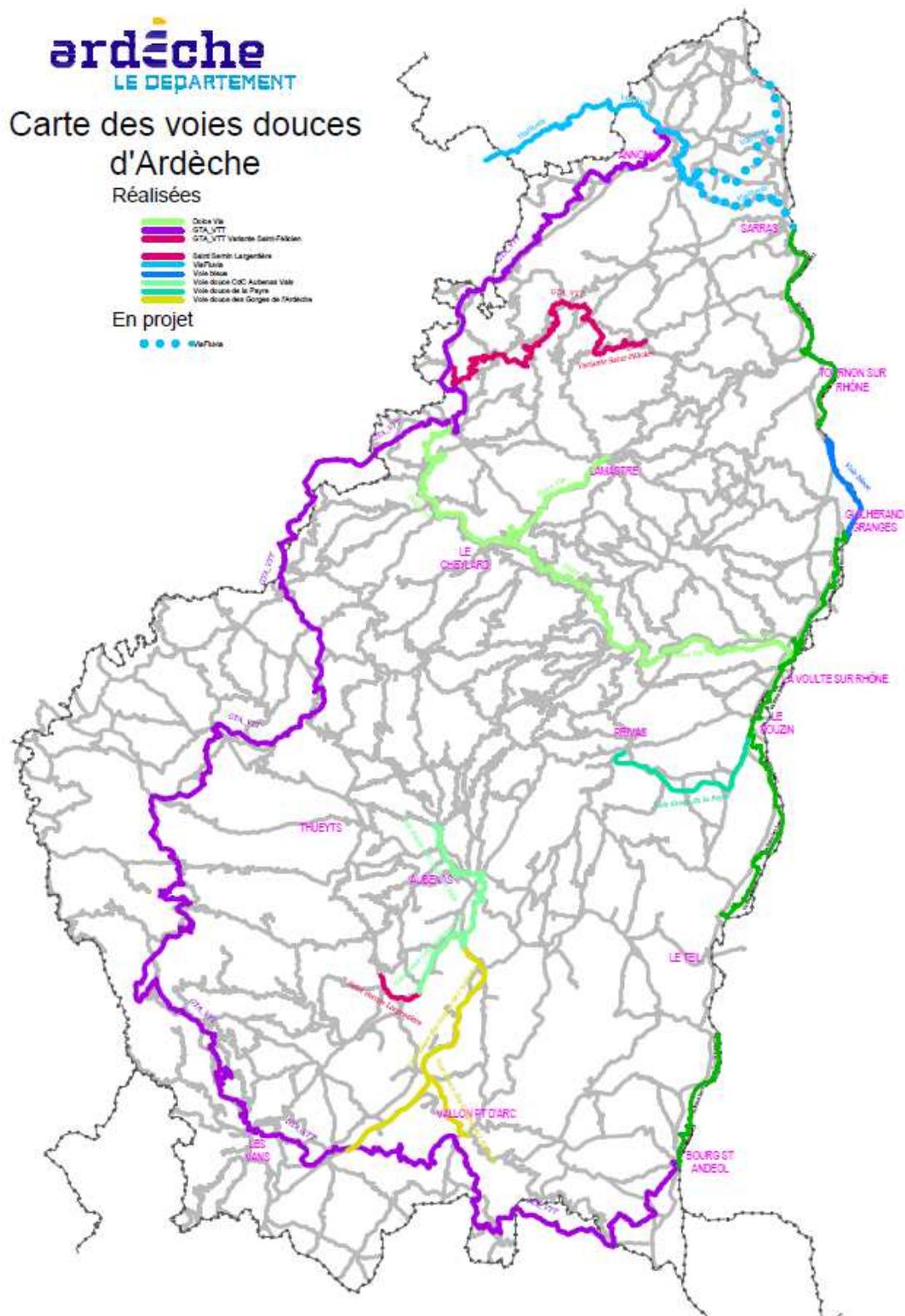
ViaRhôna de Le Pouzin à Rochemaure



ViaRhôna, de Viviers à Bourg-Saint



En plus de la Viarhôna, le Département à lancer un appel à projet Pass Territoires qui permet de financer les collectivités pour la création de voies vertes (participation à la Dolce Via, Viafluvia, la voie de la Payre, la via Ardèche, la voie bleue).



-les autres aménagements en faveur des modes doux :

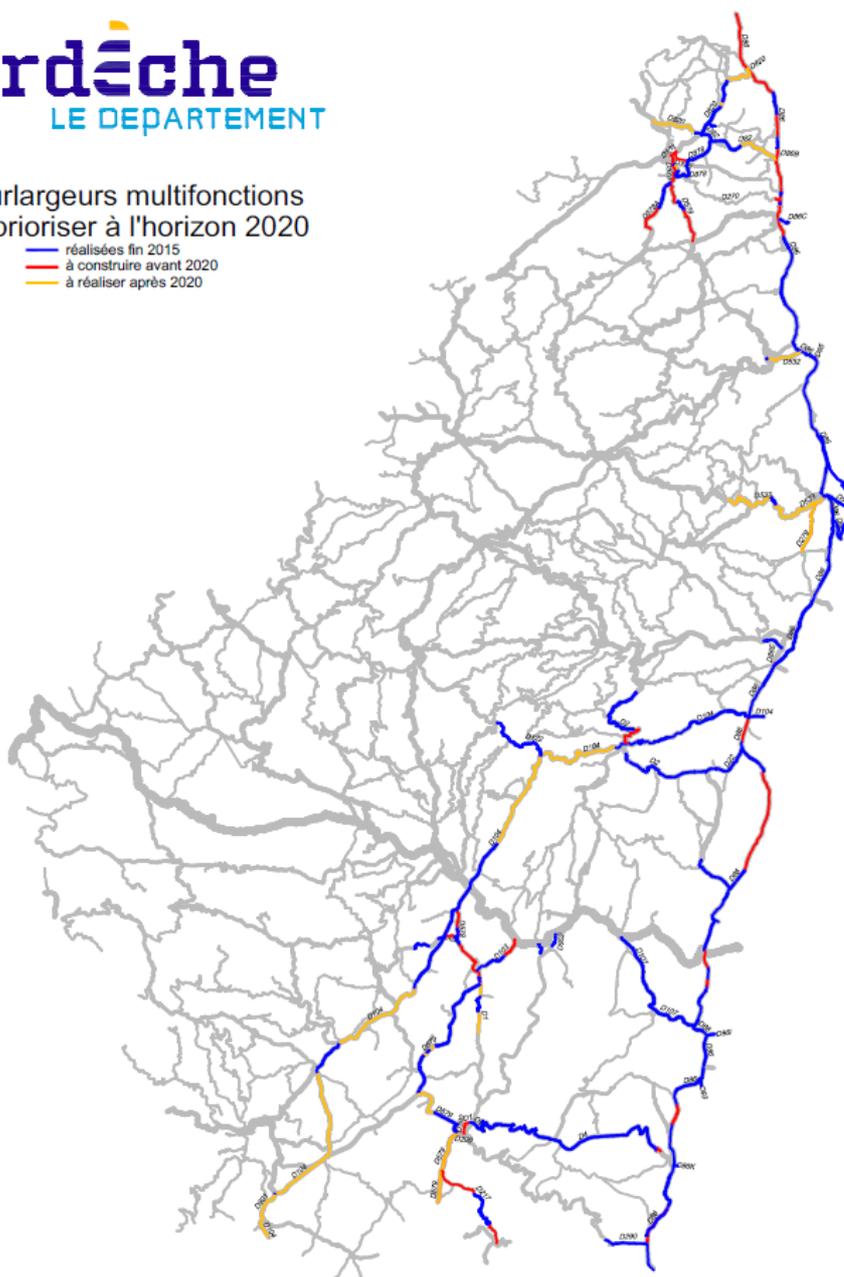
Afin de favoriser la pratique du vélo notamment, il est nécessaire de sécuriser et d'aménager des itinéraires cyclables. Les actions consistent en la pose de panneaux rappelant les distances de sécurité à respecter lors du dépassement d'un vélo, mais également la réalisation de piste ou de sur-largeurs cyclable. Il est prévu d'aménager 500 kilomètres d'itinéraire cyclable d'ici 2020. Des aménagements plus ponctuels tels que l'aménagement de ponts ou de carrefours sont également réalisés.

Carte des itinéraires à aménager en priorité par des sur-largeurs multifonctionnelles :

ardèche
LE DEPARTEMENT

Surlargeurs multifonctions
à prioriser à l'horizon 2020

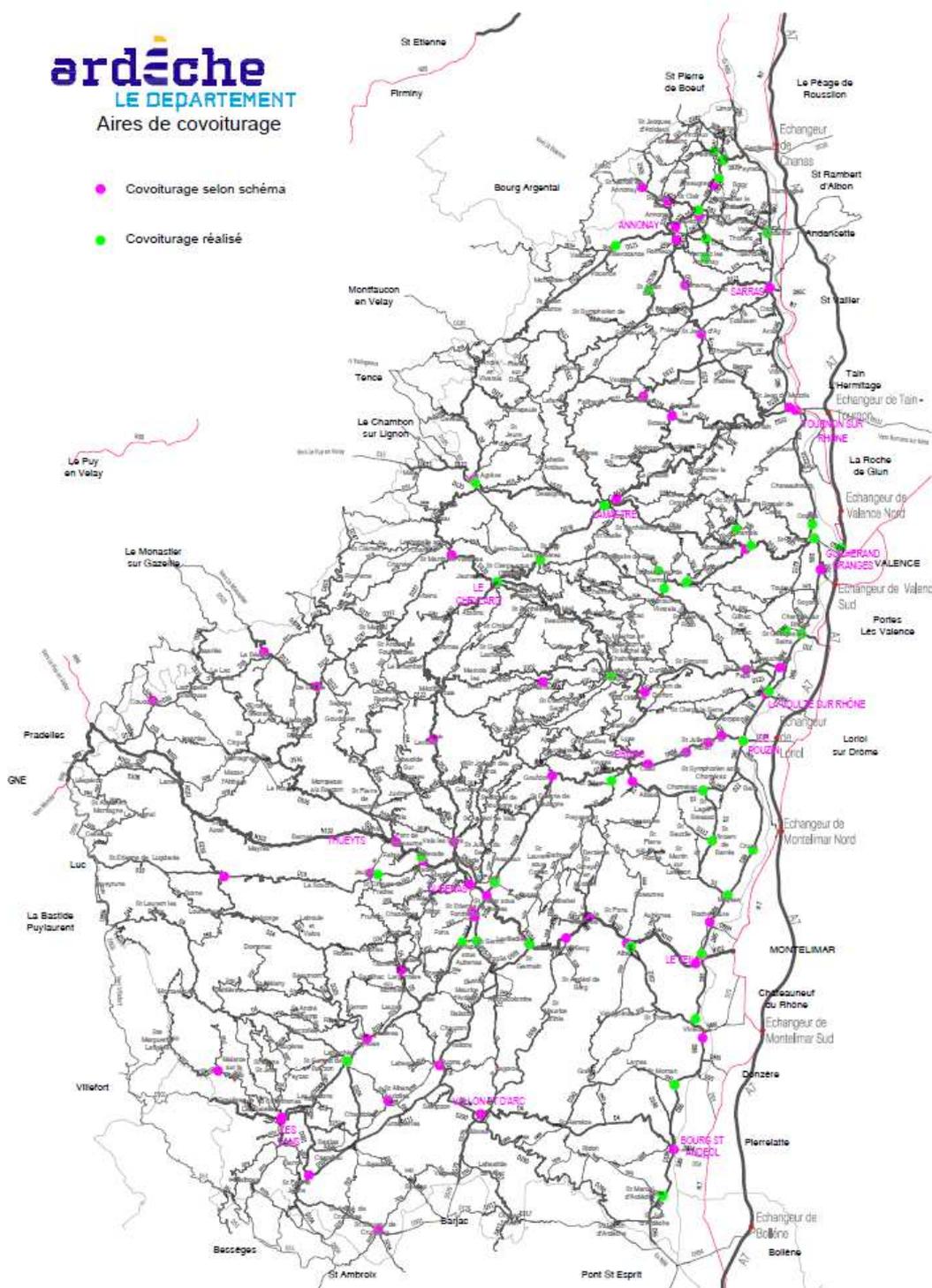
- réalisées fin 2015
- à construire avant 2020
- à réaliser après 2020



-les actions en faveur du co-voiturage :

Le co-voiturage permet également de diminuer le trafic routier et donc le bruit engendré par les véhicules. Le Département soutient financièrement les communes souhaitant mettre en œuvre des aires de co-voiturage (43 aires de covoiturage financées par le Département).

Carte des aires de covoiturage sur les communes ardéchoises :



lien : <https://www.roulezmalin.com/aires-covoiturage>

-les actions en faveur de la viabilisation et l'exploitation du réseau routier :

Le dossier d'organisation de l'exploitation routière du Département de l'Ardèche approuvé en avril 2017 comporte 5 volets dont 3 concourent directement à la prévention de l'exposition au bruit dans l'environnement :

- le balayage aspiration, comme outil efficace de viabilisation du réseau routier pour les surlargeurs cyclables ;
- les comptages routiers, comme outil de connaissance des trafics et de leurs évolutions avec une mise en perspective des cartes stratégiques de bruit ;
- la surveillance du réseau, comme programmation des travaux d'entretien courant pour réparer les défauts mineurs de bruit et gommer les bruits parasites de roulement.

-les actions en faveur du télétravail :

Le Département de l'Ardèche, conscient de la valeur ajoutée du télétravail tant en termes de conditions de vie au travail que de réduction des besoins de déplacements et donc de bruit, a consacré les possibilités de télétravail pour l'ensemble des agents de la collectivité, tous cadres d'emploi confondus. Il participe de plus à l'émergence de tiers lieux et d'espace de co-working sur le territoire.

6.2. Actions curatives menées depuis 10 ans

1-la réalisation de la déviation d'Aubenas :

Ce tronçon de 4,5 kilomètres mis en service en 2012 est équipé d'écrans acoustique et de merlons dont le trafic moyen journalier de 15 000 véh/jour, a permis de réduire le trafic dans Aubenas et notamment sur l'ex RD 118.

2-le contournement Est d'Annonay et de Davézieux :

Ce tronçon mis en service en 2014 est équipé d'écrans acoustique et de merlons a permis une réduction du trafic de 60 % sur la RD 519 et de 42 % sur la RD 121. Cette réduction de trafic sur des voies situés en agglomération a permis de réduire les nuisances sonores sur ces secteurs.

3-la suppression du passage à niveau des Freydières à Soyons :

La suppression de ce passage à niveau n'a pas contribué directement à la diminution du trafic routier et donc du bruit. Mais la création d'un passage inférieur c'est accompagné de la pose d'écrans acoustiques pour les maisons riveraines concernées par cet aménagement.

4-l'aménagement des traverses d'agglomération sur l'ensemble du Département de l'Ardèche :

Le département participe financièrement sous forme de subvention à l'aménagement des traverse d'agglomération. Ce sont 25 communes par an, pour un montant de 1 million d'euros qui font l'objet d'un renouvellement de la couche de roulement en agglomération. Rendre un uni à une chaussée contribue à atténuer les nuisances sonores en agglomération.

7. Programme d'actions sur la durée du PPBE

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit également que le PPBE répertorie toutes les mesures prévues pour les cinq années à venir, visant à prévenir (chapitre 7.1 qui suit) ou à réduire (chapitre 7.2 qui suit) le bruit dans l'environnement.

7.1. Les actions de prévention prévues sur la durée du PPBE

Le Département de l'Ardèche s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 10 ans, en particulier en ce qui concerne sa participation à la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres (communication à la DDT les nouvelles hypothèses sur les voies déjà classées et la présence de nouvelles voies à classer), comme le suggère la circulaire du 25 mai 2004.

Il s'engage également sur la poursuite de la politique des sur-largeurs cyclables (500 km prévus d'ici 2020).

Le Département s'engage dans des actions de formation interne sur la problématique du bruit. Il les appuie de plus sur le suivi des trafics routiers.

7.2. Les actions curatives prévues sur la durée du PPBE

Le Département de l'Ardèche s'engage à mettre en œuvre sur la durée du PPBE les actions curatives suivantes :

- L'aménagement de la voirie dans les traversées d'agglomération sur l'ensemble du Département ;
- Le renouvellement des revêtements de la chaussée conformément à la politique annuelle d'entretien des chaussées
- les comptages routiers pour connaître les trafics et leurs évolutions avec une mise en perspective des cartes stratégiques de bruit ;

8. Financement des actions programmées ou envisagées

Les coûts sont très variables selon les actions envisagées et pour certaines d'entre elles difficiles à chiffrer. On peut toutefois citer à titre d'exemple les prix au ratio suivants :

500€ < 1 m² de mur acoustique < 1 000€

40€ < 1 m² de chaussée en béton bitumineux semi grenu en agglomération < 120€

200 000€ < 1 kilomètre de voie verte < 600 000€

9. Justification du choix des actions programmées ou envisagées

Les mesures proposées par le Département de l'Ardèche tiennent compte des leviers dont il dispose et des moyens humains et financiers qu'il possède. Leur justification se base notamment sur les éléments fournis par le guide PPBE produit par l'ADEME et téléchargeable à l'adresse :

http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide_ademe_ppbe.pdf

10. Impact des actions programmées ou envisagées sur les populations

Les indicateurs retenus pour évaluer l'impact des actions programmées ou envisagées se basent sur la population résidente et sur le nombre d'établissements sensibles (enseignement, soin/santé, action sociale) qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites définies au chapitre 4.

Les mesures préventives proposées par le Département de l'Ardèche étant par définition destinées à éviter de nouvelles expositions au bruit, il n'est pas possible d'en chiffrer précisément leur impact en termes de personnes protégées.

Il en va de même pour certaines actions curatives et notamment celles faisant référence à des projets d'aménagement dont la justification n'est pas purement acoustique et pour lesquels il est difficile de quantifier a priori leur effet en termes d'amélioration de l'ambiance sonore.

11. Consultation du public

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE est mis à la consultation du public. Cette consultation a lieu du 1er février au 31 mars 2019.

Les citoyens ont la possibilité de consulter le projet de PPBE sur le site Internet du Département de l'Ardèche (www.ardèche.fr) ou à l'Hôtel du Département, quartier Chaumette 07000 Privas de 8H à 17H, et de consigner leurs remarques sur un registre numérique ou papier prévu à cet effet.

12. Glossaire

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
Bâtiment sensible au bruit	Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale
Courbe isophone	Par analogie avec une courbe de niveau, une courbe isophone est une courbe reliant des points exposés à un même niveau de bruit
Critères d'antériorité	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(A)	Décibel, Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique)
Hertz (Hz)	Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son

IGN	Institut Géographique National
Isolation de façade	Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement et/ou phoniquement une façade de bâtiment
LAeq	Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée 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
Lday	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne 6h à 18h
Lden	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soirée), night (nuit)
Ln	Niveau acoustique moyen de nuit (22h-6h)
Merlon	Butte de terre en bordure de voie routière ou ferrée
OMS	Organisation mondiale de la santé
Pascal (Pa):	Unité de mesure de pression équivalant 1newton/m ²
PPBE	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
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 70 dB(A) [73 dB(A) pour le ferroviaire] en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) [68 dB(A) pour le ferroviaire] en période nocturne (LAeq (22h-6h)) et qui répond aux critères d'antériorité
Point Noir du Bruit (diurne)	Un point noir du bruit diurne est un point noir bruit où seule la valeur limite diurne est dépassée
Point Noir du Bruit (nocturne)	Un point noir du bruit nocturne est un point noir bruit où seule la valeur limite nocturne est dépassée
TMJA	Trafic moyen journalier annuel - unité de mesure du trafic routier