

Plan de prévention du bruit des grandes infrastructures de transports terrestres de l'État en Haute-Savoie

Echéance 2019-2023



*Approuvé le 18 septembre 2019
par le préfet de la Haute-Savoie
et annexé à l'arrêté préfectoral
n°DDT-2019-1473*



PRÉFET
DE LA HAUTE-SAVOIE

Direction départementale des Territoires de la Haute-Savoie

Ministère de la Transition écologique et solidaire

Historique des versions du document

Version	Auteur	Commentaires
1	Sylvie Grillon	
2	Sylvie Grillon	Compléments apportés par les gestionnaires APRR et ATMB
3	Sylvie Grillon	Corrections apportées par le Cerema LE 13/02/19
4	Sylvie Grillon	Observations du public et réponses apportées par les gestionnaires des voies

Affaire suivie par

Sylvie Grillon – SEE/MNFCV
Tél. 04 50 33 79 51
Courriel : sylvie.grillon@haute-savoie.gouv.fr

Référence Internet

<http://www.haute-savoie.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports>

i

Sommaire

1. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE	4
2. LE BRUIT ET SES EFFETS SUR LA SANTÉ	5
2.1. GÉNÉRALITÉS SUR LE BRUIT	5
2.1.1. Le son	5
2.1.2. Le bruit	6
2.1.3. Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement	7
2.1.4. Les effets du bruit sur la santé	8
3. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE EUROPÉEN ET LE CONTEXTE DU PPBE DE L'ÉTAT EN HAUTE-SAVOIE	8
3.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE DU PPBE DES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU RÉSEAU NATIONAL	9
3.1.1. Les autorités compétentes	9
3.1.2. Les sources de bruit concernées par la directive sont les suivantes :	9
3.1.3. La mise en œuvre de la directive se déroule par échéance de cinq ans :	10
3.2. LES INFRASTRUCTURES CONCERNÉES PAR LE PPBE DE L'ÉTAT 2019-2023	11
3.3. LA DÉMARCHE MISE EN ŒUVRE POUR LE PPBE DE L'ÉTAT	12
3.4. L'ÉLABORATION DU PPBE A ÉTÉ MENÉE EN CINQ ÉTAPES	12
3.5. LES PRINCIPAUX RÉSULTATS DES CARTES DE BRUIT	13
3.5.1. Comment sont élaborées les cartes de bruit stratégiques ?	13
3.5.2. Les situations de mono-expositions routières excessives	15
4. LES OBJECTIFS EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DU BRUIT	16
4.1. INDICATEURS EUROPÉENS ET INDICATEURS FRANÇAIS	16
4.2. LES VALEURS LIMITES ET LES OBJECTIFS FIXÉS	16
4.3. LES OBJECTIFS EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DU BRUIT SUR LE RÉSEAU NATIONAL EN HAUTE-SAVOIE	18
4.3.1. APRR/AREA	18
4.3.2. ATMB	19
5. LA PRISE EN COMPTE DES ZONES « CALMES »	19
6. BILAN DES ACTIONS RÉALISÉES DEPUIS 10 ANS	20
6.1. LES MESURES DE PRÉVENTION OU DE RÉDUCTION ARRÊTÉES DEPUIS 10 ANS	20
6.1.1. La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles	20
6.1.2. La protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes : le classement sonore des voies	21
6.2. ACTIONS CURATIVES MENÉES DEPUIS 10 ANS (2008-2018)	23
6.2.1. Mesures réalisées par APRR/AREA	24
6.2.2. ATMB	25
6.3. LES ACTIONS PRÉVUES SUR LA DURÉE DU PPBE 2019-2023	27
6.3.1. Les actions de prévention prévues sur la durée du PPBE	27
6.3.2. Les actions curatives prévues sur la durée du PPBE	27
7. LE FINANCEMENT DES MESURES PROGRAMMÉES OU ENVISAGÉES	28
8. LA JUSTIFICATION DU CHOIX DES MESURES PROGRAMMÉES	29
9. IMPACT DES ACTIONS PROGRAMMÉES SUR LES POPULATIONS	29
10. NOTE RELATIVE À LA CONSULTATION DU PUBLIC	29
10.1. LES MODALITÉS DE LA CONSULTATION	29
10.2. LE BILAN DE LA CONSULTATION	30
10.3. PRISE EN COMPTE DES OBSERVATIONS DANS LE PPBE DE L'ÉTAT	33
11. GLOSSAIRE	34

1. Résumé non technique

La directive européenne relative à l'évaluation et 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).

Les objectifs de cette directive sont :

- de garantir une information de la population sur le niveau d'exposition au bruit auquel elle est soumise, sur les effets du bruit sur la santé et sur les actions prévues pour réduire ces nuisances sonores,
- de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore,
- de protéger la population dans les habitations, les établissements d'enseignement ou de santé,
- de protéger les zones calmes.

Le trafic routier est la cause principale de nuisances sonores pour les citoyens. Depuis 1978, date de la première réglementation française 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, notamment en vue de limiter les nuisances sonores dues à la construction de routes nouvelles ou modifiées de façon significative à proximité d'habitations existantes ou de protéger les bâtiments nouveaux construits à proximité de routes ou de voies ferrées existantes ou en projet. L'éventail de solutions possibles va des mesures préventives, telles que la planification dans les documents d'urbanisme, aux mesures curatives, mais douces, telles que la gestion du trafic et de la vitesse (zones 30, ralentisseurs), ou encore aux solutions plus lourdes, mais aux gains plus conséquents, que sont les écrans acoustiques, les revêtements de chaussée moins bruyants et l'isolation acoustique des façades.

L'enjeu du PPBE de l'État, qui est établi à partir de plans d'actions existants ou à venir, est d'assurer une cohérence des actions des gestionnaires des grandes infrastructures nationales sur le département.

Le présent document, correspondant à la troisième échéance de la directive 2002/49/CE, concerne les infrastructures de transports terrestres du réseau routier national du département de Haute-Savoie dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules. Il constitue la révision du plan de prévention du bruit dans l'environnement de la deuxième échéance, approuvé par arrêté préfectoral n° DDT-2015-0013 du 6 mai 2015. Il porte sur la période 2019-2023 à partir des éléments fournis par les gestionnaires (APRR/AREA, ATMB), l'État n'assurant pas directement la gestion d'infrastructures routières sur le département.

S'agissant de la cartographie, le ministère de la transition écologique et solidaire a préconisé sa reconduction sauf situations particulières d'évolution justifiant une révision impérieuse. Le concessionnaire ATMB a opté pour une mise à jour des cartes de bruit de son réseau pour tenir compte des évolutions de trafics.

Un bilan des actions réalisées depuis 10 ans a été établi par les différents gestionnaires. Les points noirs du bruit (PNB), qui concernent les bâtiments les plus exposés aux nuisances sonores, ont été traités en totalité sur le réseau routier national concédé d'AREA lors du PPBE 2014-2018 et quelques PNB restent à traiter sur le réseau ATMB jusqu'en 2020.

En ce qui concerne le programme des actions prévues entre 2019 et 2023, les concessionnaires autoroutiers ont fait le choix de poursuivre une politique environnementale qualitative sur le département. Pour cela, APRR/AREA envisage, outre la réactualisation de ses cartes de bruit en 2019 sur la totalité de son réseau, le renouvellement de parties de chaussées sur l'A41 et l'A410 avec les techniques les plus performantes au niveau acoustique. ATMB prévoit l'isolation de façades pour 4 logements et la construction d'écrans acoustiques protégeant ainsi 123 logements.

L'État va réviser le classement sonore des routes en 2019.

2. Le bruit et ses effets sur la santé

Sources : <http://www.bruitparif.fr>, <http://www.afsset.fr>, <http://www.sante-sports.gouv.fr>

Le bruit constitue aujourd'hui l'une des préoccupations majeures des Français. De simple désagrément, le bruit est devenu un véritable problème de santé publique, portant atteinte à la qualité de vie quotidienne de nombreux concitoyens (perturbation du sommeil, fatigue, stress...).

D'après une enquête IFOP de 2016, pour 9 Français sur 10 le bruit représente un enjeu de société.

2.1. Généralités sur le bruit

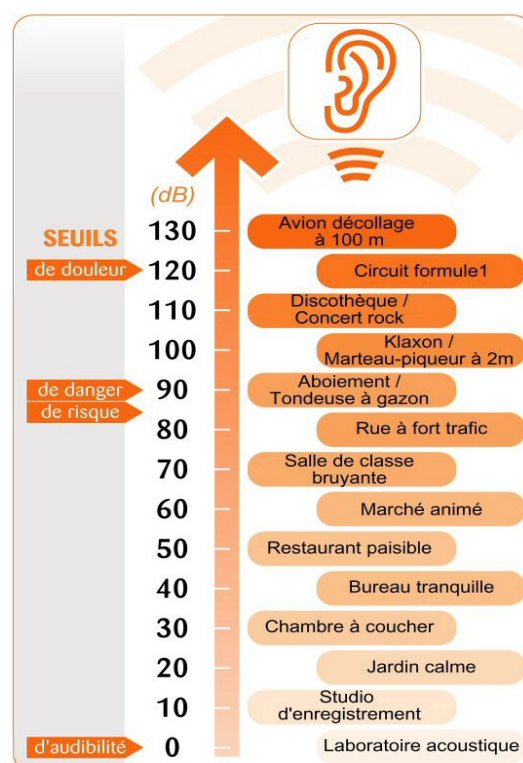
2.1.1. Le son

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 (ou son timbre) 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 et 120 dB correspondant au seuil de la douleur.

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 subjective qu'une personne 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 considérée 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).

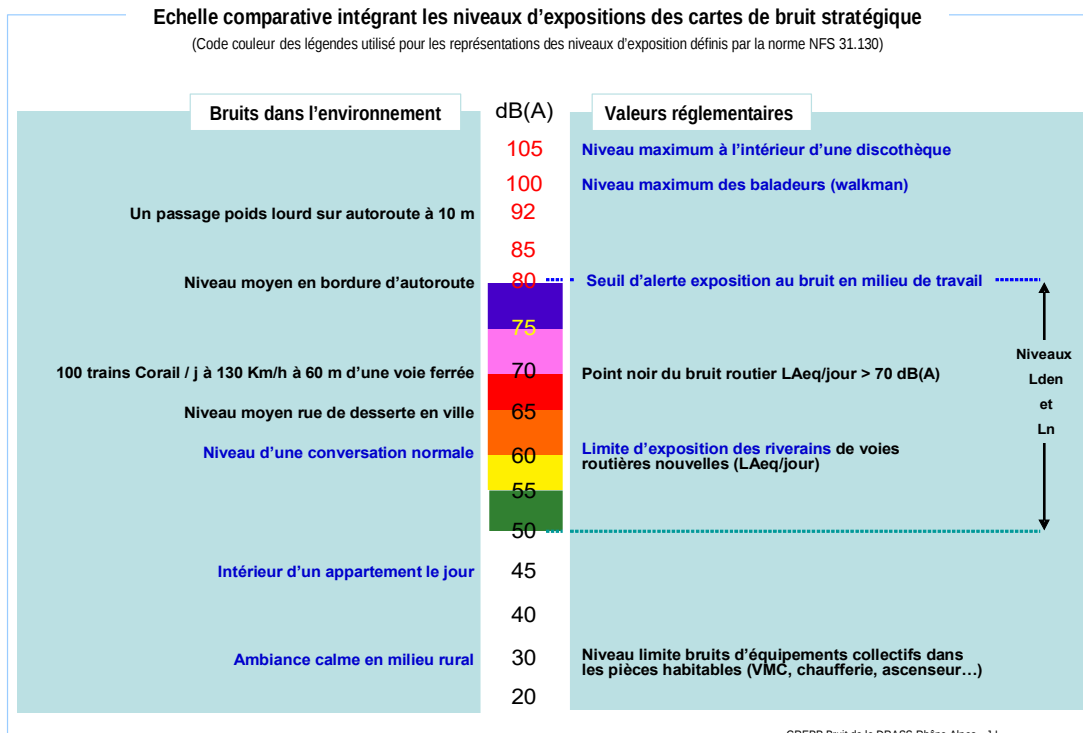
Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

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 quant 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.

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.

2.1.4. Les effets du bruit sur la santé

L'excès de bruit a des effets sur les organes de l'audition : il peut engendrer une surdité totale ou partielle, des acouphènes ou de l'hyperacousie.

Le bruit peut également affecter d'autres centres nerveux et fonctions biologiques et avoir un impact sur :

- l'organisme (stress, accélération du rythme cardiaque, production accrue d'hormones comme l'adrénaline, perturbation du sommeil...),
- sur le psychisme : en dehors de la gêne, le bruit ambiant peut troubler la communication, avoir un effet sur les attitudes et le comportement (diminution de la sensibilité et de l'intérêt à l'égard d'autrui) ainsi que sur les performances (dégradation des apprentissages scolaires par exemple).

3. Le cadre réglementaire européen et le contexte du PPBE de l'État en Haute-Savoie

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et 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.

Il s'agit de protéger la population et les établissements sensibles (enseignement et santé) des nuisances sonores excessives et de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore.

Cette directive s'est traduite dans la législation française par les textes suivants :

- 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.
- L'arrêté du 14 avril 2017 modifié par celui du 26 décembre 2017 fixe la liste des agglomérations de plus de 100 000 habitants pour l'application de l'article L 572-2 du code de l'environnement.

Ces agglomérations correspondent désormais au périmètre des grands EPCI : métropoles et communautés urbaines de plus de 100 000 habitants, ainsi que les communautés d'agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la densité est supérieure à 1 000 habitants/km².

En conséquence, les agglomérations d'Annecy et d'Annemasse ne sont plus concernées par la troisième échéance des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

3.1. Cadre réglementaire du PPBE des grandes infrastructures routières du réseau national

3.1.1. Les autorités compétentes

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

	Cartes de bruit	PPBE
Agglomérations	EPCI/communes	EPCI/communes
Routes nationales	Préfet	Préfet
Autoroutes concédées	Préfet	Préfet
Routes collectivités	Préfet	Conseil départemental et communes

Les cartes de bruit et les PPBE sont arrêtés 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 la note technique du 21 septembre 2018 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement pour l'échéance 3.

3.1.2. Les sources de bruit concernées par la directive sont les suivantes :

* pour les grandes infrastructures

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
- les aéroports listés par l'arrêté du 3 avril 2006.

* pour les agglomérations

- toutes les infrastructures ferroviaires, routières et aéroportuaires ;
- les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation.

3.1.3. La mise en œuvre de la directive se déroule par échéance de cinq ans :

Première échéance de 2008 à 2013 :

- 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 et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains, soit 164 trains/jour, et les grands aéroports ;

Dans le département de la Haute-Savoie, les cartes de bruit stratégiques 1^{re} échéance concernant les grandes infrastructures du réseau routier national concédé et non concédé, le réseau routier départemental et le réseau routier communal ont été approuvées par l'arrêté préfectoral n° 2008-752 du 19 décembre 2008 modifié par l'arrêté n° 2009-78 du 30 janvier 2009.

Le réseau routier national concédé et non concédé en Haute-Savoie était concerné pour 192 km en première échéance. Il a fait l'objet d'un PPBE approuvé par arrêté préfectoral n° 2010-1534 du 22 décembre 2010.

Deuxième échéance de 2013 à 2018 :

- Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic supérieur à 82 trains/jour et les grands aéroports ;

Dans le département de la Haute-Savoie, les cartes de bruit stratégiques 2^e échéance concernant les grandes infrastructures du réseau routier national concédé et non concédé, le réseau routier départemental et le réseau routier communal ont été approuvées par l'arrêté préfectoral n° 2014140-0005 du 20 mai 2014.

Le réseau routier national concédé et non concédé en Haute-Savoie était concerné pour 192 km en deuxième échéance. Il a fait l'objet d'un PPBE approuvé par arrêté préfectoral n° DDT-2015-0013 du 06 mai 2015.

Troisième échéance 2019-2023 :

Le présent PPBE des grandes infrastructures du réseau national en Haute-Savoie constitue l'ultime étape du processus de mise en œuvre de la directive européenne engagé par l'État.

Pour la mise en œuvre de la troisième échéance, le ministère de la transition écologique et solidaire a proposé de reconduire en l'état la majorité des cartes produites et approuvées lors de l'échéance précédente et de limiter la révision à quelques situations impérieuses.

Sur le réseau routier national concédé de la Haute-Savoie, le gestionnaire APRR (réseau AREA) a décidé la reconduction totale des cartes existantes pour la 3^e échéance. Leur réexamen complet s'effectuera pour 2019 en tenant compte des travaux et aménagements conséquents en cours sur le réseau et en utilisant la nouvelle méthodologie CNOSSOS-EU imposée à compter du 1^{er} janvier 2019.

En revanche, ATMB a choisi d'actualiser la cartographie sur la totalité de son réseau (autoroute A40 et RN 205) du fait de l'évolution des trafics intervenue depuis 2012.

Il est à noter que le réseau ferré en Haute-Savoie n'a pas été cartographié pour ces trois échéances, le trafic étant inférieur aux seuils fixés par la directive européenne.

En Haute-Savoie, les cartes de bruit stratégiques de la 3^e échéance concernant les grandes infrastructures du réseau routier national concédé et non concédé, le réseau routier départemental et le

réseau routier communal ont été approuvées par l'arrêté préfectoral n° DDT-2018-596 du 16 février 2018.

Ces documents sont consultables à l'adresse suivante :

<http://www.haute-savoie.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports/Directive-europeenne-du-bruit-dans-l-environnement/Cartes-de-bruit-des-infrastructures-de-transports-terrestres-en-Haute-Savoie>

3.2. Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État 2019-2023

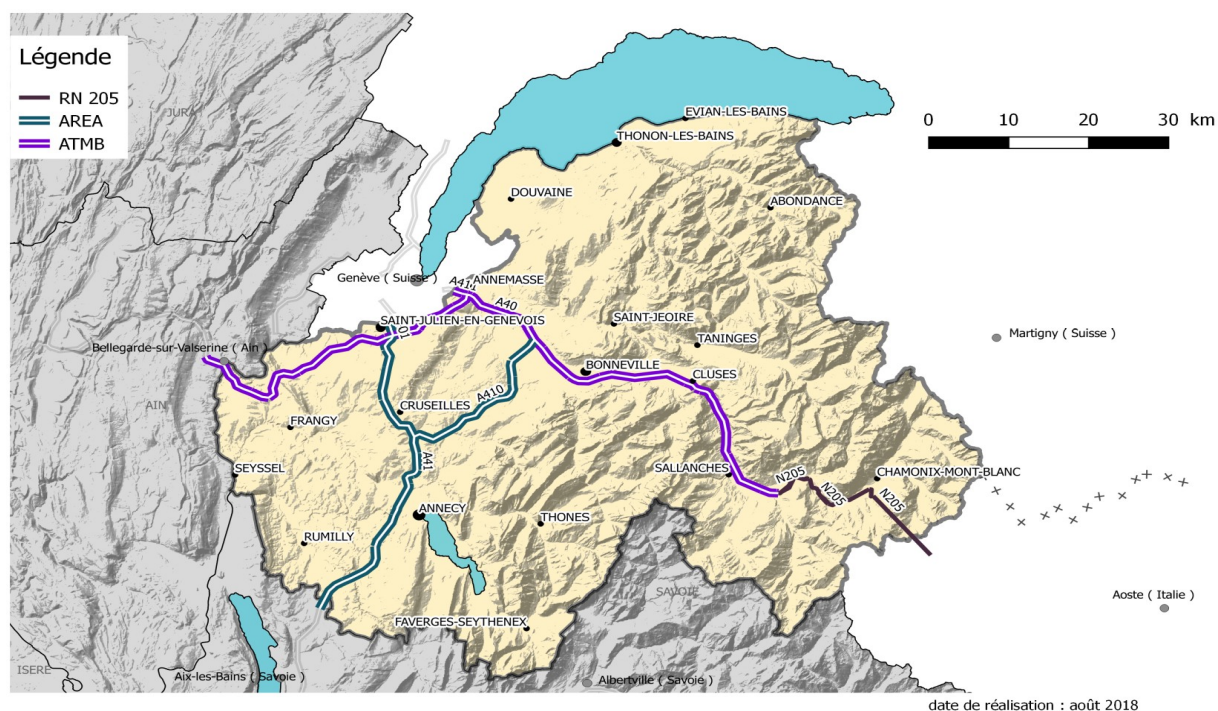
- Infrastructures routières concédées :

Axe	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
A 41 N⁽¹⁾	Saint-Félix	Saint-Martin-Bellevue	27 km	AREA
A 410	Saint-Martin-Bellevue	Scientrier	26 km	AREA
A41N	Saint-Martin-Bellevue	Saint-Julien-en-Genevois	20 km	AREA
A 40	Eloise	Passy	96 km	ATMB
A41	Saint-Julien-en-Genevois	Frontière suisse de Bardonnex	1 km	ATMB
A 411	Etremblières	Frontière suisse de Vallard	2 km	ATMB
RN 205 ⁽²⁾	Passy	Carrefour de la Vigie	17 km	ATMB
Rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc	Carrefour de la Vigie	Tunnel du Mont-Blanc	3 km	ATMB
			192 km	

⁽¹⁾ L'élargissement 2 x 3 voies de l'A 41N entre Annecy Nord et la barrière de péage de Saint-Martin-Bellevue est en cours, afin d'améliorer la fluidité, renforcer la sécurité et appliquer les dernières normes en matière de protection du cadre de vie et de préservation de l'environnement.

⁽²⁾ Depuis le 1^{er} mai 2010, la RN 205 est transférée à la société des autoroutes et du tunnel du Mont-Blanc qui en assure la gestion (décret n°2010-410 du 28 avril 2010 publié au JO du 29 avril 2010).

Carte des infrastructures concernées par le PPBE de l'Etat



3.3. La démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État

Le PPBE de l'État a été élaboré sous l'autorité du préfet de la Haute-Savoie par la direction départementale des territoires de la Haute-Savoie (DDT) assistée par le Cerema (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). Il est l'aboutissement d'une collaboration avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes, APRR/AREA et ATMB.

Un comité de suivi « Bruit », animé par la DDT et le Cerema, se réunit régulièrement dans un souci de cohérence départementale. Il comprend, outre les services de l'État, les gestionnaires autoroutiers et les autres pilotes des PPBE que sont le conseil départemental de la Haute-Savoie, les communautés d'agglomération du Grand Anney et d'Annemasse, les communes concernées par la directive européenne.

3.4. L'élaboration du PPBE a été menée en cinq étapes

1° Établissement du bilan du PPBE de l'État de la deuxième échéance

2° Diagnostic de la troisième échéance

Le diagnostic réalisé par la DDT 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 définies par la réglementation. Ce diagnostic s'est basé essentiellement sur les résultats des cartes de bruit arrêtées par le préfet et le classement sonore des voies arrêtées par le préfet.

3° Mesures de protection proposées

À l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme bruyantes, une nouvelle phase de définition des mesures de protection a été réalisée par les différents gestionnaires. Chacun a

conduit les investigations acoustiques complémentaires afin d'aboutir à la hiérarchisation des priorités de traitement et à l'estimation de leurs coûts. Compte tenu des moyens financiers à disposition, ces travaux ont permis d'identifier une série de mesures à programmer sur la durée du PPBE (2019-2023), mais aussi les études complémentaires nécessaires et prévues sur cette même période pour poursuivre l'action.

4° Projet de PPBE

À partir des propositions faites par les différents gestionnaires, la direction départementale des territoires a rédigé un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées. Ce projet a été présenté ensuite aux gestionnaires d'autoroutes pour relecture.

5° Consultation du public

Le projet de PPBE a ensuite été mis à la consultation du public, comme le prévoit l'article R 572-9 du code de l'environnement, entre le 8 avril 2019 et le 7 juin 2019.

A l'issue de cette consultation, la direction départementale des Territoires a établi une synthèse des observations du public.

Le document final accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée constituent le présent PPBE arrêté par le préfet et publié sur le site internet des services de l'État en Haute-Savoie.

3.5. Les principaux résultats des cartes de bruit

L'objectif des cartes de bruit stratégiques est d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition au bruit et de mettre en œuvre des politiques de prévention et de réduction du bruit. Elles sont le résultat d'une approche forcément macroscopique qui suppose une précision variable selon les territoires, les méthodes et les données utilisées (caractère limité des données topographiques, sensibilité du bâti et répartition des populations...).

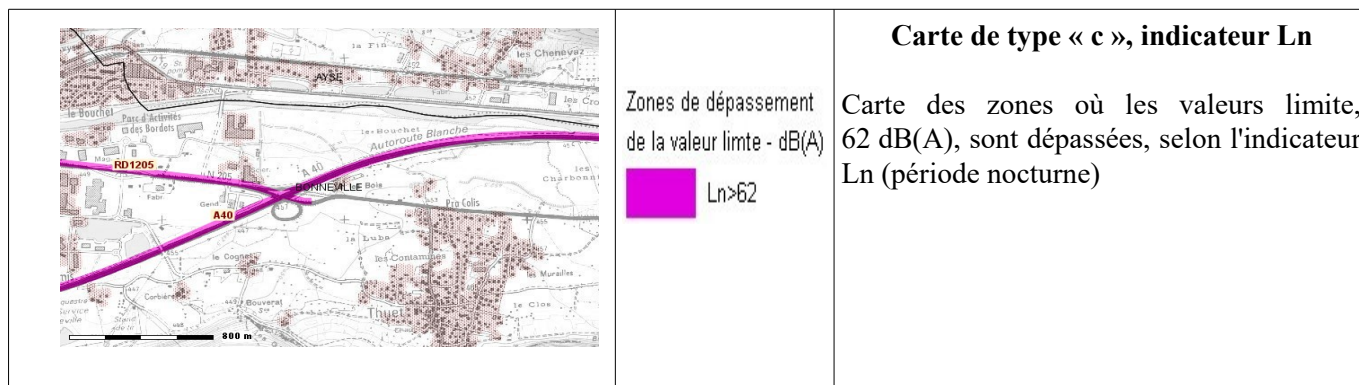
Il s'agit de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures de transport. Les secteurs subissant du bruit excessif nécessiteront un diagnostic complémentaire.

3.5.1. Comment sont 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, Lden (pour l'ensemble des 24 heures) et 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'évaluer la population exposée. Elles sont réexaminées et en cas de modification significative révisées tous les cinq ans.

Il existe cinq types de cartes de bruit 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 » indicateur Lden</p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport terrestres selon l'indicateur Lden (période de 24 h), par pallier 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 » indicateur Ln</p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport terrestres selon l'indicateur Ln (période nocturne), par pallier de 5 en 5 dB(A), à partir de 50 dB(A)</p>
	<p>Secteurs affectés par le bruit</p> <ul style="list-style-type: none"> 	<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 (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 », indicateur Lden</p> <p>Carte des zones où les valeurs limite, 68 dB(A), sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24 h)</p>



Le principal intérêt des cartes de bruit arrêtées réside dans une représentation en profondeur (mise en évidence des isophones 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln), dans l'identification des territoires les plus exposés, là où se concentrent les risques d'effets sur la santé, et selon les critères objectifs et cohérents appliqués à de vastes territoires.

3.5.2. Les situations de mono-expositions routières excessives

Les données relatives aux populations, établissements d'enseignement et de santé exposés à des niveaux supérieurs aux valeurs limites sont extraites des cartographies. En ce qui concerne les bâtiments sensibles, ils sont comptabilisés en unité d'établissement, le nombre d'occupants n'étant pas pris en compte.

Les situations de mono-exposition routière le long du réseau routier national concédé ne sont pas répertoriées par commune. Les données relatives aux populations exposées, aux établissements d'enseignement ou de santé ne sont disponibles que sur l'ensemble d'un itinéraire.

Tout bâtiment est par défaut comptabilisé PNB sans que la vérification administrative du caractère ayant-droit n'ait été faite.

Le réseau concédé AREA

- Diagnostic issu des cartes de bruit : population totale exposée

Les zones bruyantes étudiées pour la définition des sites à traiter sont les zones où les bâtiments sont situés à l'intérieur ou proches des fuseaux Lden 68 dB(A) et Ln 62 dB(A). Tous les bâtiments à caractère potentiel d'habitation, d'enseignement ou de soins/santé présentant l'un des dépassements de seuils suivants ont été retenus comme Point Noir Bruit potentiel :

- * Lden égal ou supérieur à 68 dB(A)
- * Ln égal ou supérieur à 62 dB(A)
- * LAeq (22-6 h) égal ou supérieur à 65 dB(A)
- * LAeq (6-22 h) égal ou supérieur à 70 dB(A)

Axe	Gestion	Lden > valeur limite 68 dB(A)			Ln > valeur limite 62 dB(A)		
		Population exposée	Enseignement	Santé	Population exposée	Enseignement	Santé
A 41N	AREA	498	0	0	10	0	0
A410	AREA	2	0	0	0	0	0

Les sections d'autoroute du réseau AREA sont dimensionnantes¹ en Lden. Par conséquent, le nombre total de bâtiments sensibles dépassant la valeur limite Ln de 62 dB(A) est inférieur au nombre total de bâtiments dépassant la valeur limite Lden de 68 dB(A)

Le nombre de personnes exposées a été calculé en appliquant un ratio du nombre de personnes par rapport à la surface des bâtiments d'habitation et du nombre d'étages ; il s'agit d'une estimation et non d'un dénombrement exact de la population.

Ce mode de calcul surévalue le nombre de personnes exposées. En effet, de nombreux bâtiments situés en bordure des autoroutes sont constitués d'habitations mitoyennes à des hangars ou des fermes : ces bâtiments ainsi constitués représentent une surface au sol très importante sans qu'elle soit pour autant « habitée ».

Le réseau concédé ATMB

- Diagnostic issu des cartes de bruit : population totale exposée

Axe	Gestion	Lden > valeur limite 68 dB(A)			Ln > valeur limite 62 dB(A)		
		Population exposée	Enseignement	Santé	Population exposée	Enseignement	Santé
A40	ATMB	64	0	0	10	0	0
RN205	ATMB	70	0	0	32	0	0

Les sections d'autoroute du réseau ATMB sont également dimensionnantes en Lden.

Le nombre de personnes exposées a été calculé en prenant en compte un ratio de 2 personnes par logement ; il s'agit d'une estimation et non d'un dénombrement exact de la population.

Les sections de l'A41, l'A411 et la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc ne présentent pas de population exposée au-delà des valeurs limites (Lden et Ln).

4. Les objectifs en matière de réduction du bruit

4.1. 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 :

- ⇒ d = day, niveau acoustique moyen représentatif de la gêne de 6 h à 18 h, sans majoration
- ⇒ e = evening, niveau acoustique moyen représentatif de la gêne de 18 h à 22 h, pondéré de 5 dB(A),
- ⇒ n = night, niveau acoustique moyen représentatif de la gêne de 22 h à 6 h, pondéré de 10 dB(A).

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 limite (par type de source) cohérentes avec la définition des points noirs du bruit (PNB)² du réseau routier national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative à la

1 Voir glossaire

2 glossaire

prévention du bruit des infrastructures de transports terrestres. Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après :

Valeurs limite 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 évaluées à 2 m 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.

En revanche, 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 national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité³.

En ce qui concerne les infrastructures routières nationales en Haute-Savoie, il peut être envisageable d'effectuer des traitements à la source ou à la réception.

Dans le 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)	
Indicateur de bruit	Route
Laeq (6h-22h)	65
Laeq (22h-6h)	60
Laeq (6h-18h)	65
Laeq (18h-22h)	65

Laeq : niveau d'exposition en façade des bâtiments

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

La valeur d'isolement acoustique correspond à la mesure d'exposition au bruit en façade extérieure diminuée de la valeur de confort intérieur, les valeurs de confort intérieur étant définies dans le tableau ci-dessous.

Objectifs d'isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)	
Indicateur de bruit	Route et/ou LGV
$D_{nT,A,tr} \geq$	Laeq (6h-22h) - 40
Et $D_{nT,A,tr} \geq$	Laeq (6h-18h) - 40
Et $D_{nT,A,tr} \geq$	Laeq (18h-22h) - 40
Et $D_{nT,A,tr} \geq$	Laeq (22h-6h) - 35
Et $D_{nT,A,tr} \geq$	30

³ glossaire et p. 18

Exemple : le bruit mesuré en façade est de 75 dB(A), la valeur de confort pour un LAeq 6h-22h étant de 40 dB(A), la valeur d'isolement acoustique sera de 75 dB(A) – 40 dB(A), soit 35 dB(A).

◆ **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 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 sur le 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...) 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.

4.3. Les objectifs en matière de réduction du bruit sur le réseau national en Haute-Savoie

4.3.1. APRR/AREA

Pour l'ensemble du réseau AREA de la Haute-Savoie, soit 73 km, les objectifs de réduction du bruit pour les PNB identifiés sont ceux de la réglementation nationale.

En fonction du nombre de PNB, le mode de protection de ces bâtiments peut être différent. Si pour une maison isolée, une solution de façade semble plus appropriée, dans le cas d'habitat regroupé, la protection à la source s'impose.

Tous les PNB identifiés dans le précédent PPBE ont été traités à ce jour.

Du fait de l'élargissement de l'A41 nord, des habitations ont été nouvellement identifiées Points noirs du bruit. Elles seront traitées par protections acoustiques collectives et/ou isolation de façade pour les habitations exposées au niveau sonore, notamment sur la commune de Saint-Martin-Bellevue.

4.3.2. ATMB

Pour mémoire, entre 1992 et 2008, la société ATMB a conduit et achevé un vaste programme de protections acoustiques concernant les actions de rattrapage des Points noirs du bruit en application de la réglementation.

La directive européenne 2002/49/CE a conduit à mettre à jour la cartographie bruit. Le résultat des populations impactées par le bruit routier a permis à la société ATMB de définir une nouvelle politique environnementale en matière de lutte contre le bruit. Ainsi, toutes les habitations exposées à un niveau de bruit > 66 Lden, soit un abaissement du seuil réglementaire de 2 dB(A), et respectant le principe d'antériorité du 6 octobre 1978 pourront bénéficier d'une protection acoustique.

- Population totale exposée répondant aux critères d'antériorité

Le diagnostic issu des cartes de bruit ne tient pas compte des critères d'antériorité ni des actions déjà réalisées. A ce jour, le décompte des Points noirs du bruit (PNB) avéré sur le réseau ATMB se présente de la manière suivante :

Axe	Gestion	Nombre de PNB	Lden > valeur limite 68 dB(A)			Ln > valeur limite 62 dB(A)		
			Population exposée	Enseignement	Santé	Population exposée	Enseignement	Santé
A40	ATMB	25	35	0	0	6	0	0
RN205	ATMB	16	54	0	0	22	0	0

Ces chiffres ont été calculés sur la base du recensement des bâtiments répondant au principe d'antériorité de 1978 et prenant en compte uniquement les bâtiments à usage d'habitation.

Pour prendre en compte une évolution du trafic à terme, le niveau calculé Lden est défini à l'horizon 2030.

De nombreux bâtiments d'habitation exposés à un niveau de bruit entre 66 et 68 dB(A) vont également bénéficier d'une protection acoustique :

- le long de l'A40 : 19 bâtiments
- le long de la RN 205 : 10 bâtiments

5. 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, appelées « zones calmes ».

La notion de zone calme intégrée dans le code de l'environnement (art. L 571-6) définit la zone calme comme « des 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.

Par nature, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres ne peuvent être considérés comme des zones de calme.

6. Bilan des actions réalisées depuis 10 ans

Les efforts entrepris par l'État pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagées bien 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 ou de réduire le bruit dans l'environnement.

6.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées 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 dans « la loi bruit » du 31 décembre 1992.

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 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 sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou 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)
Établissements d'enseignement	60 dB(A)	
Établissements de soins, 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 buttes, 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 nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modifications/transformation significatives d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements. Des suivis réguliers sont réalisés au titre des bilans environnementaux. Cela a été le cas pour la liaison autoroutière A41N, dite « Liane » entre Saint-Martin-Bellevue et Saint-Julien-en-Genevois.

Un bilan sera fait pour l'élargissement de l'A41N entre Annecy et St-Martin-Bellevue.

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 les 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 modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013 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 certificats d'urbanisme 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) 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 cinq catégories :

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

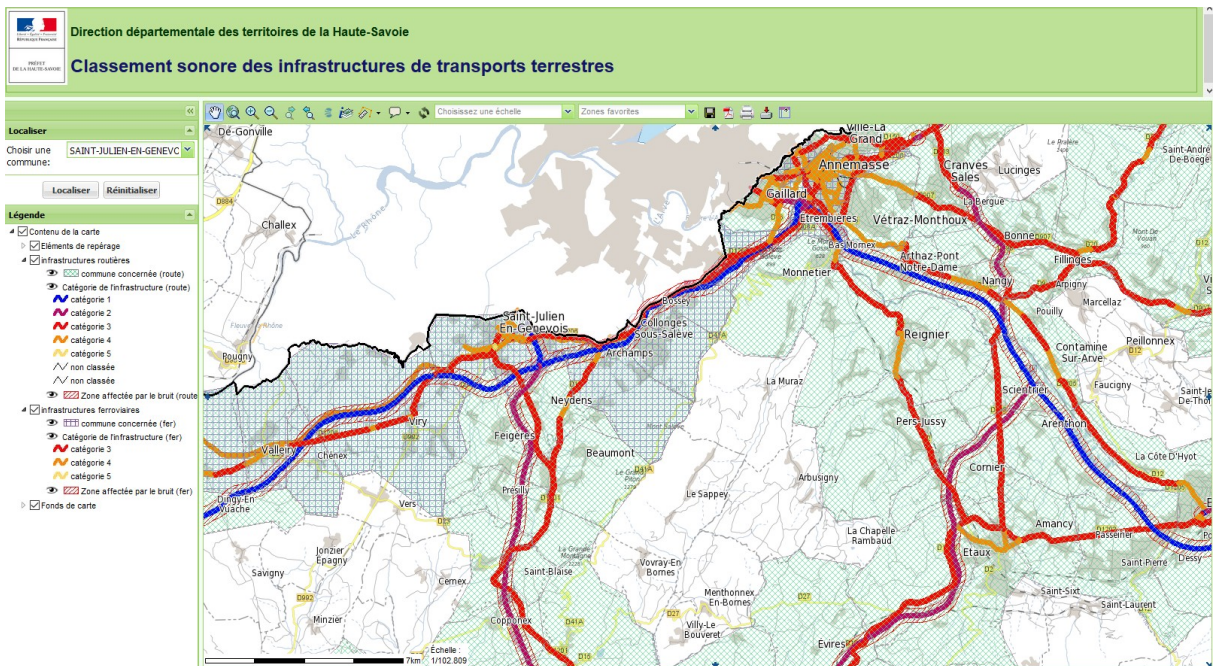
Ce classement fait l'objet d'un réexamen et, le cas échéant, d'une révision tous les cinq ans. À chaque échéance, les gestionnaires des voies fournissent une actualisation des hypothèses (trafic, vitesse, pourcentage de poids lourds...).

Dans le département de la Haute-Savoie, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en 1998 et 1999. Le classement sonore des voies en vigueur a été approuvé en 2011.

Le préfet de la Haute-Savoie a lancé la révision de ce classement compte-tenu des évolutions de trafic, des modifications de vitesses réglementaires, de mise en place de plans de déplacement. Son approbation est prévue courant 2019.

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 à l'adresse suivante :

<http://www.haute-savoie.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports/Classement-sonore-des-infrastructures-de-transports-terrestres>



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 plan local d'urbanisme (PLU), les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associés.

L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite obligation de reporter ces informations dans les annexes de son PLU (article R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

Un contrôle du respect des règles de construction (CRC) acoustique a été réalisé en 2016 par le Cerema Labo Autun sur un bâtiment de 16 logements à Annecy.

6.2. Actions curatives menées depuis 10 ans (2008-2018)

Parallèlement aux mesures préventives, plusieurs actions curatives ont été menées depuis 10 ans le long des réseaux routiers nationaux sur le département.

Les textes réglementaires laissent les concessionnaires d'autoroutes pilotes de leurs actions.

Le décret 95-22 du 9 janvier 1995 et la circulaire du 25 mai 2004 indiquent que l'on privilégiera « les protections à la source, dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables ».

D'autre part la circulaire du 12 décembre 1997 précise que les aménagements devront rester compatibles avec les « impératifs techniques, économiques (les coûts de protection ne devront pas être disproportionnés en regard du nombre de locaux à protéger) et d'insertion dans l'environnement ».

Enfin, la circulaire du 12 juin 2001 spécifie que ces aménagements devront être réalisés « dans des conditions techniques environnementales et économiques satisfaisantes ».

6.2.1. Mesures réalisées par APRR/AREA

- Sur la période 2008-2018, le bilan est le suivant :

Écrans de protection

Les protections construites ou rénovées depuis ces dix dernières années représentent sur l'autoroute A41N un linéaire de 2 400 m permettant de protéger de nombreux bâtiments.

A41N			
Nature	PK début - PK fin Sens de circulation	Commune	Année de construction
Écran	PK 139.140 au PK 139.600 Annecy - Genève	Saint-Martin de Bellevue	2008
Écran*	PK 113.800 au PK 114.320 Chambéry - Annecy	Saint-Félix	2013
Écran**	PK 118.549 au PK 119.125 Chambéry - Annecy	Chapeiry	2013
2 Écrans*	PK 112.900 au PK 113.800 Annecy-Chambéry	Saint-Félix	2014

* La société AREA a souhaité améliorer la protection des riverains de la commune de Saint-Félix situés derrière les écrans métalliques construits entre 1993 et 1995. Le remplacement de ces écrans, en 2013 et 2014, a permis de construire des écrans plus hauts avec des matériaux plus performants. De plus, un écran a été prolongé de 160 m pour la protection de 2 PNB.

** Sur la commune de Chapeiry, l'écran de 575 m offre une protection à la source à 9 habitations soumises à un niveau de bruit supérieur à 65 dB(A) et 2 habitations soumises à un niveau de bruit supérieur à 70 dB(A).

Revêtements de chaussée moins bruyants

La société AREA a procédé durant ces quatre dernières années au renouvellement de chaussées sur l'A410 et l'A41N en utilisant des techniques de revêtement « minces » BBM (béton bitumineux mince) :

- sens Annecy-Chambéry : 3 km sur la commune de Villy-le-Pelloux, Groisy (PR 140 à 143), en 2015
- sens Chambéry-Annecy : 9 km sur les communes de Villy-le-Pelloux, Groisy et Evires (PR 140 à 149), en 2015
- sens Annecy-Chambéry : 11 km sur les communes de Groisy, Evires, Eteaux (PR 143 à 154), en 2016
- sens Annecy-Chambéry : 11 km sur les communes d'Eteaux, la Roche-sur-Foron, Cornier, Scientrier, Arenthon (PR 154 à 165), en 2017

Protections individuelles au niveau des façades

De 2008 à 2017, 10 bâtiments ont été traités. Un PNB potentiel doit être étudié.

En totalité sur le réseau et jusqu'au 30 octobre 2018, ont été traités :

Communes	Isolations de façade réalisées
Alby-sur-Chéran	1
Meythet	1
Montagny-les-Lanches	2
Pringy	5
Saint-Félix	4
Saint-Martin-Bellevue	3
Seynod	1

Limitations de vitesse

Deux arrêtés préfectoraux de limitation de vitesse sur des tronçons d'autoroute ont été pris en 2012 et 2015 :

- arrêté préfectoral du 22 novembre 2012 : « du 1^{er} novembre au 3 mars de l'année suivante, les vitesses maximales sont abaissées à 110 km/h sur l'A410 comprise entre la limite des communes d'Eteaux et d'Evires et la bifurcation de l'A40/A41 de Scientrier »,
- arrêté préfectoral du 21 décembre 2015 : « en section courant de l'A41, dans les 2 sens de circulation, sur le tronçon compris entre le PR 126.500 sur la commune de Seynod et le PR 139.780 (barrière de péage de Saint-Martin-Bellevue), la vitesse est limitée à 110 km/h ».

6.2.2. ATMB

Au cours de la période 2008-2018, ATMB a entrepris différentes études acoustiques sur son réseau ayant conduit en 2012 à définir une nouvelle politique environnementale et un programme d'investissements pour la lutte contre le bruit.

Les investissements engagés sont de deux types :

- les écrans acoustiques,
- les isolations de façade.

Protections à la source : écrans acoustiques

Axe	Sens*	Commune	Année	PK origine	PK fin	Longueur	Hauteur	Nombre logements protégés**
A40	1	Marnaz	2008	26.025	25.725	300 ml	4.00 m	28
A40	2	Magland	2008	16.942	16.290	648 ml	3.50 m	10
A40	1	Magland	2009	16.140	16.920	780 ml	3.50 m	30
A40	2	Bonneville	2013	29.9	29.7	200 ml	3.00 m	4
A40	1	Scionzier	2017	23.100	23.250	250 ml	4.00 m	20
RN205	2	Passy	2016	0.00	19.1	310 ml	3.00 m	22
RN205	1	Passy	2017	14.2	15.5	135 ml	2.5 m	3
RN205	2	Passy	2018	0.00	0.470	470 ml	2,50 m	22

* sens 1 : Chamonix/Genève - sens 2 : Genève/Chamonix

** gain acoustique ≤ 3 dB(A)

En complément des 6 606 ml d'écrans réalisés entre 1994 et 2007, ATMB a procédé ces dix dernières années à la mise en place de nouveaux écrans acoustiques représentant un linéaire de 3 093 ml qui permettent de protéger 139 logements.

Protections individuelles au niveau des façades :

Les travaux d'isolations de façade exécutés sur le réseau ATMB ont bénéficié à 33 logements détaillés dans le tableau ci-dessous :

Axes	Communes	Année	Nombre logements	PK
A40	Viry	2015	2	73.35
A40	Viry	2015	1	71.82
A40	Viry	2015	1	71.8
A40	Collonges-sous-Salève	2015	6	64.02
A40	Cluses	2015	1	20.72
A40	Eloise	2016	1	95.15
A40	Bossey	2016	1	63.33
A40	Bossey	2016	1	63.0
A40	Bossey	2016	1	63.0
A40	Bossey	2016	2	62.15
A40	Arthaz-Pont-Notre-Dame	2016	1	50.15
RN205	Les Houches	2016	1	12.5
RN205	Les Houches	2016	1	7.95
RN205	Les Houches	2016	1	7.65
RN205	Les Houches	2016	1	7.63
RN205	Les Houches	2016	1	7.62
RN205	Les Houches	2016	1	6.4
RN205	Les Houches	2016	1	6.35
RN205	Les Houches	2016	1	6.35
RN205	Chamonix	2016	1	4.53
RN205	Chamonix	2016	2	4.42
RN205	Chamonix	2016	1	4.42
RN205	Chamonix	2016	1	4.42
RN205	Chamonix	2016	1	4.42
A40	Magland	2017	1	15.59
A40	Chenex	2018	1	77.1
A40	Collonges-sous-Salève	2018	1	64.00
A40	Magland	2018	1	18.28

Avant son transfert à ATMB en 2010, la RN 205 a fait l'objet de nombreuses protections par l'État, à raison de 2 307 ml d'écrans acoustiques et 2 400 ml de merlons entre Servoz et Chamonix Vigie.

Trois trémies couvertes ont également été réalisées, à savoir :

- Georgeanne 200 ml
- Bossons 90 ml
- Vigie 90 ml (sens descendant) et 40 ml (sens montant)

6.3. Les actions prévues sur la durée du PPBE 2019-2023

L'article R 572-8 du code de l'environnement prévoit également que le PPBE répertorie toutes les mesures prévues pour les cinq années à venir, visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement.

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

➤ Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles, de modifications ou de transformations 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 (§ 6.1.1).

➤ Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, la direction départementale des territoires s'engage à réexaminer au minimum tous les cinq 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.

Le classement sonore des infrastructures routières en vigueur sur le département de la Haute-Savoie date de 2011. Une révision du classement sonore ferroviaire a été réalisée en 2015.

Pour tenir compte de l'évolution des hypothèses servant à l'établissement du classement (trafics, vitesses...), de l'ouverture de nouvelles voies, le préfet a engagé la révision du classement sonore des infrastructures des routes en 2018 avec pour objectif une approbation en 2019. Les communes concernées par cette révision seront consultées avant l'approbation des nouveaux arrêtés et devront intégrer le nouveau classement dans leur PLU au moyen d'une mise à jour.

Les études nécessaires à la révision du classement sonore sont financées par l'État, sur des crédits du ministère de la transition écologique et solidaire (MTES).

Un contrôle du respect des règles de construction acoustique est prévu au titre de la programmation 2019, l'opération est à déterminer.

➤ Les cartographies réalisées dans les démarches nationales ou européennes ne prendront tout leur sens que si elles sont prises en compte lors de l'élaboration des diagnostics territoriaux, dans les plans locaux d'urbanisme et dans les schémas de cohérence territoriaux. Un des objectifs de la direction départementale des territoires est de faire prendre en compte le bruit lors de l'élaboration des documents d'urbanisme au même titre que les autres thématiques de l'aménagement.

6.3.2. Les actions curatives prévues sur la durée du PPBE

6.3.2.1. Réseau APRR/AREA

Le groupe APRR/AREA a prévu la mise à jour des cartes de bruit sur l'ensemble de son réseau, soit 2 500 km répartis sur 24 départements, selon la méthodologie européenne CNOSSOS imposée par la commission européenne à tous les États membres à compter de 2019.

Il poursuivra également le renouvellement de parties de chaussées sur l'A41 et l'A410.

6.3.2.2. Société ATMB

Les actions qui seront entreprises au cours des cinq prochaines années portent sur la réalisation d'écrans acoustiques et sur la poursuite du programme d'isolation de façades.

➤ Ecrans acoustiques

Axe	Sens*	Commune	Année	PK origine	PK fin	Longueur	Hauteur	Nombre logements protégés**
A40	2	Etrembières	2021	53.7	54.5	410 ml	4,00 m	22
RN205	2	Les Houches	2020/2022	7.25	8.5	950 ml	3,00 m	97

* sens 2 : Genève/Chamonix

** gain acoustique ≤ 3 dB(A)

➤ Isolations de façades

Axe	Commune	Année	Nombre logements	PK
RN205	Passy	2019	2	18.40
RN205	Passy	2019	1	18.460
RN205	Les Houches	2019	1	6.250

7. Le financement des mesures programmées ou envisagées

Les mesures programmées ou envisagées sont financées conformément aux textes en vigueur et notamment aux circulaires du 12 juin 2001 et du 25 mai 2004.

Certaines mesures d'ordre organisationnel ou informatif ne nécessitent pas de financement spécifique. Elles sont le fruit du travail quotidien d'information et de communication mené par les différents gestionnaires.

Les travaux nécessitent en revanche un financement qui dépend du statut des infrastructures concernées.

Les travaux programmés ou envisagés sur le réseau routier concédé sont financés et réalisés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, à savoir :

- **Société AREA** : réalise et finance 100 % des travaux de prévention et de réduction du bruit sur le réseau dont elle est concessionnaire.
- **Société ATMB** : réalise et finance 100 % des travaux de prévention et de réduction du bruit sur le réseau dont elle est concessionnaire.

8. La justification du choix des mesures programmées

La programmation des travaux répond à une hiérarchisation de planification de l'ensemble des travaux d'investissement à mener par les sociétés concessionnaires entre les travaux répondant à des critères d'entretiens, de sécurisations ou environnementaux.

➤ Réseau AREA

La révision de la cartographie est nécessaire suite aux travaux entrepris et programmés sur le réseau et de la nouvelle méthodologie européenne CNOSSOS.

En ce qui concerne le renouvellement des chaussées, il relève avant tout des normes de qualité et de revêtement pour les critères de circulation.

➤ Réseau ATMB

La solution écran acoustique est retenue pour les secteurs présentant une densité de bâti suffisant pour lesquels un ratio coût d'investissement / nombre de logements bénéficiant d'un gain de ≥ 3 dB (A) est établi. Pour les autres cas, la technique d'isolation de façades est retenue.

9. Impact des actions programmées 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 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.

La future cartographie acoustique programmée par APRR/AREA, qui prendra en compte le renouvellement des chaussées et la mise en place d'écrans, permettra d'actualiser les cartes de bruit et les impacts au niveau de la population résidente à proximité des axes autoroutiers.

Les actions programmées par ATMB va bénéficier directement à 148 logements, pour un gain acoustique de ≤ 3 dB(A).

10. Note relative à la consultation du public

10.1. Les modalités de la consultation

Conformément à l'article L 572-8 du code de l'environnement, le présent PPBE a été mis à la consultation du public pendant deux mois du 8 avril 2019 au 7 juin 2019 inclus.

Un avis faisant connaître les dates et les conditions de mise à disposition du public a été publié dans la presse locale (Le Dauphiné Libéré du 22 mars 2019) et sur le site internet des services de l'État de la Haute-Savoie.

Le projet de PPBE 2019-2023 était consultable au siège de la direction départementale des territoires, 15 rue Henry Bordeaux à Annecy. Les citoyens disposaient d'un accès aux cartes de bruit et d'un registre pour y consigner leurs observations éventuelles. Une « boîte aux lettres » électronique était également dédiée à la consultation.

10.2. Le bilan de la consultation

Six observations ont été recueillies dont cinq par voie électronique et une par téléphone. Les observations émanent de particuliers et d'un groupement de copropriétaires.

Ces observations qui ne concernent que l'autoroute A40 et la route nationale 205 ont été redirigées vers le gestionnaire de la voie, la société ATMB, pour éléments de réponse.

D'une façon générale, la société ATMB rappelle la réglementation applicable en matière de bruit à laquelle elle est soumise :

- * l'instruction ministérielle du 3 mai 1990 concernant le programme de rattrapage des points noirs du bruit le long des autoroutes concédées et à la mise en place d'un programme de résorption,
- * la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 et ses textes d'application relatifs à la protection contre le bruit aux abords des infrastructures routières du réseau national qui traite des dispositions à prendre en compte en cas :
 - de création de voies nouvelles,
 - de transformation des voies existantes qui entraînerait la mise en place d'une protection des habitants exposées à niveau de bruit supérieur à 65 dB(A),
 - ainsi que les actions de rattrapage sur les bâtiments à usage d'habitation dont le permis de construire est antérieur au 6 octobre 1978 et qui seraient exposés à plus de 70 dB(A),
- * la directive 2002/49/CE du parlement européen et du Conseil de l'union européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement.

C'est sur ces bases que la société ATMB a entrepris depuis 1994 un vaste programme de mise en œuvre de protections acoustiques le long de son réseau (A40 et RN 205).

La société ATMB procède régulièrement au suivi des niveaux sonores le long de son réseau comme l'impose la directive européenne ce qui peut, dans certains cas, l'amener à réexaminer sa position, ainsi que dans le cas où la réglementation évoluerait.

➤ Observation n° 1 formulée par une résidente de la commune d'Etrembières, au Pas de l'Echelle, chemin des Néozélandais, dont l'habitation se situe à proximité de l'autoroute A 40

Elle signale une augmentation de la nuisance sonore qui devient pratiquement continue -diurne et nocturne- en lien avec la fréquentation importante de cette section routière et d'un entretien de cette portion d'autoroute qui a vu l'abattage d'arbres qui préservaient un peu de la pollution sonore.

Elle demande l'installation d'écrans acoustiques sur ce tronçon qui permettraient de retrouver un niveau sonore plus confortable pour tous les riverains.

Réponse du gestionnaire, ATMB :

Suite à l'observation formulée sur le projet du PPBE et plus particulièrement sur les nuisances sonores occasionnées par la circulation autoroutière au droit du lieudit « Pas de l'Echelle », chemin des Néozélandais (commune d'Etrembières), la société ATMB précise que la cartographie du bruit 2017 donne des valeurs de bruit très en dessous des seuils réglementaires, comprises entre 50 et 55 dB(A) suivant le seuil européen Lden. Ces valeurs étant inférieures au seuil réglementaire de 68 dB(A), seuil que la société ATMB a décidé d'abaisser à 66 dB(A) dans le cadre de sa politique environnementale proactive.

Concernant l'abattage ou l'élagage des arbres, la société ATMB précise que les arbres et autres végétaux qui peuvent constituer un écran visuel pour les riverains d'une infrastructure, n'ont pas d'effet significatif sur les nuisances acoustiques. A ce titre, ces écrans végétaux ne sont pas pris en compte lors de l'établissement des cartographies de bruit. Par ailleurs, ATMB applique une politique raisonnée et extensive de gestion des espaces verts en préservant le patrimoine végétal des dépendances vertes. Il est également nécessaire d'assurer un entretien impliquant des coupes d'arbres

sélectives afin de garantir la sécurité des usagers et la pérennité de l'infrastructure et de ses équipements.

➤ Observation n° 2 formulée par un résident de la commune d'Etrembières, au Pas de l'Echelle, en haut du chemin de Veyrier, dont l'habitation se situe dans la bande des 300 m de l'autoroute A 40

Le tronçon concerné se situe entre le pont enjambant l'autoroute en prolongement du chemin du Bois Mériguet et le pont enjambant l'autoroute près de la route du téléphérique au Pas de l'Echelle.

Le résident a constaté que, depuis qu'ATMB a procédé à la suppression des arbres le long de ce tronçon, le bruit lié à la circulation autoroutière est devenu beaucoup plus important -de jour comme de nuit- et constitue maintenant une gêne aux riverains de cette portion d'autoroute.

Il sollicite en son nom et en celui des riverains concernés, la pose par ATMB d'écrans acoustiques d'une hauteur de 4 m sur ce tronçon.

Réponse du gestionnaire, ATMB :

Suite à l'observation formulée sur le projet du PPBE et plus particulièrement sur les nuisances sonores occasionnées par la circulation autoroutière au droit du lieudit « Pas de l'Echelle », entre le téléphérique du Salève et le chemin du Bois Mériguet (commune d'Etrembières), la société ATMB précise qu'en ce qui concerne le quartier évoqué, la cartographie du bruit 2017 donne des valeurs de bruit en dessous des seuils réglementaires, comprises entre 60 et 65 dB(A) suivant le seuil européen Lden. Ces valeurs sont inférieures au seuil réglementaire de 68 dB(A), seuil que la société ATMB a décidé d'abaisser à 66 dB(A) dans le cadre de sa politique environnementale proactive. Par ailleurs, ATMB a constaté que les habitations qui subissent les niveaux de bruit les plus importants ne respectent pas le principe d'antériorité du 6 octobre 1978.

Concernant l'abattage ou l'élagage des arbres, la société ATMB précise que les arbres et autres végétaux qui peuvent constituer un écran visuel pour les riverains d'une infrastructure, n'ont pas d'effet significatif sur les nuisances acoustiques. A ce titre, ces écrans végétaux ne sont pas pris en compte lors de l'établissement des cartographies de bruit. Par ailleurs, ATMB applique une politique raisonnée et extensive de gestion des espaces verts en préservant le patrimoine végétal des dépendances vertes. Il est également nécessaire d'assurer un entretien impliquant des coupes d'arbres sélectives afin de garantir la sécurité des usagers et la pérennité de l'infrastructure et de ses équipements.

➤ Observation n° 3 formulée par un résident de la commune de Scionzier, quartier des Presles, dont l'habitation se situe à moins de 100 m de l'autoroute A 40

Le résident fait état du bruit continu de l'autoroute A40. Il a mesuré de son habitation, à l'aide d'une tablette et de l'application DecibelX vers 17 h un jour de semaine, une moyenne de 73 dB(A). Il estime que ce niveau de bruit est identique pour 75 maisons et 16 logements situés à moins de 100 m de part et d'autre de l'autoroute sur Scionzier et Marnaz. Il pense que les niveaux de bruit ne feront qu'augmenter d'année en année. L'A40 a été construite avant les habitations du quartier qui datent de 1983 et la nuisance sonore a largement progressé. Il demande que la société ATMB prévoit la construction d'un mur anti-bruit dans le secteur des Presles à Scionzier, des Valignons à Marnaz et à la sortie 18 de l'A40.

Réponse du gestionnaire, ATMB :

Suite à l'observation formulée sur le projet du PPBE et plus particulièrement sur les nuisances sonores occasionnées par la circulation autoroutière au droit du quartier des Presles et du quartier des Valignons (communes de Scionzier et de Marnaz), la société ATMB précise qu'en ce qui concerne ces deux quartiers, la cartographie du bruit 2017 donne des valeurs de bruit en dessous des seuils réglementaires, comprises entre 60 et 65 dB(A) suivant le seuil européen Lden. Ces valeurs sont

inférieures au seuil réglementaire de 68 dB(A), seuil que la société ATMB a décidé d'abaisser à 66 dB(A) dans le cadre de sa politique environnementale proactive.

➤ Observation n° 4 formulée par les copropriétaires du Clos de l'Ours, Parc de la Yagire, à proximité de la RN 205 sur la commune de Chamonix-Mont-Blanc

Les copropriétaires du Clos de l'Ours dont le lotissement est situé au parc de la Yagire sur la commune de Chamonix sont concernés par le bruit du trafic routier de la RN 205 entre le rond-point de la Vigie et le tunnel du Mont-Blanc sur une portion d'environ 500 m après le rond-point. Ils contestent un paragraphe dans le projet de PPBE, page 16, mentionnant que la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc ne présente pas de population exposée au-delà des valeurs limites (Lden et Ln) alors qu'ils subissent une gêne sonore, surtout la nuit, occasionnée essentiellement par les poids lourds. Ils ont constaté une amplification de cette gêne sonore depuis la coupe d'arbres. Ils sollicitent la société ATMB pour la construction d'un mur anti-bruit sur cette portion, d'environ 500 m, et parallèlement, souhaitent que les arbres ne soient plus coupés le long de la double voie.

Réponse du gestionnaire, ATMB :

Suite à l'observation formulée sur le projet du PPBE et plus particulièrement sur les nuisances sonores occasionnées par la circulation sur la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc au droit de la copropriété du Clos de l'Ours (commune de Chamonix), la société ATMB précise qu'en ce qui concerne ce quartier, la cartographie du bruit 2017 donne des valeurs de bruit en dessous des seuils réglementaires, comprises entre 50 et 55 dB(A) suivant le seuil européen Lden. Ces valeurs sont inférieures au seuil réglementaire de 68 dB(A), seuil que la société ATMB a décidé d'abaisser à 66 dB(A) dans le cadre de sa politique environnementale proactive. Il est à noter que ces valeurs de bruit ne concernent que la circulation de la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc et que ce quartier est exposé au bruit de circulation de la route départementale n° 1506 gérée par le conseil départemental.

Concernant l'abattage ou l'élagage des arbres, la société ATMB précise que les arbres et autres végétaux qui peuvent constituer un écran visuel pour les riverains d'une infrastructure, n'ont pas d'effet significatif sur les nuisances acoustiques. A ce titre, ces écrans végétaux ne sont pas pris en compte lors de l'établissement des cartographies de bruit. Par ailleurs, ATMB applique une politique raisonnée et extensive de gestion des espaces verts en préservant le patrimoine végétal des dépendances vertes. Il est également nécessaire d'assurer un entretien impliquant des coupes d'arbres sélectives afin de garantir la sécurité des usagers et la pérennité de l'infrastructure et de ses équipements.

➤ Observation n° 5 formulée par un résident de la commune de Cluses dont l'habitation est située au 815 avenue de la République, à moins de 50 m de l'A40

Ce résident, ainsi que tous ceux de son quartier, subit les nuisances sonores depuis l'ouverture du tronçon de l'A40 Bonneville-Cluses en 1974. Au vu des cartes de bruit publiées, les seuils d'exposition au bruit seraient dépassés. De nouvelles constructions ayant bénéficié de murs anti-bruit, il demande la mise en place d'un écran acoustique pour protéger les logements de son quartier.

Réponse du gestionnaire, ATMB :

Suite à l'observation formulée sur le projet du PPBE et plus particulièrement sur les nuisances sonores occasionnées par la circulation autoroutière au droit de cette habitation, avenue de la République à Cluses, la société ATMB précise que la cartographie du bruit 2017 donne des valeurs de bruit au-dessus des seuils réglementaires, comprises entre 65 et 70 dB(A) suivant le seuil européen Lden. Ces valeurs sont supérieures au seuil réglementaire de 68 dB(A), seuil que la société ATMB a décidé d'abaisser à 66 dB(A) dans le cadre de sa politique environnementale proactive. De ce fait et compte-tenu de l'antériorité de votre logement, ATMB va prendre l'attache de ce résident pour travailler à une solution de protection acoustique.

➤ Observation n° 6 formulée par un résident de la commune de Cluses par téléphone

Ce résident demande que la société ATMB utilise des revêtements de chaussée très performants contre le bruit.

Réponse du gestionnaire, ATMB :

Compte-tenu des contraintes météorologiques qui pèsent sur le réseau autoroutier exploité par ATMB, notamment le risque de formation de verglas, il n'est pas possible d'avoir recours aux techniques d'enrobés les plus performants sur le plan acoustique.

10.3. Prise en compte des observations dans le PPBE de l'État

Considérant que les remarques faites lors de la consultation du public ne remettent pas en cause la rédaction du projet de PPBE de l'État et que son contenu est conforme à la réglementation, le PPBE est mis à l'approbation du préfet de Haute-Savoie.

11. Glossaire

AREA	Société des autoroutes Rhône-Alpes.
ATMB	Société des autoroutes et du Tunnel du Mont-Blanc.
Bâtiment sensible au bruit :	Les bâtiments sensibles au bruit sont les habitations, les établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale.
Courbe isophone	Une courbe isophone est une courbe reliant des points exposés à un même niveau de bruit.
Critère d'antériorité	Bâtiment dont le permis de construire a été déposé avant l'infrastructure ou avant le 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les constructeurs à se protéger du bruit.
dB	Décibel, unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit.
dB(A)	Décibel pondéré d'un coefficient A qui permet de prendre en compte la sensibilité de l'oreille humaine.
Hertz (Hz)	Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son
Isolation de façades	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 à 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.
Lden	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne due au bruit sur 24 heures, avec : <ul style="list-style-type: none"> • d = day, niveau acoustique moyen représentatif de la gêne de 6 h à 18 h • e = evening, niveau acoustique moyen représentatif de la gêne de 18 h à 22 h • n = night, niveau acoustique moyen représentatif de la gêne de 22 h à 6 h.
Ln	Niveau acoustique moyen de nuit (22 h – 6 h).
Merlon	Butte de terre en bordure de voie routière ou ferrée.
Période dimensionnante	Période de la journée prise en compte pour la détermination des niveaux de bruit permettant le dimensionnement des protections acoustiques : soit 6 h - 22 h : période diurne, soit 22 h - 6 h : période nocturne. C'est la période la plus contraignante qui est choisie.

Point noir du bruit	Un point noir 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) en période diurne (LAeq 22h - 6h) et qui répond aux critères d'antériorité.
TMJA	Trafic moyen journalier annuel – unité de mesure du trafic routier.
ZBC	Zone de bruit critique : c'est une zone contenant des bâtiments sensibles dont les niveaux sonores en façades résultant de l'exposition au bruit des infrastructures de transports terrestres dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites diurnes LAeq (6 h - 22 h) et nocturnes LAeq (22 h - 6 h) (voir tableau §3).

Pour en savoir



Pour des informations complémentaires,
consultez la rubrique Environnement - Bruit des transports
www.haute-savoie.gouv.fr

Contact :

Direction départementale des Territoires
Service eau environnement
04 50 33 77 65

Ce document est téléchargeable sur notre site internet
www.haute-savoie.gouv.fr
rubrique politiques publiques / environnement / Bruit des transports

Direction départementale des Territoires
de la Haute-Savoie
15 rue Henry Bordeaux 74998 Annecy cedex 9
Tél. 04 50 33 78 00
Fax. 04 50 27 96 09

www.haute-savoie.gouv.fr