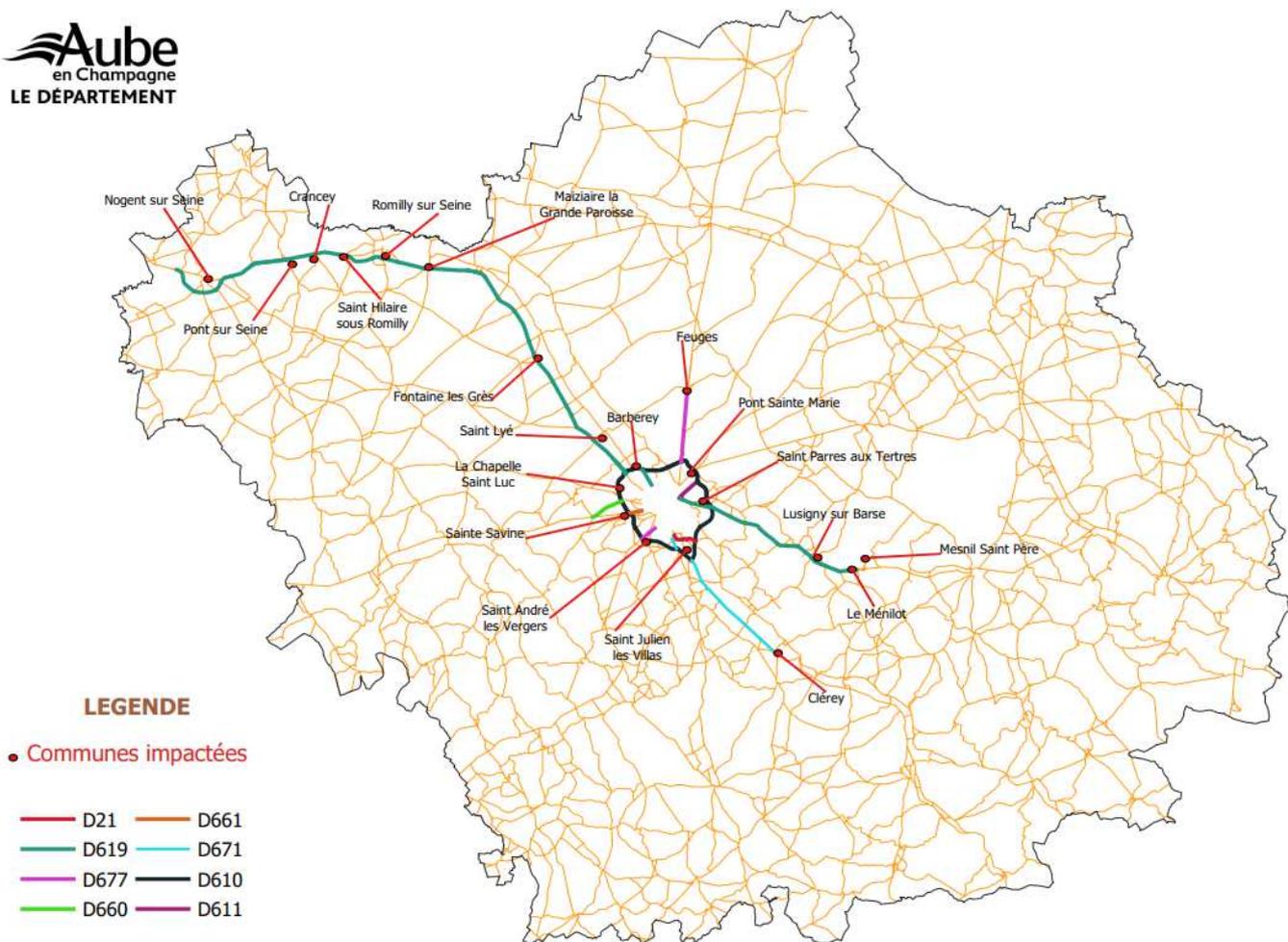


Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2024 - 2028 des routes départementales de l'Aube



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 2014	
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	
<i>a) carte de type A en décibels (dB), des zones exposées aux bruits</i>	
<i>b) carte de type B en décibels (dB), des zones exposées aux bruits</i>	
<i>c) 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 13
A - Estimation de l’ensemble des populations exposées pour les RD	p 9-11
B - Détermination des zones à enjeu	p 12-13
V – DESCRIPTION DES MESURES REALISEES ET ENGAGEES 2014-2023	P 13 à 24
A - Actions menées sur la rocade de l’agglomération Troyenne : RD610	p 13-16
1- l’étude de bruit sur la section RD619 - échangeur 1 au Giratoire avenue Chomedey de Maisonneuve, année 2021	
2- La mise en place d’enrobés phoniques en juillet 2021	
3- La mise en place d’une limitation de vitesse à 90 km/h	
4- La mise en place par l’Etat de contrôles automatisés de vitesses sur la RD610 à Creney-près-Troyes, Lavau et Rosières-près-Troyes	
5- La mise en place de protections contre le bruit sur la RD610 rocade	
B - Actions menées en milieu urbain	p 16-17

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 17-19
D - Actions menées dans le cadre du développement du partage de véhicules et de l'apaisement de la conduite	p 20-21
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 21
F - Actions menées dans le cadre du développement des modes doux de déplacement	p 21-23
G - Aménagement de points singuliers	p 24
VI – LES MESURES DE PREVENTION ET DE REDUCTION DES NUISSANCES SONORES POUR LES CINQ PROCHAINES ANNEES 2024-2028	P25 à 27
A – L'entretien préventif des chaussées	p 25-26
B – L'aménagement de points singuliers à l'initiative du Conseil Départemental	p 26
C – La participation à des aménagements de sécurité en milieu urbain	p 26
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 27-28
1- Aménagements cyclables	
<i>a- la création d'un d'aménagement cyclable permettant la continuité de la voie verte du canal de la Haute-Seine</i>	
<i>b- la création d'une voie verte entre Dienville et les portes du Der</i>	
<i>c- projet d'une voie verte entre Dienville et Brienne-le-Château</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 28-29
VII – LE COUT ET LE FINANCEMENT DES MESURES PREVISIONNELLES	P29 à 30
VIII – LA DEMARCHE DE CONSULTATION DU PUBLIC ET SON BILAN	P 30
IX – LES ANNEXES	P 30

I – RESUME NON TECHNIQUE

A - Contexte

La directive du Parlement européen et du Conseil 2002/49/CE du 25 juin 2002 et la directive (UE) 2015/996 de la Commission du 19/05/2015 relatives à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, imposent 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.

La 3^{ème} échéance du plan bruit concernant les routes départementales de l'Aube arrive à échéance. Il doit être réexaminé 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 25 juillet 2023 via une mail indiquant la mise à disposition de l'arrêté préfectoral n°DDT-SRRC-BSRD-2023-125-001 du 5 mai 2023 ; 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 ?

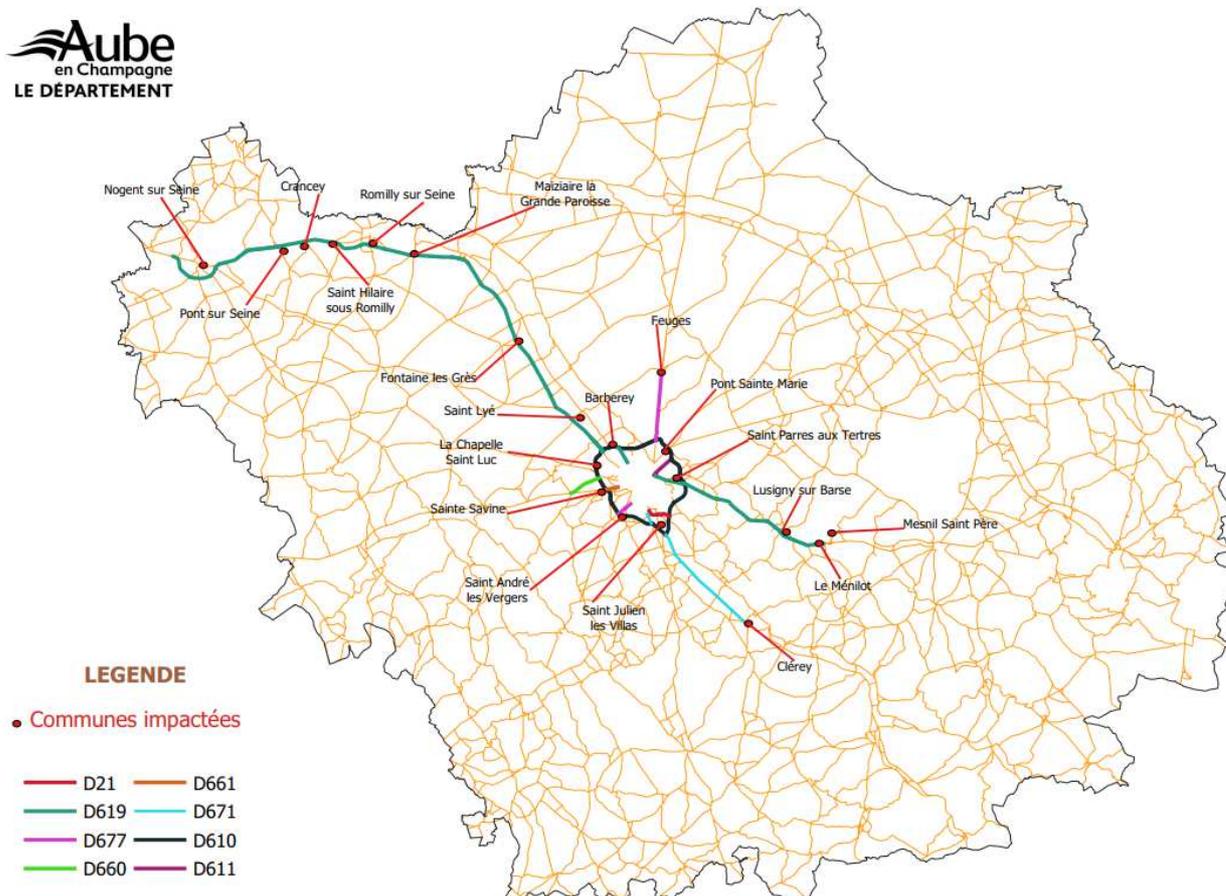
Conformément aux articles L572-1 à 11 et R572-1 à 12 du code de l'environnement, le Département de l'Aube, en sa qualité de gestionnaire des routes départementales, est chargé d'établir le plan de prévention du bruit dans l'environnement de ses routes impactées.

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°DDT-SRRC-BSRD-2023-125-001 du 5 mai 2023.

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 2014

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 2014 sont détaillées dans les paragraphes suivants.

1- Les actions envisagées pour les cinq prochaines années

Les actions qui seront engagées jusqu'en 2028 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°DDT-SRRC-BSRD-2023-125-001 du 5 mai 2023.

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

<http://www.aube.gouv.fr> / Actions de l'Etat / 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 , par arrêté préfectoral n° n°DDT-SRRC-BSRD-2023-125-001 du 5 mai 2023, a fixé la liste des routes auboises (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

3°) les axes routiers départementaux :

Dénomination de l'infrastructure
RD 619 (RD 610 Echangeur 17A – EB20 NOGENT SUR SEINE)
RD 619 (RD 610 Echangeur 6B – carrefour avec RD43 EB 10 MONTHIERAMEY)
RD 619 (RD 610 Echangeur 6B – Carrefour avec RD 619 PR 65+000 ST PARRÉS AUX TERTRES)
RD 619 (RD 610 Echangeur 1 – Carrefour avec rue du Général Sarrail LA CHAPELLE ST LUC)
RD 671 (RD 610 Echangeur 10 – Carrefour avec RD 185 VAUDES)
RD 611 (RD 610 Echangeur 5 – Carrefour avec RD 619 PR 65+000 ST PARRÉS AUX TERTRES)
RD 147
RD 677
RD 21
RD 610
RD 661
RD 20D
RD 660 (RD 610 Echangeur 16A – Carrefour avec Echangeur 20 A5 TORVILLIERS)
RD 54

Suite à la publication du l'arrêté préfectoral, le Service Circulation et sécurité de la Route du Conseil départemental a demandé des modifications des cartes de bruit. La demande SCSR et la réponse DDT se trouve en annexe 3.

Les sections de routes Départementales entrant dans la PPBE 2024-2028 sont reprises dans le tableau ci-dessous.

Les axes routiers départementaux

RD	Commune début	PR début	début	Commune fin	PR fin	fin	sup à 8200 v/j
21	Saint Julien les Villas	PR 3+909	carrefour Allée du Château des Cours	Bréviandes	PR 6+191	échangeur 8 avec RD 610	à ajouter
21	Bréviandes	PR 6+191	échangeur 8 avec RD 610	Frenoy le Château	PR 17+931	village	à retirer
619	Nogent sur Seine	PR 3+664	échangeur Saipol	Barberey	PR 57+670	échangeur 17A	ok
619	La Chapelle Saint Luc	PR 57+690	échangeur 1 avec RD 610	La Chapelle Saint Luc	PR 60+744	giratoire rue général sarrail	ok
619	Saint Parres aux Tertres	PR 60+745	échangeur avec RD611	Saint Parres aux Tertres	PR 67+972	échangeur 6B avec RD610	ok
619	Saint Parres aux Tertres	PR 67+972	échangeur 6B avec RD610	Montiéramey	PR 81+859	carrefour avec RD 43	ok
610	Saint Parres aux Tertres	PR 0+000	échangeur 6B avec RD619	Saint Parres aux Tertres	PR 30+130	échangeur 6B avec RD619	ok
611	Creney près Troyes	PR 0+000	échangeur 5 avec RD 610	Saint Parres aux Tertres	PR 2+030	échangeur avec RD619	ok
660	Sainte Savine	PR 0+000	échangeur16A avec RD 610	Torvilliers	PR 10+988	giratoire A5	ok
661	Sainte Savine	PR 2+000	carrefour avec rue du Maréchal Foch	Sainte Savine	PR 3+107	échangeur 15 avec RD 610	à modifier
661	Sainte Savine	3+107	échangeur 15 avec RD 610	Torvilliers	PR 6+689	échangeur avec RD 660 et RD 141	à retirer
671	Vaudes	PR 36+356	carrefour avec RD 185	Buchères	PR 46+569	échangeur 10 avec RD 610	ok
671	Bréviandes	PR 46+613	échangeur 11 avec RD 610	Saint Julien les Villas	PR 46+1547	carrefour rue de Rivergado et Allée du Château des Cours	à ajouter
677	Saint André les Vergers	PR 33+000	échangeur 12 avec RD 610	Saint André les Vergers	PR 34+408	carrefour avec rue Charles Moret et Avenue des Lombards	à ajouter
677	Lavau	PR 38+1493	échangeur 3 avec RD 610	Feuges	PR45+514	giratoire avec RD 15	à modifier
677	Feuges	PR 45+514	giratoire avec RD 15	Mailly le Camp	PR80+671	limite Marne	à retirer
54	Nogent sur Seine	PR1+172	échangeur avec RD 619	Bérulle	PR 43+064	limite Yonne	à retirer
20D	Châtres	PRO+000	échangeur avec RD 619	Châtres	PR 0+293	échangeur avec RD 20A	à retirer

Sections apparaissant dans l'arrêté alors qu'elles supportent un trafic inférieur à 3 millions de véhicules/an : sont mentionnées « à retirer »

Sections supportant un trafic de plus de 3 million de véhicules/an mais n'apparaissant pas dans l'arrêté : sont mentionnées « à ajouter »

Des routes départementales sont indiquées dans leur totalité comme ayant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules / an alors que seule, une partie, supporte ce trafic. Elles sont indiquées « à modifier ».

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 ».

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.

Voie	Surface exposée selon L_{den} (km ²)		
	> 55	> 65	> 75
D147	0.16	0.03	0.0
D20D	0.0	0.0	0.0
D21	0.35	0.1	0.0
D41	0.06	0.02	0.0
D54	0.03	0.01	0.0
D610	12.96	3.39	1.15
D610E11	0.09	0.04	0.0
D610E13	0.22	0.04	0.01
D610E14	0.51	0.12	0.06
D610E15	0.29	0.08	0.03
D610E16A	0.36	0.11	0.04
D610E16B	0.03	0.01	0.0
D610E17A	0.9	0.22	0.07
D610E2	0.35	0.11	0.04
D610E3	0.9	0.25	0.09
D610E4	0.44	0.11	0.04
D610E6	0.25	0.05	0.02
D611	0.75	0.17	0.04
D619	25.94	6.94	1.72
D660	2.06	0.59	0.17
D661	0.07	0.03	0.0
D671	3.49	0.88	0.2
D677	2.68	0.73	0.19
D951	0.03	0.01	0.0

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 : L_{den} de 68dB(A) et un L_n 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 :

Indice L_{den} en dB(A)

L_{den} Voie	Nombre de personnes exposées					Nombre de logements exposés				
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
D147	7	2	0	0	0	4	1	0	0	0
D20D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D21	201	210	148	48	0	106	110	78	25	0
D41	35	23	17	3	0	19	12	9	2	0
D54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610	2315	579	93	10	27	1218	305	49	5	14
D610E11	40	24	0	0	0	21	13	0	0	0
D610E13	26	9	0	0	0	14	5	0	0	0
D610E14	187	33	8	0	0	99	17	4	0	0
D610E15	242	55	25	5	0	127	29	13	2	0
D610E16A	55	0	0	0	0	29	0	0	0	0
D610E16B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E17A	60	8	0	0	0	32	4	0	0	0
D610E2	110	22	12	2	0	58	12	6	1	0
D610E3	0	4	0	0	0	0	2	0	0	0
D610E4	155	28	0	0	0	82	14	0	0	0
D610E6	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0
D611	23	3	0	0	0	12	1	0	0	0
D619	2790	1246	763	220	2	1468	656	402	116	1
D660	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D661	193	223	104	0	0	102	117	55	0	0
D671	401	270	183	19	0	211	142	96	10	0
D677	196	139	86	30	0	103	73	45	16	0
D951	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

L_{dan} Voie	Nombre d'établissements de santé exposés					Nombre d'établissements d'enseignement exposés				
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
D147	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D20D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610	3	0	0	0	0	5	6	2	0	0
D610E11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E14	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E15	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
D610E16A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E16B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E17A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D611	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D619	6	0	0	0	0	5	2	2	0	0
D660	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D661	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D671	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D677	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0
D951	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Indice L_{night} en dB(A)

L_{night} Voie	Nombre de personnes exposées					Nombre de logements exposés				
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70
D147	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0
D20D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D21	222	138	72	0	0	117	73	38	0	0
D41	23	17	6	0	0	12	9	3	0	0
D54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610	696	136	13	27	0	366	72	7	14	0
D610E11	26	4	0	0	0	14	2	0	0	0
D610E13	8	1	0	0	0	4	1	0	0	0
D610E14	68	9	0	0	0	36	5	0	0	0
D610E15	89	28	6	0	0	47	15	3	0	0
D610E16A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E16B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E17A	9	0	0	0	0	5	0	0	0	0
D610E2	30	13	4	0	0	16	7	2	0	0
D610E3	4	0	0	0	0	2	0	0	0	0
D610E4	37	0	0	0	0	19	0	0	0	0
D610E6	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0
D611	4	0	0	0	0	2	0	0	0	0
D619	1358	865	281	3	0	715	455	148	2	0
D660	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D661	228	129	0	0	0	120	68	0	0	0
D671	226	256	25	0	0	119	135	13	0	0
D677	155	91	33	0	0	81	48	17	0	0
D951	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

L_{night} Voie	Nombre d'établissements de santé exposés					Nombre d'établissements d'enseignement exposés				
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70
D147	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D20D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610	2	3	0	0	0	8	5	6	2	0
D610E11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E14	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E15	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
D610E16A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E16B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E17A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D610E4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
D610E6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D611	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D619	2	6	0	0	0	13	5	2	2	0
D660	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D661	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D671	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D677	2	0	0	0	0	2	7	0	0	0
D951	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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.

L _{den}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés
Voie	> 68			
D147	0	0	0	0
D20D	0	0	0	0
D21	114	60	0	0
D41	10	5	0	0
D54	0	0	0	0
D610	51	27	0	2
D610E11	0	0	0	0
D610E13	0	0	0	0
D610E14	1	0	0	0
D610E15	10	5	0	0
D610E16A	0	0	0	0
D610E16B	0	0	0	0
D610E17A	0	0	0	0
D610E2	5	3	0	0
D610E3	0	0	0	0
D610E4	0	0	0	0
D610E6	0	0	0	0
D611	0	0	0	0
D619	450	237	0	1
D660	0	0	0	0
D661	14	8	0	0
D671	38	20	0	0
D677	52	28	0	0
D951	0	0	0	0

L _{night}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés
Voie	> 62			
D147	0	0	0	0
D20D	0	0	0	0
D21	37	19	0	0
D41	1	0	0	0
D54	0	0	0	0
D610	29	15	0	7
D610E11	0	0	0	0
D610E13	0	0	0	0
D610E14	0	0	0	0
D610E15	5	3	0	0
D610E16A	0	0	0	0
D610E16B	0	0	0	0
D610E17A	0	0	0	0
D610E2	0	0	0	0
D610E3	0	0	0	0
D610E4	0	0	0	0
D610E6	0	0	0	0
D611	0	0	0	0
D619	124	65	0	2
D660	0	0	0	0
D661	0	0	0	0
D671	7	4	0	0
D677	14	7	0	0
D951	0	0	0	0

Sur ces sections de routes départementales, le dépassement des valeurs limites d'exposition au bruit concerne une population estimée par l'Etat à 740 personnes sur 24 heures contre 1778 personnes en 2017 et à 212 personnes la nuit contre 571 personnes en 2017.

Deux établissements d'enseignements, situés le long de la RD619, sont exposés aux bruits routiers.

Aucun établissement de santé n'est exposé aux bruits routiers.

Les différences d'estimation entre 2017 et 2023 ne sont pas expliquées dans les rapports remis par les services de l'Etat.

V – DESCRIPTION DES MESURES REALISEES ET ENGAGEES 2014 - 2023

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

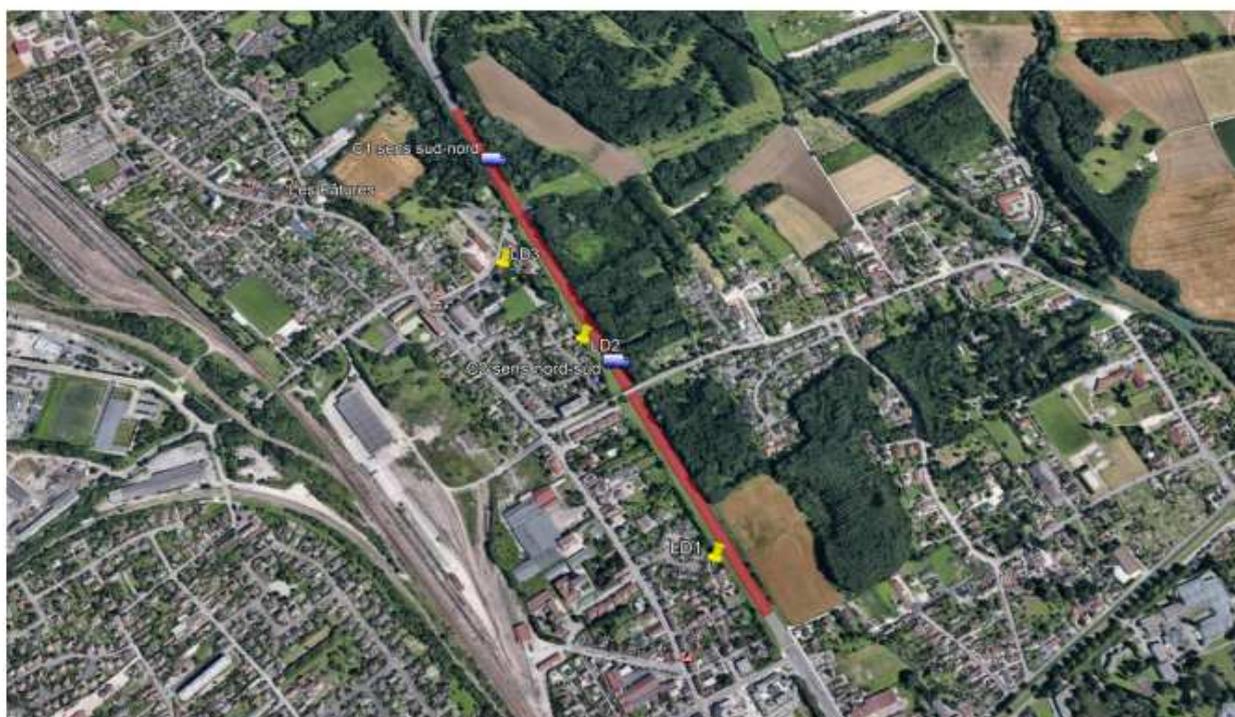
Actions menées sur la route pénétrante reliant la rocade Troyenne au centre ville de Troyes : RD619

1 – L'étude de bruit sur la section RD619 - échangeur 1 au Giratoire avenue Chomedey de Maisonneuve, année 2021

Suite à un courrier émanant de la commune de la Chapelle-Saint-Luc portant à connaissance du département la doléance des riverains habitants des quartiers à proximité de la pénétrante nord concernant les nuisances sonores de la RD619, la direction des routes a engagé une étude de bruit.

Trois points ont fait l'objet de l'étude

Point	Adresse
LD1	16 rue de la Cordelière 10600 LA CHAPELLE-SAINT-LUC
LD2	20 rue André Duc 10600 LA CHAPELLE-SAINT-LUC
LD3	6 rue Ferdinand Buisson 10600 LA CHAPELLE-SAINT-LUC



Légende

-  Compteur de trafic radar
-  Mesure acoustique

Deux périodes de mesures ont été effectuées.

Première période, en mai 2021 avant mise en place de mesures permettant de réduire le bruit routier. Seconde période, septembre 2021 après mise en place des mesures visant à réduire l'impact sonore routier.

Le coût de l'étude s'est élevé à 5 136 €TTC.

2 – La mise en place d'enrobés phoniques en juillet 2021

En amont de cette étude, la direction des routes avait pris la décision de mettre en place, sur cette section, deux mesures visant à réduire l'impact sonore routier. La première mesure étant la mise en place d'enrobés phoniques. Cette action permet de réduire les bruits de frottement des pneumatiques sur la chaussée.

Les travaux ont eu lieu en juillet 2021 et ont consistés à une remise à niveau de la chaussée à l'aide d'une couche de 5 cm d'épaisseur de BBSG (béton bitumineux semi grenu) puis à la mise en place d'enrobés phoniques d'une épaisseur de 2,5 cm.

Le coût de l'opération s'est élevé à 456 704 €TTC.

3 – La mise en place d'une limitation de vitesse à 90 KM/H

La seconde action mise en place est l'abaissement de la vitesse maximale autorisée en passant de 110 km/h à 90 km/h afin de limiter les bruits moteurs. Des panneaux de limitation de vitesse ont été mis en place début août 2021.

Le coût de l'opération s'est élevé à 1 500 €TTC.

Les résultats

	Niveau recalé sur le TMJA 2021 ⁽¹⁾ Avant réfection de la couche de roulement		Niveau recalé sur le TMJA 2021 ⁽¹⁾ Après réfection de la couche de roulement		Différence entre les niveaux avant et après travaux dB(A)	
	LAeq Jour	LAeq Nuit	LAeq Jour	LAeq Nuit	Jour	Nuit
LD1	53,6	43,6	48,3	36,8	-5,3	-6,8
LD2	54,9	48,0	49,1	38,7	-5,8	-9,3
LD3	56,9	46,0	49,9	38,3	-7,0	-7,7

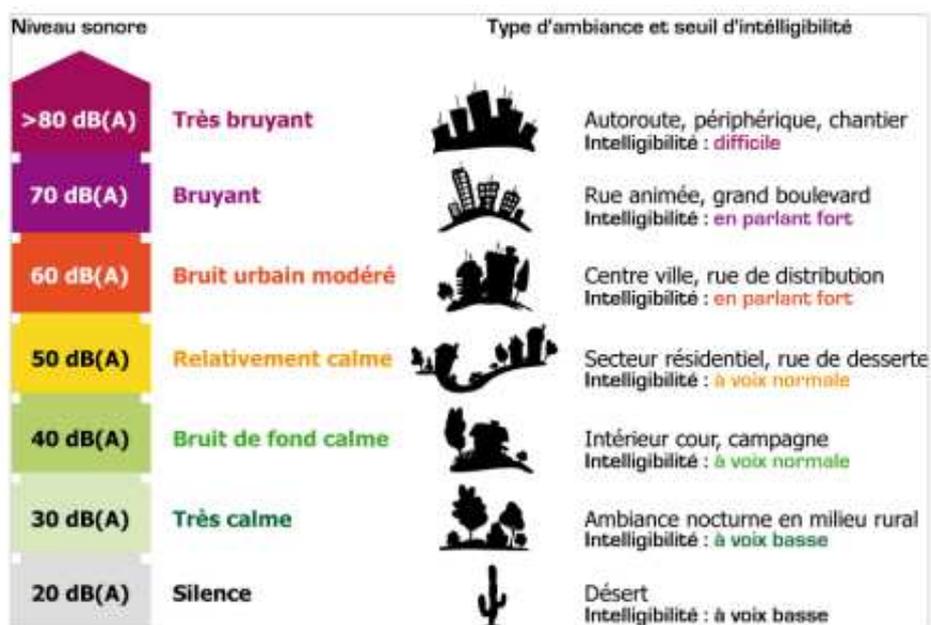
Au regard des résultats, il apparaît que les gains obtenus en termes de réduction de bruit varient de 5,3 à 7,0 dB(A) pour la période diurne et de 6,8 à 9,3 dB(A) pour la période nocturne.

Au droit du point LD1, les riverains n'ont pas été présents à leur domicile depuis la réfection du revêtement. Toutefois les résultats obtenus attestent d'une amélioration en périodes diurne et nocturne.

Au droit du point LD2, selon le riverain, même si le bruit lié au passage des poids lourds est toujours perceptible, la situation s'est nettement améliorée. Cela est confirmé par les gains compris entre 5,8 et 9,3 dB(A).

Au droit du point LD3, un gain d'au moins 7,0 dB(A) est constaté. Celui-ci est en adéquation avec le ressenti du riverain qui a indiqué une amélioration significative de l'environnement sonore.

Par ailleurs, il est important de noter que les niveaux sonores mesurés sont inférieurs à 50,0 dB(A) de jour comme de nuit, ce qui peut être qualifié de niveaux sonores relativement calmes :

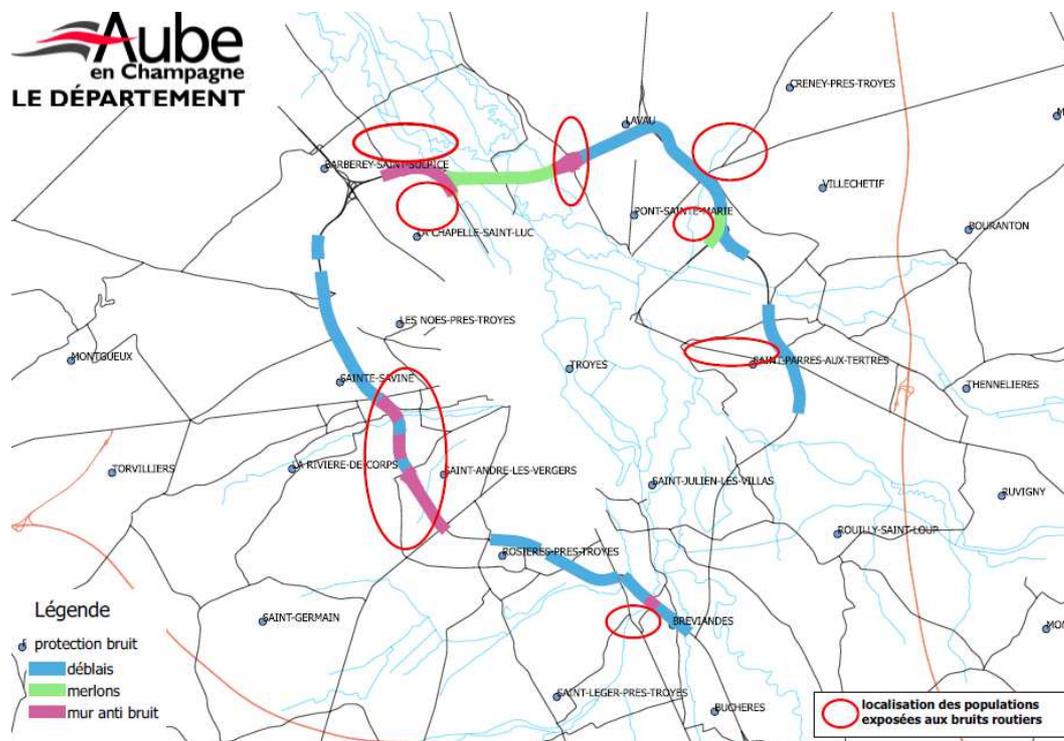


.4 - La mise en place par l'Etat de contrôles automatisés de vitesses sur la RD610 à Creney-près-Troyes, Lavau et Rosières-près-Troyes



Radars fixe de Creney-près-Troyes

5 - La mise en place de protections contre le bruit sur la RD610 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
03/11/2014	Saint-Julien-lès-Villas	Réfection avenue Terrenoire RD49	308 000€
15/06/2015	Fontaine-les-Grès	Travaux de voirie rue Haute dont aménagement d'un plateau surélevé	4 292€
22/02/2016	Barbèrey-Saint-Sulpice	Création de deux plateaux surélevés	5 751€
22/02/2016	Maizières-la-Grande-Paroisse	Création d'un plateau surélevé	6 132€
22/02/2016	Pars-les-Romilly	Création d'un plateau aux abords de l'école primaire, mise en place de feux tricolores RD440 et RD96. Création de chicanes et rétrécissement de chaussée RD440, RD96 et RD160	2 500€
06/03/2017	Barbèrey-Saint-Sulpice	Mise en place d'un mini-giratoire sur RD20 à l'entrée de l'agglomération, côté rocade	12 234€
06/03/2017	Pont-Sainte-Marie	Réalisation d'un mini-giratoire au carrefour de la RD78 et de la rue Anatole France, réalisation d'un ilot pour un tourne-à-gauche de la RD677 à la RD78	3 840€
12/06/2017	Romilly-sur-Seine	Ensemble des travaux d'aménagement du pôle d'échange multimodal place de la gare	169 000€
09/04/2018	Fontaine-lès-Grès	Aménagement d'un plateau surélevé	10 000€
06/07/2020	St-Parres-aux-Tertres	RD619 et RD86 réduction largeur de chaussée et requalification pour réduire les vitesses	46 539€
12/10/2020	Saint-Julien-lès-Villas	Construction d'un plateau surélevé au droit de l'école rue Fernand Ganne	13 740€
			582 028€

2023 Travaux phase 1 : amélioration des échanges et réaménagement port de Mesnil Saint Père.

Travaux hors et en agglomération maître d'œuvre : Département

Année	Aménagement	€ TTC
2021	AGRANDISSEMENT DU GIRATOIRE NORD ET ACCES AU CENTRE PENITENTIAIRE RD 677 / RD 610 COMMUNE DE LAVAU	533 000,00 €
2021	REMISE EN ETAT DU PONT D'ORLEANS au pr 2+150 DE LA RD 319 SUR LA COMMUNE DE LA CHAPELLE SAINT LUC	838 000,00 €
2022	AMENAGEMENT DU CARREFOUR RD619 // RD68	374 000,00 €
2023	AMENAGEMENT DU GIRATOIRE DE LA MALMAISON - RD619 // RD442	2 400 000,00 €
	TOTAL	4 145 000,00 €

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 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 ;
-

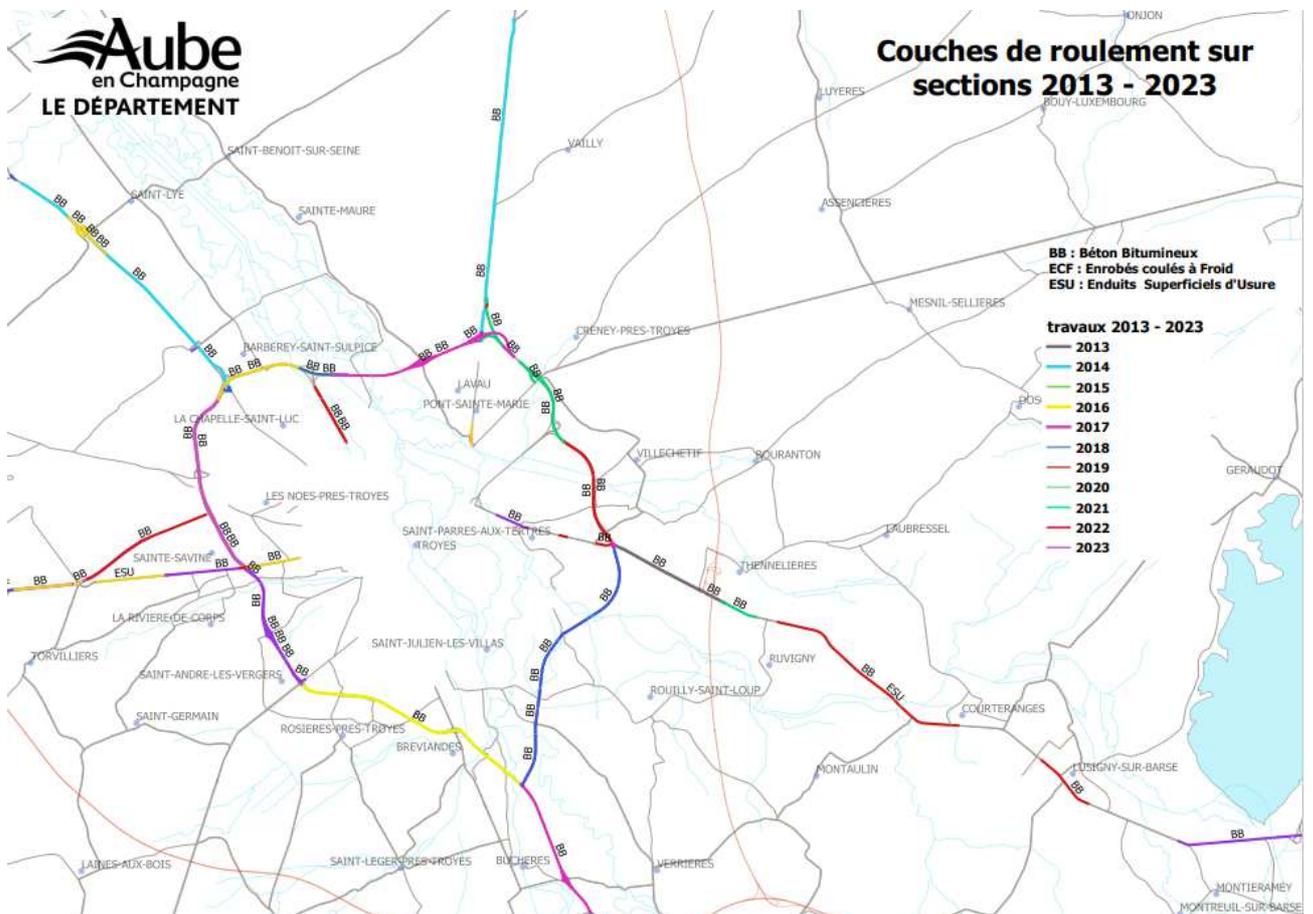
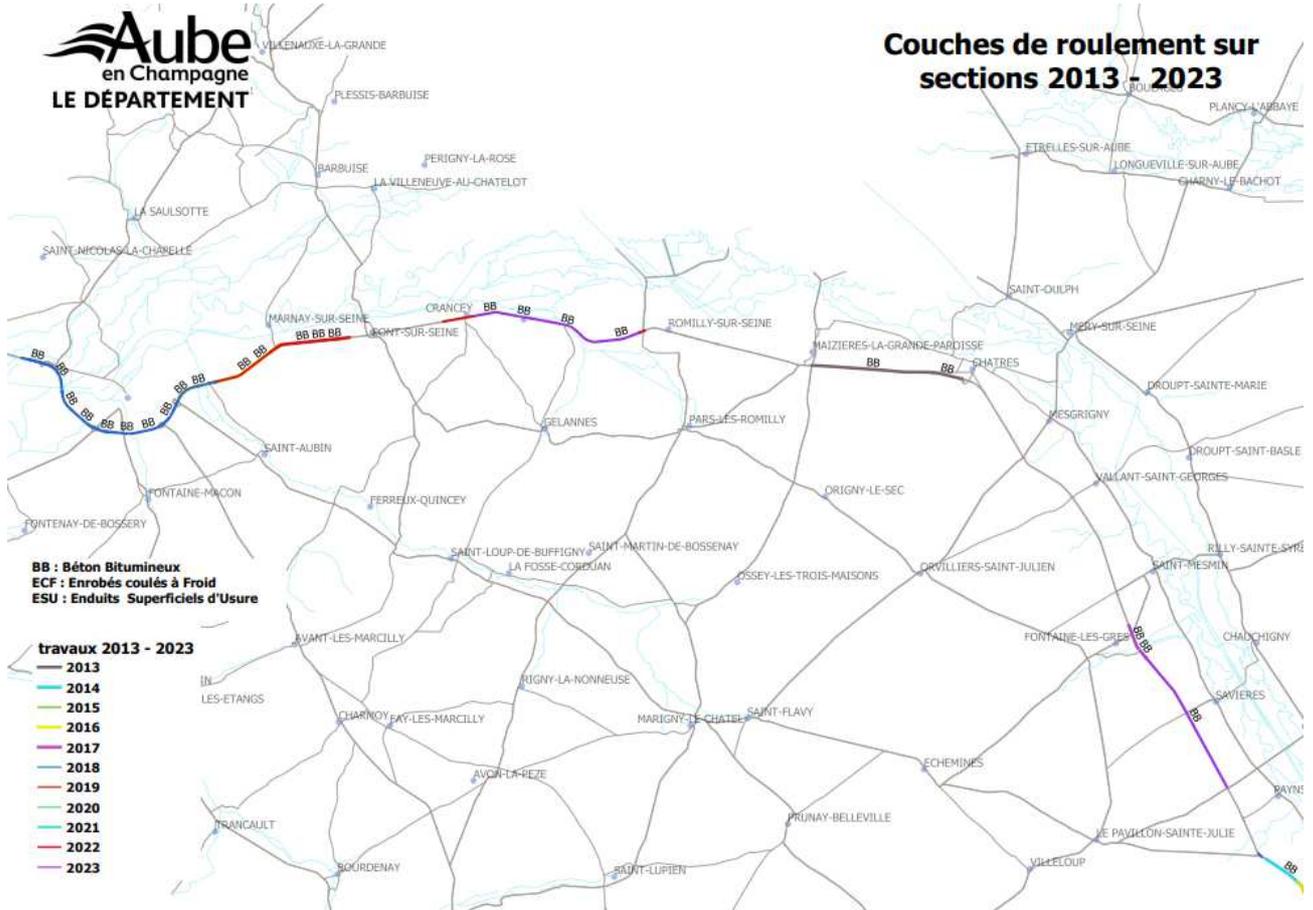
et qui limite l'usage des plus gros gravillons (de granularité 10/14 – ceux qui génèrent le plus de bruit de roulement à vitesse élevée) à des cas très exceptionnels.

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 2013, il a concerné une surface totale de 975 500 m2 pour une dépense totale de 17,5M€

RD	PR début	PR fin	année	surface m ²	dépensé	traverse agglo	communes riveraines
619	28+840	33+660	2013	53020	954360	Maizières la grandes Paroisse	
619	67+1003	70+511	2013	20088	361584		Thenelières
619	51+440	52+757	2014	21072	379296		
619	53+650	57+667	2014	64272	1156896	La Chapelle Saint Luc	Barbèrey Saint Sulpice
677	38+1363	45+450	2014	51600	928800		Feuges
610	14+886	18+745	2017	34731	625158		Sainte Savine La Chapelle Saint Luc
610	6+000	12+024	2018	54216	975888		Bréviandes Rosières Saint André
610	18+745	20+802	2018	18513	333234		La Chapelle Saint Luc Barbèrey
619	52+757	53+650	2018	6251	112518		Saint Lyé
661	2+000	3+107	2018	17712	318816	Sainte Savine	
661	4+600	6+274	2018	11718	210924		Sainte Savine
610	24+903	28+000	2019	27873	501714		Creny
619	70+511	71+481	2019	7760	139680		Thenelières; Ruvigny
671	37+855	39+224	2019	10952	197136	Clercy	
610	12+024	14+886	2020	25758	463644		Saint André Sainte Savine
619	18+000	23+360	2020	42880	771840	Saint Hilaire sous Romilly	
619	44+315	49+44	2020	56748	1021464		Payns
619	65+385	66+200	2020	6520	117360	Saint Parres aux Tertres	
619	81+735	84+200	2020	19720	354960	Le Ménilot	Montiéramey
661	3+107	4+600	2020	11944	214992	Sainte Savine	La Rivière de Corps
610	28+000	30+133	2021	19197	345546		Saint Parres aux Tertres
619	9+922	14+263	2021	34728	625104		Pont sur Seine
619	16+690	18+000	2021	11135	200430	Crancey	
619	23+360	23+572	2021	1696	30528	Romilly sur Seine	
619	59+381	60+744	2021	10904	196272		La Chapelle Saint Luc
619	66+970	67+150	2021	1440	25920	Saint Parres aux Tertres	
619	67+629	67+940	2021	2488	44784	Saint Parres aux Tertres	
619	71+762	76+385	2021	36984	665712		Courteranges
619	77+950	79+687	2021	13896	250128	Lusigny sur Barse	
660	0+000	6+280	2021	56520	1017360		La Chapelle Saint luc
671	39+224	43+153	2021	35361	636498		Saint Thibaut
610	0+000	6+000	2022	54000	972000		
610	20+802	21+743	2022	8469	152442		La Chapelle Saint luc
619	3+329	9+922	2022	52744	949392		Nogent sur Seine
619	51+309	51+440	2022	2096	37728		
610	21+743	24+903	2023	28440	511920		Lavau
619	43+121	44+314	2023	13123	236214	Fontaine les Grès	
671	43+327	46+546	2023	28971	521478		Buchères

Couches de roulement sur sections 2013 - 2023



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	Domianialité
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.

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

Entre 2020 et 2023, cinq aires de co-voiturage ont été créées pour une offre en stationnement de 299 places. Elles se situent au plus proche des accès autoroutiers.

- Torvilliers
103 places
Bornes de recharge électriques charge lente et charge rapide : 2
(2 places par borne)
- Buchères sortie autoroutière de Saint Thilbault
49 places
Bornes de recharge électriques charge lente et charge rapide : 1
(2 places par borne)
- Magnant
49 places
Bornes de recharge électriques charge lente et charge rapide : 1
(2 places par borne)
- Vulaines
49 places
Bornes de recharge électriques charge lente et charge rapide : 1
(2 places par borne)
- Thennelières
49 places
Bornes de recharge électriques charge lente et charge rapide : 1
(2 places par borne)

Le montant engagé pour la création des cinq aires de covoiturage est de 860 723€, subventionné à 90% par les sociétés d'autoroute.

E - Evolution du parc automobile du département

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

Avec 53 500 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 167 100€ 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 101 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.

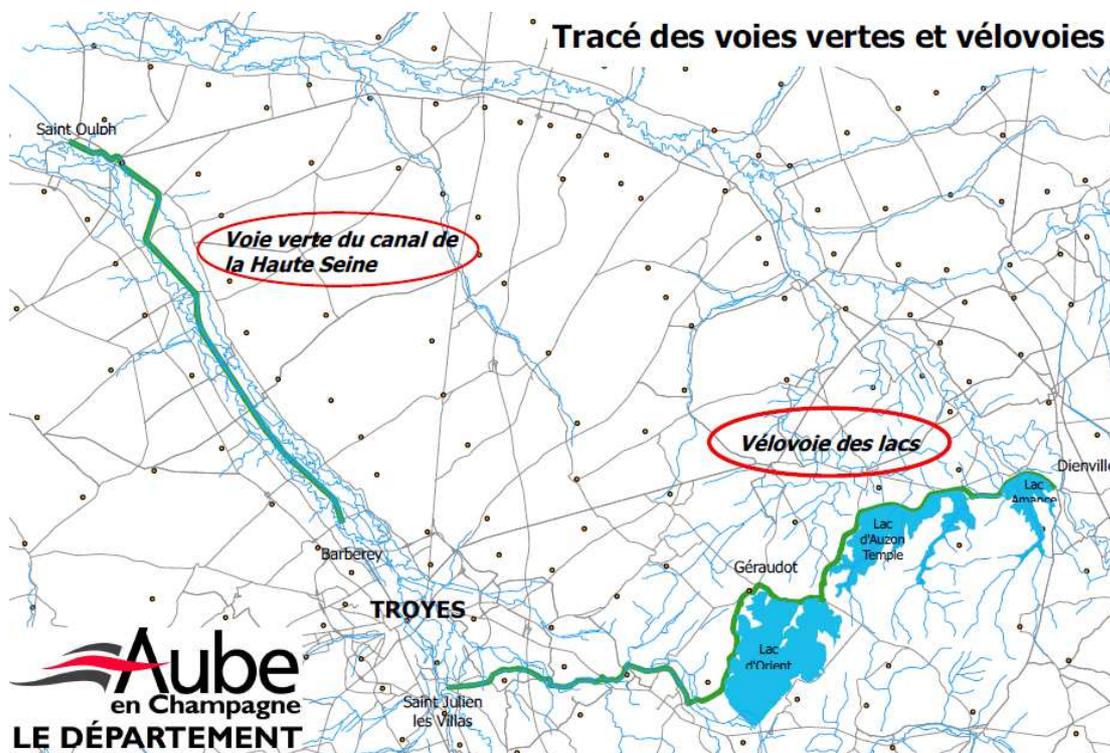
Voie verte du canal de la Haute-Seine

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 euros 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.



Entre 2019 et 2023 deux tracés complémentaires sont venus compléter l'offre de déplacement

Voie verte des grands lacs Seine et Aube, mise en service en 2021,

14 km de voie verte permettent le contournement du lac de la forêt d'Orient par le sud et d'accéder directement à la plage de Mesnil-Saint-Père et à diverses activités touristiques présentes en forêt d'Orient.

Coût de l'opération 4,3 millions d'euros TTC

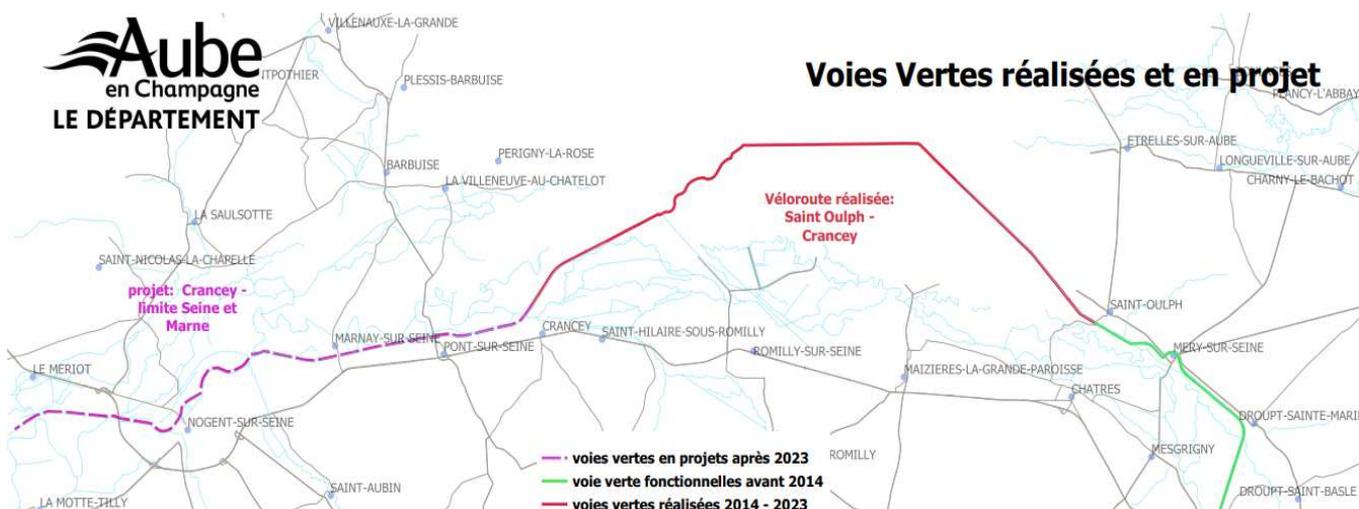


Prolongement de la voie verte du canal de la Haute Seine, en 2019

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).

Avec un montant estimatif de ces travaux de 4 641 000 € TTC, le département de l'Aube à investi un montant de 413 220 € TTC pour les 3,3 kilomètres de la section auboise



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 RD619 / RD161 à Ruvigny et à Thennelières pour un montant de 300 000€
- Aménagement du carrefour RD677 / RD99 à Sainte-Maure / Vailly pour un montant de 400 000€

Et depuis 2021

Année	Aménagement	€ TTC
2021	AGRANDISSEMENT DU GIRATOIRE NORD ET ACCES AU CENTRE PENITENTIAIRE RD 677 / RD 610 COMMUNE DE LAVAU	533 000,00 €
2021	REMISE EN ETAT DU PONT D'ORLEANS au pr 2+150 DE LA RD 319 SUR LA COMMUNE DE LA CHAPELLE SAINT LUC	838 000,00 €
2022	AMENAGEMENT DU CARREFOUR RD619 // RD68	374 000,00 €
2023	AMENAGEMENT DU GIRATOIRE DE LA MALMAISON - RD619 // RD442	2 400 000,00 €
	TOTAL	4 145 000,00 €

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 2024-2028

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.

Les études menées, en lien avec la commune et le directeur de centre commercial ont permis d'aboutir à des pistes de solutions pour l'accès au centre commercial Leclerc situé à Saint-Parres-aux-Tertres. Un projet technique est en cours d'étude. Il permettra 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
- F. La consolidation du parc automobile électrique

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.

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 2024 et 2028 seraient celles dont la couche de roulement a été mise en œuvre avant 2013.

Pour les cinq prochaines années 67,5 millions d'euros seront consacrés au renouvellement des couches de roulement, représentant annuellement un investissement de 13,5 millions d'euros pour le renouvellement, à minima, de 140 kilomètres de routes entrant dans le cadre du PPBE.

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.

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.

2024	AMENAGEMENT D'UN GIRATOIRE RD619 // RD951
2024-2025	RD619 // RD57 - AMELIORATION DE LA VISIBILITE AU PR 81+000
2025-2026	CREATION D'UNE VOIE VERTE ENTRE CRANCEY ET NOGENT SUR SEINE
2025-2026	RD610 - CREATION D'UN ACCES AU CENTRE COMMERCIAL SUR LA BRETELLE ECHANGEUR 6A
2025-2026	RD15 (PROXIMITE RD677) - AMÉNAGEMENT D'UNE AIRE DE COVOITURAGE SUR LA COMMUNE DE CHARMONT SUR BARBUISE
2025-2027	RD610 // RD 960 - AMELIORATION DE L'ECHANGEUR 4 A CRENEY PRES TROYES
2028-2029 +	RD610 - ST ANDRE LES VERGERS, ROSIERES, BREVIANDES : DOUBLEMENT DE LA ROCADE AVEC AMENAGEMENT DES ECHANGEURS RD677 ET RD85
2028-2029 +	RD619 - AMENAGEMENT DE L'ACCES A LA RD619 A BARBEREY SAINT SULPICE
2029+	RD619 // RD610 - DENIVELATION DU CARREFOUR
2029+	DOUBLEMENT RD 660 A TORVILLIERS

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 ».

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

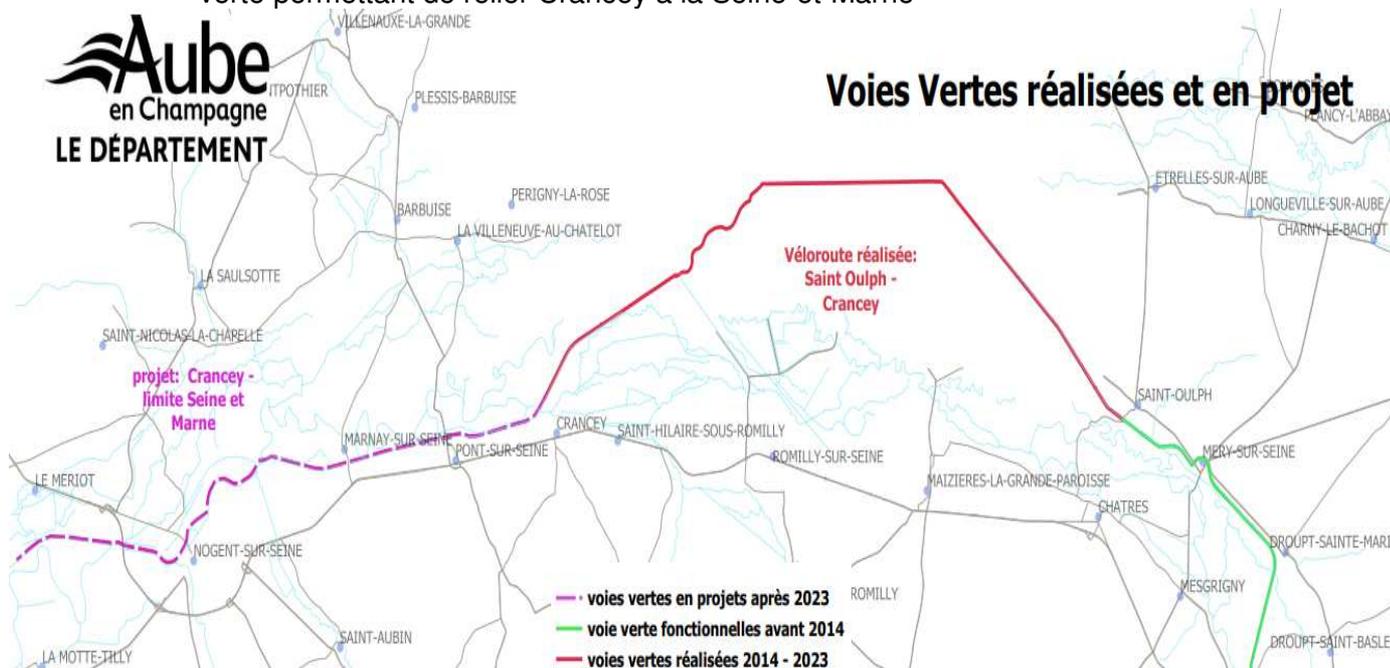
Par ailleurs, le Département prend aussi part au développement des modes de déplacement doux et s'investit dans la construction de pistes ou voies cyclables sur l'ensemble du territoire aubois.

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 la continuité de la liaison de la voie verte du canal de la Haute-Seine.

Programmation des études en 2024 pour la création de 27 kilomètres de voie verte permettant de relier Crancey à la Seine-et-Marne



- b) La création d'une voie verte entre Dienville et les portes du Der permettant de relier les deux lacs et représentant 33 kilomètres de voie.
- c) Projet de création d'une voie verte entre Dienville et Brienne-le-Château représentant 5 kilomètres de voie verte.

2 - Evolution du parc automobile du département

Accroître le parc automobile électrique par l'achat de cinq nouveaux véhicules avec mise en place de nouvelles bornes pour un montant estimatif de 160 000 €.

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.

Sur les huit aires de co-voiturage, cinq sont actuellement en service.

Deux aires sont en projet : Ville-sous-la-Ferté qui permettra d'accueillir 30 véhicules et Torcy-le-Petit pour 49 places.

L'aire de covoiturage de Charmont-sous-Barbuise est actuellement à l'étude et permettra d'accueillir 49 véhicules.

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.

- **Saint-Parres-aux-Tertres : projet d'aménagement**

Depuis 2019, le Département accompagne Troyes –Champagne-Métropole et la commune de Saint-Parres-aux-Tertres dans leur projet d'aménagement permettant de limiter et réduire le flux routier dans la traversée de la commune de Saint-Parres-aux-Tertres.

Le projet de la commune consiste en la création de voies douces et à la mise en place d'aménagements ayant pour but d'inciter les usagers motorisés à emprunter la rocade troyenne via la RD611 (prolongement boulevard Pompidou) pour se rendre dans la zone commerciale de Saint-Parres-aux-Tertres.

Le chantier devrait débuter en juin 2025 pour un montant estimé à 1,8 millions d'euros accompagné d'une aide financière à hauteur de 50% de la part du Département.

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	67 500 000
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	16 000 000

	Total	86 500 000
--	-------	------------

La dépense prévisionnelle sur les années 2024 à 2028 s'élève à 86 500 000 € soit, en moyenne, une dépense annuelle dépassant 17 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@aubes.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.

IX – LES ANNEXES

ANNEXE 1 : ARRETE PREFECTORAL DU 5 MAI 2023 – N° 2023-125-001

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

ANNEXE 3 : DETERMINATION DES ROUTES ENTRANT DANS LE PPBE - ECHANGES ENTRE CD10 ET DDT

ANNEXE 4 : SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

ANNEXE 1 : ARRETE PREFECTORAL DU 5 MAI 2023 – N° 2023-125-001

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

**ANNEXE 3 : DETERMINATION DES ROUTES ENTRANT DANS LE PPBE - ECHANGES
ENTRE CD10 ET DDT**

ANNEXE 4 : SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC