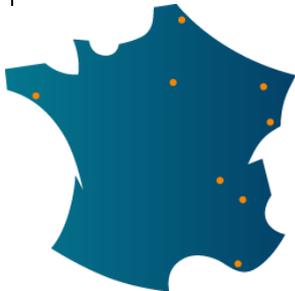




RAPPORT ENVIRONNEMENT

n°22-21-60-01694-01-A-RCA

Cartes de Bruit Stratégiques du réseau ATMB 4^{ème} échéance Département de l'Ain



AGENCE RHONE-ALPES EST
4, avenue Doyen Louis Weil
38000 GRENOBLE
Tél. : +33 4 76 14 08 73
Fax : +33 3 83 56 04 08
Mail : contact@venathec.com
www.venathec.com

VENATHEC SAS au capital de 750 000 €
23, boulevard de l'Europe
Centre d'Affaires les Nations BP 10101
54503 VANDOEUVRE LES NANCY
Société enregistrée au RCS Nancy B sous le numéro 423 893 296 - APE 7112B
N° TVA intracommunautaire FR 06 423 893 296

OPQIBi
L'INGÉNIERIE QUALIFIÉE
CERTIFIÉE
N° 07 02 1865





Référence du document : 22-21-60-01694-01-A-RCA

Client

Établissement	ATMB
Adresse	1440 route de Cluses 74138 Bonneville
Tél.	04 50 07 29 93

Interlocuteur

Nom	Mme Loiseau
Fonction	Cheffe de projet environnement
Courriel	anais.loiseau@atmb.net
Tél.	07 88 56 71 01

Diffusion

Copie	x
Papier	
Informatique	1

Version

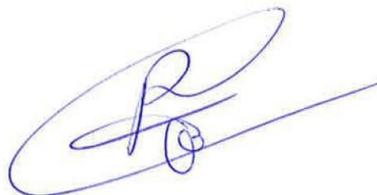
Date	A 21/10/2022
------	-----------------

Rédaction

R. Catelan

Vérification

Rémi VANLAECKE






ARCHITECTURE



ENVIRONNEMENT



INDUSTRIE



PARCS ÉOLIENS

La diffusion ou reproduction de ce document n'est autorisée que sous la forme d'un fac-similé comprenant 16 pages

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION	5
2.	CONTEXTE DE L'ETUDE	5
2.1	Contexte règlementaire et normatif	5
2.1.1	Texte européen de référence : Directive n° 2002/49/CE du25/06/200.....	5
2.1.2	La transposition en droit français	6
2.2	Contenu des cartes	8
3.	DONNEES ET HYPOTHESES	9
3.1	Méthodologie d'élaboration des cartes	9
3.2	Hypothèses de calcul.....	10
3.2.1	Paramètres généraux de calcul	10
3.2.2	Topographies.....	11
3.2.3	Bâtiments et données de population	11
3.2.4	Type de revêtement de chaussée	11
3.2.5	Données de trafic	11
4.	PRINCIPAUX RESULTATS	12
4.1	Présentation du secteur concerné	12
4.2	Périmètre du linéaire actualisé.....	12
4.3	Les cartes de bruit stratégique.....	12
4.4	Estimation des populations, des établissements sensibles et des surfaces exposées	15
4.4.1	Estimation de l'exposition des populations	15
4.4.2	Estimation de l'exposition des bâtiments sensibles.....	16
4.4.3	Estimation des surfaces exposées.....	16
5.	CONCLUSION	18
6.	ANNEXE	19

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de la mise en œuvre de la directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, les Autoroutes du Mont-Blanc (ATMB) ont mandaté le bureau d'études Venathec pour réaliser les cartes de bruit stratégiques (CBS) de 4^{ème} échéance de son réseau autoroutier et plus spécifiquement de la section d'autoroute A40 traversant le département de l'Ain (01).

Les cartes de bruit de première échéance du réseau ATMB ont été réalisées en 2008. L'ensemble du réseau ATMB (106 kilomètres) a été cartographié. La révision des cartes en 2012 produites lors de la 1^{ère} échéance n'a été conduite que sur l'A40 dans le secteur de Bonneville où un merlon avait été implanté. La cartographie de 2^{nde} échéance a été également réalisée pour la RN205 devenue concession ATMB au 1^{er} mai 2010. La dernière révision de cette cartographie sonore a été produite dans le cadre de la réalisation des cartes de bruit de 3^{ème} échéance demandée par le ministère de l'écologie. Elle a été réalisée en 2017.

Le présent rapport est le résumé non technique des cartes de bruit de 4^{ème} échéance.

Conformément aux textes de transposition de la directive et notamment à l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit, ce résumé non technique a pour objectif de présenter:

- La démarche mise en œuvre pour établir les cartes
- Les documents cartographiques représentant les zones exposées au bruit
- Les tableaux estimant la population exposée au bruit
- Les tableaux estimant le nombre d'établissements sensibles exposés au bruit
- Les tableaux estimant la surface exposée au bruit.

Dans le cadre de la 4^e échéance de la directive européenne, la Commission Européenne a rendu obligatoire l'utilisation d'une nouvelle méthode de calcul (CNOSSOS). C'est donc une révision complète des cartes de bruit du réseau ATMB qui est proposée ci-dessous.

Enfin, rappelons que les cartes stratégiques de bruit sont réalisées à l'échelle du territoire concerné. L'approche relativement macroscopique et synthétique a pour objectif principal de procurer aux autorités responsables un repérage et une aide à la décision pour la définition des actions prioritaires à inclure dans les plans de protection du bruit dans l'environnement (PPBE). "Les cartes de bruit sont destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution" (art. L. 572-3).

2. CONTEXTE DE L'ETUDE

2.1 Contexte réglementaire et normatif

La Directive Européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a été mise à jour par l'intermédiaire de la directive 2015/996 et la directive déléguée C(2020)9101 rendant obligatoire l'utilisation de la nouvelle méthode d'évaluation harmonisée du bruit (CNOSSOS-EU).

Cette évaluation se fait notamment via l'élaboration de cartes de bruit « dite » stratégiques.

Cette directive a été transposée dans le Code de l'Environnement Français par l'intermédiaire de l'arrêté du 1 juin 2018 qui est venu modifier l'Arrêté du 4 Avril 2006, relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. L'article L572-5 du Code de l'Environnement précise que ces cartes sont « réexaminées, et le cas échéant, révisées, au moins tous les cinq ans »

2.1.1 Texte européen de référence : Directive n° 2002/49/CE du 25/06/2002

La Directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement est la référence en matière de bruit dans l'environnement. Cette Directive « bruit » définit une approche commune à tous les états membres afin d'éviter, de prévenir, ou de réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement.

La Directive 2002/49/CE a pour objectif d'éviter, de prévenir ou de réduire en priorité les effets nuisibles y compris la gêne liée à l'exposition au bruit sur la santé humaine (la gêne est en effet difficile à estimer objectivement car elle dépend de phénomènes psychologiques et sociologiques propres à chaque individu).

Elle prévoit à cet effet les actions suivantes :

- La détermination de l'exposition au bruit grâce à la réalisation de cartes de bruit stratégiques afin d'identifier les secteurs concernés par les différents niveaux sonores ;
- La réalisation de plans d'action nommés Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement fondés sur les résultats de la cartographie du bruit ;
- L'information du public en ce qui concerne le bruit dans l'environnement et ses effets.

Afin d'atteindre ces objectifs, la directive impose, pour les États membres, l'élaboration :

- De Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit et à établir des prévisions de son évolution
- De Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)¹, fondés sur les CBS, visant à prévenir et/ou réduire le niveau d'exposition et à préserver les zones calmes. Ils comprennent une liste de mesures qui seront mises en œuvre et les éléments budgétaires associés

Les CBS et les PPBE sont requis pour :

- Les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an ;
- Les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains par an ;
- Les aéroports civils² dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements par an
- Les agglomérations³ de plus de 100 000 habitants

L'élaboration des cartes stratégiques de bruit de 4^{ème} échéance des grandes infrastructures routières est attendue pour 2022.

2.1.2 La transposition en droit français

2.1.2.1 Contexte réglementaire

La directive européenne a été transposée en droit français par les textes de loi suivants :

- **Loi du 31 décembre 1992** complétée par le décret d'application du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 5 mai 1995
- **Décret 95-22 du 9 janvier 1995** relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres
- **Code de l'environnement (livre V, titre VII) ordonnance n°2000-914 du 18 septembre 2000**, reprenant tous les textes relatifs au bruit
- **Directive européenne 2002/49/CE**, du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement
- **Directive européenne 2020/367**, du 4 mars 2020, modifiant l'annexe III de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du conseil relatif à l'établissement de méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement
- **Articles L571-9 et R571-44 à R571-52** du Code de l'Environnement
- **Décret n°2006-1110 du 11 août 2016** relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes

- **Ordonnance n°2004-1199** du 12 novembre 2004 de transposition de la directive en droit français (art L.572-1 à L.572-11 du code de l'environnement) ;
- **Circulaire ministérielle du 25 mai 2004** relatif au bruit des infrastructures de transport terrestre ;
- **Décret n°2006-361** du 24 mars 2006 : définition des agglomérations et infrastructures concernées, du contenu des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- **Arrêté du 3 avril 2006** : liste des aérodromes concernés ;
- **Arrêté du 4 avril 2006** relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;
- **Circulaire du 7 juin 2007** relative à l'élaboration des cartes bruits et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- **Circulaire du 9 avril 2008** relative à la mise en œuvre de la directive européenne ;
- **Instructions du 23 juillet 2008** relatives à la réalisation et à la procédure d'approbation du PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) de l'état ;
- **Instructions du 28 novembre 2011** relatives à l'application de la directive européenne 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;
- **Arrêté du 14 avril 2017** : nouvelle liste des agglomérations compétentes pour appliquer la directive de 2002 imposant l'élaboration de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).
- **Arrêtés du 23 décembre 2021 et du 01 juin 2018** modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme.

2.1.2.2 Contexte normatif

- **Norme NF S 31-133** : Bruit dans l'environnement – Calcul de niveaux sonores.
- **Norme NF S 31130** « Cartographie du bruit en milieu extérieur », AFNOR, décembre 2008

2.1.2.3 Autres référentiels

- « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaire », SETRA, août 2007.
- Note d'information Sétra EEC n°77 « Calcul prévisionnel du bruit routier », avril 2007.
- Rapport du CERTU - juin 2008 intitulé « Cartes de bruit : Fi che n° 2 : Quels bâtiments sensibles prendre en compte? ».

L'élaboration des CBS et du PPBE des grandes infrastructures de transport relève de l'autorité du Préfet de département qui donne ordre de réalisation des CBS et du PPBE aux maîtres d'ouvrage concernés, à savoir :

- Les communes ou les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) qui disposent de la compétence "lutte contre les nuisances sonores" pour les voiries communales établissent les cartes de bruit et PPBE associés.
- Le Conseil Régional est chargé de l'élaboration des CBS et du PPBE pour les routes nationales non concédées,
- Les gestionnaires d'autoroutes sont chargés de l'élaboration des CBS et du PPBE pour les routes nationales qui leur ont été concédées
- le Conseil Départemental est chargé de l'élaboration des CBS et du PPBE pour les routes départementales.

2.2 Contenu des cartes

Les indicateurs retenus pour l'établissement des cartes stratégiques du bruit sont les indicateurs européens L_{den} et L_{night} qui caractérisent les niveaux sonores énergétiques (de type L_{Aeq}) pondérés sur une période donnée.

Les indicateurs de bruit utilisés sont :

- **pour une période de 24h : L_{den} exprimé en dB(A)**, qui intègre les résultats d'exposition sur les trois périodes : jour (6h-18h), soirée (18h-22h) et nuit (22h-6h) en les pondérant au prorata de leur durée et en incluant une pénalité de 5 dB(A) sensibilité au bruit selon les périodes.
- **pour la période de nuit : L_{night} exprimé en dB(A)**, qui représente le niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit (22h-6h).

Différents types de documents cartographiques sont à produire :

- **Cartes d'exposition sonore (ou cartes de "type a")** : Il s'agit de deux cartes représentant :
 - les zones exposées à des niveaux de bruit de plus de 55 dB(A) en Lden
 - les zones exposées à des niveaux de bruit de plus de 50 dB(A) en Ln pour l'année d'établissement des cartes.Ces cartes représentent les courbes isophones par pas de 5 dB(A).
- **Carte de classement sonore (ou cartes de "type b")** : Il s'agit d'une carte représentant les "secteurs affectés par le bruit" définis dans les arrêtés préfectoraux de classement sonore de 2016 (arrêté préfectoral du 9 septembre 2016).
- **Cartes de dépassement des valeurs limites (ou cartes de "type c")** : Il s'agit de deux cartes représentant pour l'année d'établissement des cartes les zones où les valeurs limites en Lden et en Ln sont dépassées. Pour les axes routiers, ces valeurs limites sont Lden=68 dB(A), Ln=62 dB(A). Elles caractérisent les zones susceptibles de contenir des points noirs bruit.
- **Cartes d'évolution (ou cartes de "type d")** : Il s'agit de cartes représentant l'évolution du niveau sonore due aux projets d'infrastructures pour les indicateurs Lden et Ln.

Dans le cadre de cette étude nous avons réalisé les cartes de **type a** et **c**.

L'élaboration des cartes de bruit s'accompagne également de la production :

- Des tableaux d'estimation de la population exposée au bruit,
- Des tableaux d'estimation de la surface exposée au bruit.
- Des tableaux d'estimation du nombre d'établissement sensibles (santé et éducation) exposés au bruit

3. DONNEES ET HYPOTHESES

3.1 Méthodologie d'élaboration des cartes

Les cartes de bruit présentées ci-dessous ont été obtenues par le calcul à partir de la modélisation acoustique de l'infrastructure (source sonore) et de son environnement proche (propagation acoustique) conformément à l'arrêté du 4 avril 2006.

La méthode employée se réfère strictement aux recommandations du guide méthodologique SETRA "Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires" (4 août 2007)

La méthode de calcul utilisée correspond à l'approche « détaillée » du guide méthodologique.

Elle s'appuie sur l'utilisation du logiciel de simulation acoustique MITHRA-SIG développé par la société GEOMOD, logiciel d'acoustique environnementale.

Les logiciels de propagation environnementale sont des logiciels d'acoustique prévisionnelle basés sur des modélisations des sources et des sites de propagation, et sont destinés à décrire quantitativement des répartitions sonores pour des classes de situations données.

Ils permettent de modéliser la propagation acoustique en extérieur de tout type de sources de bruit en tenant compte des paramètres les plus influents, tels que la topographie, le bâti, les écrans, la nature du sol ou encore les conditions météorologiques.

La modélisation est effectuée à partir de la norme NF S 31-133 « Acoustique – Bruit des infrastructures de transports terrestres – Calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets météorologiques ».



Le logiciel MITHRA-SIG effectue des calculs selon les indicateurs réglementaires Lden et Ln et intègre la nouvelle méthode d'évaluation harmonisée du bruit (CNOSSOS-EU).

3.2 Hypothèses de calcul

Le réseau ATMB constitue la source principale de bruit sur le périmètre de l'étude.

Pour le calcul des cartes de bruit, notre logiciel prend en compte les paramètres suivants :

- Topographie du site,
- Bâtiments et données de population,
- Conditions météorologiques,
- Trafic routier,
- Vitesse de circulation sur les différents secteurs du projet,
- Type de revêtement de chaussée, la granulométrie et l'année de réalisation.
-

3.2.1 Paramètres généraux de calcul

La directive (UE) 2015/996 fixe certains paramètres de calcul pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques. D'autres sont laissés au libre choix.

Les paramètres fixés par la réglementation suivants ont été appliqués:

- La méthode de calcul de la propagation du bruit de référence : la norme NF S 31-133. Cette norme détermine « une méthode de calcul de la propagation du bruit dans l'environnement extérieur (...) applicable aux infrastructures de transports terrestres et aux installations industrielles. (Elle) permet de réaliser des calculs dans des conditions d'atmosphère homogène et d'atmosphère favorable à la propagation ».
- Les valeurs d'émission des sources de bruit à utiliser : celles fournies dans la nouvelle méthode d'évaluation harmonisée du bruit (CNOSSOS-EU)
- Cartographie acoustique à réaliser à une hauteur de 4m du sol.
- Evaluation des niveaux de bruit en façade de bâtiment qui permettra d'obtenir les estimations des personnes exposées au bruit, doit être calculée à une hauteur de 4m du sol, à 2 mètres en avant de la façade du bâtiment et sans tenir compte de la dernière réflexion en façade (cela correspond à une correction de -3dBA).
- Présentation des résultats par tranche de 5 dB(A) et le nombre d'habitants concernés est à arrondir à la centaine près.

Autres paramètres appliqués :

- Paramètres météo : les conditions météorologiques ont été prises en compte conformément à la norme NFS 31-133 de février 2011 (les valeurs d'occurrences favorables à la propagation du bruit de 25 % sur la période diurne (6-18h), 60 % sur la période de soirée (18-22h), 85 % sur la période nocturne (22-6h)).

- Absorption au sol : le sol est fixé par défaut absorbant. Toutefois, des surfaces réfléchissantes sont modélisées au niveau des zones urbaines (parkings, étendue d'eau, ville dense...)
- Le nombre maximum de réflexions des rayons sonores sur des obstacles : les ondes sonores peuvent se réfléchir, au maximum, 3 fois sur des obstacles avant de parvenir au point de calcul.
- Le pas de maillage des points de calcul : un calcul est réalisé tous les 5 mètres.
- Référenciel cartographique : les cartes sont établies sous le système de référence RGF93 dans la projection Lambert 93.
-

3.2.2 Topographies

Les données topographiques de la zone d'étude ont été exploitées à partir de la BD ALTI au pas de 5m de l'IGN et de la BD TOPO actualisée fournie par l'IGN. Les couches utilisées sont les lignes orographiques, les infrastructures de transports (routes et voies ferrées) et les limites communales. Les données utilisées sont sous un format shapefile3D.

3.2.3 Bâtiments et données de population

Le repérage des bâtiments visés par l'étude a été réalisé à partir des données de la BDTopo, des vues aériennes du site et complété par un repérage de type Google Street View. La hauteur des bâtiments est définie en tenant compte d'une hauteur forfaitaire de 2,7 mètres par étage.

Les données de population utilisées sont extraites de la base de données IRIS de l'IGN réalisée à partir des données de l'INSEE (année de référence année 2017).

L'identification des bâtiments sensibles (enseignement ; soin & santé) a été réalisée à partir des données extraites du portail de l'IGN (geoportail).

3.2.4 Type de revêtement de chaussée

Les données de revêtements routiers ont également été fournies par ATMB. Elles différencient, par tronçons homogènes, le type de revêtement, la classe granulométrique et la date de mise en œuvre.

3.2.5 Données de trafic

Les données de trafics utilisés (présentés en annexe) sont les trafics de 2019 fournies par ATMB par section d'autoroute inter-échangeurs et avec distinction VL / PL moyen tonnage / PL lourd / 2 roues motorisées 4b. Les données livrées sont compilées par sens et par période horaire (6h-18h, 18h-22h et 22h-6h).

Les vitesses réglementaires retenues sont extraites de la base de données Waze.

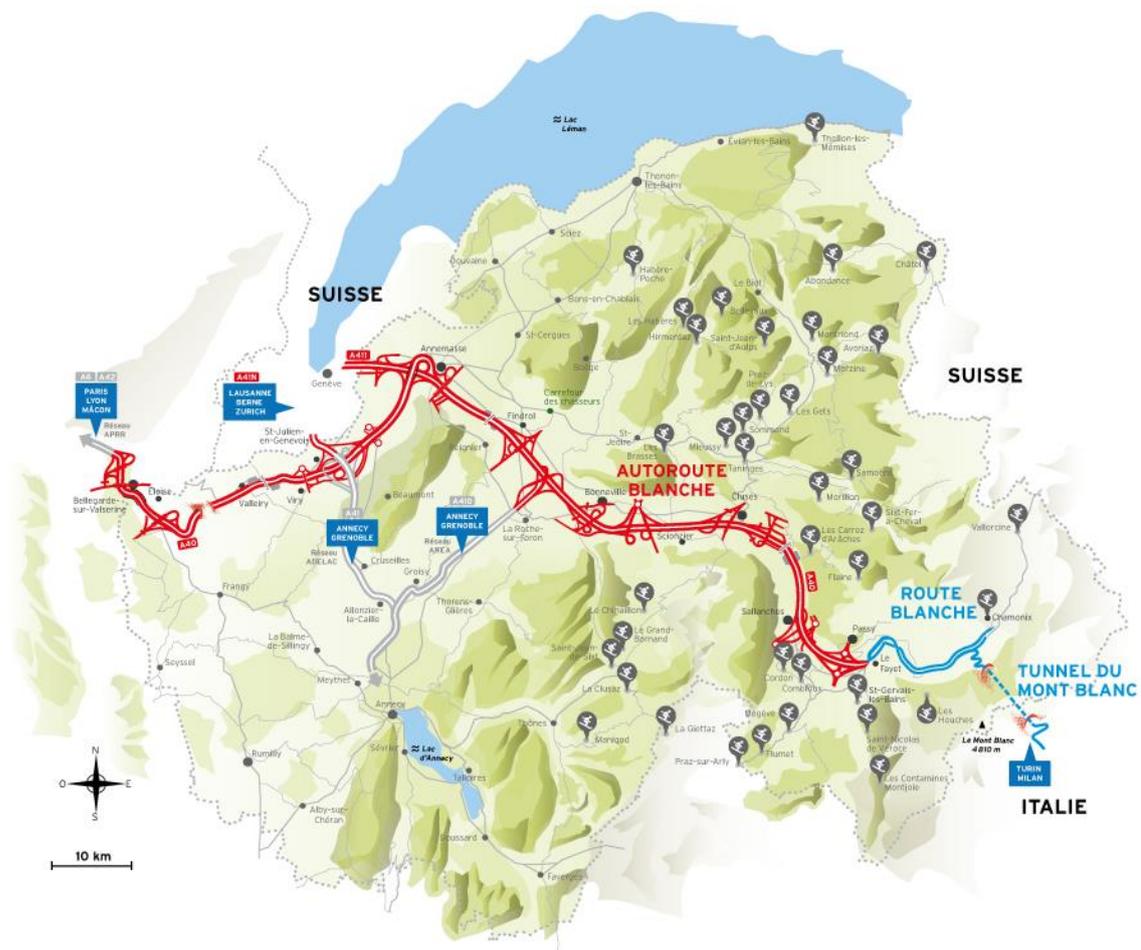
4. PRINCIPAUX RESULTATS

4.1 Présentation du secteur concerné

Les cartes stratégiques du bruit de 4^{ème} échéance sont à réaliser pour l'ensemble du réseau des Autoroutes du Mont-Blanc.

Le linéaire de voies à cartographier s'étend sur 106 km de routes réparties entre l'A40 et la RN205 sur 2 départements : l'Ain et la Haute-Savoie.

Le présent rapport concerne la section d'autoroute ATMB de l'A40 traversant le département de l'Ain



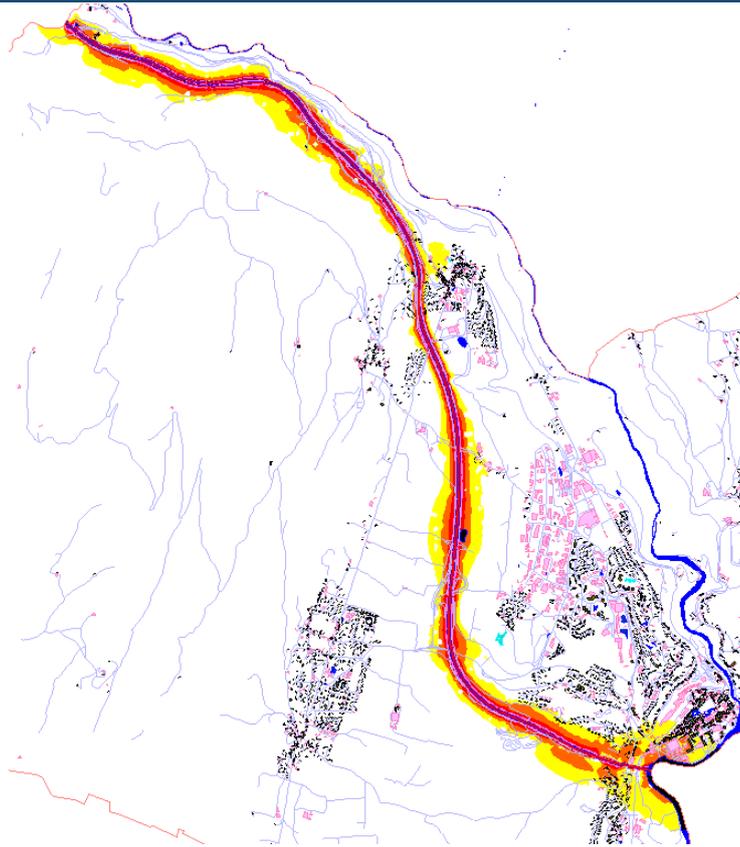
4.2 Périmètre du linéaire actualisé

Le site étudié pour le compte de la société ATMB sur le département de l'Ain est :

- L'autoroute A40 depuis la limite est du département jusqu'à Saint-Germain-de-Joux soit environ 10 km.

4.3 Les cartes de bruit stratégique

Carte de type A – A40 - Commune de Valserhône – Indicateur Lden



Niveaux de Bruit
Norme NFS 31.130 (dB)



Echelle : 1/35000

Carte de type A – A40 - Commune de Valserhône – Indicateur Ln

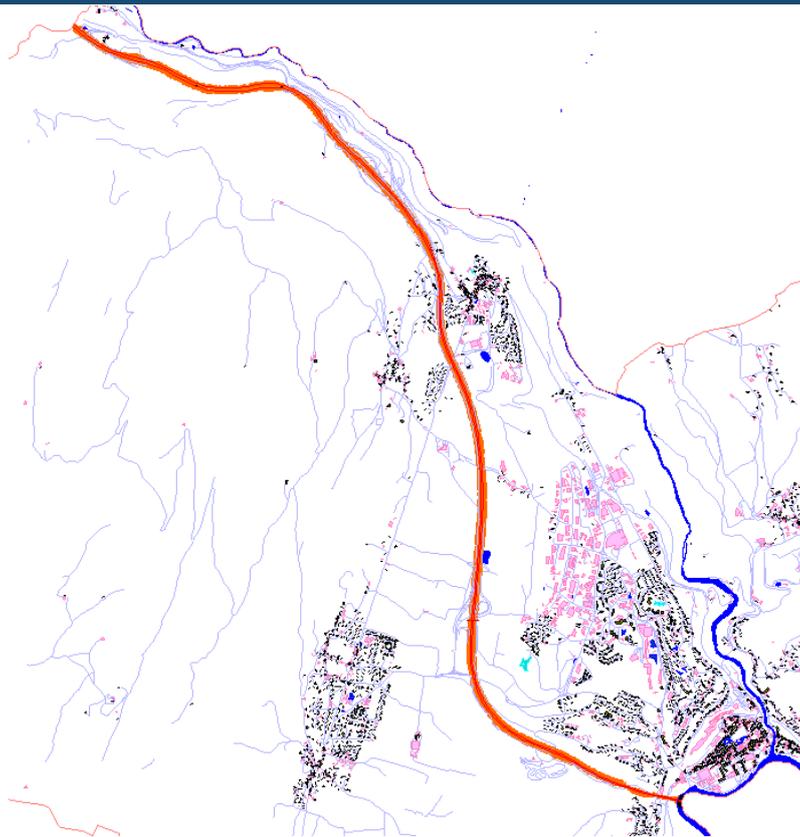


Niveaux de Bruit
Norme NFS 31.130 (dB)



Echelle : 1/35000

Carte de type C – A40 - Commune de Valserhône – Indicateur Lden

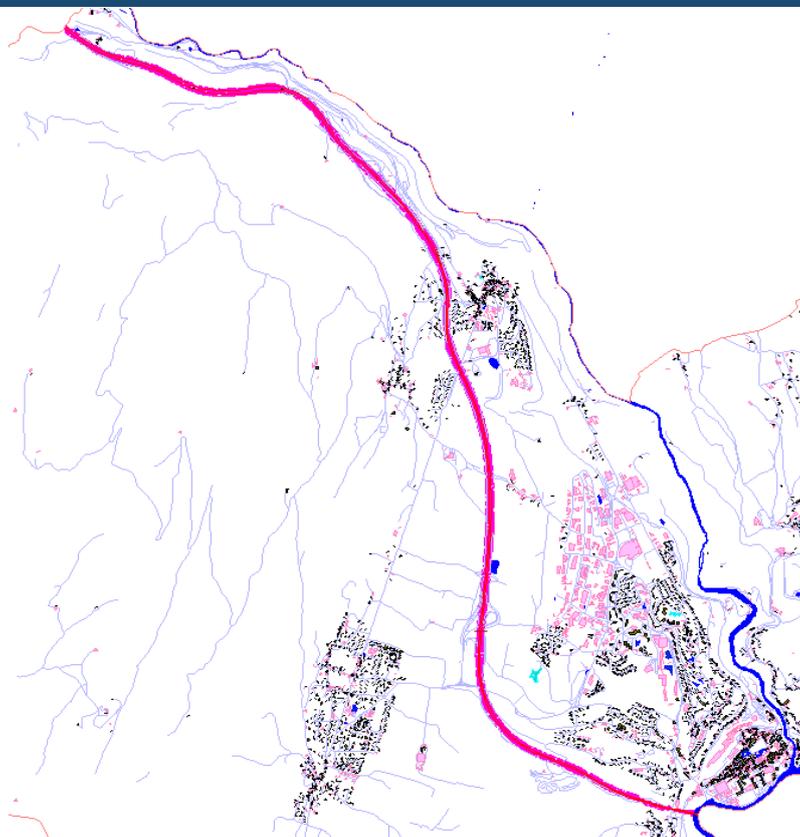


SETRA Infra route
Lden (dB)

■ ≥ 68

Echelle : 1/35000

Carte de type C – A40 - Commune de Valserhône – Indicateur Ln



SETRA Infra route
Ln (dB)

■ ≥ 62

Echelle : 1/35000

4.4 Estimation des populations, des établissements sensibles et des surfaces exposées

L'évaluation des populations est réalisée à partir d'un croisement des données de la BDTopo (catégorie de bâti, surface et volume) et des données démographiques de l'INSEE de 2017 réparties par unités IRIS.

4.4.1 Estimation de l'exposition des populations

Département 01		Nombre de personnes exposées – Lden en dBA					
Autoroutes	Commune	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75	[75- ...]	Lden >68
A40	Valserhône	665	9	1	1	0	2

Département 01		Nombre de personnes exposées – Ln en dBA					
Autoroutes	Commune	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...]	Ln >62
A40	Valserhône	174	2	1	0	0	0

4.4.2 Estimation de l'exposition des bâtiments sensibles

Département 01		Nombre d'établissements de santé exposés – Lden en dBA					
Autoroutes	Commune	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75	[75- ...]	Lden >68
A40	Valserhône	0	0	0	0	0	0

Département 01		Nombre d'établissements de santé exposés – Ln en dBA					
Autoroutes	Commune	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...]	Ln >62
A40	Valserhône	0	0	0	0	0	0

Département 01		Nombre d'établissements d'enseignement exposés – Lden en dBA					
Autoroutes	Commune	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75	[75- ...]	Lden >68
A40	Valserhône	0	0	0	0	0	0

Département 01		Nombre d'établissements d'enseignement exposés – Ln en dBA					
Autoroutes	Commune	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...]	Ln >62
A40	Valserhône	0	0	0	0	0	0

4.4.3 Estimation des surfaces exposées

Département 01		Estimation des surfaces exposées – Lden en dBA		
Autoroutes	Commune	> 55	> 65	> 75
A40	Valserhône	3,92	1,22	0,39

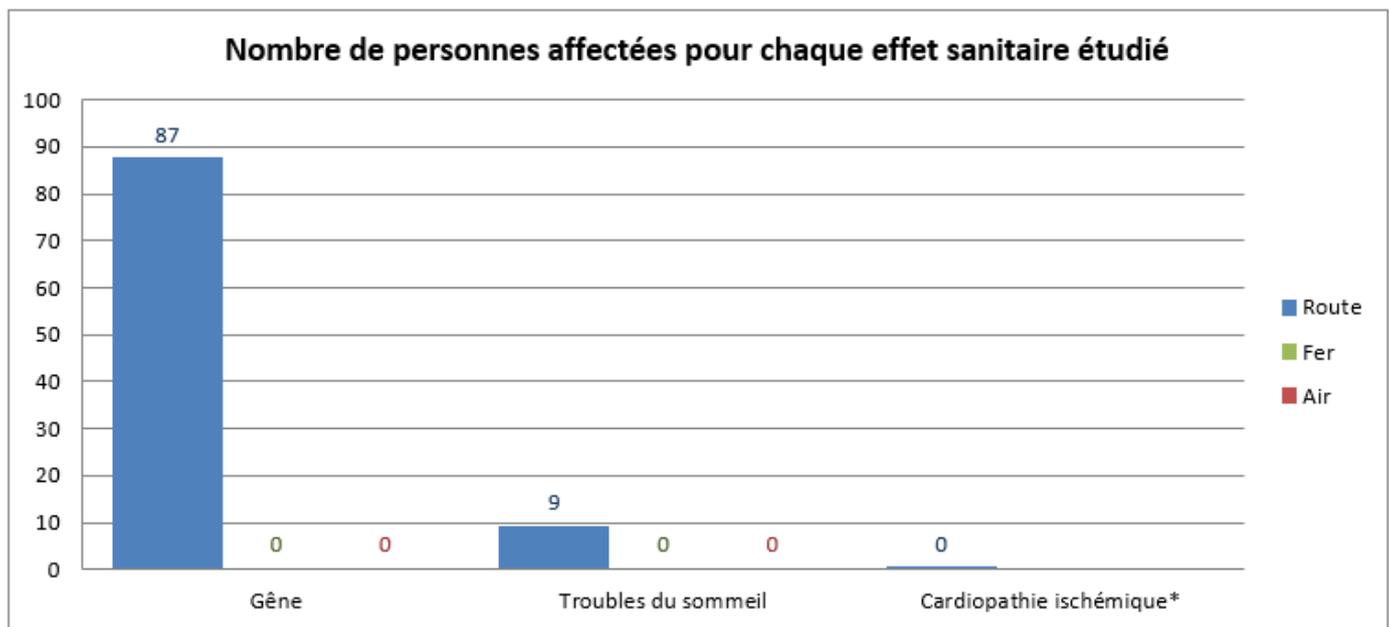
4.4.4 Evaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement

Tous les résultats requis par l'Annexe III de la Directive Européenne 2002/49/CE, sont présentés ci-dessous.

4.4.4.1 Personnes affectées par mode de transport et effet sanitaire

Source	Nombre de personnes affectées			
	Gêne	Troubles du sommeil	Cardiopathie ischémique*	Total
Réseau ATMB Département Ain	87	9	0	97

* : il s'agit uniquement du nombre de personnes affectées selon l'annexe III de la Directive 2002/49/CE.



4.4.4.2 Personnes affectées par mode de transport et effet sanitaire à l'échelle départementale

Habitants / Bruit routier	Gêne		Troubles du sommeil		Cardiopathie ischémique*	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Affectés	87	0%	9	0%	0	0%
Exposés mais non affectés	589	0%	168	0%	676	0%
Non exposés	653 012	100%	653 511	100%	653 012	100%
Total Métropole	653 688	100%	653 688	100%	653 688	100%

* : il s'agit uniquement du nombre de personnes affectées selon l'annexe III de la Directive 2002/49/CE.

5. CONCLUSION

La réalisation des cartes de bruit stratégiques de quatrième échéance du réseau ATMB sur le département de l'Ain a permis de dresser une estimation du nombre de populations, d'établissements sensibles et des surfaces exposés à des niveaux supérieurs à 50 dB(A) pour le Ln et à 55 dB(A) pour le Lden.

Les nuisances sonores générées par l'autoroute A40 gérée par ATMB sur le département de l'Ain restent très faibles. Un seul bâtiment soit 2 habitants sont potentiellement exposés à des nuisances sonores excédant les seuils réglementaires.

Après avoir été arrêtées par le Préfet, ces cartes de bruit stratégiques seront publiées à la Commission Européenne et mises à disposition du public par voie électronique.

6. ANNEXE

Annexe : Données des trafics par section ; par type de véhicule et par période.

		2019				2019
		1+2	3	4	5	Somme :
RN205	Jour	13 085	224	1 343	81	14 733
RN205	Nuit	1 421	24	146	9	1 600
RN205	Soir	3 338	57	343	21	3 759
Le Fayet - Cluses	Jour	14 708	323	1 478	51	16 561
Le Fayet - Cluses	Nuit	1 256	50	295	3	1 603
Le Fayet - Cluses	Soir	3 868	35	271	13	4 187
Cluses Est - Scionzier	Jour	13 688	306	1 480	52	15 525
Cluses Est - Scionzier	Nuit	1 205	52	292	3	1 552
Cluses Est - Scionzier	Soir	3 590	35	273	13	3 911
Scionzier - Bonneville	Jour	20 466	416	1 643	86	22 610
Scionzier - Bonneville	Nuit	1 905	60	308	7	2 281
Scionzier - Bonneville	Soir	5 287	40	281	21	5 629
Bonneville - Scientrier	Jour	29 575	653	2 395	172	32 794
Bonneville - Scientrier	Nuit	2 990	84	374	22	3 470
Bonneville - Scientrier	Soir	7 649	54	343	42	8 087
Scientrier - Gaillard	Jour	27 069	322	1 765	372	29 527
Scientrier - Gaillard	Nuit	3 377	42	315	40	3 774
Scientrier - Gaillard	Soir	7 449	54	306	91	7 900
Annemasse - Saint-Julien	Jour	33 855	579	3 475	210	38 119
Annemasse - Saint-Julien	Nuit	3 676	63	377	23	4 139
Annemasse - Saint-Julien	Soir	8 637	148	887	54	9 725
Saint-Julien - Eloise	Jour	15 636	267	1 605	97	17 606
Saint-Julien - Eloise	Nuit	1 698	29	174	11	1 912
Saint-Julien - Eloise	Soir	3 989	68	410	25	4 492
Eloise - Bellegarde	Jour	15 665	268	1 608	97	17 638
Eloise - Bellegarde	Nuit	1 701	29	175	11	1 915
Eloise - Bellegarde	Soir	3 997	68	410	25	4 500
Bellegarde - Limite	Jour	17 436	298	1 790	108	19 633
Bellegarde - Limite	Nuit	1 893	32	194	12	2 132
Bellegarde - Limite	Soir	4 448	76	457	28	5 009
Bardonnex	Jour	32 093	549	3 294	199	36 135
Bardonnex	Nuit	3 485	60	358	22	3 924
Bardonnex	Soir	8 188	140	840	51	9 219
Gaillard-Vallard	Jour	12 053	206	1 237	75	13 571
Gaillard-Vallard	Nuit	1 309	22	134	8	1 474
Gaillard-Vallard	Soir	3 075	53	316	19	3 462
		90,46%	1,54%	7,36%	0,63%	