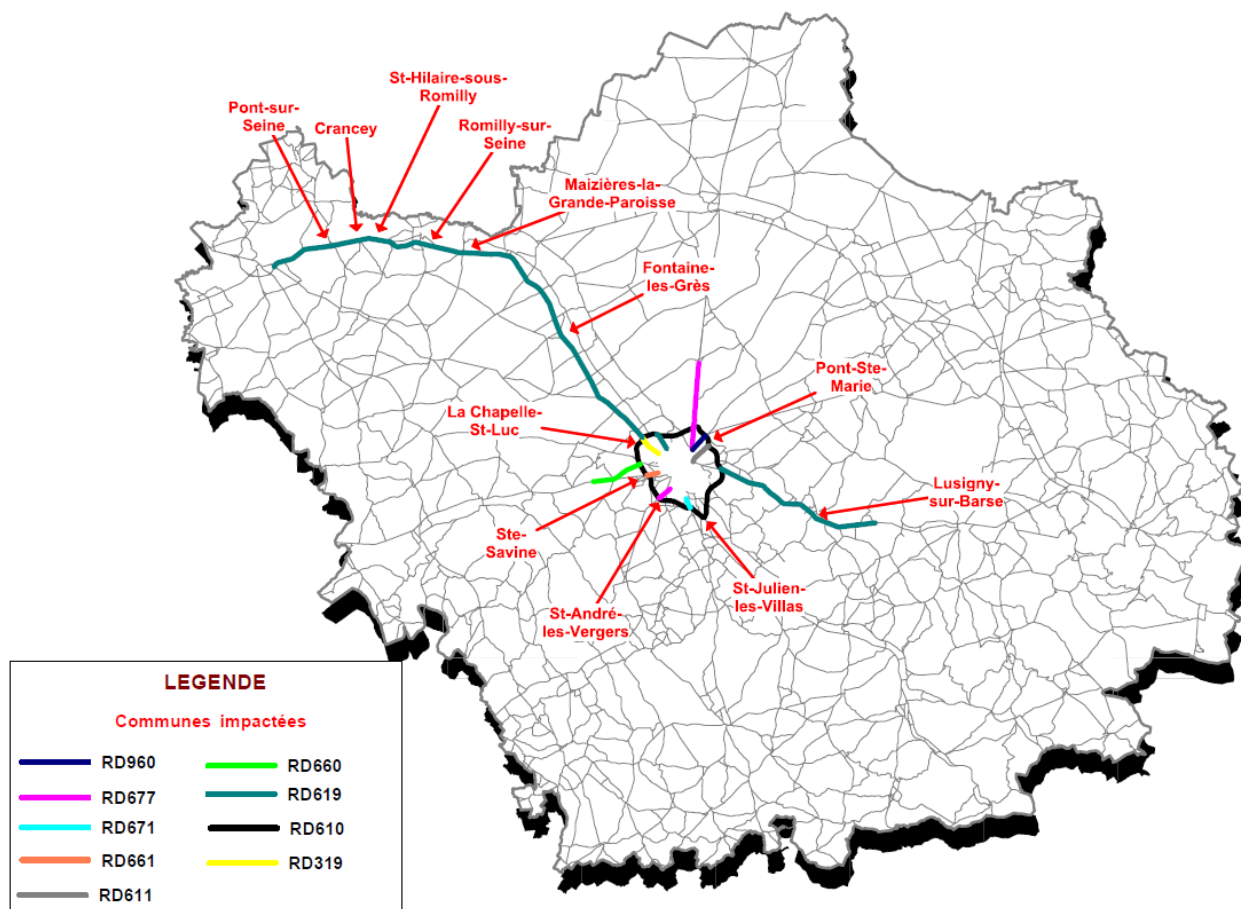


Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2019 - 2023 des routes départementales de l'Aube



SOMMAIRE

I - RESUME NON TECHNIQUE	p 4 à 6
A - Contexte	p 4
B - Fréquences	p 4
C - Pourquoi un PPBE ?	p 4
D - Comment ?	p 4
E - Qui établit le PPBE ?	p 4
F - Que contient le présent PPBE ?	p 5-6
1 - La liste des sections de routes départementales et des communes concernées	
2 - Le bilan des actions engagées depuis 2008	
3 - Les actions envisagées pour les cinq prochaines années	
II - LA DEMARCHE MISE EN ŒUVRE	p 6
III - LES INFRASTRUCTURES CONCERNEES	p 6 à 9
A- La liste des sections de de routes départementales concernées	p 7
B- Les cartes de bruit stratégiques	p 8-9
1 - Quels types d'informations dispensent les cartes de bruit stratégiques	
a) <i>carte de type A en décibels (dB), des zones exposées aux bruits</i>	
b) <i>carte de type A en décibels (dB), des zones exposées aux bruits</i>	
c) <i>carte de type C zones où les valeurs limites sont dépassées</i>	
IV - ESTIMATION DES POPULATIONS ET DES ETABLISSEMENTS SOUMIS A DES NUISANCES SONORES EXCESSIVES	p 9 à 11
A- Estimation de l'ensemble des populations exposées pour les RD	p 9-10
B- Détermination des zones à enjeux	p 10-12
V - DESCRIPTION DES MESURES REALISEES ET ENGAGEES 2009-2018	p 12 à 20
A- Actions menées sur la rocade de l'agglomération Troyenne : RD 610	p 12-14
1- La participation à la mise en œuvre du plan de déplacement urbain (PDU)	
2- La mise en place par l'Etat de contrôles automatisés de vitesses sur la RD 610	
3- La mise en place de protections contre le bruit sur la RD 610	
B- Actions menées en milieu urbain	p 14-15
1- Participation au développement de la conduite apaisée en milieu urbain	

2- Participation au développement des véhicules partagés et des plateformes multimodales	
C- Actions menées dans le cadre de l'entretien du domaine routier	p 15-17
D- Actions menées dans le cadre du développement du partage de véhicules et de l'apaisement de la conduite	p 17-18
1- Rénovation et aménagement d'aires de repos et d'arrêt,	
2- Participation à la création d'aires de covoiturage à proximité des diffuseurs autoroutiers	
E- Evolution du parc automobile du département	p 18
F- Actions menées dans le cadre du développement des modes doux de déplacement	p 19-20
G- Aménagement de points singuliers	p 20
VI - LES MESURES DE PREVENTION ET DE REDUCTION DES NUISSANCES SONORES POUR LES CINQ PROCHAINES ANNEES 2019-2023	p 21 à 27
A- L'entretien préventif des chaussées	p 21 à 24
1- Travaux sur sections concernées par le plan bruit	
2- Travaux hors sections concernées par le plan bruit	
B- L'aménagement de points singuliers à l'initiative du Conseil départemental	p 25
C- La participation à des aménagements de sécurité en milieu urbain	p 25
D- La participation aux réflexions et aux aménagements prenant en compte l'ensemble de la chaîne de déplacement et permettant de faire évoluer les différentes parts modales	p 26 à 28
1- Aménagements cyclables	
a- <i>la création d'un d'aménagement cyclable entre le canal de la Haute-Seine et la Marne</i>	
b- <i>la création d'une voie verte de contournement du Lac d'Orient</i>	
c- <i>la création d'une liaison cyclable vers le lac du Der</i>	
d- <i>la création d'une voie verte de Troyes aux portes de l'Yonne.</i>	
2- Evolution du parc automobile du département	
3- Participation à la création d'aires de covoiturage au niveau des gares autoroutières	
E- Les études de contournement d'agglomération	p 28
VII- LE COUT ET LE FINANCEMENT DES MESURES PREVISIONNELLES	p 29
VIII- LA DEMARCHE DE CONSULTATION DU PUBLIC ET SON BILAN	p 29
XI- LES ANNEXES	p 30

I - RESUME NON TECHNIQUE

A- Contexte

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, impose aux autorités compétentes la réalisation d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) dont le plan d'action est réexaminé au moins tous les cinq ans. Elle a été traduite en droit français et insérée dans le code de l'environnement – articles L572-1 à L572-11.

Le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 précise les conditions relatives à l'établissement des cartes et des plans de prévention.

B- Fréquences

Les plans d'actions du PPBE sont réexaminés au moins tous les cinq ans à compter de leur date d'approbation ou lorsque survient un fait nouveau majeur pouvant affecter la situation en matière de bruit.

Les plans bruit de 2013 concernant les routes départementales de l'Aube arrivent à échéance. Ils doivent être réexaminés en tenant compte du diagnostic sonore établi par l'Etat sous la forme de cartes de bruit stratégiques et porté à connaissance du Conseil départemental de l'Aube le 13 décembre 2018 via l'arrêté préfectoral n°2018337-001 du 3 décembre 2018 ; visible en annexe 1.

C- Pourquoi un PPBE ?

Un PPBE est un document visant à prévenir les effets du bruit et, à défaut, à réduire, là où cela est nécessaire, les niveaux de bruit.

D- Comment ?

Le PPBE évalue le nombre de personnes et recense les établissements d'enseignement ou de santé exposés à un niveau de bruit excessif. Il identifie les sources de bruit dont les niveaux devraient être réduits. Il inventorie les mesures mises en œuvre dans les dix dernières années et celles proposées pour les cinq ans à venir.

E- Qui établit le PPBE ?

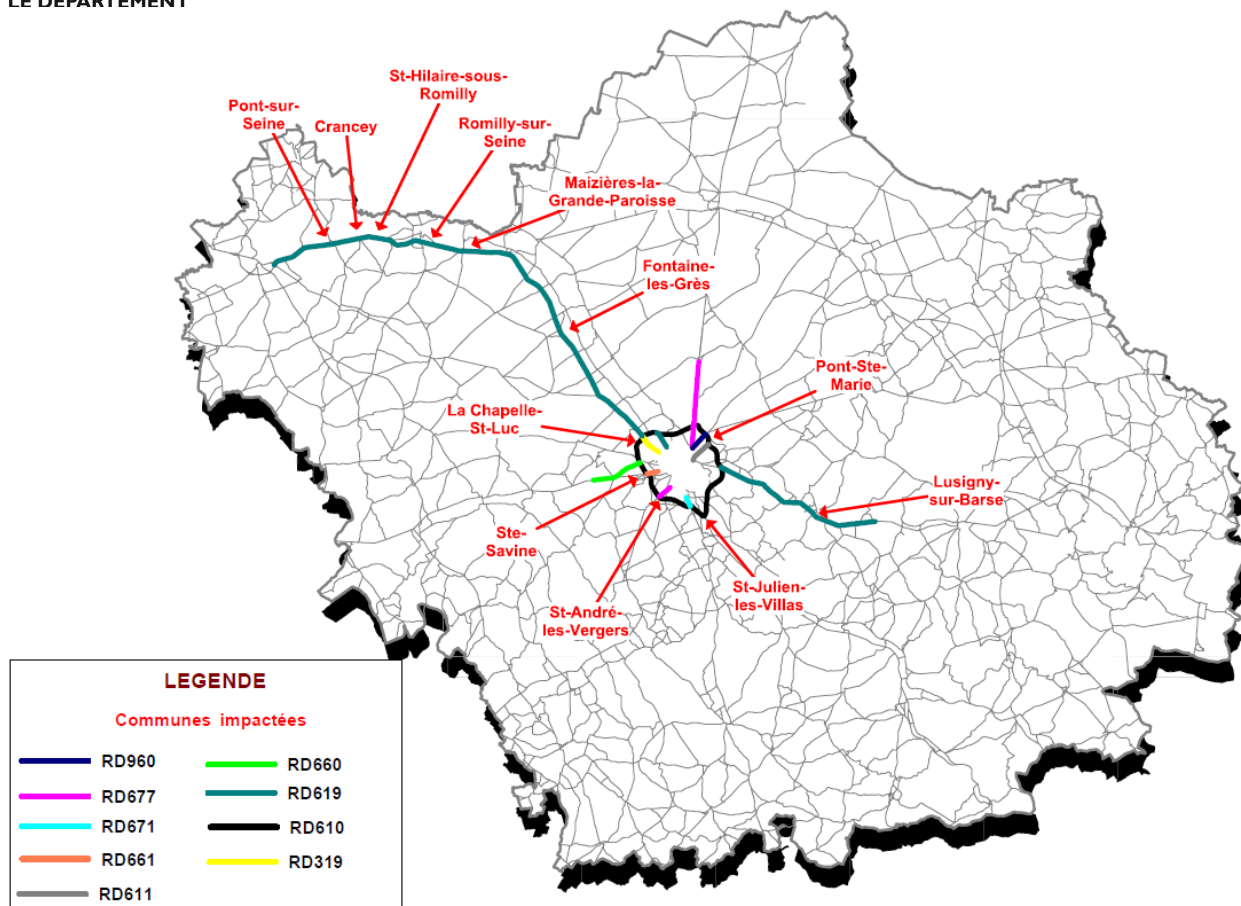
Conformément aux articles L572-1 à 11 et R572-1 à 11 du code de l'environnement, le Département de l'Aube, en sa qualité de gestionnaire des routes départementales, est chargé d'établir le plan de prévention du bruit dans l'environnement de ses routes impactées.

Il s'appuie sur un diagnostic préalable de l'environnement sonore établi par l'Etat sous la forme de cartes de bruit stratégiques arrêtées par l'arrêté préfectoral n°2018337-001 du 3 décembre 2018.

F- Que contient le présent PPBE ?

1- La liste des sections de routes départementales et des communes concernées

Le présent plan de prévention du bruit dans l'environnement concerne les sections de routes départementales et les communes impactées suivantes :



Ces sections de routes départementales supportent un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules.

Le PPBE définit le nombre de personnes et les surfaces exposées et prend en compte les établissements sensibles (établissements scolaires ou de santé).

Il définit les zones à enjeux qui concernent les communes traversées par les routes départementales supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules dont les populations pourraient avoir une exposition au bruit supérieur aux valeurs limites de 68dB en Lden ou 62dB en Ln.

2- Le bilan des actions engagées depuis 2009

Les actions engagées par le Département depuis dix ans contribuent à éviter l'exposition aux nuisances sonores et visent l'objectif de réduire la surexposition des populations.

L'ensemble des actions mises en place depuis 2009 sont détaillées dans les paragraphes suivants.

3- Les actions envisagées pour les cinq prochaines années

Les actions qui seront engagées jusqu'en 2023 contribueront à accentuer la réduction des nuisances sonores excessives.

Elles sont détaillées dans les paragraphes suivants.

II - LA DEMARCHE MISE EN OEUVRE

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement relevant de la compétence du Département est élaboré par ses services.

Les cartes de bruit stratégiques - qui constituent le diagnostic préalable à l'établissement du plan de prévention du bruit dans l'environnement – ont été élaborées par les services de l'Etat et approuvées par arrêté préfectoral n°2018337-001 du 3 décembre 2018.

Elles sont consultables sur le site de la préfecture de l'Aube à l'adresse suivante :

<http://www.aube.gouv.fr> / Politiques publiques / Environnement / Lutte contre le bruit

L'élaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement comprend trois étapes :

1. La première consiste à :
 - identifier les zones à enjeux, c'est-à-dire celles qui peuvent présenter un niveau d'exposition au bruit considéré comme excessif ;
 - définir les mesures de protection appropriées.
2. La deuxième comprend la rédaction et l'approbation par l'Assemblée départementale du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement :
 - la présentation du contexte d'intervention ;
 - la présentation des mesures déjà réalisées et des mesures programmées ;
 - l'approbation par l'Assemblée départementale du projet de plan dont elle arrête également les modalités de mise à disposition du public.
3. La dernière étape consiste à :
 - mettre ce projet à la disposition du public conformément à l'article R572-9 du code de l'environnement ;
 - approuver le plan final en intégrant partiellement ou totalement les réponses aux observations du public sur le projet de plan.

III - LES INFRASTRUCTURES CONCERNEES

Le préfet de l'Aube a, par arrêté préfectoral n°2018337-001 du 3 décembre 2018, fixé la liste des routes aubois (voirie autoroutière, communale et départementale) supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an, c'est-à-dire plus de 8 200 véhicules par jour (en moyenne annuelle).

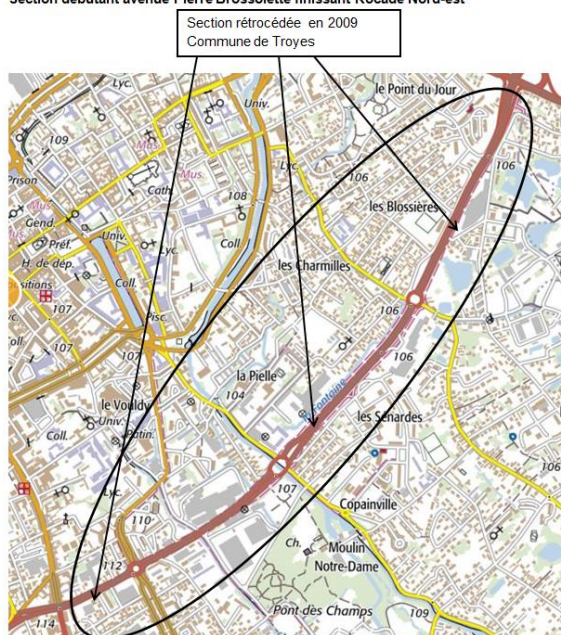
A- La liste des sections de de routes départementales concernées

Extrait de l'arrêté préfectoral
Réseau routier départemental

Nom	Débutant	Finissant
D319	rocade nord ouest RD610	rue général Sarrail
rocade D610	giratoire RD671	
D611	D610	D619
D619	D442 Nogent-sur-Seine	rocade ouest RD610
	RD610	rue du Général Sarrail
	rocade sud est RD610	PR 85+000
D660	rocade ouest RD610	giratoire avec la bretelle vers l'A5
D661	avenue Gallieni	rocade ouest RD610
D671	boulevard de Dijon	rocade sud RD610
D677	rond point rocade Sud	rue Charles Moret
	avenue Pierre Brossolette	rocade Nord-Est RD610
	RD610	giratoire situé à l'entrée de Feuges
D960	avenue Robert Schuman	rocade Nord RD610

Bien que listées dans l'arrêté préfectoral comme faisant partie du réseau routier départemental la section avenue Pierre-Brossolette à rocade Nord-est RD 610 fait partie du réseau routier communal.

Section répertoriée RD677
 Section débutant avenue Pierre Brossolette finissant Rocade Nord-est



Elle n'est pas prise en compte dans le plan bruit départemental.

B - Les cartes de bruit stratégiques

1 - Quels types d'informations dispensent les cartes de bruit stratégiques

Les cartes de bruit stratégiques, élaborées par les services de l'Etat, mettent en évidence pour chacun des tronçons de routes listés au paragraphe III.A, les informations suivantes :

- Les zones exposées au bruit,
- L'estimation de la population concernée,
- La liste des établissements d'enseignement ou de santé concernés.

Elles sont visualisables sur le site de la préfecture de l'Aube à l'adresse suivante : <http://www.aube.gouv.fr>

Elles reprennent l'ensemble des éléments exposés par le CEREMA dans le « rapport : résumé non technique » et la « notice : note méthodologique », voir annexe 2.

Trois types de cartes sont présentés :

a) Carte de type A en décibels (dB), des zones exposées aux bruits

Elles représentent les zones exposées à des bruits minimum de :

- 55 dB(A) selon l'indicateur Lden représentatif du niveau moyen de bruit sur l'ensemble des 24 heures de la journée ;
et
- 50 dB(A) selon l'indicateur Ln représentatif du niveau sonore moyen pour la période 22h-6h (bruit moyen équivalent nuit) afin d'appréhender les risques de perturbation du sommeil.

On y trouve, par pas de 5 en 5 décibels, les différentes zones de bruit allant de 55 dB à 75dB. Les valeurs d'exposition limite étant 68 dB(A) de l'indicateur Lden et 62 dB(A) indicateur Ln.

Les cartes reprenant l'ensemble des zones exposées aux bruits pour les sections de routes départementales.

L'estimation des surfaces exposées est reprise dans le résumé non technique transmis en annexe de l'arrêté préfectoral.

Dénomination	Surface exposée en Lden supérieur à (Km ²)		
	>55 (dB(A))	> 65 (dB(A))	>75 (dB(A))
D319	0,54	0,16	0,00
D610	14,49	3,57	0,80
D611	1,19	0,24	0,00
D619	27,07	6,49	0,84
D660	3,22	0,76	0,14
D661	0,13	0,04	0,00
D671	0,28	0,07	0,00
D677	7,24	1,85	0,28
D960	0,50	0,14	0,00

Tableau 11: Estimation des superficies exposées

b) Carte de type B des secteurs affectés par le bruit

Elles représentent les secteurs affectés par le bruit en application de l'article R571-37 du Code de l'Environnement sur le classement sonore des voies.

Ce classement permet de définir pour les futurs bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé et hôtels situés dans ces secteurs un isolement acoustique minimal à appliquer en façade, selon les prescriptions fixées par l'arrêté du 30 mai 1996.

c) Carte de type C zones où les valeurs limites sont dépassées

Elles représentent les parties de territoires susceptibles de contenir des bâtiments d'habitation, de soins et de santé ou d'enseignement dans les zones dépassant les valeurs limites : Lden de 68dB(A) et un Ln de 62 dB(A).

Note : les définitions et méthodes de calcul en matière d'élaboration des cartes de bruit stratégiques sont exposées à l'annexe 2.

IV - ESTIMATION DES POPULATIONS ET DES ETABLISSEMENTS SOUMIS A DES NUISANCES SONORES EXCESSIVES

A- Estimation de l'ensemble des populations exposées pour les RD

Les services de l'Etat ont déduit, des cartes exposées ci-avant, une estimation du nombre de personnes concernées sans pour autant les localiser précisément.
Exposition des populations et des établissements sensibles : « S » pour santé et « E » pour enseignement.

Dénomination	Nombre de personnes exposées – Lden en dB(A)										
	[55;60[		[60;65[		[65;70[		[70;75[		>75	>68
D319	362	1E	286		208	1E	164		0	267	
D610	1491	1S	375	1E	26	1E	18		0	18	
D611	27		0		0		0		0	0	
D619	1394	1S+2E	619	1E	1210	1S+1E	414		0	1042	1S
D680	0		6		1		0		0	0	
D681	151	1E	74		334		3		0	119	
D671	111		55		179		8		0	72	
D677	32		27		12		23		0	22	
D660	218		203	1S	266		131		0	238	

Tableau 6: Estimation des populations en Lden

Dénomination	Nombre de personnes exposées – Ln en dB(A)									
	[50;55[		[55;60[		[60;65[		[65;70[		>70	>62
D319	287		215	1E	165		0		0	67
D610	313	1E	30		0		0		0	0
D611	4		0		0		0		0	0
D619	649	1E	1135	1S+1E	493		0		0	32
D680	6		1		0		0		0	0
D681	50		320		47		0		0	0
D671	64		171		16		0		0	0
D677	26		8		27		4		0	4
D660	667	1S	265		203		266		131	468

Tableau 7: Estimation des populations en Ln

B- Détermination des zones à enjeux

Le tableau ci-dessous récapitule de façon plus détaillée les données estimées en faisant apparaître les zones à enjeux que sont les personnes et établissements soumis à des nuisances sonores excessives au-delà des valeurs limites de 68 dB(A) de l'indicateur Lden et 62 dB(A) indicateur Ln.

Il s'agit de secteurs urbanisés situés à proximité immédiate des chaussées les plus circulées.

Les communes indiquées en bleu sont celles dont l'agglomération - au sens donné par le code de la route - est traversée par la route départementale.

Concrètement, il s'agit des tronçons de routes suivants :

Dénomination	Début de section	Fin de section	Communes environnantes (traversées)	Estimation du nombre de personnes exposées Lden en dB(A) >68 (changement avec plan bruit précédent)		Estimation du nombre de personnes exposées Ln en dB(A) >62 (changement avec plan bruit précédent)	
				nb	Et scolaire ou santé	nb	Et scolaire ou santé
RD319	Rocade nord-ouest RD610	Rue Général Sarrail	La Chapelle Saint Luc	267	0	67	0
RD 610	giratoire RD671 à giratoire RD671		Creny-près-Troyes Saint-Parres-aux-Tertres Rouilly-Saint-Loup Saint-Julien-les-Villas Bréviandes Rosières-près-Troyes Saint-André-les-Vergers Sainte-Savine Les-Noés-près-Troyes La-Chapelle-Saint-Luc Braberey-Saint-Sulpice Lavau	18	0	0	0
RD611	rocade RD610	RD619 Saint-Parres-aux-Tertres	Saint-Parres-aux-Tertres Cereny-près-Troyes	0	0	0	0
RD619	RD442 Nogent-sur-Seine	rocade ouest RD610	Nogent-sur-Seine Saint-Aubin Marnay-sur-Seine Pont-sur-Seine Crancey Saint-Hilaire-sous-Romilly Romilly-sur-Seine Maizières-la-Gande-Paroisse Châtres Mesgrigny Vallant-Saint-Georges Saint-Mesmin Fontaines-les-Grès Savières Payns Saint-Lyé Braberey-Saint-Sulpice	1042	1 santé	32	0
	RD610	rue Général Sarrail	La-Chapelle-Saint-Luc				
	rocade sud-est RD610	PR 85+000 Mesnil-Saint-Père	Saint-Parres-aux-Tertres Thennelières Ruvigny Courteranges Lusigny-sur-Barse Montiéramey Mesnil-Saint-Père				
RD660	rocade sud-ouest RD610	giratoire A5	Sainte-Savine Torvilliers	0	0	0	0
RD661	avenue Gallieni	rocade ouest RD610	Sainte-Savine	119	0	0	0
RD671	boulevard de Dijon	rocade sud RD610	Saint-Julien-les-Villas Bréviandes	72	0	0	0

RD677	rocade sud RD610	rue Charles Moret	Saint-André-les-Vergers	22	0	4	0
	Place Charles De Gaulle	Giratoire Mac Arthur Glen	Pont-Sainte-Marie Lavau				
	rocade Nord RD610	giratoire entrée de Feuges	Sainte-Maure Vailly Feuges				
RD960	place Charles De Gaulle Pont-Sainte-Marie	rocade Nord RD610	Pont-Sainte-Marie	238	0	468	0
TOTAL				1778	1	571	0

Sur ces sections de routes départementales, le dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit concerne une population estimée par l'Etat à 1 778 personnes sur 24 heures contre 2 180 personnes en 2013 et à 571 personnes la nuit contre 409 personnes en 2013.

Un établissement de santé (Etablissement hospitalier pour personnes âgées dépendantes Sainte-Marthe à Fontaine-les-Grès) est également concerné par des niveaux de bruit excessifs mesurés sur l'ensemble de la journée.

Les différences d'estimation entre 2013 et 2017 ne sont pas expliquées dans les rapports remis par les services de l'Etat.

V - DESCRIPTION DES MESURES REALISEES ET ENGAGEES 2009 - 2018

Le Conseil départemental a toujours été soucieux de limiter les nuisances générées par la circulation routière.

Les mesures ont pour objet d'éviter la surexposition au bruit des populations et des établissements d'enseignement et de santé.

Même si ces mesures concernent essentiellement l'agglomération troyenne et sa rocade pour ses tronçons ouest et nord, il reste que la collectivité a pris des initiatives fortes et coûteuses afin de concilier la satisfaction de la demande de déplacement et de transport, et la quiétude des riverains des routes les plus circulées.

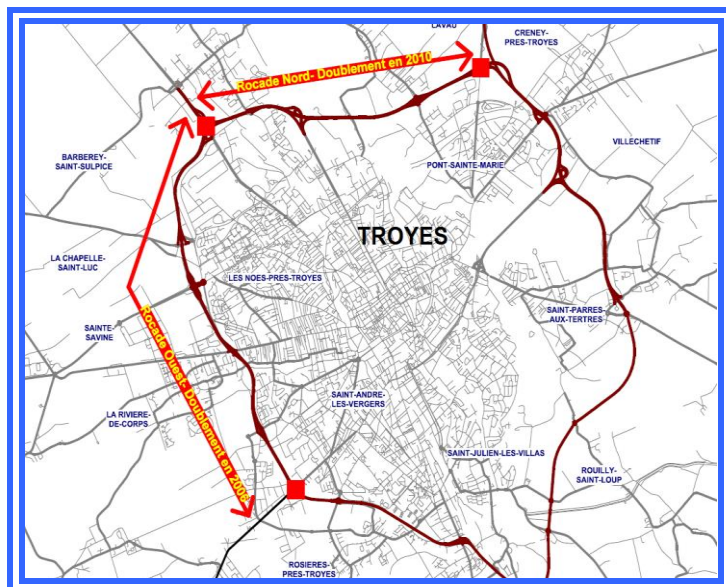
Le plan prend en compte les routes départementales de l'agglomération troyenne - routes les plus circulées, de conception généralement plus récentes ou traversant des zones urbanisées importantes - et les autres routes départementales - dont le tracé est généralement ancien et qui traversent des zones urbanisées plus modestes.

A- Actions menées sur la rocade de l'agglomération Troyenne : RD610

- 1- La participation à la mise en œuvre du plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération troyenne pour réorienter les trafics de transit, notamment lourds, vers les voies de contournement :

Le doublement des rocades ouest (entre La Chapelle-Saint-Luc et Saint-André-les-Vergers - mise en service en 2006) et nord (entre La Chapelle-Saint-Luc et Creney-près-Troyes - mise en service en 2010) facilitant le transit dans l'agglomération troyenne des flux - majoritaires - joignant le nord-est de la France, l'Allemagne, le Bénélux, ... (via les RD 960 et 677) et le sud-ouest de la France, l'Espagne, ... (via la RD 660 et la RN 77), qui souhaitent ainsi éviter la région parisienne.

Le coût de l'opération s'est élevé à 60 M€.



Les rocades ouest (ci-dessus) et nord (ci-dessous) de l'agglomération troyenne offrent les caractéristiques nécessaires pour détourner le trafic de transit du centre de l'agglomération.



Le boulevard Pompidou et l'avenue Anatole France sont en partie déchargés de la circulation lourde depuis la mise en service de ces doubléments. Là aussi, l'impact est significatif :

- la réduction du bruit à la source par la diminution du trafic sur les grandes infrastructures traversant l'agglomération ;
- la réduction du nombre de personnes impactées par des nuisances sonores excessives.

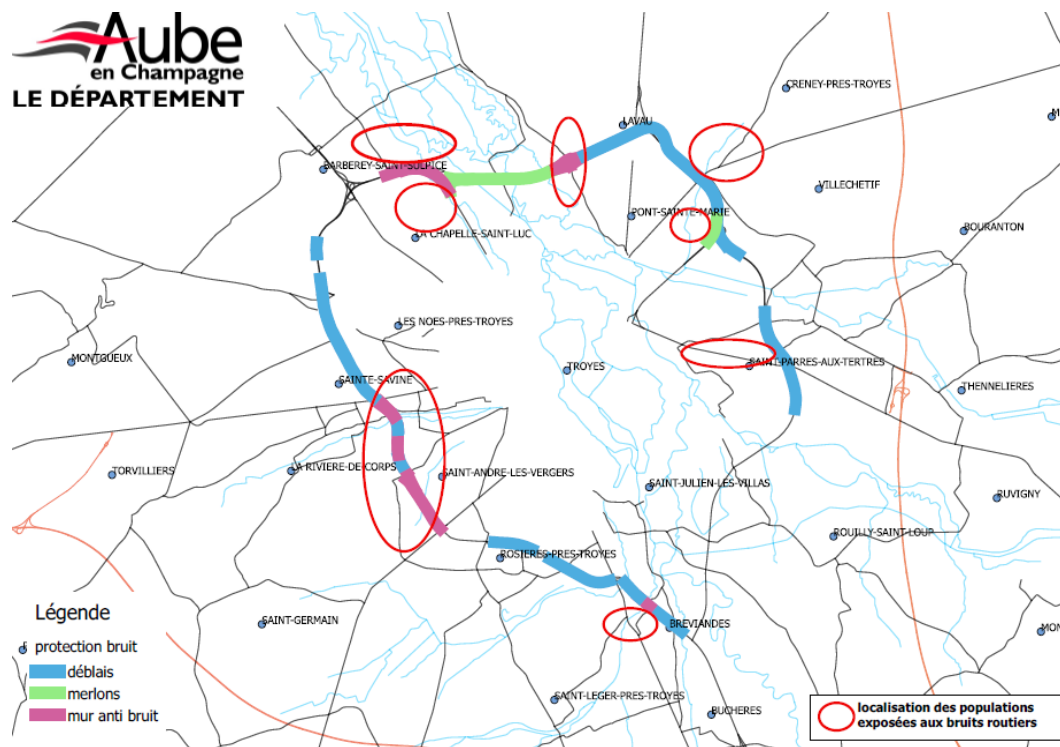
Par ailleurs, il convient de noter que ces doubléments d'infrastructures respectent des niveaux admissibles de bruits inférieurs à ceux fixés par le plan de prévention du bruit dans l'environnement car construits en respectant des normes d'émissions et de protection plus sévères.

2- La mise en place par l'Etat de contrôles automatisés de vitesses sur la RD 610 à Creney-près-Troyes, Lavau et Rosières-près-Troyes



Radar fixe de Creney-près-Troyes

3- La mise en place de protections contre le bruit sur la RD 610 rocade



B- Actions menées en milieu urbain

- 1- Participation au développement de la conduite apaisée en milieu urbain pour les communes impactées avec la participation financière à des aménagements de réduction des vitesses
- 2- Participation au développement des véhicules partagés et des plateformes multimodales

date	commune	objet	montant de l'aide
11/05/2009	LUSIGNY-SUR-BARSE	Acquisition de deux cinémomètres radars	1 500 €
12/10/2009	LUSIGNY-SUR-BARSE	Aménagement d'un carrefour avec giratoire	14 035 €
08/11/2010	ROMILLY-SUR-SEINE	Création d'un parking de stationnement	31 120 €
11/07/2011	MAIZIERES-LA-GDE-PAROISSE	Aménagement mini-giratoire sur RD 116 et 160, d'un ilot central sur RD 20, et ilot central avec déport chaussée sur RD 116	25 000 €
12/11/2012	BARBEREY-SAINT-SULPICE	Réalisation de deux plateaux surélevés avec passages pour piétons, aménagement de stationnement	14 030 €
03/12/2012	SAINT-ANDRE-LES-VERGERS	Réfection des couches de roulement des RD 85 et 85B	168 656 €
03/12/2012	LA CHAPELLE SAINT-LUC	Réfection des couches de roulement des RD 20, 20c, 78a, 60a	289 805 €
11/03/2013	PONT-SAINTE-MARIE	Remise en état de la RD 78d dans le cadre déclassement de voirie	161 000 €
08/07/2013	CRENEY-PRES-TROYES	Installation feux tricolores (ilots centraux, ...) sur RD 960	25 000 €
03/11/2014	SAINT-JULIEN-LES-VILLAS	Réfection avenue Terrenoire RD 49	308 000 €
15/06/2015	FONTAINE-LES-GRÈS	Travaux de voirie Rue Haute dont l'aménagement d'un plateau surélevé	4 292 €
22/02/2016	BARBEREY-SAINT-SULPICE	Création de deux plateaux surélevés	5 751 €
22/02/2016	MAIZIÈRES-LA-GRANDE-PAROISSE	Création d'un plateau surélevé	6 132 €
06/03/2017	BARBEREY-SAINT-SULPICE	Mise en place d'un mini-giratoire sur RD20 à l'entrée de l'agglo, côté rocade	12 234 €
06/03/2017	PONT-SAINTE-MARIE	réalisation d'un mini-giratoire au carrefour de la RD 78 et de la rue Anatole France (1) et réalisation d'îlots pour un tourne-à-gauche de la RD 677 à la RD 78	3 840 €
12/06/2017	ROMILLY-SUR-SEINE	ensemble des travaux d'aménagement du pôle d'échanges multimodal place de la gare	169 000 €
09/04/2018	FONTAINE-LES-GRÈS	Aménagement d'un plateau surélevé	10 000 €
			1 249 395 €

Les aménagements concourent à une plus grande fluidité du trafic sur l'agglomération troyenne mais aussi à l'intérieur des agglomérations. Ils limitent ainsi les bruits de freinage et d'accélération qui sont prépondérants à faible vitesse. Ils contribuent favorablement à un meilleur respect des vitesses maximales autorisées limitant alors les bruits dits « émergents », c'est-à-dire les bruits qui se distinguent nettement des bruits de fond par leur intensité et tonalité (exemples : accélération forte d'une motocyclette, crissement de pneumatiques, claquements d'une benne de poids lourd, ...).

C- Actions menées dans le cadre de l'entretien du domaine routier

Dans le domaine de la réalisation et de l'entretien sur les tronçons de routes construits depuis plus de dix ans, le choix des couches de roulement s'est porté préférentiellement sur des revêtements silencieux voire très silencieux (bétons bitumineux très minces) qui présentent une porosité élevée et, ainsi, les qualités pour piéger le bruit à sa source, limitant, de fait, le bruit de roulement.

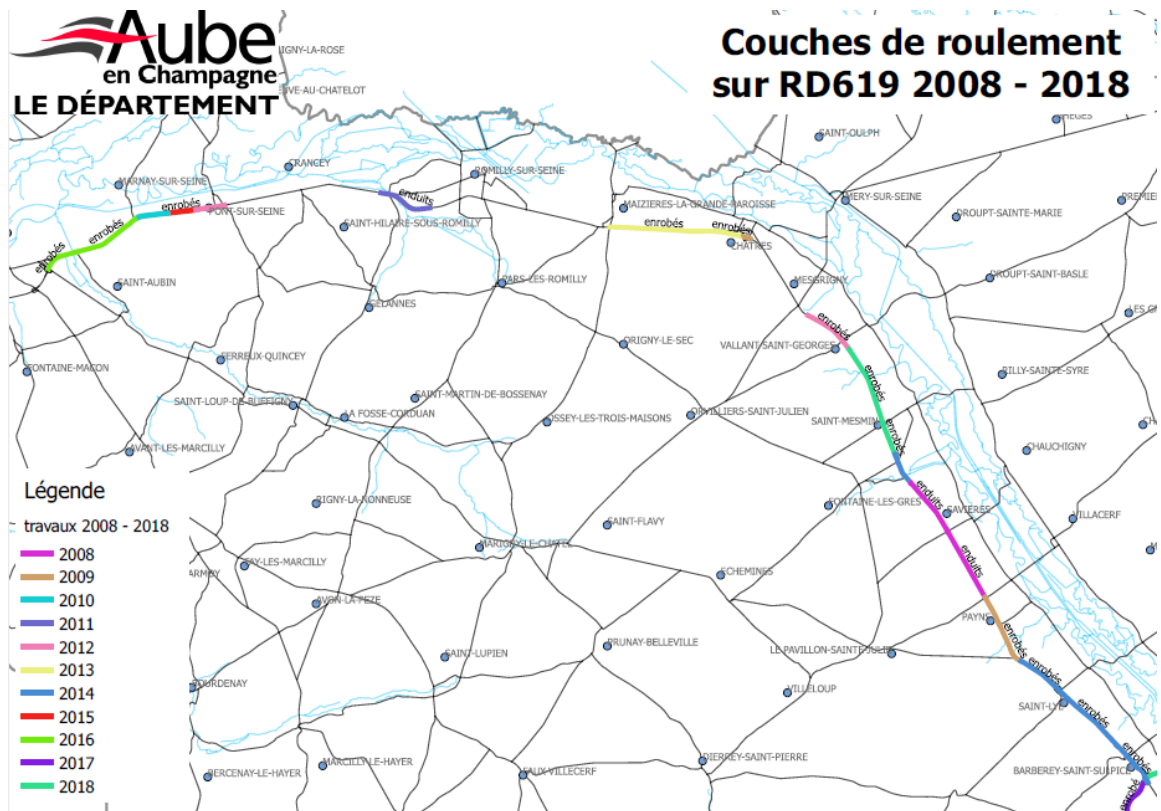
C'est l'application de la délibération du Conseil général n°2013-RO3-I-1 du 1^{er} juillet 2013, qui entérine le choix de couches de roulement en béton bitumineux (annexe 3) sur :

- toutes les routes départementales supportant plus de 10 000 véhicules par jour ;
- les tronçons de routes supportant entre 5 000 et 10 000 véhicules par jour et situés à moins de 300 mètres d'une habitation ;

et qui limite l'usage des plus gros gravillons (de granularité 10/14 - ceux qui génèrent le plus de bruit de roulement à vitesse élevée) à des cas très exceptionnels.

Par ailleurs, le renouvellement régulier des couches de roulement tous les dix à douze ans assure un bon uni de la surface, limitant de fait le bruit de roulement.

Depuis l'année 2008, il a concerné une surface totale de 1 100 000 m² pour une dépense totale de 14,3M€ :



D- Actions menées dans le cadre du développement du partage de véhicules et de l'apaisement de la conduite

1- Rénovation et aménagement d'aires de repos et d'arrêt

Aménagement sur les axes de transit d'aires de repos équipées de tables de pique-nique et de poubelles permettant à l'utilisateur d'effectuer des pauses longues et de se reposer lors de long trajets.

Ces pauses longues participent à l'apaisement de la conduite en faisant retomber le stress et les conduites brusques.

Ils permettent, de plus, aux véhicules lourds de stationner pour la nuit hors zone habitée endiguant les nuisances sonores des moteurs tournant à l'arrêt.

Pour cette action la dépense budgétaire s'élève à 30 000€.

Route	PR Début	PR Fin	Commune	Position	Domanialité
RD443	51+750	51+950	Magnant	droite	CD10
RD443	51+950	52+50	Magnant	gauche	CD10
RD444	12+895	12+983	Les-Loges-Margueron	gauche	CD10
RD444	12+986	13+196	Les-Loges-Margueron	droite	CD10
RD619	5+300	5+560	Nogent-sur-Seine	droite	CD10
RD619	40+100	40+368	Saint-Mesmin	gauche	CD10
RD619	74+409	74+543	Courteranges	droite	CD10
RD619	74+737	74+891	Courteranges	gauche	CD10
RD619	106+550	106+650	Dolancourt	gauche	CD10
RD660	7+500	7+600	Torvilliers	gauche	Communauté de commune
RD671	4+550	4+720	Plaines-Saint-Lange	droite	CD10
RD671	17+680	17+773	Bar-sur-Seine	gauche	Commune
RD677	62+833	62+1017	Le-Chêne	gauche	Communauté de commune
RD677	62+833	62+1017	Le-Chêne	droite	Communauté de commune
RD960	35+779	35+890	Piney	droite	CD10
RD960	37+102	37+165	Piney	gauche	CD10

Liste des aires de repos aménagées le long des routes départementales

2- Participation à la création d'aires de covoiturage à proximité des diffuseurs autoroutiers

Une réflexion commune est engagée en lien avec les sociétés d'autoroute APRR (A5) et SANEF (A26) afin de créer des aires de covoiturage à proximité des gares autoroutières. Le covoiturage est incontestablement un des leviers permettant de réduire le trafic routier.

Ces aires de covoiturage ont pour objectif le partage de véhicule donc la réduction du trafic routier et de fait les nuisances sonores induites.

Le Département a engagé la somme de 28 000 € pour les études d'opportunité et de faisabilité de 8 aires de covoiturage. Les travaux d'aménagement pourraient se faire en 2020 et 2021.

L'ensemble des aires de covoiturage actif du département de l'Aube sont référencés sur le site data.gouv.fr.

E- Evolution du parc automobile du département

Le Département fait évoluer son parc de véhicule en mettant à disposition des personnels depuis 2018 trois voitures électriques avec bornes de recharge.

Avec 4 000 kilomètres parcourus, les personnels de la collectivité participent activement à la réduction des nuisances sonores sur les petites distances et dans l'agglomération troyenne.

La dépense engagée pour l'acquisition des véhicules s'élève à 48 500 € et 37 300 € pour la mise en place de cinq bornes sur le site de l'hôtel du département et des Vassaulles, à Troyes.

F- Actions menées dans le cadre du développement des modes doux de déplacement

Le département de l'Aube comprend de nombreuses richesses naturelles attirant de nombreux touristes et promeneurs augmentant la circulation routière dès les beaux jours et pendant la période estivale sur les zones touristiques, accentuant les nuisances sonores pour les riverains.

Afin d'amener les différents publics à profiter des nombreux centres d'intérêts et afin de les inciter à se déplacer autrement qu'en véhicule motorisé, le département investit depuis de nombreuses années dans le développement de voies propres aux modes doux de déplacement.

Ce ne sont pas moins de 67 kilomètres de voies dédiées déjà créés comprenant :

Vélovoie des lacs : de Troyes aux lacs de la forêt d'Orient

Aménagée en site propre dans sa quasi-totalité, cette voie verte de 42 km relie Saint-Julien-les-Villas (aux portes de Troyes) à Port-Dienville, sur le lac Amance.

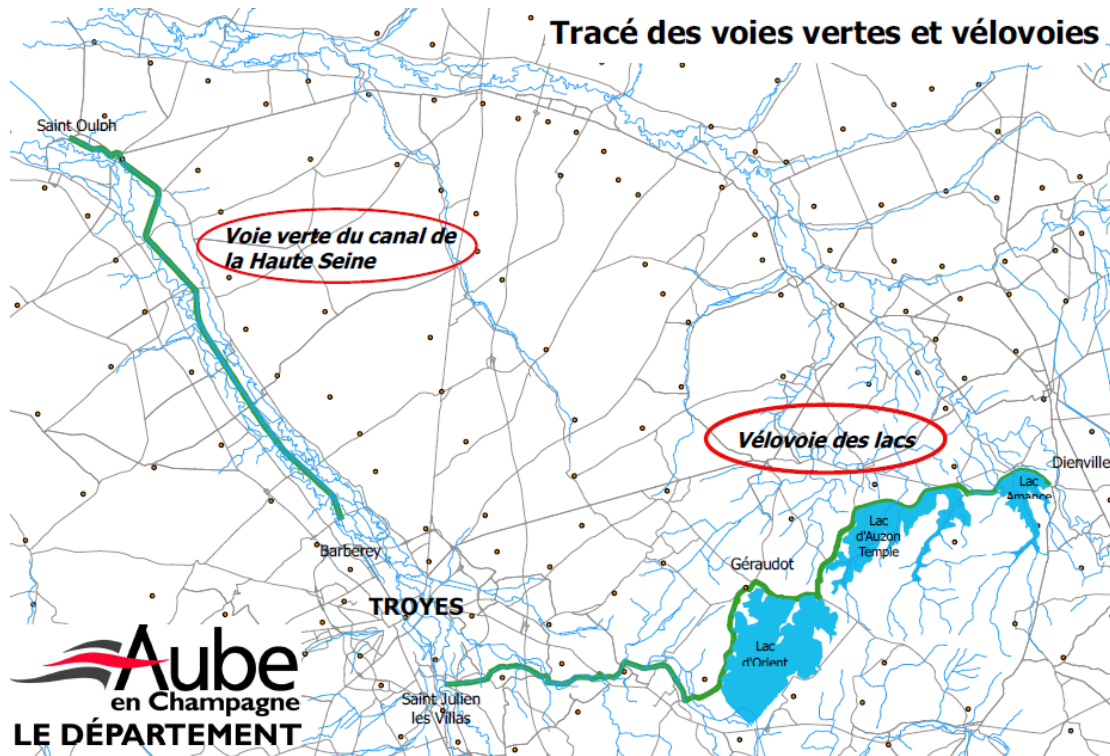
Voie verte du canal de la Haute-Seine

Cette voie verte de 25 km longe la vallée de la Seine, de Barberey-Saint-Sulpice (aux portes de Troyes) à Saint-Oulph (aux confins de l'Aube et de la Marne).

De nombreux aménagements sont venus compléter les travaux de la voie verte du Canal de la Haute-Seine (ouvrages d'art, parking, aires de stationnement, bancs, pontons pêcheurs accessibles aux personnes à mobilité réduite, pontons d'observation, escaliers).

Coût de l'opération hors études : 14,2 millions d'euros HT financés par le Conseil départemental de l'Aube, la Région Champagne-Ardenne, l'Europe.

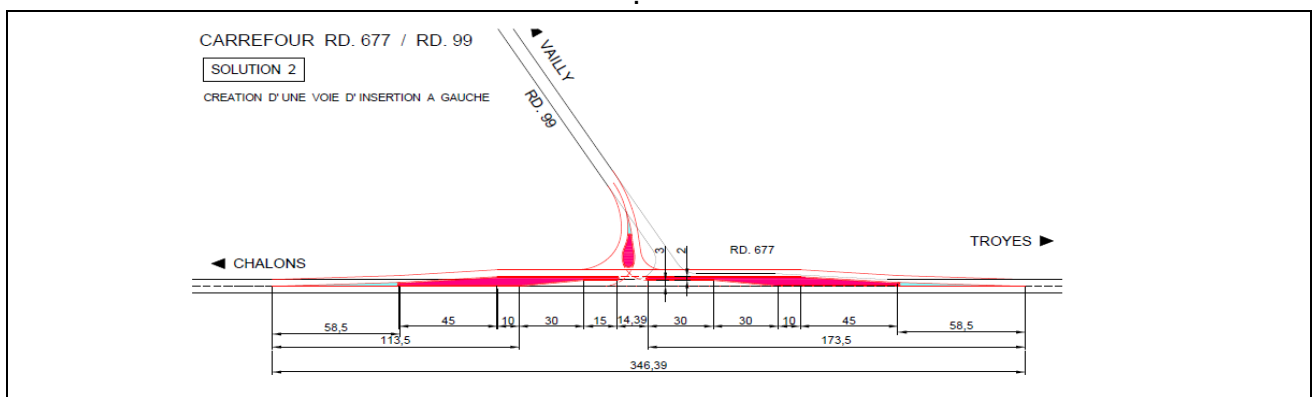
En 2018, la couche de roulement de la vélovoie des Lacs, liaison St Julien-les-Villas - Dienville, a été entièrement rénovée pour un investissement de 1 822 000 € permettant à cette dernière de garantir un confort et une attractivité pour l'ensemble des modes doux de déplacement permettant de limiter et réduire les déplacements motorisés en période estivale.



G- Aménagement de points singuliers

Même s'ils visent essentiellement à améliorer la sécurité des mouvements de tourne-à-gauche ces aménagements contribuent à la modération des vitesses sur les routes principales et, ainsi, à la réduction du niveau de bruit routier émis. Ils participent également à la réfection de la couche de roulement et particulièrement à la régénération de l'uni engendrant une diminution des nuisances sonores pour les habitations environnantes.

- Aménagement du carrefour RD 619 / RD 161 à Ruvigny et à Thennelières pour un montant de 300 000€ ;
- Aménagement du carrefour RD 677 / RD 99 à Sainte-Maure / Vailly pour un montant de 400 000€.



CARREFOUR DE VAILLY

En conclusion, les travaux engagés depuis dix ans sur les routes départementales ont fortement contribué à limiter les nuisances sonores et permis d'obtenir un niveau très satisfaisant du bruit dans l'environnement.

VI - LES MESURES DE PREVENTION ET DE REDUCTION DES NUISANCES SONORES POUR LES CINQ PROCHAINES ANNEES 2019-2023

Les travaux importants visant à limiter les nuisances sonores ont déjà été réalisés sur les routes départementales et aux environs de l'agglomération troyenne.

La rocade de l'agglomération troyenne offre, dans sa majeure partie, de bonnes conditions de circulation tant en matière de sécurité que de fluidité ne nécessitant pas d'évolution structurelle dans les cinq prochaines années.

Cependant, quelques ralentissements avec augmentation des temps d'attente sont relevés sur les échangeurs permettant l'accès aux zones commerciales de Saint-André-les-Vergers et Saint-Parres-aux-Tertres pouvant engendrer une augmentation du niveau sonore aux heures de pointe du vendredi soir et du samedi. Des études permettront d'envisager des solutions afin de fluidifier le trafic et de limiter l'augmentation du bruit routier.

Dans les traverses d'agglomérations, les initiatives visant à des aménagements de modération des vitesses, à l'amélioration des conditions de circulation des déplacements en modes doux, relèvent des communes. Il en est de même pour les études et la réalisation d'un contournement d'agglomération.

Pour les cinq prochaines années, les actions à entreprendre concerneront :

- A. L'entretien préventif des chaussées ;
- B. L'aménagement de points singuliers à l'initiative du Conseil départemental ;
- C. La participation à des aménagements de sécurité en milieu urbain ;
- D. La participation aux réflexions et aux aménagements prenant en compte l'ensemble de la chaîne de déplacement et permettant de faire évoluer les différentes parts modales ;
- E. Les études de contournement d'agglomération.

A- L'entretien préventif des chaussées

L'entretien préventif permet :

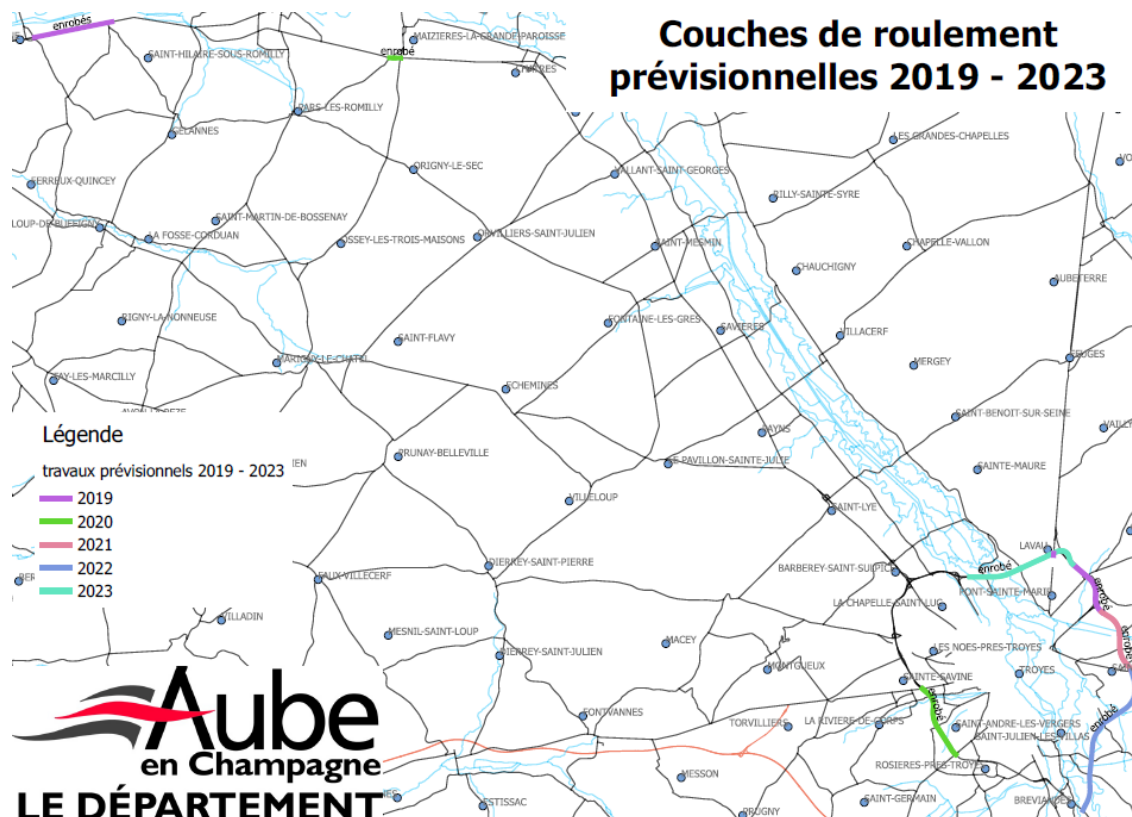
- de préserver le patrimoine en le protégeant des infiltrations d'eau. Les phénomènes de déformations et d'arrachements sont alors réduits et l'émission des bruits mécaniques et de roulement est alors restreinte ;
- d'améliorer les conditions de sécurité en régénérant l'uni et la rugosité de la chaussée pour augmenter l'adhérence des pneumatiques des véhicules tout en maintenant un bruit de roulement acceptable.

C'est dans ce cadre que sont intégrées les préoccupations ayant trait au bruit routier en cohérence avec les dispositions des délibérations sus mentionnées d'octobre 2010 et 1^{er} juillet 2013 se rapportant au choix des couches de roulement.

D'une manière concrète, il est nécessaire de procéder au renouvellement des couches de roulement tous les onze ans environ.

S'agissant des routes départementales concernées par ce plan de prévention du bruit dans l'environnement, les sections dont les travaux d'entretien préventif seraient à programmer entre 2019 et 2023 seraient celles dont la couche de roulement a été mise en œuvre avant 2008.

1- Travaux sur sections concernées par le plan bruit



RD	Localisation	PR	Objet des travaux	Nature des travaux	Fin travaux	Coût TTC Dépt
610	Echangeur 3 (RD 677 Arcis) à échangeur 5 (Bld Pampidou)	26+176 à 28+000	travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 6cm	2019	1 150 000 €
619	Barsur Aube		aménagement de la traverse	Réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 6cm	2019	120 000 €
619	Maizière-la-Gde-Paroisse		travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 6cm	2020	350 000 €
619	de Pont sur Seine à Crancey		travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 6cm	2019	
660	de Vulaines à la limite du Département	35+900 à 37+000	travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 6cm	2019	161 000 €
660	du giratoire A5 à la Grange-au-Rez	8+250 à 11+210	travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 6cm	2019	300 000 €
677	Aubeterre	49+000 à 49+850	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm	2020	120 000 €
671/A5	St Thibault	Giratoire A5	travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 7cm	2020	131 400 €
677/décath	Lavau	Giratoire 677/610	travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 7cm	2019	42 840 €
						2 375 240 €

2- Travaux hors sections concernées par le plan bruit

Bien que ces sections ne soient pas concernées par le plan bruit, l'ensemble des travaux de réfection des couches de roulement participent au maintien et à la non augmentation des nuisances sonores sur l'ensemble du territoire aubois.

RD	Localisation	PR	Objet des travaux	Nature des travaux	fin travail	Coût TTC Dépt
1	Chamoy	14+700 à 15+107	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm	2019	120 000 €
5	Brillecourt	25+150 à 25+850	travaux d'enrobés	renforcement en grave bitume et réalisation d'une couche de roulement en ECF	2019	105 000 €
6	Blignicourt	5+865 à 6+583	travaux d'enrobés	renforcement en grave bitume + ESU	2019	56 000 €
7	de St Flavy à la RD 619	11+500 à 17+430 et 18+605 à 22+951	Elargissement/renforcement de la chaussée	élargissement de la chaussée à 6m00, renforcement de la chaussée en grave bitumé et réalisation de la couche de roulement en enduit superficiel	2019	3 000 000 €
7	Marigny-le-Chatel	11+015 à 11+267	aménagement de la traverse	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 5cm	2019	100 000 €
8	Mesnil Sellières	40+840 à 41+220	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm		95 000 €
9	Montsuzain	32+981 à 33+784	travaux d'enrobés	BBSG	2019	120 600 €
9	Montsuzain	1+410 à 1+610	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm		45 000 €
15	Chennegy	11+650 à 12+350	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux, terrassement en pleine largeur avec couches de fondation et de base en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm	2019	240 000 €
24	Soulaines-Dhuys	45+522 à 46+232	travaux d'enrobés	BBM	2019	72 000 €
29	Pouy sur Vanne	2+003 à 4+241	travaux d'enrobés	reprofilage en grave émulsion et réalisation d'une couche de roulement en enduit superficiel		192 000 €
31	Bérulles à Bois le Roy	1+969 à 3+366	travaux d'enrobés	reprofilage en grave émulsion et réalisation d'une couche de roulement en enduit superficiel		136 500 €
32	de Jully sur Sarce à Virey s/s Bar	7+237 à 10+402	travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 6cm	2019	475 000 €
33	Dierrey St Julien	4+650 à 5+050	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm		79 000 €
34	Bucey en Othe	5+375 à 6+122	travaux d'enrobés	reprofilage en grave émulsion et réalisation d'une couche de roulement en enduit superficiel		65 000 €
41	St André les Vergers	2+755 à 3+894	travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 5cm	2019	62 700 €
43	de Géraudot à Rouilly Sacey	22+900 à 24+330	travaux d'enrobés	reprofilage à la grave émulsion et réalisation d'une couche de roulement en enduit superficiel	2019	175 000 €
48	Nogent-sur-Aube	29+390 à 30+100	travaux d'enrobés	renforcement en grave bitume et réalisation d'une couche de roulement en enduit superficiel	2019	67 000 €
48	Dosches	7+460 à 7+840	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm	2019	95 000 €
54	Vulaines	32+200 à 32+600	travaux d'enrobés	reprofilage en grave bitume et réalisation d'une couche de roulement en enduit superficiel		45 850 €
57	Lusigny-sur-Barse	0+620 à 1+100	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm	2019	75 000 €
60	Les Noës près Troyes	21+000 à 23+140	travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 5cm	2019	181 300 €
64	Pouy sur Vanne	2+556 à 2+912	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm		80 000 €
66	Bray	3+200 à 3+920	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm		280 000 €

RD	Localisation	PR	Objet des travaux	Nature des travaux	Fin travaux	Coût TTC Dépt
67	de Loches-sur-Ource à Essoyes	9+800 à 11+920	travaux d'enrobés	renforcement en grave bitume et réalisation d'une couche de roulement en enduit superficiel	2019	340 000 €
78	Pont Ste Marie	26+950 à 27+500	travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 5cm	2019	67 400 €
79	de la RD 1 à la RD 50 sur la commune de Pinay	1+800 à 2+500	Retraitement en place	Retraitement en place de la chaussée et réalisation d'une couche de roulement en enduit superficiel		30 000 €
86	Bouranton	2+620 à 2+950	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm		111 000 €
102	Brienne-la-Meille	0+000 à 1+675	travaux d'enrobés	renforcement en grave émulsion et réalisation d'une couche de roulement en enduit superficiel	2019	200 000 €
108	de Saint-Jean-de-Bonneval à Ville-aux-Bois	3+620 à 5+570	travaux d'enrobés	renforcement en grave émulsion et réalisation d'une couche de roulement en enduit superficiel		360 000 €
164	Romilly sur Seine	2+060 à 2+460	aménagement de la traverse	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 5cm	2019	60 000 €
165	de Villacert à Chapelle-Vallon	7+168 à 11+982	Élargissement/renforcement de la chaussée	élargissement de la chaussée, renforcement de la chaussée en grave non traitée et réalisation de la couche de roulement en enduit superficiel	2020	1 000 000 €
180	Lassicourt	5+025 à 7+420	travaux d'enrobés	renforcement en grave bitume et réalisation d'une couche de roulement en enduit superficiel	2019	290 000 €
186	de Laubressel à Courteranges	5+900 à 8+900	travaux d'enrobés	reprofilage à la grave émulsion et réalisation d'une couche de roulement en enduit superficiel		285 000 €
186	Villechétif	0+220 à 0+485	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm		35 000 €
188	Javernant	0+154 à 0+460	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm	2020	50 000 €
374	Eaux Puiseaux	61+010 à 61+670	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm		280 000 €
384	Bar sur Aube	0+000 à 0+449	aménagement de la traverse	Renforcement de la couche de base en grave bitume et réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 6cm	2020	119 000 €
396	de Bar s/Aube à Baye	32+790 à 37+661	travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 5cm	2020	710 000 €
400	Juzanvigny	5+062 à 6+625	travaux d'enrobés	Purge en grave bitume + BBTM	2019	145 000 €
400	Épothémont	10+392 à 10+968	travaux d'enrobés	purges + géo grille + BBSG	2019	102 000 €
440	Marilly le Hayer	24+260 à 24+380	travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 5cm		93 900 €
441	Arcis-sur-Aube	19+855 à 20+355	travaux d'enrobés	Réfection de la chaussée et reprise de bordures	2019	308 000 €
443	Chaource	25+524 à 25+961	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm		182 000 €
444	de Chaource à Cussangy	21+306 à 25+854	travaux d'enrobés	renforcement en grave bitume et réalisation d'une couche de roulement en enduit superficiel		575 000 €
444	Buchères		travaux d'enrobés	création qual bus et plateaux, réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 5cm	2019	
951	Villenauxe la Grande		aménagement de la traverse	reconstruction de la chaussée et réfection de la couche de roulement		800 000 €
960	Soulaines-Dhuys	0+000 à 0+203 et 0+974 à 1+237	travaux d'enrobés	renforcement en grave bitume et réalisation d'une couche de roulement en enduit superficiel	2019	80 000 €
960	Brienne le Château	18+290 à 18+684	travaux d'enrobés	BBSG	2019	160 000 €
960	Créney-près-Troyes à Mesnil-Selèbres	47+500 à 53+000	travaux d'enrobés	renforcement en grave bitume et réalisation d'une couche de roulement en enduit superficiel	2019	620 000 €
10 et 10a	Herbisse	8+440 à 8+940 et 0+000 à 0+140	travaux d'enrobés	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm	2019	422 000 €
123a	Buchères (échangeur)	0+400 à 0+730	travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 5cm	2019	75 500 €
143 et 57	Chauffour les Bailly	4+440 à 4+655 et 7+460 à 7+930	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm	2019	85 000 €
23a	Estissac	0+000 à 0+145	aménagement de la traverse	reconstruction de la chaussée et réfection de la couche de roulement		120 000 €
374 et 182	Marolle-sous-Lignères	84+518 à 84+743 et 4+022 à 4+113	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm	2019	75 000 €
39 et 204	Beurey	6+097 à 6+750 et 10+024 à 10+985	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement en enduit superficiel	2019	35 000 €
444/PLA	Buchères	Giratoire 1 et 2	travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 7cm	2019	112 500 €
671/A5	St Thibault	Giratoire A5	travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 7cm	2020	131 400 €
70e	Les Riceys	0+000 à 0+433	travaux d'enrobés	réfection de la couche de roulement en enrobé sur une épaisseur de 5cm (en attente passage Erasmus)	2019	65 000 €
919 et 14	Nogent-sur-Seine et Méry-sur-Seine	8+578 et 2+458	réparation d'ouvrage d'art	Mise en place de joint de chaussée	2019	103 000 €

14 190 650 €

B- L'aménagement de points singuliers à l'initiative du Conseil départemental

Même s'ils visent essentiellement l'amélioration de la sécurité, les aménagements de carrefours contribuent à la modération des vitesses et à la fluidification des trafics et, ainsi, à la réduction du niveau de bruit routier émis.

De plus, ils participent à la réfection de la couche de roulement et plus particulièrement à la régénération de l'uni diminuant les nuisances sonores pour les habitations environnantes.

Le montant prévisionnel des opérations pour les deux prochaines années avoisine la somme de 2 700 000 €.

La dépense budgétaire annuelle pour ce type d'opération est deux fois plus importante que ces dernières années.

Il convient toutefois de préciser que l'engagement des travaux dépendra, le moment venu de l'état de vétusté réellement constaté et, bien évidemment, des disponibilités budgétaires de la collectivité.

RD	Localisation	PR	Objet des travaux	Nature des travaux	Début travaux	Fin travaux	Coût TTC Dépt
188	Javernant	0+154 à 0+460	aménagement de la traverse	épaulement sous bordures/caniveaux en grave non traitée et réfection de la couche de roulement enrobé sur une épaisseur de 5cm	2020	2020	50 000 €
619	Romilly sur Seine		opération de sécurité	aménagement d'un carrefour avec la RD 619 à l'ouest de Romilly	2020	2020	500 000 €
660	Vulaines	36+200 à 36+1032	aménagement de sécurité	aménagement du carrefour des RD 660 et accès A5	19-nov-18	mars-19	220 000 €
677	Lavau		Aménagement du carrefour de Lavau (centre pénitentiaire)	Terrassement localisé, couche de fondation en grave non traitée, couche de base en grave bitume et couche de roulement en enrobé	2020	2020	1 100 000 €
20e	Chatres		opération de sécurité	aménagement d'un carrefour avec la RD 619 à la sortie de Chatres (côté Paris)	août-19	sept-19	180 000 €
443 et 135	Magnant	6+911 à 6+185	aménagement de sécurité	aménagement du carrefour des RD 443 et 135 à l'accès autoroute A5	25-mars-19	25-avr-19	305 000 €
660 et 80	Messon	12+900 à 13+500	aménagement de sécurité	aménagement du carrefour des RD 660 et 80	19-nov-18	05-mars-19	140 000 €
671 et 185	Vaudes	36+343	aménagement de sécurité	Suppression de la voie de tourne à droite avec terrassement et réalisation d'accotement	01-août-19	01-sept-19	210 000 €
							2 705 000 €

C- La participation à des aménagements de sécurité en milieu urbain

Comme les dix dernières années le département poursuivra son accompagnement et sa participation au développement de la conduite apaisée en milieu urbain en participant financièrement à des aménagements de réduction des vitesses.

Cette participation financière pour les cinq prochaines années dépendra des différents projets des communes. Elle se fera conformément à la délibération n°2018-R06-I-1 du 10/12/2018 « dispositif d'aide aux travaux de voirie d'initiative communale » annexe 5.

D- La participation aux réflexions et aux aménagements prenant en compte l'ensemble de la chaîne de déplacement et permettant de faire évoluer les différentes parts modales

1- Aménagements cyclables

Les aménagements de voirie urbaine contribuent à limiter de fait les vitesses pratiquées par les usagers motorisés et autorisent le développement de modes de déplacement doux qui sont un levier important dans le cadre de la réduction du bruit d'origine routier.

Ces aménagements sont réalisés par les communes et à leur seule initiative. Pour autant, lorsqu'ils sont entrepris sur une route départementale, le Conseil général accompagne la commune en prenant à sa charge la réfection de la chaussée et le cas échéant, en aidant financièrement la commune pour la construction de bordures de trottoirs, de caniveaux et de réseau d'assainissement pluvial.

Par ailleurs, le Département prend aussi part au développement des modes de déplacement doux et s'investit dans la construction de pistes ou voies cyclables sur l'ensemble du territoire aubois.

Cette action participe à la réduction de la circulation automobile et contribue directement à la réduction de la production de bruit routier.

Les aménagements programmés ou susceptibles d'être programmés connus à ce jour concernent:

- a) La création d'un d'aménagement cyclable permettant de créer une liaison entre le département de la Marne et la voie verte du canal de la Haute-Seine.

Partie marnaise : 16,9 km, entre Conflans-sur-Seine et Clesles ;

Partie auboise : deux sections d'un total de 3,3 km (Crancey - limite départementale : 2,3 km et limite départementale - Saint-Oulph : 1 km).

Le montant estimatif de ces travaux s'élève à 4 641 000 € TTC dont 445 000 € TTC pour les 3,3 kilomètres de section auboise.

Calendrier des travaux :

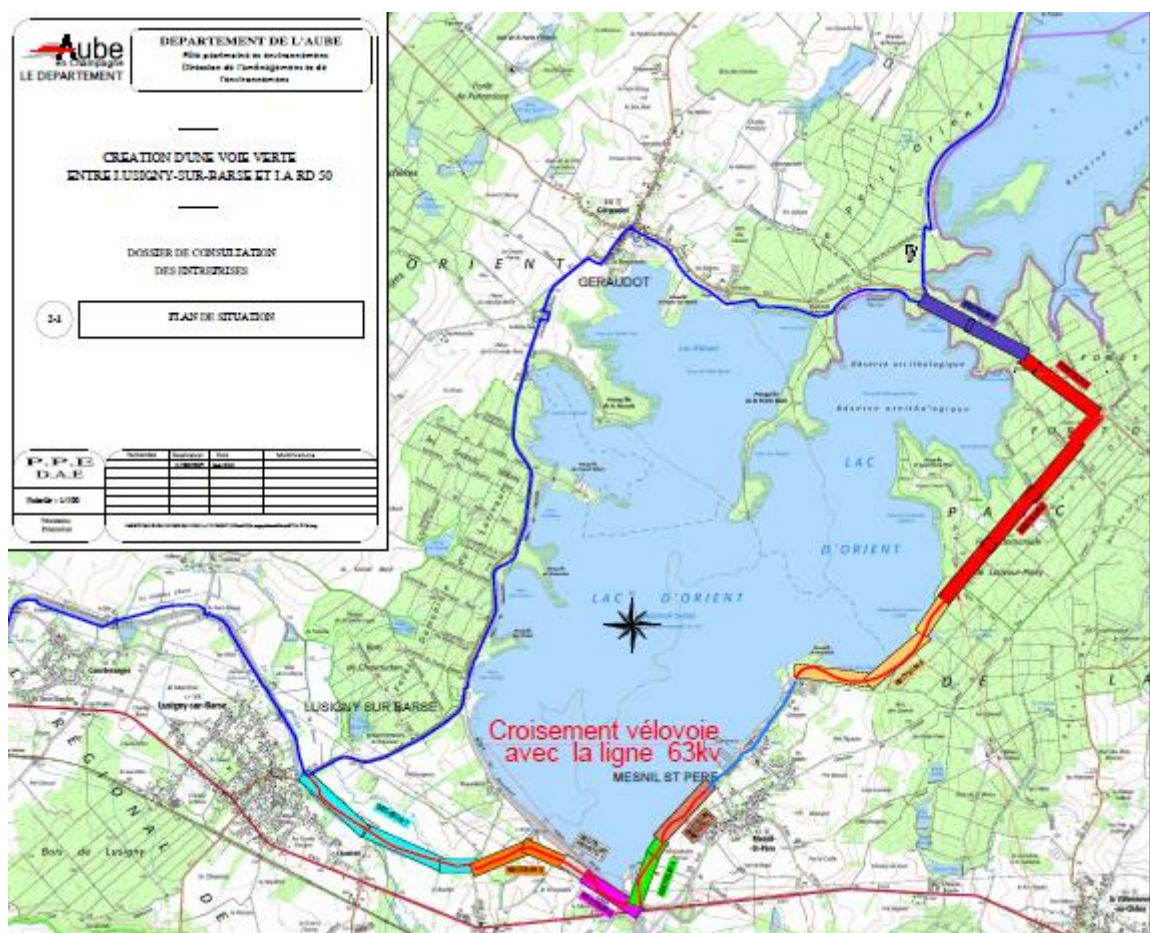
La durée prévisionnelle est de 13 mois.

Le démarrage des travaux a eu lieu à la mi-janvier 2019.

- b) La création d'une voie verte de contournement du Lac d'Orient le long de la RD 619 entre Lusigny-sur-Barse, Mesnil-Saint-Père et la RD 50.

Estimation budgétaire 4 000 000 € TTC

Mise en service prévisionnelle 2020



c) La création d'une liaison cyclable vers le lac du Der

d) La création d'une voie verte de Troyes aux portes de l'Yonne.

2- Evolution du parc automobile du département

Accroître le parc automobile électrique par l'achat de deux nouveaux véhicules avec mise en place de nouvelles bornes pour un montant estimatif de 40 000 €.

3- Participation à la création d'aires de covoiturage au niveau des gares autoroutières

Les aires de covoiturage sont avant tout des aménagements permettant de répondre à l'enjeu de réduction de la part modale des véhicules motorisés grâce à deux aspects :

- Le partage de véhicule léger privé en mettant à disposition des lieux avec parkings aménagés où les véhicules peuvent stationner la journée ou plusieurs jours sans contrevenir aux règles en vigueur sur le stationnement, tout en facilitant et sécurisant les échanges ;
- La mise à disposition d'espaces importants, hors réseau routier, permettant d'envisager des plates formes multimodales : deux roues non motorisés, transports en communs longue et courte distance.

Elles jouent un rôle très important dans la réduction des trafics et de fait dans la réduction des nuisances sonores routières.

Huit gares autoroutières sont présentes sur le territoire aubois permettant de desservir les routes aubois via l'A5, concessionnaire APRR et l'A26, concessionnaire SANEF.

En 2018, le Département de l'Aube a financé une étude d'opportunité et de faisabilité qui a permis de déterminer qu'une offre d'environ 500 places, réparties sur les huit aires, pouvait être envisagée pour un montant estimatif de 3 000 000 € TTC.

Les différents acteurs de ce projet, sociétés d'autoroutes, communes, communautés de communes, département de l'Aube réfléchirent aux différentes possibilités de financement du projet et à la prise en charge de l'entretien des aménagements qui pourraient se faire en 2020 et 2021.

E- Les études de contournement d'agglomération

La réorientation des trafics de transit, notamment lourds, constitue une solution efficace pour réduire les nuisances sonores :

- réduction du bruit à la source par la diminution du trafic sur la grande infrastructure traversant l'agglomération ;
- réduction du nombre de personnes impactées par des nuisances sonores excessives ;
- réorientation des trafics autorisant l'aménagement de la voie déviée au profit de la vie locale et d'autres modes de déplacement, lui-même favorable à la réduction du bruit d'origine routière.

Par délibération en date du 9 juillet 2010, le Conseil général a arrêté les grands principes de faisabilité des contournements d'agglomérations :

- il a décidé du principe d'assurer la maîtrise d'ouvrage de la réalisation d'infrastructures routières départementales nouvelles de contournement d'agglomération ;
- il a acté le principe d'un financement du coût d'opération, pour les projets d'intérêt départemental, réparti à parts égales avec les communes et / ou l'établissement public de coopération intercommunale concerné ;
- il a décidé d'accompagner toute réalisation nouvelle d'un déclassement effectif du réseau routier départemental qui ferait double emploi avec la route neuve.

Pour les cinq prochaines années le département de l'Aube pourra accompagner les communes dans leurs réflexions et projets.

VII - LE COUT ET LE FINANCEMENT DES MESURES PREVISIONNELLES

Le tableau qui suit récapitule les opérations listées ci avant.

	OPERATION	COUTS ESTIMES en € TTC
Entretien préventif des chaussées	Rénovation des couches de roulement, travaux d'enrobés	4 000 000
Aménagements de points singuliers	Aménagement de carrefours permettant la modération des vitesses	3 000 000
Aménagements permettant de réduire la part modale des véhicules motorisés	Aménagements cyclables Utilisation de véhicules électriques Création d'aires de covoiturage	8 000 000
	Total	15 000 000

Hors aires de covoiturage la dépense prévisionnelle sur les années 2019 à 2023 s'élève à 12 000 000 € soit, en moyenne, une dépense annuelle dépassant 2,5 million d'euros.

La planification des études comme des travaux sera affinée selon les contraintes rencontrées, les décisions des communes concernées, la rapidité d'évolution de l'état de vétusté des couches de roulement et, bien évidemment, des priorités budgétaires du moment.

VIII - LA DEMARCHE DE CONSULTATION DU PUBLIC ET SON BILAN

Le projet de plan sera mis, conformément à l'article R572-9 du code de l'environnement, à la disposition du public pendant deux mois à l'accueil de l'Hôtel du Département. Un avis précisant les modalités de consultation par le public, sera publié au moins dans un journal local quinze jours avant la période de consultation. Le public pourra présenter ses observations sur un registre prévu à cet effet ainsi que par messagerie électronique à l'adresse « prevention-bruit@aub.fr ».

La Commission permanente sera saisie pour étudier les observations et approuver le plan de prévention du bruit dans l'environnement après modification éventuelle pour tenir compte, le cas échéant, des observations formulées pour ce projet. La synthèse des observations du public étant annexée au présent document (annexe 4).

Une fois approuvée, le plan de prévention du bruit dans l'environnement sera tenu à la disposition du public dans les locaux du département ainsi que sur son site internet. Conformément à l'article R572-9 du code de l'environnement, les observations seront annexées au présent document.

XI - LES ANNEXES

ANNEXE 1 : ARRETE PREFECTORAL DU 3 DECEMBRE 2018 – N° 2018337-001

ANNEXE 2 : CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES DE L'AUBE - NOTE
METHODOLOGIQUE

ANNEXE 3 : DELIBERATION DEPARTEMENTALE 2013-R03-I-1 - CHOIX DES
COUCHES DE ROULEMENT

ANNEXE 4 : SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'AUBE

**DIRECTION DEPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES**
SERVICE RESEAUX RISQUES ET CRISES
Bureau sécurité routière et déplacements

**Arrêté n°2018337-001 du 3 décembre 2018
arrêtant les cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel
est supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaires dont le trafic annuel est
supérieur à 30 000 passages de trains, dans le département de l'Aube
3ème échéance**

Le Préfet de l'Aube,
Chevalier de l'ordre national du mérite,

VU la directive n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit ;

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L. 572-1 à L. 572-5 et R. 572-1 à R. 572-7 ;

VU le décret 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes et plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU les instructions ministérielles relatives à l'organisation et au financement du réexamen et le cas échéant de la révision des cartes de bruit stratégiques et plans de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures de transport terrestre (2017-2018) – 3ème échéance ;

VU les arrêtés 2013193-0003, 2013193-004 et 2013193-005 du 12 juillet 2013 portant publication des cartes de bruit stratégiques 2ème échéance ;

VU le décret du 09 août 2017 nommant Monsieur Thierry MOSIMANN, préfet de l'Aube ;

VU les données communiquées par le Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA), dans le cadre du réexamen, et le cas échéant de la révision des cartes de bruit ;

ATTENDU qu'il y a lieu, conformément à l'article L. 572-5 du code de l'environnement, de réexaminer, et le cas échéant, de réviser, les cartes de bruit stratégiques, au moins tous les cinq ans ;

ATTENDU que ce réexamen conduit, selon le cas, à réviser ou reconduire les cartes précédemment élaborées pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains ;

ATTENDU qu'aucune modification notable des infrastructures routières et ferroviaire n'a été réalisée dans le département de l'Aube depuis les arrêtés préfectoraux en date du 12 juillet 2013 ;

SUR proposition la Direction départementale des territoires de l'Aube ;

ARRETE

Article 1^{er}

Sont arrêtées les cartes de bruit de 3^{ème} échéance des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, situées dans le département de L'Aube. Elles concernent les infrastructures suivantes :

Réseau routier national

RN 77 : du PR 23 +174 (Bouilly D190) au PR 32+866 (rocade D610).

Réseau routier départemental

Nom	Débutant	Finissant
D319	rocade nord ouest RD610	rue général Sarrail
rocade D610	giratoire RD671	
D611	D610	D619
D619	D442 Nogent-sur-Seine	rocade ouest RD610
	RD610	rue du Général Sarrail
	rocade sud est RD610	PR 85+000
D660	rocade ouest RD610	giratoire avec la bretelle vers l'A5
D661	avenue Gallieni	rocade ouest RD610
D671	boulevard de Dijon	rocade sud RD610
D677	rond point rocade Sud	rue Charles Moret
	avenue Pierre Brossolette	rocade Nord-Est RD610
	RD610	giratoire situé à l'entrée de Feuges
D960	avenue Robert Schuman	rocade Nord RD610

Voies communales

nom Mizogéo	n° CBS	Voie
C1 TROYES	VC1	- Avenue Général Leclerc (TROYES) - Avenue Marguerite Flavien Buffard (TROYES) - Avenue Pasteur (TROYES) - Boulevard Carnot (TROYES) - Boulevard Victor Hugo (TROYES)
C1 St ANDRE LES VERGERS	VC2	- Boulevard du premier R.A.M (TROYES) - Boulevard des Viennes (SAINTE SAVINE) - Avenue des Tilleuls (SAINT ANDRE LES VERGERS)
C2 St ANDRE LES VERGERS	VC3	- Rue Charles Baltet (SAINT ANDRE LES VERGERS)
C4 TROYES	VC4	- Avenue Anatole France (TROYES)
C1 St JULIEN LES VILLAS	VC5	- Avenue Pierre Brossolette (TROYES) - Boulevard de Dijon (SAINT JULIEN LES VILLAS)
C5 TROYES	VC6	- Avenue Major Général Georges Vanier (TROYES) - Quai Dampierre (TROYES) - Quai La Fontaine (TROYES) - Chaussée du Vouldy (TROYES)
C6 TROYES	VC7	- Boulevard Henri Barbusse (TROYES)
C7 TROYES	VC8	- Boulevard Danton (TROYES) - Cours Jacquin (TROYES)
C1 PONT Ste MARIE	VC9	- Avenue du 1er Mai (TROYES) - Avenue Robert Schuman (PONT SAINTE MARIE) - Avenue Maréchal de Lattre de Tassigny (TROYES)
C2 TROYES	VC10	- Boulevard Gambetta (TROYES)
C3 TROYES	VC11	- Boulevard du 14 Juillet (TROYES)
C1 Ste SAVINE	VC12	- Rue Voltaire (TROYES) - Avenue Gallieni (SAINTE SAVINE)

Article 2 : Pour chaque section concernée, les cartes de bruit comportent :

A/ des documents graphiques représentant :

- les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones (**cartes de type A**). Ces courbes matérialisent des zones de même niveau sonore et sont tracées par pas de 5 dB(A) à partir du seuil de 55 dB(A) en Lden (« level day evening night » indicateur de bruit jour, soirée, nuit) et 50 dB(A) en Ln (« level night » indicateur de nuit).
- les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet conformément au dernier classement sonore des voies en vigueur (**cartes de type B**),
- les zones concernant les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé où les valeurs limites sont dépassées (**cartes de type C**),

→ **B/ une estimation**

- du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements de santé et d'enseignement situés dans les zones correspondant aux intervalles [55;60[, [60;65[, [65;70[, [70;75[, [75,...[en Lden exprimé en dB(A) et [50;55[, [55;60[, [60;65[, [65;70[, [70,...[en Ln exprimé en dB(A),
- du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements de santé et d'enseignement exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites,
- de la superficie totale, en kilomètres carrés, exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A),

→ **C/ un résumé non technique** présentant les principaux résultats de l'évaluation ainsi qu'un exposé sommaire de la méthodologie employée (notice).

→ **Article 3** : Ces cartes sont publiées sur le site internet des services de l'Etat dans le département de l'Aube. Elles sont également tenues à la disposition du public à la
→ Direction Départementale des Territoires – Service Réseaux Risques et Crises – Bureau Sécurité Routière et Déplacements - 1 Bd Jules Guesde à TROYES.

Article 4 :

Les cartes de bruit sont transmises pour information aux gestionnaires concernés pour élaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondant.

Article 5 : Les arrêtés 2013193-0003, 2013193-004 et 2013193-005 du 12 juillet 2013 portant publication des cartes de bruit stratégiques 2ème échéance sont abrogés.

Article 6 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de CHALONS-EN-CHAMPAGNE dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 7 : Madame la Secrétaire Générale de la Préfecture de l'Aube, Monsieur le Directeur Départemental des Territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs.

Le Préfet,



Thierry MOSIMANN

Notice

Cartes de bruit stratégiques de l'Aube (10) - Note méthodologique

Grandes infrastructures hors réseau
concédé

Échéance juin 2017

Cartes de bruit stratégiques de l'Aube (10) - Note méthodologique

Grandes infrastructures hors réseau concédé

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V1	2017/02/21	Version initiale
V2	2018/03/22	Correction

Affaire suivie par

Frédéric BICKEL - DtEst – Unité Acoustique
Tél. : +33 (0)3 88 77 46 47 / Fax : +33 (0)3 88 77 46 20
Courriel : frederic.bickel@cerema.fr
Cerema Centre-Est 11, rue Jean Mentelin - BP 9 - 67035 Strasbourg Cedex 2

Références

N° d'affaire : C16IS0537

Maître d'ouvrage : DDT10

Devis n° D16IS0537

Rapport	Nom	Date	Visa
Établi par	Frédéric BICKEL		
Contrôlé par	David ECOTIERE		
Validé par	David ECOTIERE		

Résumé de l'étude :

Note méthodologique dans le cadre de la mise en oeuvre de la 3ème échéance de la directive européenne "Bruit dans l'Environnement".

Sommaire

1 -Contexte de l'étude.....	6
2 -La stratégie du ministère pour l'échéance 2017.....	6
3 -Les méthodes et hypothèses utilisées.....	7
3.1 -La méthode de calcul.....	8
3.2 -Les données et hypothèses.....	8
4 -Les principaux résultats.....	9
4.1 -Les documents cartographiques.....	9
4.1.1 -Les indicateurs.....	9
4.1.2 -Cartes des zones exposées au bruit.....	10
4.1.3 -Cartes des secteurs affectés par le bruit.....	12
4.1.4 -Cartes des zones où les valeurs limites sont dépassées.....	13
4.1.5 -Cartes des évolutions connues ou prévisibles.....	14
4.2 -Le résumé non technique.....	15
5 -Généralités sur le bruit.....	15
5.1 -Qu'est-ce que le son ?.....	15
5.2 -Qu'est-ce que le bruit ?.....	16

1 - Contexte de l'étude

En application des articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du Code de l'Environnement, des cartes de bruit doivent être produites pour les infrastructures routières écoulant plus de 3 millions de véhicules par an (soit plus de 8200 véhicules / jour) ainsi que les lignes ferroviaires dont le trafic est supérieur à 30 000 passages de train par an (soit plus de 82 trains par jour).

Ces cartes de bruit dites « stratégiques » permettent une évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement. Compte tenu de l'étendue des territoires concernés et de la méthode recommandée par la Commission Européenne, ces cartes reposent sur une approche macroscopique de la réalité, mais elles ne peuvent prétendre correspondre à la réalité, n'étant notamment pas calées sur des mesures sur site. Ces documents ne sont pas opposables aux tiers. C'est un outil d'évaluation environnementale.

Ces cartes ont pour objectif d'informer et de sensibiliser la population sur son exposition aux nuisances sonores. Elles permettent également de fournir aux autorités compétentes des éléments de diagnostic objectifs pour asseoir de futures actions, notamment dans les secteurs d'exposition sonore excessive.

Conformément aux textes de transposition de la directive 2002/49/CE en particulier de l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, les cartes de bruit comportent :

- des documents graphiques représentant les zones exposées au bruit,
- des tableaux estimant la population exposée au bruit,
- des tableaux estimant le nombre d'établissements particulièrement sensibles (soins et santé ou enseignement) exposés au bruit,
- des tableaux estimant les surfaces exposées au bruit.

Le présent document présente la méthodologie employée prévu par la réglementation. Conformément à l'article R572-5 du Code de l'Environnement, il présente un exposé sommaire de la méthodologie employée pour l'élaboration des cartes et les principaux résultats de l'évaluation réalisée.

2 - La stratégie du ministère pour l'échéance 2017

Le travail du Cerema s'appuie sur une commande centrale confiée par les Directions Générales du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère de la Cohésion des territoires.

Comme le prévoit l'article L572-5 du Code de l'Environnement, les cartes de bruit doivent être réexaminées et le cas échéant révisées tous les 5 ans.

L'année 2017 constitue la 3^{ème} échéance de mise en œuvre de la directive européenne.

À l'échelle d'une périodicité de 5 ans, l'essentiel des données d'entrée utilisées pour l'élaboration des cartes n'évolue pas de façon significative. Dans un courrier adressé à ses services le 20 décembre 2016, le ministère a proposé de reconduire en l'état une majorité des cartes produites lors de l'échéance précédente et approuvées par les Préfets et de limiter la révision à quelques situations impérieuses, dûment identifiées.

Sur le département de l'Aube, les infrastructures suivantes ont été révisées :

- D677 (8,9 km), modification du tracé.
- D611 (2,2 km), changement de statut.

L'ensemble concerne environ 147 km d'infrastructure routière.

Le département de l'Aube n'est pas concerné par les grandes infrastructures ferroviaires.

Pour la 4^{ème} échéance de mise en œuvre de la directive européenne programmée pour 2022, la Commission Européenne rend obligatoire l'utilisation d'une nouvelle méthode de calcul qui nécessitera une actualisation et une révision complète des cartes de bruit.

3 - Les méthodes et hypothèses utilisées

Conformément à l'article 2 de l'arrêté du 4 avril 2006, la méthodologie utilisée pour l'établissement des cartes se base sur des calculs réalisés à partir d'une modélisation acoustique de l'infrastructure et de la propagation du bruit sur les territoires riverains. Elle est conforme aux recommandations contenues dans le guide méthodologique « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » publié par le Cerema (ex Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes – SETRA) en août 2007.

3.1 - La méthode de calcul

La méthode de calcul utilisée correspond à l'approche « détaillée » du guide méthodologique. Elle s'appuie sur l'utilisation du logiciel de simulation acoustique CadnaA (Computer Aided Noise Abatement) conçu par DataKustik, développé et diffusé par la filiale 01dB du groupe ACOEM.

Le logiciel CadnaA effectue des calculs selon les indicateurs réglementaires Lden et Ln et intègre la Nouvelle Méthode de Prédiction du Bruit (NMPB 2008) décrite dans la norme NFS 31-133 de février 2011.

3.2 - Les données et hypothèses

Les données utilisées par le logiciel concernent la topographie, l'émission sonore des sources de bruit, la population et les établissements particulièrement sensibles au bruit.

Les données de topographie proviennent de la BD TOPO® produite par l'IGN (institut national de l'information géographique et forestière) ; cette base régulièrement actualisée propose une description vectorielle 3D du territoire avec une précision métrique. Elle contient l'ensemble des courbes de niveaux, des bâtiments, des infrastructures de transports (routes et voies ferrées) et est utilisée sous un format shapefile3D.

Les émissions sonores ont été déterminées à partir des données de trafics communiquées au moment de l'établissement des précédentes cartographies par les gestionnaires. Ces trafics se présentent sous la forme d'un Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) pour l'ensemble des véhicules avec un pourcentage de poids lourds associé ; ce TMJA est ensuite réparti sur chacune des trois périodes réglementaires (Jour=6-18h, Soirée=18-22h, Nuit=22-6h), en tenant compte de la typologie de la voie (route interurbaine ou urbaine) et de sa fonction (longue distance ou régionale) conformément à la note SETRA EEC n°77 « Calcul prévisionnel du bruit routier » d'avril 2007.

Aux données de trafics, nous avons associé les vitesses réglementaires propres à chaque catégorie de véhicules (véhicules légers ou poids lourds).

La méthode dite 3D différenciée est décrite dans le guide Certu de juillet 2006 « Comment réaliser les cartes de bruit stratégiques en agglomération » chapitre 5.7.3.3. Elle consiste à répartir la population d'un territoire donné sur l'ensemble des bâtiments d'habitation du territoire.

Premièrement on distingue le plus finement possible les bâtiments d'habitation des autres types de bâtiment (industriel, agricole, santé, enseignement...). Puis on cumule les surfaces habitables des bâtiments d'habitation. On obtient un ratio d'habitants par mètre carré sur le territoire concerné. Au final, on affecte une population à chaque bâtiment d'habitation.

Les dénombrements de populations sont donc des estimations.

La localisation des établissements particulièrement sensibles au bruit comme les établissements de soins et de santé ou les établissements d'enseignement s'est faite essentiellement à partir de l'utilisation de la BD TOPO® de l'IGN (classe des Points d'Activité ou d'Intérêt PAI « santé » ou « sciences / enseignement »).

Les conditions météorologiques influencent la propagation du bruit. Elles ont été prises en compte conformément à la norme NFS 31-133 de février 2011.

4 - Les principaux résultats

4.1 - Les documents cartographiques

Toutes les cartes produites se présentent sous la forme de tables SIG dans un format conforme au GéoStandard « Bruit dans l'Environnement » version 1.1 publié par la Commission de Validation des données pour l'information spatialisée (COVADIS). Elles sont établies sous le système de référence RGF93 dans la projection Lambert 93.

Pour plus de détails, se référer aux métadonnées associées aux cartes de bruit livrées.

4.1.1 - Les indicateurs

La directive européenne 2002/49/CE a fixé des indicateurs communs pour l'ensemble des États membres. Il s'agit du *Lden* (Day Evening Night level) et *Ln* (Night level)

Chaque État est libre de définir ses propres périodes « jour, soir et nuit ». Seules les durées sont imposées. Pour la France, ces périodes sont ainsi définies :

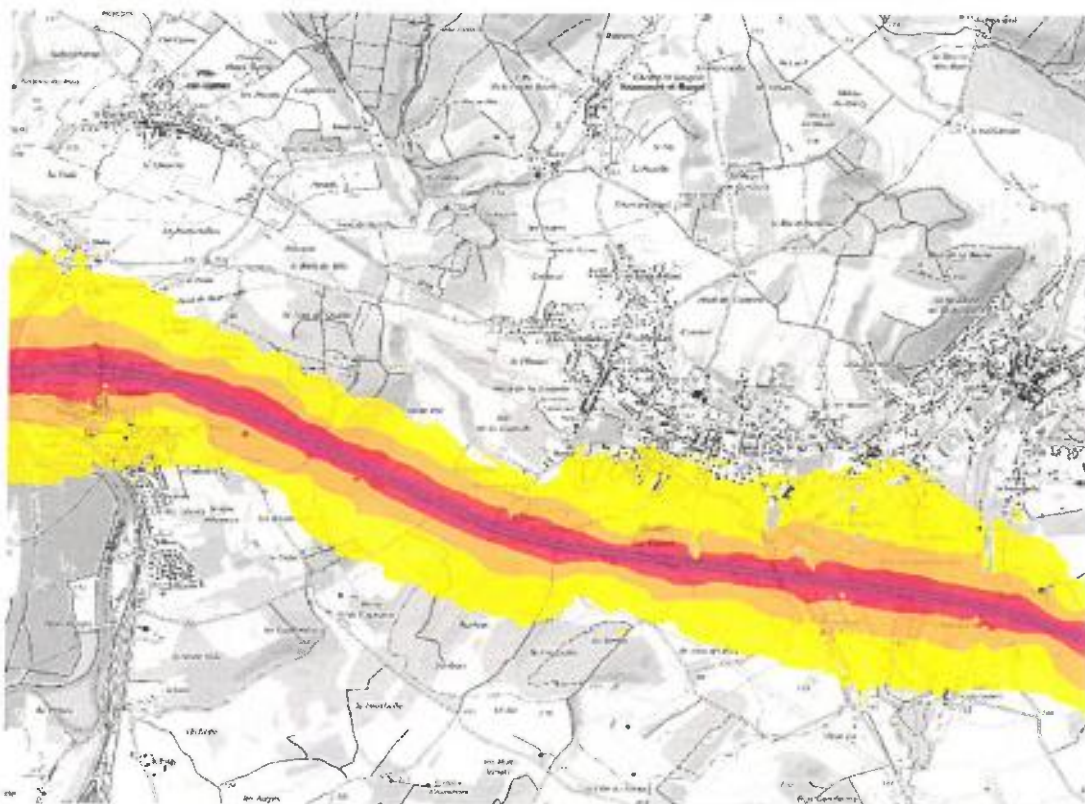
- période JOUR : entre 6h et 18h,
- période SOIR : entre 18h et 22h,
- période NUIT : entre 22h et 6h.

Les résultats correspondants sont exprimés en décibels pondérés A ou dB(A)

4.1.2 - Cartes des zones exposées au bruit

Ces cartes également appelées « cartes de type A » représentent pour l'année de référence sous la forme de courbes isophones, les zones exposées à plus de 55 dB(A) selon l'indicateur Lden et à plus de 50 dB(A) selon l'indicateur Ln, avec un pas de 5 en 5 dB(A).

Exemple de carte des zones exposées au bruit selon l'indicateur Lden








Cerema 2017

Exemple de carte des zones exposées au bruit selon l'indicateur Ln



Cerema 2017

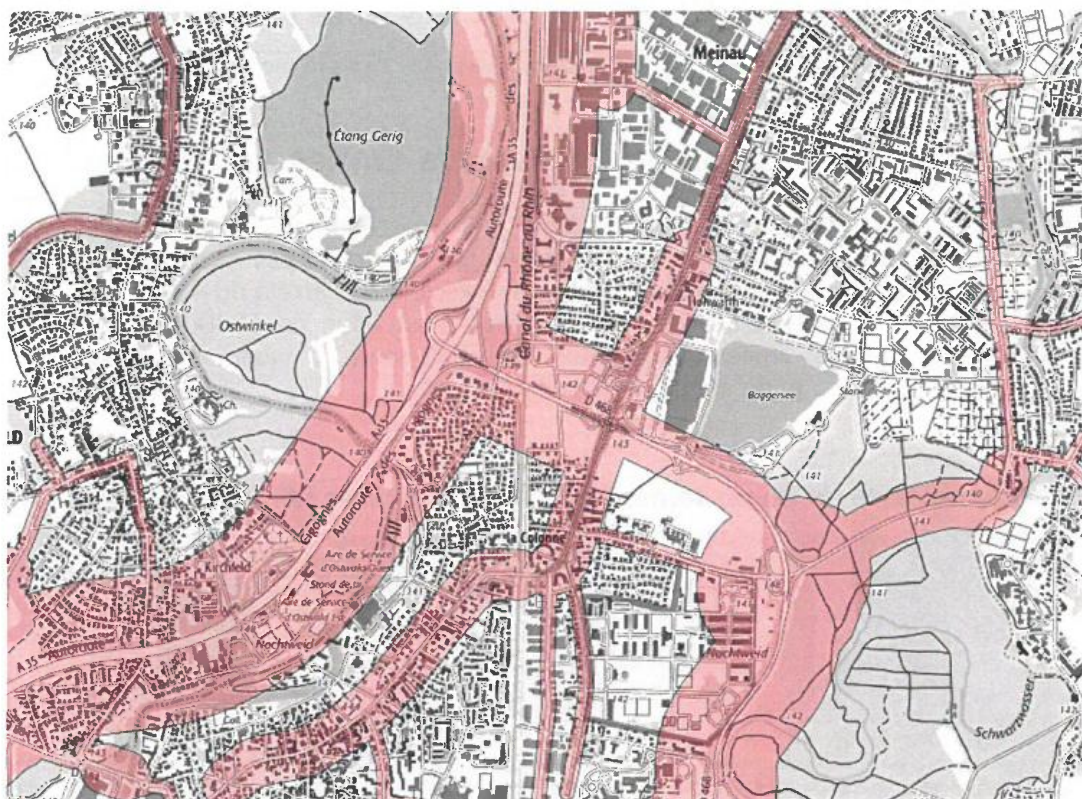
L'échelle de couleur utilisée est conforme à la norme NF S31-130 :

Niveaux sonores	
	< 55 dB(A)
	[55-60[dB(A)
	[60-65[dB(A)
	[65-70[dB(A)
	[70-75[dB(A)
	≥75 dB(A)

4.1.3 - Cartes des secteurs affectés par le bruit

Ces cartes, également appelées « cartes de type B » représentent les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le Préfet en application de l'article R571-37 du Code de l'Environnement sur le classement sonore des voies.

Exemple de carte des secteurs affectés par le bruit



Cerema 2017

Les informations détaillées, ainsi que les cartes et l'arrêté préfectoral concernant le classement sonore des voies sur le département sont consultables sur le site Internet de la Préfecture.

Adresse du classement :

<http://www.aube.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Lutte-contre-le-bruit2/Bruit-routier/Classement-sonore-des-infrastructures-de-transports-terrestres/Les-cartes>

Ce classement définit pour les futurs bâtiments de type habitation, enseignement, santé et hôtel situés dans ces secteurs affectés par le bruit un isolement acoustique minimal à appliquer en façade. Ces prescriptions sont fixées dans l'arrêté du 30 mai 1996.

Catégorie de l'infrastructure	1	2	3	4	5
Largeur du secteur affecté par le bruit (m)	300	250	100	30	10
Niveau sonore de référence L _{Aeq} (6h-22h) (dB(A))	L>81	76<L ≤ 81	70<L ≤ 76	65<L ≤ 70	50<L ≤ 65
Niveau sonore de référence L _{Aeq} (22h-6h) (dB(A))	L>76	71<L ≤ 76	65<L ≤ 71	60<L ≤ 65	55<L ≤ 60

Tableau 1 : largeur des secteurs affectés par le bruit selon la catégorie de classement.

4.1.4 - Cartes des zones où les valeurs limites sont dépassées

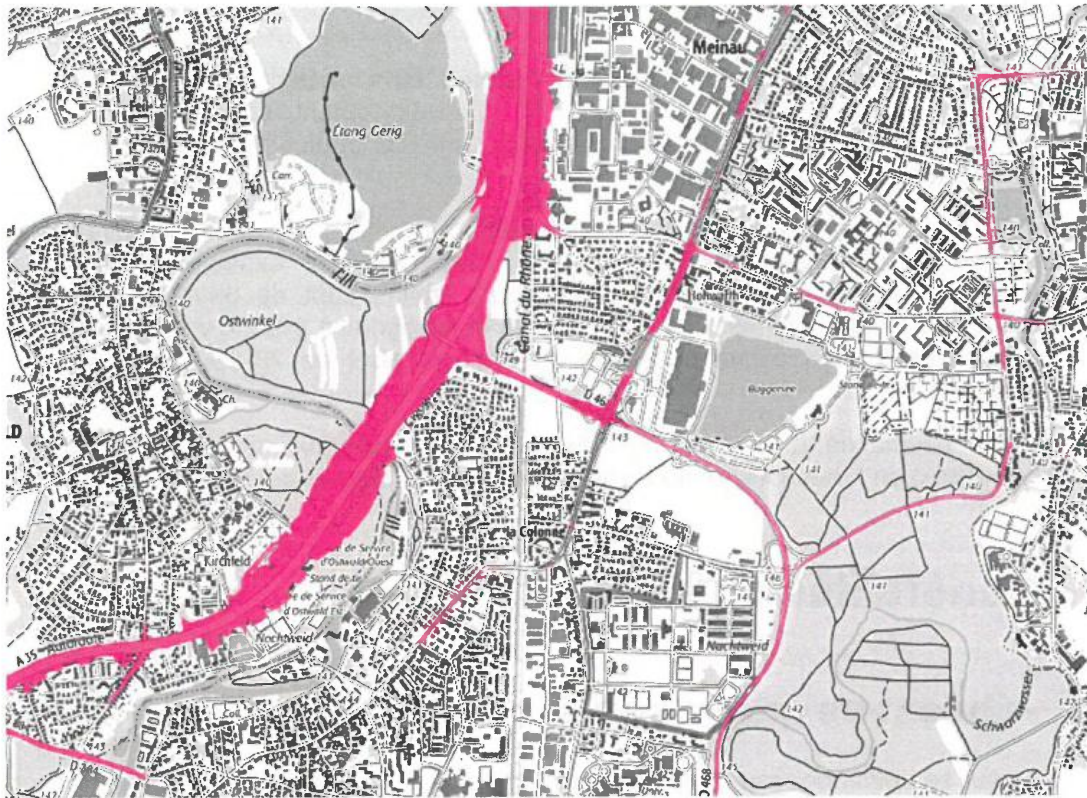
Ces cartes, également appelées « cartes de type C » représentent les parties de territoires susceptibles de contenir des bâtiments dépassant les valeurs limites mentionnées à l'article L571-6 du Code de l'Environnement et fixées par l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006.

Pour les routes, les valeurs limites correspondent à un L_{den} de 68dB(A) et à un L_n de 62dB(A). Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements de soins et de santé ou d'enseignement.

Exemple de carte de dépassement des valeurs limites selon l'indicateur L_{den}



Exemple de carte de dépassement des valeurs limites selon l'indicateur Ln



Cerema 2017

Le code couleur utilisé est le suivant :

Niveaux sonores	
	< seuil
	Lden ≥ seuil
	Ln ≥ seuil

4.1.5 - Cartes des évolutions connues ou prévisibles

Ces cartes, également appelées « cartes de type D » représentent les évolutions de niveaux de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence. Cela concerne soit une modification planifiée des sources de bruit, soit tout projet d'infrastructure susceptible de modifier substantiellement les niveaux sonores.

Sur les voies concernées du département, aucune évolution connue ou prévisible au sens de la directive n'a été identifiée. Les cartes de ce type sont donc sans objet.

4.2 - Le résumé non technique

Il présente les principaux résultats de l'évaluation comme suit :

- Une estimation du nombre d'individus résidant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements de santé et d'enseignement situés dans les zones segmentées par pas de 5 dB(A) comprises entre 55 et plus de 75 dB(A) en Lden, et de 50 à plus de 70 dB(A) en Ln.
- Une estimation du nombre d'individus résidant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements de santé et d'enseignement exposés à des niveaux dépassant les valeurs limites. Les valeurs limites sont de 68 dB(A) en Lden et 62 dB(A) pour les infrastructures routières et les lignes à grande vitesse (LGV). Pour les voies ferrées conventionnelles ces valeurs sont de 73 dB(A) en Lden et de 65 dB(A) en Ln.
- Une estimation des superficies exposées aux niveaux supérieurs à 55, 65 et 75 dB(A) en Lden. Ces valeurs sont exprimées en kilomètres carrés.

5 - Généralités sur le bruit

5.1 - Qu'est-ce que le son ?

Le son peut se définir comme toute variation rapide de la pression atmosphérique décelable à l'oreille.

L'onde sonore qui fait vibrer le tympan résulte du déplacement originel d'une particule d'air par rapport à sa position d'équilibre. Cette mise en mouvement se répercute progressivement sur les particules voisines tout en s'éloignant de la source. Ce phénomène vibratoire est caractérisé par son intensité (+/- fort), sa hauteur (+/- aigu) et sa durée.

Le niveau de pression acoustique est ensuite exprimé sous la forme d'un logarithme. Le rapport entre la valeur mesurée et une valeur de référence qui correspond au seuil d'audition chez l'homme. Elle est exprimée en dB.

De par la définition des niveaux sonores en décibels, deux niveaux sonores ne s'additionnent pas de façon arithmétique. Le Tableau 2 donne quelques exemples de cumul des niveaux sonores.

MULTIPLIER LE NOMBRE DE SOURCES IDENTIQUES PAR	C'EST AUGMENTER LE NIVEAU SONORE DE	L'IMPRESSION SONORE EST
2	3 dB(A)	Sensation de très légère augmentation du niveau sonore
4	6 dB(A)	Nette sensation d'augmentation du niveau sonore
10	10 dB(A)	Impression que le bruit est deux fois plus fort

Tableau 2 : Sensation de l'intensité du bruit

5.2 - Qu'est-ce que le bruit ?

Du point de vue de l'environnement, le bruit est assimilé à une pollution sonore dont le niveau global, physique, est mesuré en décibels.

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. L'étude TNS SOFRES publiée le 29 juin 2010 révèle que deux tiers des Français se disent personnellement gênés par le bruit à leur domicile et que près d'un Français sur six a déjà été gêné au point de penser à déménager.

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. 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). L'illustration 1 met en correspondance les niveaux cartographiés dans la directive, d'une part les valeurs réglementaires en France et d'autre part les bruits rencontrés dans notre environnement quotidien.

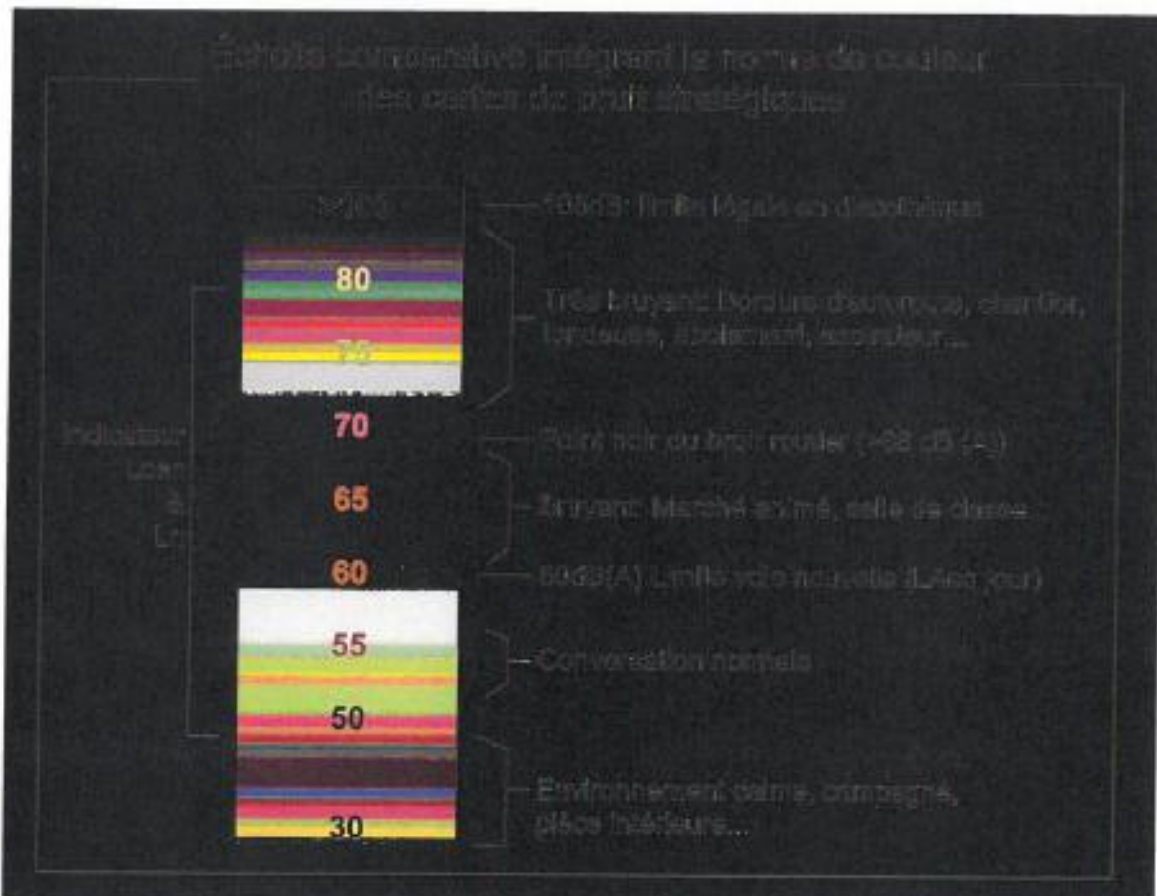


Illustration 1: Échelle comparative intégrant les niveaux d'expositions des cartes de bruit stratégique



Direction des Routes et de l'Action Territoriale

OBJET : VOIRIE DEPARTEMENTALE
Choix des couches de roulement
Réduction de la taille des gravillons pour enduits superficiels

Le présent rapport a pour objet d'actualiser les orientations qui pourraient présider au choix des couches de roulement des chaussées des routes départementales en matière d'entretien périodique.

Lors de sa quatrième réunion ordinaire de 2010, l'Assemblée départementale avait retenu les principes de choix des couches de roulement suivants :

- **sur les chaussées non renforcées**, mise en œuvre d'un enduit superficiel 6/10 – 4/6^(x), ou bien d'un enduit 6/10 – 2/4, sauf lorsque la chaussée, hors des agglomérations, présente un ressage important, la granulométrie sera 10/14 – 4/6.
- **sur les chaussées renforcées et déformées**, mise en œuvre d'un béton bitumineux ;
- **sur les chaussées renforcées et non déformées** :
 - si le trafic est faible (moins de 5 000 véhicules par jour) : enduit superficiel 6/10 – 4/6 (ou 10/14 – 4/6 hors agglomération, si ressage),
 - si le trafic est fort (plus de 15 000 véhicules par jour) : béton bitumineux,
 - si le trafic est moyen (compris entre 5 000 et 15 000 véhicules par jour) : mise en œuvre d'un enduit s'il n'y a pas d'habitations à moins de 300 mètres (6/10 – 4/6 si le trafic est inférieur à 10 000 véhicules par jour, 10/14 – 4/6 si le trafic est supérieur à 10 000 véhicules par jour), mise en œuvre d'un béton bitumineux dans le cas contraire.

^(x) Un enduit superficiel 6/10 - 4/6 signifie qu'il est constitué de deux couches de gravillons cellées sur la chaussée :

- une première couche dont les gravillons ont un diamètre compris entre 6 et 10 millimètres ;
- une seconde couche dont les gravillons ont un diamètre compris entre 4 et 6 millimètres.

Les gravillons de la seconde couche, plus petits, sont enchâssés dans la première couche afin d'améliorer la tenue de l'ensemble et de réduire la rugosité globale, donc le bruit de roulement à grande vitesse.

L'emploi de gros gravillons de granulométrie 10/14 est nécessaire dans les circonstances suivantes :

- sur les routes où la circulation des poids lourds est forte (en général, au-dessus de 500 poids lourds par voie et par jour), il est nécessaire de choisir un gravillon 10/14 pour éviter qu'il s'enfonce progressivement dans la chaussée en place sous le poids des camions, auquel cas celle-ci perdrait rapidement sa rugosité ;

- sur les routes, même faiblement circulées, pour "éponger" les excédents de bitume des opérations précédentes ("ressuage").

L'application de ces principes d'ordre technique depuis deux décennies a permis de résorber la presque totalité des surfaces dites « ressuanes », c'est-à-dire recouvertes d'un film de bitume collant aux roues des véhicules par temps chaud. La part des surfaces ressuanes, qui était de l'ordre de 25 % de la surface totale des chaussées des routes départementales au début des années 1990, est devenue marginale et n'excède plus 2 à 3 % de la surface totale de nos 25 millions de m² de routes départementales.

L'emploi de gros gravillons pour "éponger" les excédents de bitume des opérations précédentes ne trouve ainsi plus qu'une justification ponctuelle.

Afin d'améliorer le confort de circulation et de réduire les nuisances sonores occasionnées par le bruit de roulement, il vous est donc proposé, sauf cas très exceptionnels, de ne plus utiliser la granulométrie 10/14 sur les routes dont le trafic est inférieur à 10 000 véhicules par jour.

Par ailleurs, pour les routes dont le trafic est supérieur à 10 000 véhicules par jour (RD 610 rocade de l'agglomération troyenne, RD 619 entre la rocade de l'agglomération troyenne et le carrefour de la Belle Etoile à Mesgrigny, RD 619 entre la rocade de l'agglomération troyenne et le carrefour giratoire de l'autoroute A 26 à Thennelières, RD 671 entre la rocade de l'agglomération, RD 660 entre la rocade de l'agglomération troyenne et le carrefour giratoire de l'autoroute A 5 à Torvilliers, RD 677 entre la rocade de l'agglomération troyenne et le carrefour giratoire de la RD 15 à Feuges) l'emploi de gravillons de taille inférieure à 10/14 conduirait à un enfoncement rapide de ces derniers dans la chaussée et, ainsi, à une réduction significative de la durée de vie du gravillonnage. Les enduits superficiels sur de telles routes devraient alors être proscrits et remplacés par un béton bitumineux ou un enrobé coulé à froid. A titre indicatif, une telle pratique conduirait à une augmentation de la dépense annuelle consacrée au renouvellement des couches de roulement de l'ordre de 1 %.

Les nouveaux principes pourraient alors s'énoncer ainsi :

- **sur les chaussées non renforcées**, mise en œuvre d'un enduit superficiel 6/10 – 4/6 ou bien 6/10 – 2/4 ;

- **sur les chaussées renforcées et déformées**, mise en œuvre d'un béton bitumineux ;

- sur les chaussées renforcées et non déformées (voir la carte des routes concernées annexée) :

- si le trafic est faible (moins de 5 000 véhicules par jour) : enduit superficiel 6/10 – 4/6 ;
- si le trafic est fort (plus de 10 000 véhicules par jour) : béton bitumineux ou enrobé coulé à froid ;
- si le trafic est moyen (compris entre 5 000 et 10 000 véhicules par jour) : mise en œuvre d'un enduit 6/10 – 4/6 s'il n'y a pas d'habitations à moins de 300 mètres, mise en œuvre d'un béton bitumineux ou d'un enrobé coulé à froid dans le cas contraire.

A titre exceptionnel, l'emploi de la granulométrie 10/14 pourrait être autorisé après avis de la commission des Infrastructures, du patrimoine, des équipements et de la sécurité, si le mauvais état de la chaussée le justifiait et seulement sur les sections de routes, y compris non renforcées, situées à plus de 300 mètres des habitations.

Le principe selon lequel il pourrait être donné satisfaction aux communes qui souhaitent un revêtement en béton bitumineux, sous réserve qu'elles acceptent de participer financièrement et de prendre en charge le surcoût réel engendré par le changement de technique, pourrait être maintenu. Une convention préalable préciserait les modalités techniques et financières de ce partenariat.

En conclusion, il est proposé au Conseil général de se prononcer sur les orientations définies dans le présent rapport, à savoir :

- le maintien du choix systématique de la technique des enduits superficiels en renouvellement des couches de roulement des chaussées dès lors que :

- . la chaussée n'est pas déformée,
- . le trafic est inférieur à 10 000 véhicules par jour ;

- l'abandon de l'utilisation de la granulométrie 10/14, sauf cas exceptionnel de chaussées très « ressuanes » après avis de la commission des Infrastructures, du patrimoine, des équipements et de la sécurité ;

- l'emploi de béton bitumineux (« macadam ») ou d'enrobé coulé à froid sur les routes supportant un trafic supérieur à 10 000 véhicules par jour et sur les sections de routes supportant plus de 5 000 véhicules par jour, situées à moins de 300 mètres d'une habitation ;

- le maintien du principe de remplacement des enduits superficiels par un béton bitumineux en traverse d'agglomération, dès lors que le domaine d'emploi le permet et que la commune accepte la prise en charge du surcoût engendré.

J'invite l'Assemblée départementale à en délibérer.

	POUR	CONTRE	ABST.
VOTE			

REGISTRE DES OBSERVATIONS

Référence de l'observation PPBE 2019-2023 / 01


projet de plan de prévention du bruit sur les routes départementales
Evelyne DUBOIS [cstr10@wanadoo.fr]
Envoyé : vendredi 5 juillet 2019 15:21
À : Boite Prevention.Bruit

Bonjour,

Lorsque la Maison du Transport et de la Logistique de l'Aube (FNTR 10) voit un projet de plan qui vise à prévenir les effets du bruit et à les réduire si nécessaire, elle ne peut être que vigilante et prendre les devants. Les camions ne sont pas encore montrés du doigt mais cela ne serait tarder alors que les constructeurs ont fait d'énormes progrès tant sur la performance énergétique que sur le niveau sonore des camions avec la norme Euro 6 (moteur tourne moins vite, suspensions silencieuses). Par contre la multiplication des ralentisseurs et l'état de certaines routes accentuent le bruit émis par les véhicules qui y circulent. Il faudrait peut être commencer par là ?

Bien Cordialement,

Evelyne DUBOIS, Secrétaire Générale
Maison du Transport et de la Logistique de l'Aube (MTL 10)
Tél 03 25 72 12 60 - E-mail : cstr10@wanadoo.fr



Réponse à l'observation : « la multiplication des ralentisseurs et l'état de certaines routes accentuent le bruit émis par les véhicules ».

L'entretien du réseau routier départemental est géré par la politique départementale qui prend en compte, au travers de la délibération n°2013-R03-I-1 du 1^{er}/07/2013 et son annexe 3, la problématique du bruit :

« utilisation de béton bitumineux sur toutes les routes départementales supportant plus de 10 000 véhicules/jour et sur les tronçons de routes supportant entre 5 000 et 10 000 véhicules /jour et situés à moins de 300 mètres d'une habitation »

Ces revêtements silencieux, voire très silencieux (bétons bitumineux très minces) présentent une porosité élevée permettant de piéger le bruit à la source limitant, de fait, le bruit de roulement.

De plus, le renouvellement régulier des couches de roulement tous les 10 à 12 ans assure un bon uni de la surface limitant le bruit de roulement.

14,3M€ ont été consacrés ces dix dernières années pour l'entretien des couches de roulement. Il est envisagé d'investir 16,6M€ pour les cinq prochaines années.

Ces points sont pris en compte et développés pages 15, 16, 21, 22, 23 et 24 du PPBE 2019-2023.

Les ralentisseurs sont des aménagements répertoriés par le Cerema (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) comme des petits aménagements de sécurité. Ils répondent au double enjeu national de sécurité routière, de limitation des vitesses et de réduction de la mortalité routière. Ils ont pour but d'assurer la sécurité des usagers de la route.

Une norme et des guides techniques déterminent les caractéristiques techniques de ces aménagements.

Ces aménagements contribuent à la modération des vitesses et sont exclusivement mis en place en agglomération, sur décision du détenteur du pouvoir de police qui est le maire.
Le conseil départemental de l'Aube octroi, dans le cadre de la redistribution des amendes de police, des subventions.

Conclusion : Les observations émises par madame Evelyne DUBOIS, Secrétaire Générale de la Maison du Transport et de la Logistique de l'Aube, sont prises en compte dans le PPBE 2019-2023.

REGISTRE DES OBSERVATIONS

Référence de l'observation PPBE 2019-2023 / 02

Association des Riverains et Usagers des rues Edme Denizot et adjacentes de St Parres

1) Sur la consultation du public : l'association regrette l'insuffisance des informations portées à la connaissance des Audois sur les enjeux du plan de prévention. Elle déplore aussi le calendrier retenu pour solliciter leurs avis, en plein cœur de la période estivale (26 juin-2 septembre).

Réponse à l'observation :

Les enjeux des plans de prévention du bruit dans l'environnement sont définis au niveau européen et portés par les Etats.

Ils sont clairement définis dans les différents textes européens et au niveau du code de l'environnement « prévenir les nuisances sonores et limiter l'exposition au bruit ». L'information est de la responsabilité des Etats.

Le Conseil départemental de l'Aube reprend l'ensemble des enjeux au niveau du « résumé non technique » et les décline dans son PPBE. L'information et le porté à connaissance des audois a été faite depuis le 15/06/2019 au travers de différents supports et articles.

Type d'information	Support	Date
Annonce légale	Journal Est Eclair Journal Libération Champagne	15/06/2019
Dossier	Dossier papier mis à disposition à l'accueil de l'Hôtel du département	Du 27/06/2019 au 2/09/2019
Article	Site web du Conseil départemental « L'Aube serveur »	Du 27/06/2019 au 2/09/2019
Article	Journal Est Eclair	08/08/2019

Concernant le calendrier de mise à disposition du public, il dépend intégralement de la date d'arrêté du Préfet mettant à disposition les cartes de bruit, des délais règlementaires minimaux en terme de procédure administrative ainsi que des délais de fin de notification des PPBE à la Commission européenne fixée au 31/07/2019.

Ce délai de fin de notification ne pouvait être tenu puisque le CD10 ne disposait que de 7 mois entre la parution de l'arrêté préfectoral et la date butoir du 31/07/2019, il est à noter que la réglementation prévoit un délai de 1 an.

Afin que l'Etat français soit le moins pénalisé financièrement par la communauté européenne, le département de l'Aube, à la demande des services du préfet, fait le maximum pour rendre le dossier au plus tôt ce qui a impliqué une mise en consultation du public en juillet et août pour une notification du PPBE en novembre 2019.

2) Sur le point noir du bruit routier à St-Parres : l'association constate que l'avenue Général de Gaulle ne figure plus dans le plan 2019-2023 alors qu'elle était intégrée dans le plan 2013-2018 (RD 619 Sud jusqu'au boulevard Pompidou prolongé).

En effet, le plan de prévention 2013-2018 estimait que 150 Patrocliens étaient soumis à des nuisances sonores excessives au-delà des valeurs limites de 68 décibels (de l'indicateur Lden).

Or, depuis l'élaboration des cartes de bruit stratégiques en 2013, le trafic routier a incontestablement continué à augmenter à St-Parres sous l'effet de l'ouverture du centre commercial BeGreen à l'automne 2013.

L'association demande donc ce jour à Monsieur le Préfet (cf-courrier joint) de porter à sa connaissance les critères sur lesquels la DDT s'est fondée pour écarter l'avenue Général de Gaulle des cartes de bruit stratégiques établies par l'arrêté n°2018337-001 du 3 décembre 2018.

Réponse aux observations :

Conformément aux articles L572-1 et R572-1 à 11 le CD10 est chargé d'établir un PPBE sur les routes impactées par le bruit et doit s'appuyer sur le diagnostic établi par l'Etat.

L'arrêté préfectoral n°2018337-001 du 3/12/2018 n'intègre pas les sections de RD mentionnées ci-dessus.

Cependant les politiques départementales d'entretien des chaussées et les actions menées dans les cinq domaines suivants :

- a. L'entretien préventif des chaussées ;
- b. L'aménagement de points singuliers ;
- c. La participation à des aménagements de sécurité en milieu urbain ;
- d. La participation aux réflexions et aménagements ;
- e. Les études de contournement d'agglomération

sont mises en œuvre et entre dans les réflexions de chaque route départementale, qu'elles soient classées ou non dans l'arrêté préfectoral. Il est entendu que les RD classées dans l'arrêté préfectoral sont traitées prioritairement.

Ces points sont développés de la page 21 à 28.

Une étude de comptage et une réflexion sur l'amélioration de la fluidité du trafic au niveau de Saint Parres aux Tertres, accès à la zone commerciale et la traversée d'agglomération est d'ailleurs menée conjointement avec la commune de Saint Parres aux Tertres et TCM.

3) Sur la réduction des flux dans la traversée de St-Parres : lors de sa rencontre avec le Président du Conseil départemental le 29 mars 2019, le Conseil d'administration de l'association avait indiqué que « la priorité des priorités » pour les Patrocliens porte plus sur la réduction des flux de circulation et des pollutions dans la traversée de St-Parres que sur l'amélioration des conditions d'accès aux zones commerciales.

A cet égard, l'association remercie le Président Pichery d'avoir accepté de prendre en compte ses propositions dans le cadre de l'étude de circulation, financée par le Département, qui aura lieu fin septembre. Bien au-delà des seuls comptages de trafic habituels, cette étude apportera des informations qualitatives qui permettront de comprendre pourquoi de nombreux automobilistes venant de Troyes préfèrent passer par l'avenue Général de Gaulle plutôt que d'emprunter la rocade pour se rendre à Be Grenn et chez Leclerc,

Réponse à l'observation :

Etude de comptage programme du 16 au 23 septembre

4) **Sur les perspectives d'amélioration** : en s'appuyant sur le diagnostic quantitatif et qualitatif détaillé fourni par l'étude de circulation pilotée par le Département, l'association restera mobilisée pour rechercher, avec les techniciens et les décideurs, les solutions les plus efficaces pour diminuer le trafic routier dans la traversée de St Parres.
Concrètement, une intervention s'impose en amont à l'intersection des boulevards Pompidou et Maréchal De Lattre de Tassigny pour orienter vers la rocade les automobilistes venant de Troyes, en les dissuadant de traverser StParres s'ils n'ont rien à y faire.

Réponse à l'observation :

Le CD10 reste à l'écoute de l'ensemble des remarques et analysera, suite au diagnostic, les pistes de solution.

Conclusion : Les observations émises par l'association des riverains et usagers, sont prises en compte par le CD10 bien que la section de route concernée ne fasse pas partie de l'arrêté préfectoral.

Seul le préfet définit les sections de route à intégrer dans l'arrêté préfectoral.

REGISTRE DES OBSERVATIONS

Référence de l'observation PPBE 2019-2023 / 03

Direction Départementale des Territoires

De : RICHIER Philippe - DDT 10/SRRC/BSRD [philippe.richier@aube.gouv.fr]
Envoyé : lundi 12 août 2019 16:21
À : Martin Gerard
Cc : Boite DRAT SCSR; JACQUIER Philippe - DDT 10/SRRC/BSRD; CERVONI Franck - DDT 10/SRRC/BSRD
Objet : PPBE 3 eme échéance du CD 10 PAGE 11

Bonjour Gérard,
Concernant le **PPBE 3 ème échéance du CD10** pourrais-je avoir une explication page 11 (voir PJ)
c'est à dire la non prise en compte de la RD 619 (PR 65 à 68 environ) entre la RD 611 et la RD 610
sud est .
La gestion de ce tronçon est-il de la compétence de TCM?
Cordialement

Réponse à l'observation :

Le CD10 est gestionnaire de cette section.

Les infrastructures routières concernées par le PPBE sont définies par l'arrêté préfectoral n°2018337-001 du 3/12/2018 :

Réseau routier départemental

Nom	Débutant	Finissant
D319	rocade nord ouest RD610	rue général Sarrail
rocade D610		giratoire RD671
D611	D610	D619
D619	D442 Nogent-sur-Seine	rocade ouest RD610
	RD610	rue du Général Sarrail
	rocade sud est RD610	PR 85+000
D660	rocade ouest RD610	giratoire avec la bretelle vers l'A5
D661	avenue Gallieni	rocade ouest RD610
D671	boulevard de Dijon	rocade sud RD610
D677	rond point rocade Sud	rue Charles Moret
	avenue Pierre Brossolette	rocade Nord-Est RD610
	RD610	giratoire situé à l'entrée de Feuges
D960	avenue Robert Schuman	rocade Nord RD610

La RD619 PR65 à PR68, n'apparaît pas dans l'arrêté et aucune carte de bruit ne reprend cette section.

Conclusion : La RD619 PR65 à 68 se situe hors champ PPBE.

REGISTRE DES OBSERVATIONS

Référence de l'observation PPBE 2019-2023 / 04

Echange durant la procédure de mise à disposition du public

De : Boite DRAT SCSR

Envoyé : mardi 13 août 2019 10:03

À : RICHIER Philippe - DDT 10/SRRC/BSRD; Martin Gerard

Cc : JACQUIER Philippe - DDT 10/SRRC/BSRD; CERVONI Franck - DDT 10/SRRC/BSRD; Boite DRAT SCSR; Balange Catherine

Objet : RE:PPBE 3 eme échéance du CD 10 PAGE 11

Bonjour Philippe,

Suite à notre échange téléphonique, et afin d'assurer le suivi de la demande en interne faisant suite à une sollicitation par mail de l'association des riverains de Saint-Parres-aux-Tertres auprès de vos services, tu trouveras mes observations suivantes :

- le département est toujours gestionnaire de la RD619 entre l'ouvrage d'art de Pompidou (611 x 619) et le giratoire de la rocade RD610 (610 X 619).

- la section non prise en compte n'apparaît pas dans l'arrêté n°20183376001 du 3 décembre 2018 nous y trouvons pour la RD619 les 3 sections suivantes:

Débutant : D442 Nogent-sur-Seine / Finissant : rocade ouest RD610

Débutant : RD610 / Finissant : rue du Général Sarrail

Débutant : rocade sud est RD610 / Finissant PR85+000

- elle n'apparaît pas non plus sur la Carte de Bruit Stratégique (3ème Échéance) ou nous passons de la planche 9 (Barberey) à la planche 10 (début à partir du giratoire intersectant la RD610 et 619 (Saint-Parres-aux-Tertres).

- cette portion comporte certainement un trafic inférieur au seuil de 8200 v/j et de trafic annuel de moins de 3 millions de véhicules et n'a donc pas été classifiée.

- tu m'informes essayer de contacter le CEREMA pour avoir des précisions.

- comme échangé une étude de circulation est programmée deuxième quinzaine de septembre, elle pourra permettre de disposer de données récentes et reflétant la situation actuelle. Tu m'informes votre souhait de pouvoir disposer d'éléments à l'issue de cette étude. Je t'invite à revenir vers notre service vers la fin de l'année sur ce sujet.

Voilà les éléments que je peux t'apporter avant ton départ en congés, dans l'attente du retour de congés de Catherine le 26 août. Si tu as la possibilité de patienter jusqu'à son retour, en faisant une réponse d'attente. Merci

Réponse à l'observation :

Cet échange entre le SCSR service de la DR du CD10 acte l'échange téléphonique faisant réponse à l'observation n° 3 émise par la DDT.

Conclusion : Cette observation ne demande aucune suite.