

Plan de Prévention du bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Guadeloupe 3ème échéance



Actions de réduction du bruit menées depuis 2009/2010 et envisagées jusqu'en 2025 sur les Routes Départementales concernées par le PPBE



Sommaire

1. Résumé non technique	4
2. Notions d'acoustique	5
2.1. Le Bruit.....	5
2.1.1. La fréquence.....	5
2.1.2. L'intensité	5
2.1.3. Le décibel	5
2.1.4. Plage de sensibilité de l'oreille	6
2.2. Arithmétique particulière	6
2.3. Les effets sur la santé	7
2.3.1. Les effets spécifiques	7
2.3.2. Les effets non spécifiques	7
2.3.3. Les effets d'interférence	7
3. Aspect réglementaire	8
3.1. Textes réglementaires.....	8
3.2. Indices réglementaires.....	8
3.3. Valeurs limites.....	8
3.4. Contexte territorial	9
3.5. Réseau routier concerné.....	9
4. Identification et hiérarchisation des situations d'exposition au bruit	10
4.1. Méthodologie d'élaboration du PPBE.....	10
4.2. Hiérarchisation des PNB par infrastructure	11
4.3. Hiérarchisation des PNB par commune	11
5. Bilan des actions de prévention et de réduction du bruit routier des 10 dernières années	12
5.1. Limiter la génération du bruit.....	12
5.1.1. Entretien du revêtement de chaussée et aménagements routiers.....	12
5.1.2. Abaissement de la vitesse	13
5.1.3. Gestion dynamique de la route	13
5.2. Aménagements aux abords des écoles.....	14
5.3. Renforcement de l'isolement acoustique des façades	15
5.4. Promouvoir les modes de transport doux	16
5.5. Gestion du bruit à l'échelle du territoire.....	16
5.6. Prévention d'urbanisme	17
6. Programme d'action pour les 5 années à venir	18
6.1. Poursuivre l'entretien de chaussée	18
6.2. Développer les transports doux	18
7. Identification des zones calmes	20
8. Consultation du public	24
8.1. Mode de consultation	24
8.2. Après la consultation	24
9. Glossaire	25
10. Annexe	27
10.1. Plaque d'information de la consultation du public	27
10.2. Délibération du Conseil Départemental après consultation du public.....	30

Liste des figures

Figure 1 : Fréquence d'un son.....	5
Figure 2 : Intensité d'un son.....	5
Figure 3 : Doublement de l'intensité sonore	6
Figure 4 : Valeurs limites réglementaires	8
Figure 5 : Réseau routier départemental concerné par la 3ème échéance du PPBE	9
Figure 6 : Carte de type C Lden > 68 dB(A)	10
Figure 7 : Carte de type C Ln > 62 dB(A)	10
Figure 8 : Implantation des radars fixes.....	16
Figure 9 :localisation des traces de Guadeloupe	22
Figure 10 : Illustrations de la faune et flore de la Guadeloupe – Droits photographiques Parc National de la Guadeloupe	23

Liste des tableaux

Tableau 1 : Réseau routier départemental concerné par la 3ème échéance du PPBE	9
Tableau 2 : Dénombrement des PNB par infrastructure avec l'indicateur Lden	11
Tableau 3 : Dénombrement des PNB par infrastructure avec l'indicateur Ln	11
Tableau 4 : Dénombrement des PNB par commune avec l'indicateur Lden	11
Tableau 5 : Dénombrement des PNB par commune avec l'indicateur Ln.....	11
Tableau 6 :Travaux d'entretien de chaussée et d'aménagement routiers réalisés depuis 10 ans	13
Tableau 7 : Impact de la réduction de vitesse	13
Tableau 8 : Aménagement aux abords des écoles.....	15
Tableau 9 : Programme d'entretien à venir	18
Tableau 10 : Liste des traces de La Guadeloupe	21

1. Résumé non technique

Le contexte de l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

La Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, afin de recenser les populations exposées à des niveaux de bruit importants. À partir de ce diagnostic, des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) doivent être élaborés.

L'objectif est de protéger des nuisances sonores excessives la population et les établissements sensibles ainsi que de préserver les zones calmes.

La directive 2002/49/CE a été transcrite dans le droit français par l'arrêté du 4 avril 2006, le décret n°2006-361, l'ordonnance n°2004-1199, la circulaire du 7 juin 2007 et l'instruction du 23 juillet 2008.

L'ambition de la directive est aussi de garantir une information des populations à la fois sur l'exposition au bruit et sur les effets du bruit sur la santé, ainsi que sur les actions prévues pour réduire cette exposition.

Le réseau routier concerné

Les infrastructures concernées sont les voies du réseau routier départemental qui relèvent de la compétence du Département. Ce réseau est géré par le syndicat mixte de gestion, d'entretien et d'exploitation des Routes de Guadeloupe.

Des cartes des infrastructures supportant un trafic journalier supérieur à 8 200 véhicules ont été établies par le CEREMA.

Les actions contre le bruit

L'enjeu de ce PPBE, qui a été établi à partir d'actions réalisées et projetées, est d'assurer une cohérence entre les actions des gestionnaires des grandes infrastructures sur le département de la Guadeloupe.

Ce document présente un bilan des actions réalisées depuis 10 ans et un programme des actions envisagées pour les 5 années à venir.

2. Notions d'acoustique

2.1. Le Bruit

Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère ; il peut être caractérisé par sa fréquence (grave, médium, aiguë) exprimée en Hertz (Hz) et par son amplitude (ou niveau de pression acoustique) exprimée en décibel (dB).

Le bruit est un son jugé indésirable. Un son est principalement caractérisé par ses fréquences et son intensité. L'unité de mesure d'un son est le décibel dB.

2.1.1. La fréquence

La fréquence correspond au nombre de vibrations par seconde : s'il y en a peu on entend un son grave, s'il y en a davantage on entend un son aigu. On exprime la fréquence en Hertz (Hz).

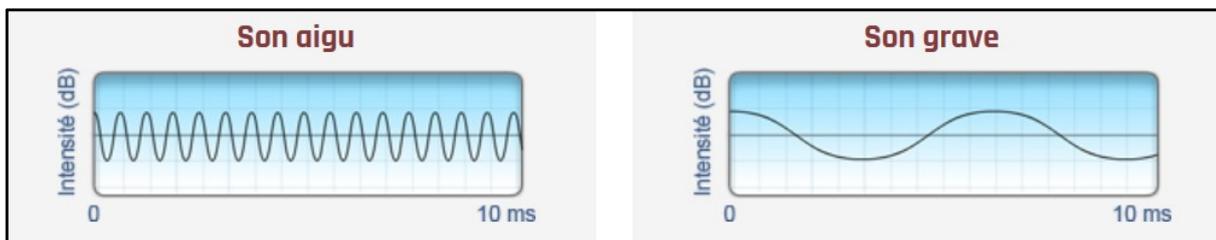


Figure 1 : Fréquence d'un son

2.1.2. L'intensité

L'intensité d'un son permet de distinguer un son fort d'un son faible. Elle correspond à l'amplitude de l'onde. L'amplitude est donnée par l'écart maximal de la grandeur qui caractérise l'onde. Pour le son, cette grandeur est la pression. L'amplitude sera donc donnée par l'écart entre la pression la plus forte et la plus faible exercée par l'onde acoustique.

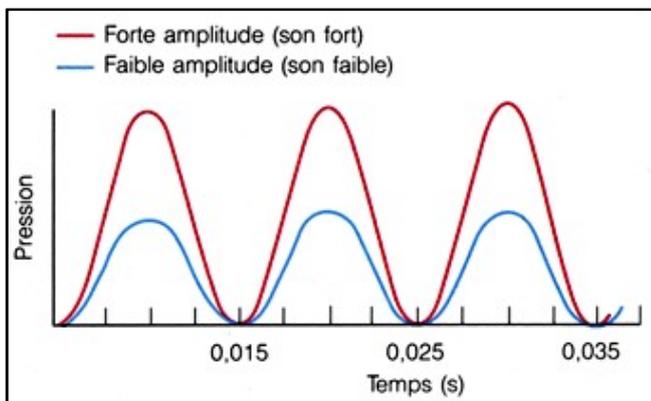


Figure 2 : Intensité d'un son

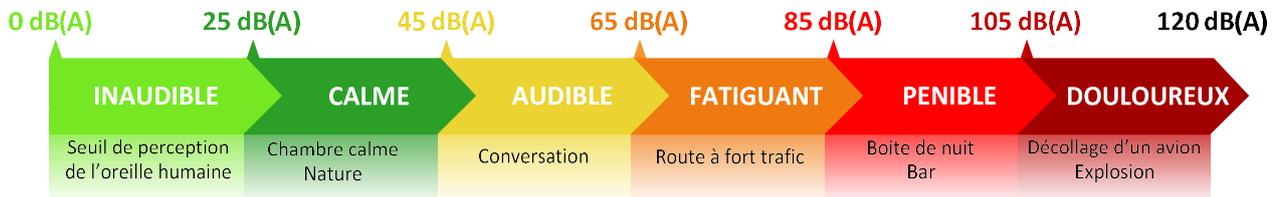
2.1.3. Le décibel

Le décibel est l'unité de mesure en acoustique, il est noté dB. C'est une échelle de mesure logarithmique. De ce fait, l'arithmétique n'est pas linéaire, un doublement de la source induit une augmentation de 3 dB(A) pour une source linéaire.

2.1.4. Plage de sensibilité de l'oreille

L'oreille humaine a une sensibilité très élevée, puisque le rapport entre un son juste audible (2.10-5 Pascal), et un son douloureux (20 Pascal) est de l'ordre de 1 000 000.

L'échelle usuelle pour mesurer le bruit est une échelle logarithmique et l'on parle de niveaux de bruit exprimés en décibels A (dB(A)) où A est un filtre caractéristique des particularités fréquentielles de l'oreille.



2.2. Arithmétique particulière

Le doublement de l'intensité sonore, dû par exemple à un doublement du trafic, se traduit par une augmentation de 3 dB(A) du niveau de bruit :

$$60 \text{ dB(A)} + 60 \text{ dB(A)} = 63 \text{ dB(A)}$$

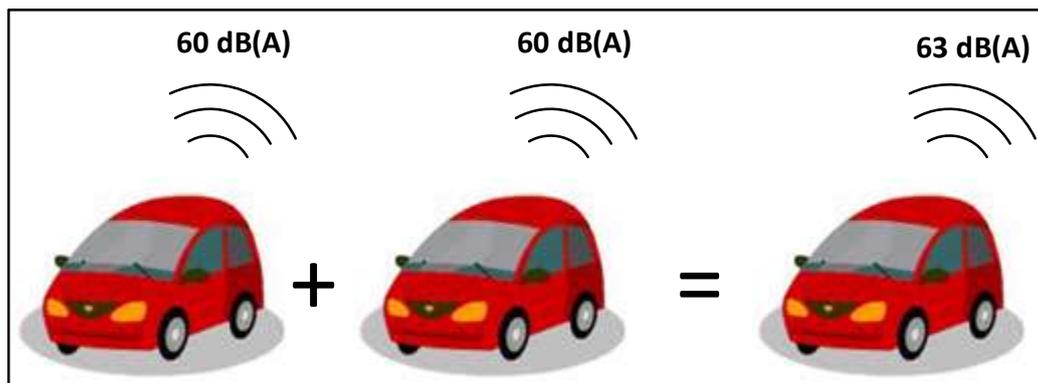


Figure 3 : Doublement de l'intensité sonore

Si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par deux sources sonores, et si le premier est supérieur au second d'au moins 10 dB(A), le niveau sonore résultant est égal au plus grand des deux. Le bruit le plus faible est alors masqué par le plus fort :

$$60 \text{ dB(A)} + 70 \text{ dB(A)} = 70 \text{ dB(A)}$$

De manière expérimentale, il a été montré que la sensation de doublement du niveau sonore (deux fois plus de bruit) est obtenue pour un accroissement de 10 dB(A) du niveau sonore initial.

2.3. Les effets sur la santé

Le bruit est devenu l'une des principales sources de nuisances pour la majorité des citoyens. Il existe trois types d'effet du bruit sur la santé humaine : les effets spécifiques (surdité), les effets non spécifiques (modification de la pression artérielle ou de la fréquence cardiaque) et les effets d'interférences (perturbations du sommeil, g ne à la concentration...).

2.3.1. Les effets spécifiques

La surdité peut apparaître chez l'homme si l'exposition à un bruit intense a lieu de manière prolongée. S'agissant de riverains d'une route, cela ne semble pas être le cas, étant donné que les niveaux sonores mesurés sont généralement bien en de   des niveaux reconnus comme étant dangereux pour l'appareil auditif.

2.3.2. Les effets non spécifiques

Ce sont ceux qui accompagnent généralement l'état de stress. Le phénomène sonore entraîne alors des réactions inopinées et involontaires de la part des différents systèmes physiologiques et leur répétition peut constituer une agression de l'organisme, susceptible de représenter un danger pour l'individu. Il est également probable que les personnes agressées par le bruit, deviennent plus vulnérables à l'action d'autres facteurs de l'environnement, que ces derniers soient physiques, chimiques ou bactériologiques.

2.3.3. Les effets d'interférence

La réalisation de certaines tâches exigeant une forte concentration peut être perturbée par un environnement sonore trop important. Cette g ne peut se traduire par un allongement de l'exécution de la tâche, une moindre qualité de celle-ci ou une impossibilité à la réaliser.

S'agissant du sommeil, les principales études ont montré que le bruit perturbe le sommeil nocturne et induit des éveils involontaires fragmentant le sommeil. Ces manifestations dépendent du niveau sonore atteint par de tels bruits, de leur nombre et, dans une certaine mesure, de la différence existant entre le niveau sonore maximum et le niveau de bruit de fond habituel. Le seuil de bruit à partir duquel des éveils sont observés varie en fonction du stade de sommeil dans lequel se trouve plongé le dormeur. Ce seuil d'éveil est plus élevé lorsque le sommeil est profond que lorsqu'il est plus léger.

De façon complémentaire, le bruit nocturne peut induire une modification de la qualité de la journée suivante ou une diminution des capacités de travail lors de cette même journée.

3. Aspect réglementaire

3.1. Textes réglementaires

Directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évolution et à la gestion du bruit dans l'environnement afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement ;

Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 (JORF du 14 novembre 2004), codifiée aux articles L. 572-1 à L. 572-11 du Code de l'environnement (Chapitre II - Évaluation, prévention et réduction du bruit dans l'environnement) ;

Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement (JORF du 27 octobre 2005) ;

Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement et modifiant le Code de l'urbanisme ;

Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement ;

Circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement ;

Circulaire du 10 mai 2011 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement de la 2ème échéance ;

3.2. Indices réglementaires

Le bruit de la circulation automobile fluctue au cours du temps. La mesure instantanée (au passage d'un camion ou d'un train, par exemple), ne suffit pas pour caractériser le niveau d'exposition des personnes. Les enquêtes et études menées ces vingt dernières années dans différents pays ont montré que c'est le **cumul de l'énergie sonore** reçue par un individu qui est l'indicateur le plus représentatif des effets du bruit sur l'homme et, en particulier, de la gêne issue du bruit de trafic. Ce cumul est traduit par le niveau énergétique équivalent noté Leq. En France, ce sont les périodes (6 h - 22 h) et (22 h - 6 h) qui ont été adoptées comme référence pour le calcul du niveau Leq.

Les indices réglementaires sont les LAeq(6 h - 22 h) et LAeq(22 h - 6 h). Ils correspondent à la moyenne de l'énergie cumulée sur les périodes (6 h - 22 h) et (22 h - 6 h) pondérée A, pour l'ensemble des bruits observés. Ils sont mesurés ou calculés à 2 m en avant de la façade concernée et entre 1.2 m et 1.5 m au-dessus du niveau de l'étage choisi, conformément à la réglementation. Ce niveau de bruit dit « en façade » majore de 3 dB le niveau de bruit dit « en champ libre » c'est-à-dire en l'absence de bâtiment.

Le Lden décrit la dose journalière moyenne de bruit et intègre les doses en période de jour Lday (6-18h), de soirée Levening (18h-22h) et de nuit Lnight (22h-6h). Ces indicateurs sont définis dans la circulaire du 25 mai 2004.

Les indicateurs retenus pour l'élaboration de la carte de bruit dans l'environnement sont les suivants :

- Le Lden (addition logarithmique des niveaux jour-soir-nuit) : indicateur énergétique, intégré sur toute la journée, donnant un poids plus fort au bruit en soirée (+ 5 dB(A)) et durant la nuit (+ 10 dB(A)), et traduisant ainsi la gêne accrue ressentie par les personnes exposées durant ces deux périodes ;
- Le Ln : indicateur de bruit associé à la gêne pendant la période nocturne.

3.3. Valeurs limites

Le tableau suivant présente les valeurs limites d'exposition des bâtiments au bruit routier en fonction des indicateurs réglementaires français LAeq(6h-22h), LAeq(22h-6h) et des indicateurs européens Lden, Ln.

Indicateurs de bruit	Valeurs limites de bruit routier en dB(A) en façade des bâtiments
LAeq(6h-22h)	70
LAeq(22h-6h)	65
Lden	68
Ln	62

Figure 4 : Valeurs limites réglementaires

3.4. Contexte territorial

Le Conseil Départemental de la Guadeloupe, gestionnaire des Routes Départementales, est concerné par la mise en application de la Directive n°2002/49/CE sur la gestion du bruit dans l'environnement, et son intégration dans la réglementation nationale.

À la suite de la mise à jour des cartes du bruit des transports terrestres par le CEREMA, le PPBE, destiné à résorber les zones soumises à des niveaux de bruit excessifs et à maintenir en l'état les zones calmes, doit être actualisé en 3ème échéance, c'est-à-dire pour les routes supportant un trafic journalier supérieur à 8 200 véhicules.

Ce document présente le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Département de la Guadeloupe. Il détaille l'exposition au bruit des populations pour la 3ème échéance, l'ensemble des mesures de prévention du bruit routier réalisées depuis 2008 et programmées jusqu'à 2024.

3.5. Réseau routier concerné

Le tableau suivant présente le réseau routier concerné.

Dénomination de la voie	Débutant	Finissant	Linéaire concerné (en Km)
D23	18+150	23+700	6.9
D24	2+700	3+800	1.3
D103	0+000	3+600	4.1
D106	0+000	1+000	1.0
D119	0+000	3+500	3.4
D129	1+000	3+000	2.1
Total du linéaire			18.8

Tableau 1 : Réseau routier départemental concerné par la 3ème échéance du PPBE



Figure 5 : Réseau routier départemental concerné par la 3ème échéance du PPBE

4. Identification et hiérarchisation des situations d'exposition au bruit

4.1. Méthodologie d'élaboration du PPBE

L'objectif du PPBE est d'évaluer le nombre de bâtiments sensibles exposés au bruit au-delà des valeurs limites et de hiérarchiser les situations en vue de prioriser les mesures de prévention et de réduction du bruit routier.

Le PPBE est réalisé à partir des cartes stratégiques de bruit 3ème échéance du Département de la Guadeloupe produites par le CEREMA. Les 5 cartes suivantes ont été produites :

- Deux cartes de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones en L_{den} et en L_n ,
- Une carte de type B localisant les secteurs affectés par le bruit tels que désignés par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres,
- Deux cartes de type C représentant les zones où les valeurs limites sont dépassées (68 dB(A) en L_{den} et 62 dB(A) en L_n) concernant les bâtiments d'habitations, d'enseignement et de santé.

Les cartes de bruit de type C ont été croisées avec la couche bâtiment de la BD TOPO pour identifier les bâtiments exposés au bruit au-delà des valeurs limites. Les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) peuvent être consultées sur le site internet de la DEAL de Guadeloupe (<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-cbs-r325.html>).

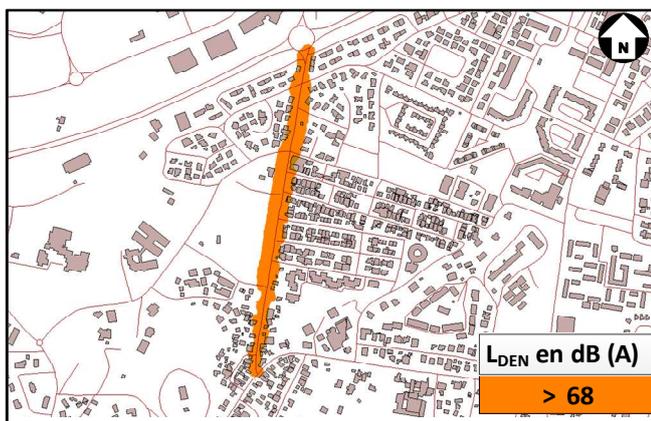


Figure 6 : Carte de type C $L_{den} > 68$ dB(A)

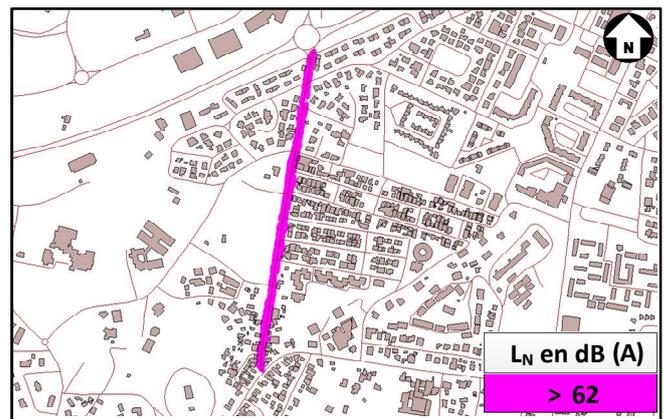


Figure 7 : Carte de type C $L_n > 62$ dB(A)

L'ensemble des bâtiments concernés par des dépassements des valeurs limites a fait l'objet d'un repérage pour préciser leur nature.

Les bâtiments sensibles exposés au bruit au-delà des valeurs limites ont ainsi été identifiés, il s'agit des bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé et d'action sociale (crèche, foyer). Les bâtiments non-sensibles ont été retirés de l'inventaire (locaux occupés par des activités commerciales ou industrielles, locaux administratifs, ...).

Le nombre de logements exposés au bruit dans chaque bâtiment sensible est estimé au cas par cas à partir du nombre de niveaux du bâtiment et de sa disposition par rapport à l'axe de la voie.

Une estimation du nombre de personnes exposées au bruit est réalisée en répartissant la population recensée (données INSEE 2017) en fonction de la surface des bâtiments d'habitation.

Lorsque le niveau sonore calculé en façade d'un bâtiment sensible (habitation, bâtiment de santé ou d'enseignement) dépasse le seuil de 68 dB(A) avec l'indicateur L_{den} ou 62 dB(A) avec l'indicateur L_n , celui-ci est considéré comme étant en situation de Point noir bruit (PNB).

4.2. Hiérarchisation des PNB par infrastructure

Le tableau suivant présente le nombre de bâtiments sensibles et l'estimation de la population exposée au bruit routier dans le cadre de la 3^{ème} échéance du PPBE, pour les indicateurs Lden et Ln, par infrastructure. Les infrastructures sont hiérarchisées en tenant compte du nombre de personnes exposées.

Infrastructure	Nombre de bâtiments sensibles PNB	Nombre de bâtiments d'habitation PNB	Nombre de bâtiments particulier PNB	Estimation de la population exposée
D119	405	405	0	594
D129	85	75	10 bâtiments d'éducation	582
D103	137	137	0	290
D106	58	58	0	91
D23	25	25	0	55
D24	13	13	0	29

Tableau 2 : Dénombrement des PNB par infrastructure avec l'indicateur Lden

Infrastructure	Nombre de bâtiments sensibles PNB	Nombre de bâtiments d'habitation PNB	Nombre de bâtiments particulier PNB	Estimation de la population exposée
D129	57	48	9 bâtiments d'éducation	350
D119	291	291	0	330
D103	41	41	0	80
D106	27	27	0	47
D23	9	9	0	22
D24	6	6	0	13

Tableau 3 : Dénombrement des PNB par infrastructure avec l'indicateur Ln

4.3. Hiérarchisation des PNB par commune

Le tableau suivant présente le nombre de bâtiments sensibles et l'estimation de la population exposée au bruit routier dans le cadre de la 3^{ème} échéance du PPBE, pour les indicateurs Lden et Ln, par commune. Les communes sont hiérarchisées en tenant compte du nombre de personnes exposées.

Commune	Nombre de bâtiments sensibles PNB	Nombre de bâtiments d'habitation PNB	Nombre de bâtiments particulier PNB	Estimation de la population exposée
Les Abymes	224	214	10 bâtiments d'éducation	844
Gosier	457	457	0	673
Petit-Bourg	25	25	0	55
Pointe-à-Pitre	4	4	0	40
Baie-Mahault	14	14	0	29

Tableau 4 : Dénombrement des PNB par commune avec l'indicateur Lden

Commune	Nombre de bâtiments sensibles PNB	Nombre de bâtiments d'habitation PNB	Nombre de bâtiments particulier PNB	Estimation de la population exposée
Les Abymes	103	94	9 bâtiments d'éducation	440
Gosier	313	313	0	368
Petit-Bourg	9	9	0	22
Baie-Mahault	6	6	0	13
Pointe-à-Pitre	0	0	0	0

Tableau 5 : Dénombrement des PNB par commune avec l'indicateur Ln

5. Bilan des actions de prévention et de réduction du bruit routier des 10 dernières années

Une liste des actions de prévention et de réduction du bruit routier réalisées par le Département est présentée dans ce paragraphe. Depuis 10 ans, plusieurs mesures menées par le Département de La Guadeloupe sont susceptibles d'avoir engendré une amélioration de l'ambiance sonore du territoire.

Diverses actions ont été mises en œuvre pour réduire l'impact acoustique des infrastructures routières :

- Limiter la génération et la propagation du bruit,
- Traiter les façades des bâtiments,
- Promouvoir les modes de transport doux,
- Gérer le bruit à l'échelle du Département.

5.1. Limiter la génération du bruit

Il est possible de limiter la création du bruit routier par plusieurs mesures. Les Routes de Guadeloupe mène un grand programme d'entretien des routes :

- Réfection du revêtement routier,
- Aménagement des carrefours pour les rendre plus fluides et limiter les phases d'accélération bruyantes,
- La limitation de la vitesse de circulation,
- La gestion dynamique de la route.

5.1.1. Entretien du revêtement de chaussée et aménagements routiers

Le tableau suivant présente le programme de réfection de chaussée entrepris depuis 2009 et des aménagements routiers pour les infrastructures identifiées au paragraphe 3.5. Pour tous ces travaux, un revêtement de type BBSG, béton bitumineux semi-grenus, a été mis en place. La rénovation du revêtement routier permet une réduction significative des niveaux sonores par rapport à un revêtement dégradé.

Date de réalisation	Infrastructure concernée	Descriptif des travaux
Octobre 2009	RD24	Rondpoint entrée de Jarry, giratoire et bretelles
Octobre 2009	RD23	École de Daubin giratoire Versailles
Avril 2010	RD23	Travaux de sécurité de 1 ^{ère} urgence
Juillet 2010	RD24	Giratoire de raccordement avec la RN1
Octobre 2010	RD23	Mise en œuvre de produits bitumineux
Avril 2011	RD129	Aménagement de passages piétons et réalisation de passages surélevés
Août 2011	RD23	Réparation d'un affaissement, Versailles Petit-Bourg
Décembre 2011	RD23	Travaux d'urgence Les Mamelles Petit-Bourg
Mars 2012	RD119	Travaux d'enrobés, Auberge La Vieille Tour / Route des Hôtels, Gosier
Mai 2012	RD23	Travaux c'enrobés, Les Mamelles Pointe-Noire
Septembre 2012	RD103	Création de passage surélevés
Octobre 2012	RD103	Évacuation des eaux pluviales à la section Chauvelaux Abymes
Juillet 2013	RD23	Les Mamelles Pointe-Noire
Novembre 2013	RD106	Tourne à gauche ZAC de Providence Les Abymes
Juillet 2014	RD23	Réfection de la couche de roulement
Juillet 2014	RD106	Travaux d'enrobés et divers travaux Perrin Les Abymes
Juillet 2014	RD23	Pointe-Noire
Août 2014	RD103	Réfection de la couche de roulement aux Abymes
Octobre 2015	RD23	Travaux de reprofilage de la chaussée, Les Mamelles

Date de réalisation	Infrastructure concernée	Descriptif des travaux
		Petit-Bourg
Juin 2016	RD23	Travaux de purges et d'enrobés à Petit-Bourg
Août 2016	RD103	Création de plateaux et de passage surélevés, Cocoyer et Grande Ravine à Gosier
Septembre 2016	RD119	Travaux d'enrobés et divers travaux, Montauban à Gosier
Octobre 2016	RD24	Sécurisation du corps de chaussée à Baie-Mahault
Décembre 2016	RD103	Travaux complémentaire, Cocoyer et Grande Ravine à Gosier
Septembre 2017	RD119	Travaux d'enrobés à Gosier

Tableau 6 : Travaux d'entretien de chaussée et d'aménagement routiers réalisés depuis 10 ans

5.1.2. Abaissement de la vitesse

Routes de Guadeloupe a initié depuis 2010 une démarche de mise en cohérence des vitesses sur l'ensemble du réseau routier nationale, afin de déterminer les limitations de vitesse les mieux adaptées aux caractéristiques de la voie, à l'intensité du trafic et aux franchissements de points dangereux. Un audit de sécurité sur les vitesses a par conséquent été effectué et a conduit à la rédaction d'arrêtés de limitations de vitesse. Ceux-ci sont régulièrement mis à jour afin de tenir compte de l'évolution des aménagements, des fonctions et des usages des voiries et de l'environnement urbain.

Cette démarche, conjuguée avec l'abaissement de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central annoncé par le Premier Ministre lors du Conseil Interministériel de sécurité routière de janvier 2018 pour une application au 1^{er} juillet 2018, ont eu pour objectif principal l'amélioration de la sécurité sur les routes ; elles ont par ailleurs un effet sur la réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores.

Les niveaux de bruit varient avec la vitesse en suivant approximativement la loi logarithmique suivante :

$$20 \log \frac{\text{Nouvelle vitesse}}{\text{Ancienne vitesse}}$$

Une réduction de la vitesse de 10 km/h (passage de 90 à 80 km/h par exemple) entraîne une baisse du niveau sonore émis par l'infrastructure d'environ 1 dB(A).

Réduction de la vitesse (revêtement standard)	Baisse du niveau émis en dB(A)
De 50 à 30 km/h	Environ 3,4
De 70 à 50 km/h	Environ 2,6
De 90 à 70 km/h	Environ 2,1
De 110 à 90 km/h	Environ 1,4

Tableau 7 : Impact de la réduction de vitesse

5.1.3. Gestion dynamique de la route

Le projet TRAFIKERA, d'exploitation dynamique du réseau routier de Guadeloupe, a été initié en 2010 par Routes de Guadeloupe. Il s'est constitué d'une première tranche, achevée en 2013 avec la mise en place d'un Centre de Surveillance et de Gestion du Trafic (CSGT), auquel est raccordé l'ensemble des équipements de gestion du trafic, et d'une seconde tranche lancée en 2017 qui finalisera le système.

TRAFIKERA est un système d'information routière offert aux usagers de la route avant et durant leurs déplacements quotidiens. Il fait appel à une technologie de pointe déployée sur le réseau routier national et départemental :

- 31 panneaux lumineux à messages variables pour une information dynamique à l'attention des usagers lors de leurs trajets quotidiens.
- 97 caméras permettant la vidéosurveillance d'environ 40 km de voies. Avec TRAFIKERA, la détection vidéo-assistée d'un accident ou d'un obstacle quelconque sur la chaussée, permet en un temps très court, de déployer un plan d'actions adapté, d'avertir les acteurs concernés et d'intervenir beaucoup plus rapidement sur les lieux de l'évènement.

- 58 équipements de comptage qui ont étoffé le réseau existant et ont permis la mise en place d'un trafic coloré. Ils quantifient le trafic et permettent ainsi de mieux comprendre le trafic routier et en proposer une meilleure gestion.
- 1 station météo sur la route départementale 23 accompagnée de 2 panneaux précisant aux usagers l'information de fermeture de cet axe routier stratégique.
- 1 station météo sur la route nationale 1 à l'Ermitage à Trois-Rivières, couplée à 2 panneaux d'alerte de pluie.

La mise à disposition d'informations précises en temps réel permet aux usagers des routes d'avoir une conduite plus apaisée, ce qui est un gage de sécurité du fait de la diminution du stress au volant et des comportements agressifs pouvant en découler.

TRAFIKERA, c'est également :

- Un site internet www.trafikera.fr qui regroupe un ensemble de services aux usagers tels que l'information chantier, les temps de parcours, l'information du trafic en temps réel.
- La communication envers les usagers via les réseaux sociaux avec la page Facebook Trafikera.
- Le développement des partenariats avec les médias comme Guadeloupe La 1^{ère}, RCI, France-Antilles.
- Le développement des partenariats avec les services de l'État, les forces de l'ordre et services d'urgence, singulièrement dans le cadre de la gestion de crise.

Avant tout déplacement, les usagers des routes de Guadeloupe disposent ainsi de toutes les informations nécessaires à l'organisation de leurs déplacements, qu'il s'agisse de l'itinéraire à choisir, des moments les plus appropriés, des temps de parcours estimés, etc. Chacun peut ainsi organiser ses déplacements en toute logique éco-responsable.

Une communication invitant les usagers de la route à une éco-conduite est également mise en place. L'ensemble des outils énumérés ci-dessus est employé.

De même, en cas de pic de pollution sur le territoire, des messages d'alerte, d'information et de recommandations sont affichés. Un abaissement de la vitesse peut aussi être recommandé.

5.2. Aménagements aux abords des écoles

Une démarche de sécurisation des accès aux établissements scolaires de la Guadeloupe situés sur les routes départementales dans un premier temps et depuis peu aux abords des nationales, est réalisée sous la maîtrise d'œuvre de Routes de Guadeloupe.

Les établissements scolaires sont des lieux de vie et de passage. Compte tenu de l'affluence lors des périodes d'entrée et de sortie d'écoles et de la diversité des usagers empruntant les zones (piétons en bas âges et adultes, cyclistes, deux-roues, véhicules motorisés), les propriétaires de réseaux ont souhaité améliorer les accès aux établissements scolaires concernés par des aménagements spécifiques qui répondent aux 4 objectifs suivants :

- Améliorer la visibilité de l'établissement :
La signalisation réglementaire de police pour indiquer la présence des écoles est déjà implantée sur l'ensemble du Département. Cependant, afin de les rendre plus perceptibles par les conducteurs de véhicules motorisés, le parti a été pris d'installer à leurs abords, des garde-corps colorés. De même, une signalisation renforcée, parfois lumineuse ou spécifique, (totem « crayon », panneau « lévèpyé ») peut être envisagée.
- Réguler la vitesse aux abords du périmètre scolaire :
Afin d'éviter les risques d'accident, des aménagements favorisant l'abaissement de la vitesse des véhicules sont réalisés (ralentisseurs de type plateaux surélevés). La limitation de la vitesse est mise en cohérence le cas échéant.
- Sécuriser les déplacements des personnes vulnérables :
Lorsqu'il n'existe pas, un cheminement piéton est réalisé, protégé par des garde-corps. Une sécurisation des traversées piétonnes profitant de l'ajout de plateaux surélevés est également apportée, avec une mise en accessibilité de la voirie.
- Organiser un stationnement sécurisé :
Dans le but d'éviter les stationnements sauvages et lorsque l'emprise le permet, des « arrêts minute » sont mis en place.

L'ensemble de ces aménagements concoure à la réduction de la vitesse des automobilistes et donc à la limitation des nuisances sonores provenant des transports terrestres.

Le tableau suivant présente les actions mises en œuvre aux abords des écoles, sur les routes concernées par le présent PPBE.

Route	Nom de l'école	Localisation	Description des travaux
RD 103	École Armand Lazard	Grande-Ravine Gosier	Création de deux plateaux avec passage piéton Pose de garde-corps colorés
RD 103	École Aristide Gillot	Cocoyer Gosier	Création d'un plateau carrefour avec passage piéton Pose de garde-corps colorés

Tableau 8 : Aménagement aux abords des écoles

5.3. Renforcement de l'isolement acoustique des façades

Lorsque la création de protection à la source (de type écran ou merlon) n'est pas réalisable, il est possible de mettre en œuvre un programme d'isolement de façade. Cela consiste principalement à remplacer les menuiseries pour améliorer la capacité d'affaiblissement du bruit de ces éléments. Cette méthode permet de protéger l'intérieur des bâtiments mais n'apporte pas d'amélioration à l'extérieur.

L'isolement de façade devra répondre à l'ensemble des conditions suivantes :

- $D_{nT,A,tr} \geq LA_{eq} - \text{Objectif} + 25$,
- $D_{nT,A,tr} \geq 30 \text{ dB(A)}$,

avec : LA_{eq} = niveau sonore en dB(A) calculé en façade du bâtiment,

- Objectif = niveau sonore en dB(A) à respecter en façade du bâtiment,
- 25 = isolement de référence en dB.

Dans certains cas, les fenêtres existantes permettent déjà d'atteindre l'objectif d'isolement acoustique. Aucun traitement de protection acoustique n'est alors à mettre en œuvre.

Ces notions sont explicitées plus précisément dans le glossaire en fin de document.

Le renforcement de l'isolation acoustique de la façade doit suivre la procédure suivante :

- Visite du bâtiment et mesures d'isolement afin d'établir un diagnostic de l'état initial (menuiseries, huisseries, joints, volets, ventilation...);
- Rédaction d'un projet de définition spécifiant les objectifs d'isolement réglementaires à obtenir et les propositions de traitement acoustique avec, éventuellement, la rédaction d'un Dossier de Consultation des Entreprises ; les valeurs d'isolement sont définies conformément à l'article 4 de l'Arrêté du 5 mai 1995 ;
- Passation d'une convention de travaux entre le Maître d'ouvrage et le propriétaire ;
- Réalisation des travaux par l'entreprise retenue, dont le montant ne peut dépasser la somme mentionnée dans la convention de travaux ; la commande est passée par le propriétaire avec, éventuellement, l'aide d'un Maître d'œuvre qualifié ;
- À l'achèvement des travaux, mesures de réception des travaux et délivrance d'un certificat de conformité.

Par exemple, le bâtiment de l'agence territoriale de Routes de Guadeloupe, située à La Jaille aux abords de la RN1 est équipé de double vitrage pour améliorer le confort acoustique à l'intérieur.

De plus, la RTG DOM ou RTAA DOM (Réglementation Thermique, Acoustique et Aération dans les DOM) édicte les principes généraux pour assurer la protection acoustique des logements à construire. Vis-à-vis des bruits extérieurs, cette réglementation impose des exigences sur l'isolement acoustique des bâtiments neufs. Cela a pour objectif d'améliorer la santé des riverains et le confort acoustique à l'intérieur des logements neufs.

5.4. Promouvoir les modes de transport doux

Le développement des modes de transports doux de type bus ou vélo tend à s'accroître. En effet, il est nécessaire de modifier les attitudes et les comportements des individus et des organisations (entreprises, établissements scolaires, pôles générateurs), fondé à la fois sur des mesures d'accompagnement telles que l'information, la communication et l'aide à la pratique.

Les modes de transports collectifs sont mis en avant grâce à des aménagements de voirie. Une voie de bus spécifique a été créée à La Jaille sur la RN1 et un carrefour favorisant l'insertion des bus a été mis en œuvre à Périnet sur la RN4.

Ces actions sont en faveur de la limitation de l'utilisation des véhicules motorisés personnels et permet donc de réduire l'émission des nuisances sonores des transports.

5.5. Gestion du bruit à l'échelle du territoire

L'installation de radars fixe a pour objectif de réduire la vitesse de circulation. Plusieurs radars sont implantés en Guadeloupe. La carte suivante permet de les repérer.

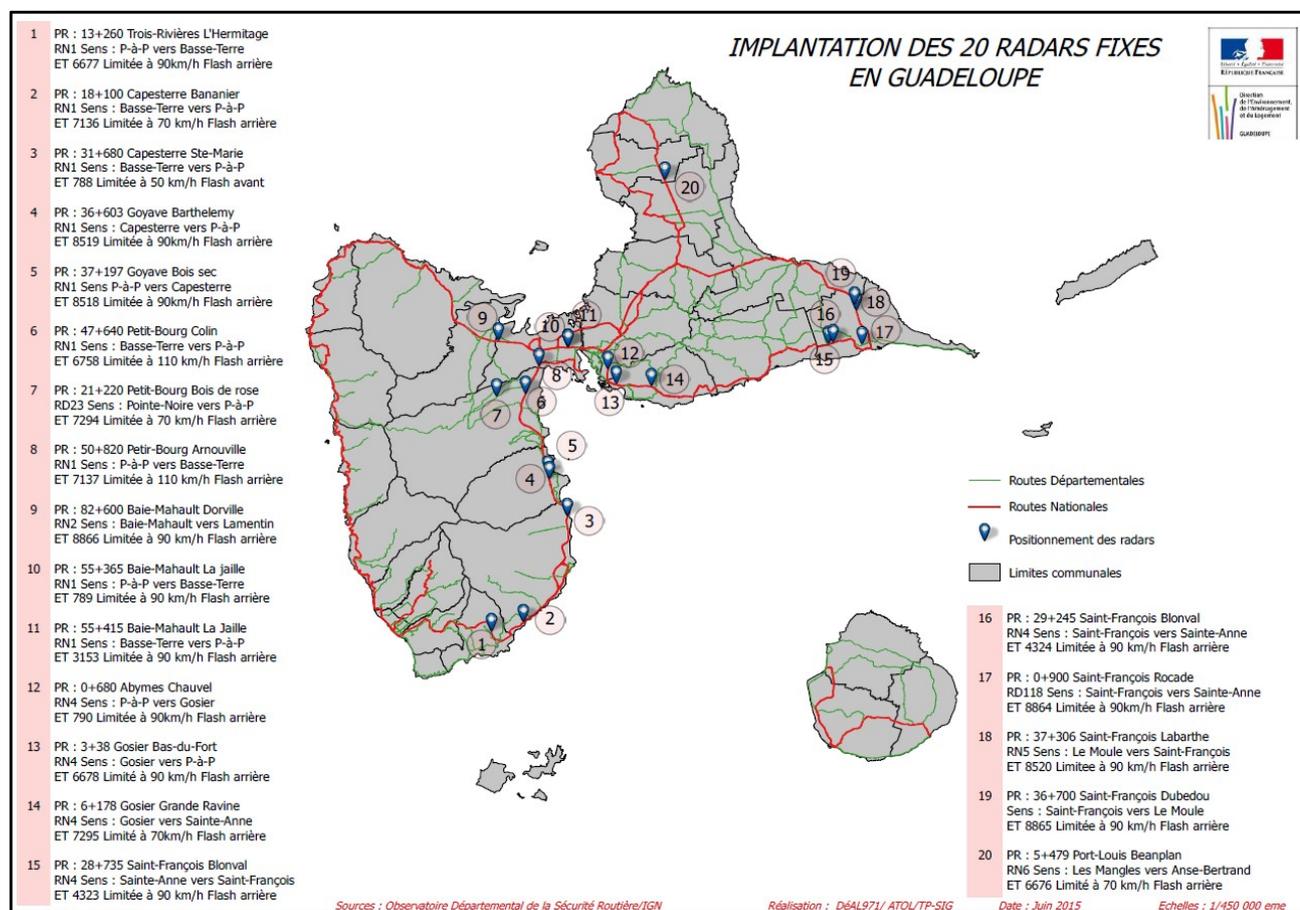


Figure 8 : Implantation des radars fixes

Suite à l'abaissement de la vitesse sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, les radars concernés ont été mis à jour.

Un projet d'implantation de radars supplémentaires est en cours de déploiement par les échelons de la DEAL. Il contribuera à limiter le bruit routier.

5.6. Prévention d'urbanisme

La problématique du bruit est de plus en plus considérée en amont des aménagements. En effet, les services d'urbanisme sont mieux formés aux nuisances sonores, un volet bruit est désormais intégré à la majorité des aménagements.

L'État mène les démarches suivantes :

- Observatoire du Bruit,
- Comité Bruit regroupant les partenaires,
- Classements sonores des voies,
- Carte de Bruit Stratégique.

Ces outils sont des aides à la décision des collectivités lors des projets d'aménagement, notamment pour la prévention des nuisances sonores.

6. Programme d'action pour les 5 années à venir

Le PPBE répertorie également toutes les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement pour les 5 années à venir.

6.1. Poursuivre l'entretien de chaussée

La programmation de l'entretien de chaussée prévue sur les routes départementales concernées par le PPBE est présentée dans le tableau suivant.

Infrastructure concernée	Localisation	Descriptif des travaux
RD23	Les Mamelles, Pointe-Noire	Réalisation de drain et reprise de la structure de la chaussée
RD23	Les Mamelles, Bouillante	Remise en état et mise en œuvre d'enrobée
RD23	Mahault, Pointe-Noire	Réalisation d'enrobé
RD23	Les Mamelles, Pointe-Noire	Réalisation d'enrobé
RD23	Les Mamelles, Bouillante	Procédure de purge
RD23	Les Mamelles, Petit-Bourg	Réalisation d'enrobé
RD23	Les Mamelles, Bouillante	Réalisation d'enrobé
RD24	Lauriscisque, Pointe-à-Pitre	Sécurisation de l'itinéraire
RD103	Chauvel, Pointe-à-Pitre	Réfection de la couche de roulement
RD103	Grande Ravine, Le Gosier	Entretien
RD106	Rue du cimetière, Les Abymes	Réfection de la couche de roulement
RD119	Mautauban, Le Gosier	Réfection de la couche de roulement
RD119	Perinet, Le Gosier	Fraisage et réfection de la couche de roulement
RD119	Giratoire, Le Gosier	Réfection de la couche de roulement
RD119	Bourg, Sommet de Périnette, Le Gosier	Fraisage et réfection de la couche de roulement
RD119	Perinet, Le Gosier	Fraisage et réfection de la couche de roulement
RD129	Petit-Pérou, Les Abymes	Purges
RD129	Sonis, Pointe-à-Pitre	Reprise de la couche de roulement

Tableau 9 : Programme d'entretien à venir

6.2. Développer les transports doux

En sa qualité de gestionnaire du réseau routier national et départemental, Routes de de Guadeloupe :

- Réalise un diagnostic des infrastructures existantes à destination des modes actifs sur le réseau des routes nationales et départementales,
- Identifie et retient des sites pilotes, après validation des maitres d'ouvrages, sur lesquels des aménagements pourront être mis en place,
- Créera et/ou remettra à niveau ces sites pilotes dédiés aux modes actifs.

Les objectifs sont les suivants :

- Sécuriser, harmoniser et aménager des zones du réseau routier pour inciter les usagers à la marche et au vélo,
- Réaliser un projet de schéma directeur des modes actifs sur les infrastructures routières nationales et départementales.

Une grande enquête de mobilité, lancée par la Région Guadeloupe, est actuellement en cours à l'échelle de tout le territoire. Les résultats permettront de connaître précisément les pratiques de déplacement des habitants pour améliorer le transport interurbain.

La communauté d'agglomération Cap Excellence a pour projet la création d'un Transport Collectif en Site Propre (TCSP). Après plusieurs études de faisabilité, le projet se dirige vers l'instauration de ligne de



Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). À terme, ces lignes devraient desservir les communes de Baie-Mahault, Pointe-à-Pitre et Les Abymes.

De plus, dans le cadre de son schéma directeur des Modes Actifs, Le Syndicat Mixte des Transports de Guadeloupe (SMT) met en place un Plan de Déplacement Urbain (PDU) dans une démarche de planification des transports. Cela permettra de déterminer les actions à mettre en œuvre pour améliorer l'organisation du transport de personnes et de marchandises, de la circulation, du stationnement et des autres formes de mobilité, à un horizon de 10 ans.

7. Identification des zones calmes

Une zone calme est un espace extérieur remarquable par sa faible exposition au bruit, dans lequel l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues.

Une zone calme peut donc être définie par un niveau sonore faible mais également par un environnement sonore agréable. En effet, le bruit peut être qualifié d'agréable, désagréable, gênant... C'est la nature du bruit, plus que le niveau sonore, qui est la cause de la gêne. Une ambiance sonore est directement liée à la nature des bruits.

Une ambiance sonore n'est pas uniquement composée de bruit mais dépend aussi de la manière de s'approprier l'espace (déambulation, jeu d'enfant, rencontre sociale par des bancs par exemple).

Il existe également de nombreuses traces à parcourir. Le tableau suivant présente les différentes traces et leur usage (vélo ou marche).

Commune	Nom de la trace	N° de référence	Usage
Morne-L'Eau	Trace des Sources	142	Pédestre
Gourbeyre	Le Tour du Houëlmont	230	Pédestre
Trois-Rivières	Le Sentier de la Grande Pointe	231	Pédestre
Sainte-Rose	Le Littoral de Sainte Rose	252	Pédestre, VTT
Le Moule	Le Sentier du Moule - Bois Baron	255	Pédestre
Sainte-Anne	Delaire - Bois Jolan - Plage de gros sable	256	Pédestre
Le Gosier	Plage de Petit havre - Anse à Saint	259	Pédestre, VTT
Le Gosier	Ponton ilet - visite ilet du Gosier	261	Pédestre
Le Gosier	Le Littoral de Saint-Félix	269	Pédestre
Sainte-Anne	Bois Jolan	300	Pédestre
Port-Louis	Trace Tour de Gaschet	296	Pédestre/VTT
Morne-À-L'Eau	Trace Pointe 2 Retz	297	Pédestre, VTT
Le Moule	Sentier du Littoral du Moule - Part 2	318	Pédestre, VTT
Sainte-Anne	Sentier du Littoral de Sainte-Anne - Part 2	319	Pédestre
Sainte-Anne	Sentier du Littoral de Sainte-Anne - Part 1	283	Pédestre
Capesterre-Belle-Eau	Littoral de Capesterre	62	VTT
Gourbeyre, Trois-Rivières	Grande Randonnée	100	Pédestre
Trois-Rivières	Promenade du Littoral de Trois-Rivières	86	Pédestre
Trois-Rivières	Trace de la Madelaine	92	Pédestre
Trois-Rivières	Ma Folie - Trois-Rivières - Gourbeyre - Moscou	127	Pédestre
Trois-Rivières	Trace Piton l'Herminier	130	Pédestre
Sainte-Rose	Clugny	56	VTT
Sainte-Rose	Randonnée Sainte-Rose	63	VTT
Lamentin	Itinéraire culturel	88	Pédestre
Les Abymes	Calvaire - Carrefour Liard	128	Pédestre
Sainte-Rose	Sentier du Littoral	129	Pédestre
Sainte-Rose	Solitude - Marolles départ de la plage de Clugny t Ste Rose	190	VTT
Sainte-Rose	Solitude Départ de la plage de Clugny	191	VTT
Port-Louis, Petit-Canal, Morne o l'Eau	Port-Louis Sud	60	VTT
Petit-Canal, Port-Louis,	TNGT 57Km	65	VTT

Commune	Nom de la trace	N° de référence	Usage
Anse-Bertrand			
Le Moule	Roc Aliz	143	VTT
Le Moule, Morne - l'Eau	Roc Aliz	144	VTT
Le Moule, Morne - l'Eau	Roc Aliz	145	VTT
Le Moule, Morne - l'Eau	Roc Aliz	146	VTT
Le Moule, Petit-Canal, Morne - l'Eau	Plage de l'Autre Bord - Grand-Bois - Sainte-Marguerite	151	VTT, Parapente
Le Moule	Sentier du Littoral du Moule	317	Pédestre

Tableau 10 : Liste des traces de La Guadeloupe

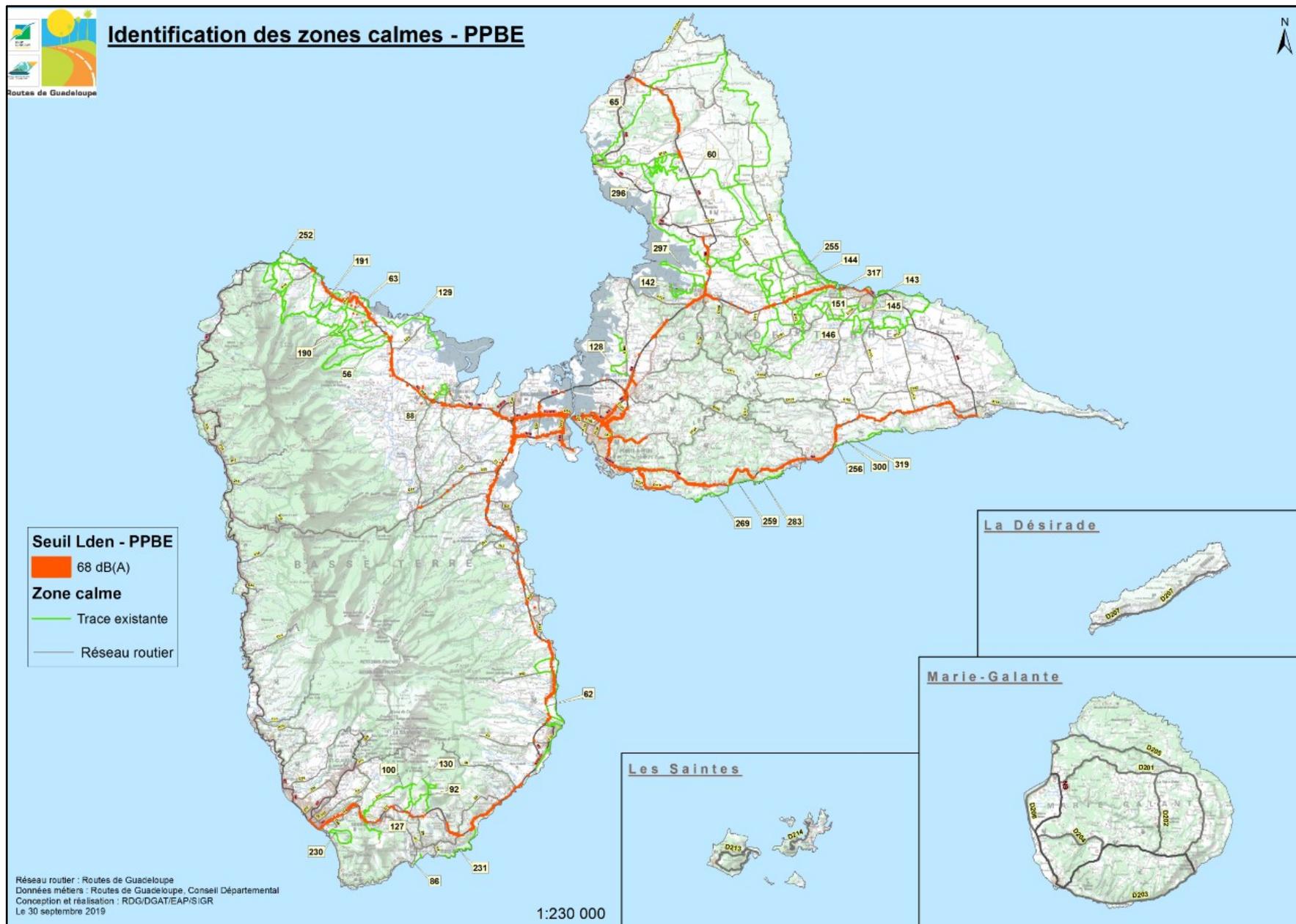


Figure 9 :localisation des traces de Guadeloupe

Plus globalement, la Guadeloupe possède un Parc National, marin et terrestre, très diversifié composée d'une flore et d'une faune très riche. Le Parc a été créé en 1989 et s'étend sur 17 300 hectares. Le parc mène des actions pédagogiques de sensibilisation à l'environnement et s'emploie activement à la protection de la faune et de la flore.

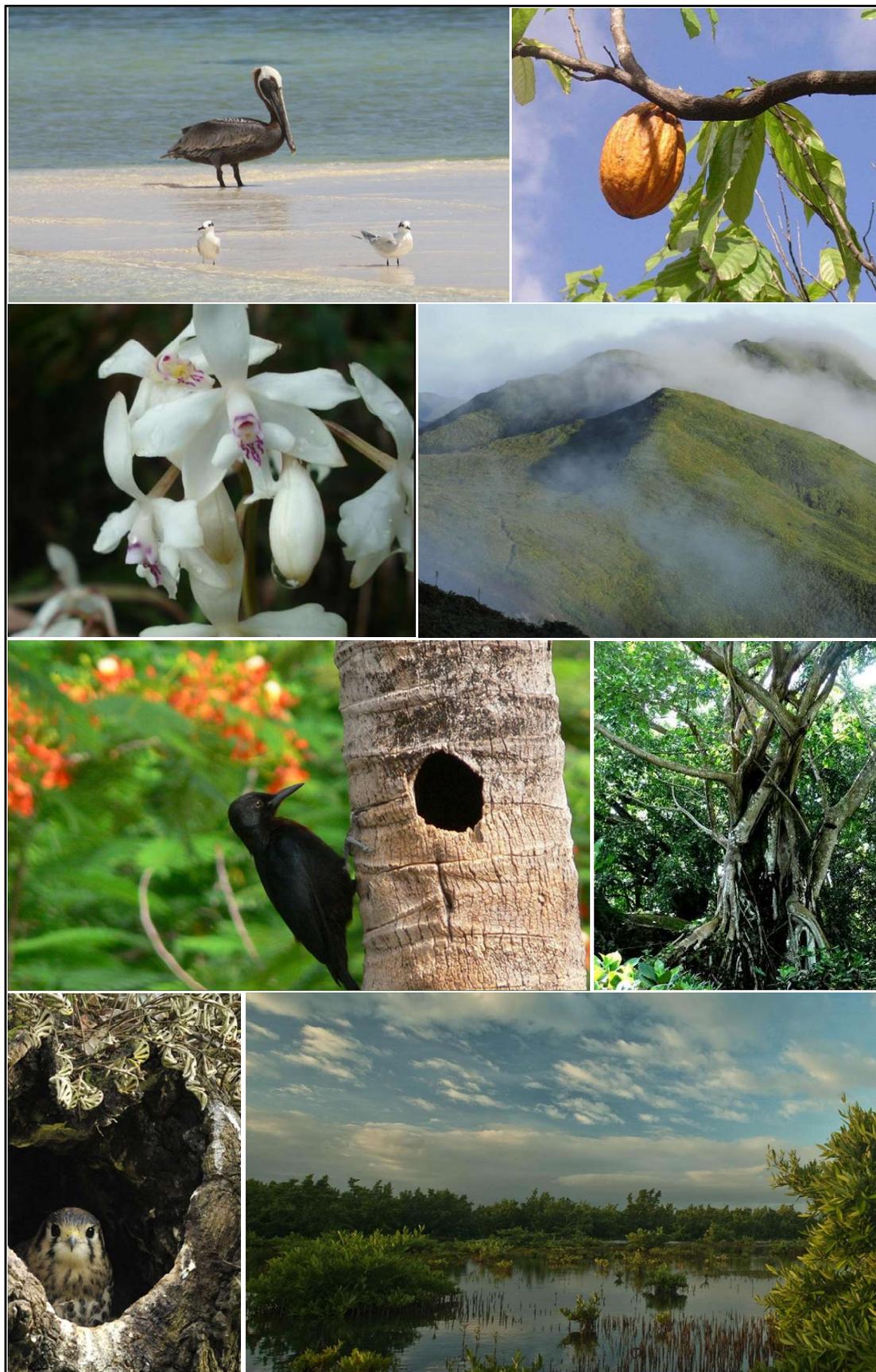


Figure 10 : Illustrations de la faune et flore de la Guadeloupe – Droits photographiques Parc National de la Guadeloupe

8. Consultation du public

8.1. Mode de consultation

Le présent projet de PPBE est mis à disposition du public, durant 2 mois, sous les formes suivantes :

- Version numérique du projet de PPBE disponible sur le site internet du Département,
- Version numérique du projet de PPBE sur le site internet de Routes de Guadeloupe avec un espace dédié aux usagers pour avoir la possibilité de laisser un commentaire via un formulaire en ligne.

Les usagers sont informés de la mise à disposition du projet de PPBE par les moyens suivants :

- Un post sur le Facebook de TRAFIKERA informe de la démarche de projet de PPBE,
- Des spots radios spécifiques sont émis,
- Lors de leurs interventions radiophoniques quotidiennes, les opérateurs du Centre de Surveillance et de Gestion du Trafic (CSGT) incitent les usagers à consulter le projet de PPBE,
- Une plaquette informative non technique pour informer du contexte, des enjeux et des objectifs du PPBE et expliquer le rôle de chacun pour inciter les usagers à s'impliquer dans le projet.

8.2. Après la consultation

Après la consultation du public, les observations recueillies auprès des usagers seront compilées dans le document de PPBE final. Les modifications nécessaires seront également apportées au document.

Après consultation du public et révision du document, le PPBE final intégrera en annexe la délibération du Conseil Départemental approuvant la version définitive du PPBE.

9. Glossaire

Bâtiment sensible au bruit	Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale
Courbe isophone	Par analogie avec une courbe de niveau, une courbe isophone est une courbe reliant des points exposés à un même niveau de bruit
dB(A)	Décibel, Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique)
Hertz (Hz)	Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son
Isolement acoustique normalisé D_n ou D_{nT}	C'est l'isolement brut correspondant à une valeur de référence de la durée de réverbération du local de réception qui simule les conditions ultérieures d'utilisation. Cette grandeur s'exprime en dB par bande d'octave.
Isolement acoustique standardisé pondéré $D_{nT,A}$ et $D_{nT,A,tr}$	<p>Il s'exprime en dB et permet de caractériser, par une seule valeur, l'isolement acoustique en réponse à un bruit de spectre donné. Il est mesuré in-situ entre deux locaux ($D_{nT,A}$) ou entre l'extérieur du bâtiment et un local ($D_{nT,A,tr}$). Il dépend en particulier de l'indice d'affaiblissement acoustique R_w+C de la paroi séparative, des transmissions latérales, de la surface de la paroi séparative, du volume du local de réception et de la durée de réverbération du local.</p> <p>L'isolement acoustique standardisé pondéré ($D_{nT,A}$ ou $D_{nT,A,Tr}$) est déduit (selon la méthode spécifiée dans la norme NF EN ISO 717-1) à partir de la différence des niveaux sonores régnant respectivement dans le local d'émission et le local de réception, en présence d'un séparatif de référence et corrigée de l'effet de la réverbération du local de réception.</p>
Indice d'affaiblissement acoustique R_w (C ; C _{tr})	Cet indice donne la performance d'affaiblissement acoustique d'un élément de construction (paroi séparative, menuiserie...). C'est une caractéristique propre à cet élément. En France, la prise en compte de l'affaiblissement aux bruits intérieurs se fait en calculant l'indice $RA=R_w+C$, et l'affaiblissement aux bruits extérieurs, en calculant l'indice $RA,tr=R_w+C_{tr}$.
L_{Aeq}	Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée T ; a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles
L_{day}	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne

6h à 18h

Lden	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soirée), night (nuit)
Ln	Niveau acoustique moyen de nuit (22h-6h)
OMS	Organisation mondiale de la santé
PPBE	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
Point Noir du Bruit	Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) [73 dB(A) pour le ferroviaire] en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) [68 dB(A) pour le ferroviaire] en période nocturne (LAeq (22h-6h)) et qui répond aux critères d'antériorité
Point Noir du Bruit (diurne)	Un point noir du bruit diurne est un point noir bruit où seule la valeur limite diurne est dépassée
Point Noir du Bruit (nocturne)	Un point noir du bruit nocturne est un point noir bruit où seule la valeur limite nocturne est dépassée
TMJA	Trafic moyen journalier annuel - unité de mesure du trafic routier



10. Annexe

10.1. Plaque d'information de la consultation du public



Qu'est-ce qu'un PPBE ?

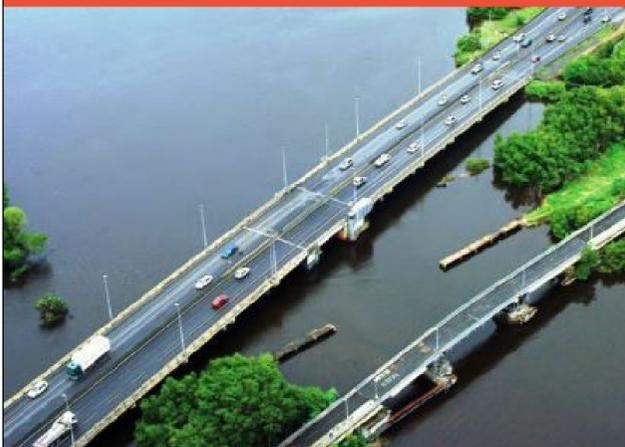
Un PPBE est un plan d'action de maîtrise du bruit routier sur le territoire. L'objectif est de protéger des nuisances sonores excessives, de préserver les zones calmes, de garantir une information des populations à la fois sur l'exposition au bruit et sur les effets du bruit sur la santé, ainsi que sur les actions prévues pour réduire cette exposition.

Quelle est la démarche d'un PPBE ?

Un PPBE est basé sur l'évaluation à l'exposition au bruit à partir de cartes de bruit stratégiques et sur l'information de la population.

Les cartes de bruit et les PPBE sont mis à jour tous les 5 ans.

Un diagnostic acoustique du territoire recense les secteurs à enjeu (zones bruyantes et zones calmes). L'analyse de cet état des lieux permet de hiérarchiser les actions bénéfiques pour l'environnement sonore.



Routes de Guadeloupe

Vole principale - Jarry
97 122 Bale-Mahault

Site Internet :
www.routesdegadeloupe.fr



Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) **DONNEZ VOTRE AVIS**



**PARTICIPEZ À
L'ÉLABORATION DU PLAN
DE PRÉVENTION DU BRUIT
DANS L'ENVIRONNEMENT
DES ROUTES DE
GUADELOUPE**



Quel est le contexte réglementaire ?

La Région et le Département de la Guadeloupe ont missionné Routes de Guadeloupe pour réaliser un PPBE selon la directive européenne 2002/49/CE transcrite dans le droit français par l'arrêté du 4 avril 2006, le décret n°2006-361, l'ordonnance n°2004-1199, la circulaire du 7 juin 2007 et l'instruction du 23 juillet 2008.

Quel est le rôle de l'utilisateur ?

Les usagers sont invités à donner leur avis sur le projet de PPBE. Les observations et remarques recueillies seront notées dans la version définitive du PPBE.



Quelles infrastructures sont concernées ?

Ce PPBE concerne les routes nationales et départementales supportant un trafic journalier global supérieur à 8 200 véhicules. 2 projets de PPBE sont rédigés: un pour les routes nationales et un autre pour les routes départementales.

Qu'est-ce qu'une "zone calme" ?

Une "zone calme" est un espace extérieur remarquable par sa faible exposition au bruit, dans lequel il est souhaitable de maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. Ce sont donc des zones dont la qualité sonore paraît être un enjeu de développement durable de ces espaces.

Où consulter les projets de PPBE ?

Une version numérique est disponible sur le site Internet de Routes de Guadeloupe (www.routesdegadeloupe.fr), de la Région (www.regionguadeloupe.fr) et du Département (www.cg971.fr).

Où laisser mes observations ?

Un formulaire est accessible depuis les sites internet de la Région (www.regionguadeloupe.fr), du Département (www.cg971.fr) et de Routes de Guadeloupe (www.routesdegadeloupe.fr).

Quels sont les dispositifs d'information ?

- Post sur le Facebook de TRAFIKERA
- Spots radios spécifiques
- Interventions radiophoniques quotidiennes par les opérateurs du Centre de Surveillance et de Gestion du Trafic (CSGT)

10.2. Délibération du Conseil Départemental après consultation du public

Le document sera intégré après la consultation du public et la délibération du Conseil Départemental.