

Belfort, le **- 2 AVR. 2021**

**Note exposant les résultats de la consultation du public réalisée
au titre de l'article R572-9 du code de l'environnement**

OBJET : Projets de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'autoroute A36 et de la RN1019 dans le Territoire de Belfort

1. Déroulement de la procédure

- Information des maires des communes concernées par les PPBE : 29 juillet 2019
- Date de publication, dans le journal l'Est républicain, de l'avis faisant connaître la date à compter de laquelle les projets de PPBE de l'A36 et de la RN1019 sont mis à la disposition du public : 31 juillet 2019
- Date de début de la mise à disposition des projets de PPBE : 19 août 2019
Le projet de PPBE était consultable sur le site Internet des services de l'État dans le département, ainsi qu'à la direction départementale des territoires.
- Date de fin de la mise à disposition des projets de PPBE : 19 octobre 2019 (durée de la consultation : 2 mois)

2. Rappel réglementaire

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les États membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant.

En matière d'infrastructures de transports terrestres, ses deux principaux objectifs sont de réaliser tous les 5 ans :

- des cartes de bruit stratégiques (CBS) qui indiquent l'exposition aux bruits,
- sur la base de ces cartes, des plans d'action en matière de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement (PPBE).

La directive ne définit aucun objectif relatif au niveau de bruit à respecter. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source) pour le bruit des infrastructures de transports terrestres, cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après :

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route	Ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle
Lden	55	68	68	73
Ln	-	62	62	65

Les PPBE sont soumis à la consultation du public.

3. Bilan de la consultation du public

*** Nombre de contributions**

19 contributions ont été recueillies :

- 16 courriers électroniques,
- 1 courrier,
- 1 observation sur le registre ouvert pour le PPBE de l'A36,
- 1 observation sur le registre ouvert pour le PPBE de la RN1019.

*** PPBE de l'A36**

18 contributions portent sur le bruit et le PPBE de l'A36 dont 4 portant aussi sur la RN 1019.

3 de ces contributions font état de nuisances sonores supplémentaires suite à la mise en service de l'échangeur de Sevenans.

*** PPBE de la RN 1019**

5 contributions portent sur le bruit et le PPBE de la RN 1019, dont 4 portant aussi sur le bruit et le PPBE de l'A36.

Ces 5 contributions font état de nuisances sonores supplémentaires suite à la mise en service de l'échangeur de Sevenans.

*** Communes concernées**

Les contributions concernent les communes suivantes :

- Lacollonge : 2 contributions (+ 90) sur A36, le maire de Lacollonge ayant notamment transmis une contribution cosignée par 90 habitants de la commune,
- Bermont : 9 (9 sur A36 et 1 sur RN1019),
- Botans : 3, (2 sur A36 et 2 sur RN1019), la maire de Botans ayant notamment émis 2 contributions,
- Angeot : 2 (A36),
- Bessoncourt : 1 (A36),
- Dorans : 1 (A36 et RN1019),
- Sevenans : 1 (A36 et RN1019).

*** Résumé des observations**

Les citoyens émettent des observations sur :

- le bruit perçu comme trop important à l'intérieur et à l'extérieur, perturbant le sommeil et le repos,
- L'augmentation perpétuelle du bruit liée à l'augmentation du trafic,
- L'augmentation du bruit liée à la mise en service de l'échangeur de Sevenans entre l'A36 et la RN1019,
- La validité des cartes de bruit et la prise en compte des conditions météorologiques (vent, topographie) et du trafic, notamment à Bermont, et Lacollonge,
- La conformité des études acoustiques et des protections réalisées jugées insuffisantes,
- les seuils de bruit fixés trop hauts pour la mise en place de protection, ceux préconisés par l'organisation mondiale de la santé (OMS) étant bien inférieurs,
- la nécessité de mettre en place des mesures supplémentaires pour réduire les nuisances sonores : réduction de vitesse, écrans ou merlons, revêtement « acoustique »,

4. Synthèse des propositions et observations formulées et suites données

L'intégralité des contributions figure en annexe. Elles ont été transmises pour avis à APRR, gestionnaire de l'A36 et maître d'ouvrage des travaux de l'échangeur de Sevenans (nœud A36 – RN 1019), concerné par ces contributions.

4-1. Observations hors champ d'application des PPBE :

*** usage des sirènes par les services de secours**

Un citoyen sur Dorans habitant proche de nouvelles bretelles de l'échangeur de Sevenans A36-RN1019 signale que les services de secours utilisent leurs klaxons à deux tons de manière excessive.

*** intégration architecturale des écrans anti-bruit dans le secteur de l'église de Bermont classée monument historique**

Plusieurs habitants de Bermont s'étonnent de l'esthétique des écrans anti-bruits situés à proximité de l'Église de Bermont qui est classée monument historique. Le classement impose des contraintes d'intégration des constructions aux habitants. Ils se demandent si les mêmes contraintes ont été prises en compte pour la construction des ouvrages anti-bruit.

Le service départemental de l'architecture et du patrimoine a été consulté lors des travaux d'élargissement de l'A36, qui ont donné lieu à la réalisation des écrans anti-bruit. Le dossier a été examiné. L'infrastructure est soumise aux mêmes obligations que les particuliers vis-à-vis de la protection du patrimoine. L'avis émis par le service n'a pas été retrouvé.

4-2. Observations générales sur les études acoustiques, les cartes de bruit et les protections acoustiques

L'arrêté préfectoral du 12/07/2018 approuvant les cartes de bruit (document de synthèse) de l'A36 et de la RN1019 et le guide du SETRA d'août 2007 (guide consultable à l'adresse internet figurant ci-dessous) expliquent comment les cartes de bruit sont réalisées. Les données météorologiques (vent notamment) sont prises en compte. La topographie du terrain et les protections acoustiques existantes sont également intégrées dans les calculs.

S'agissant du trafic, ce sont les données les plus récentes qui sont prises en compte. Les cartes ont été élaborées en 2012. Elles n'ont pas été recalculées en 2017 et ont été reconduites en l'état compte tenu de l'absence d'évolution significative depuis 2012. A titre indicatif, l'évolution de trafic sur autoroute est estimée à +2,5 % par an. L'augmentation du trafic de 20 % conduit à l'augmentation du bruit de 1 dB(A).

3/8



D'après le PPBE, les protections qui ont été mises en place sur Trevenans ou Bermont dans le cadre de l'élargissement de 2x2 à 2x3 voies correspondent à celles d'une infrastructure neuve et visent un objectif de réduction du niveau de bruit maximum en façade des bâtiments. Dans ce cadre, des calculs ont été effectués pour dimensionner les ouvrages de protection, tenant compte de nombreux paramètres (topographie, météo ...). Selon les contraintes (emprise disponible, coût), des choix d'ouvrages différents peuvent être effectués, ce qui peut expliquer leur variété selon les tronçons d'infrastructures, tout en respectant les objectifs de réduction de bruit réglementaires.

4-3. PPBE de la RN1019

*** Bruit supplémentaire dû à l'échangeur de Sevenans**

Les citoyens qui se sont exprimés ainsi que la maire de Botans disent ressentir une augmentation du niveau de bruit depuis la mise en service de l'échangeur de Sevenans à l'est de Dorans, au centre, à l'est et au sud de Botans, à l'est de Bermont et au sud-est de Sevenans.

L'habitant de Botans indique l'inefficacité des protections mises en place sur la RN 1019 dans le cadre des travaux de l'échangeur par comparaison avant et après leur installation.

En raison des travaux d'aménagement du nœud autoroutier de Sevenans A36-RN19-RD437, la circulation et le niveau de trafic ont évolué. De nouvelles bretelles ont été créées.

Une étude acoustique a été réalisée. Cette étude indique :

- au sud et au centre de Botans, des niveaux de bruit modérés parfois légèrement supérieurs à ceux existant avant les travaux malgré les protections mises en place. Toutefois les niveaux de bruit modérés n'obligent pas de protection supplémentaire,
- à l'est de Botans, des niveaux de bruit relativement élevés, mais légèrement inférieurs à ceux existant avant les travaux compte tenu des protections réalisées,
- à l'est de Dorans, un niveau de bruit modéré et, compte tenu des protections mises en œuvre, un niveau équivalent à celui avant travaux, ce qui ne justifie pas l'installation de protections supplémentaires,
- à l'est de Bermont, des niveaux de bruit relativement élevés, mais légèrement inférieurs à ceux existant avant les travaux avec les protections réalisées (le long de l'A36, le long de la collectrice, le long de la bretelle A36 vers collectrice et le long de la bretelle collectrice vers RD437),
- au sud-est de Sevenans, des niveaux de bruit légèrement inférieurs à ceux existant avant les travaux, avec les protections réalisées.

APRR indique que les obligations en matière de bruit liées à la modification des infrastructures existantes ou la réalisation des nouveaux ouvrages ont été respectées. APRR précise qu'aucun ouvrage de protection n'était obligatoire et que des aménagements visant à réduire le bruit ont été toutefois mis en œuvre. **Aucune protection supplémentaire n'est requise ni prévue.**

L'habitant à l'est de Bermont signale le bruit généré par la réverbération sur la glissière en béton armé réalisée sur la bretelle RN1019-RD437, et le fait que le merlon situé de l'autre côté de cette bretelle ne se prolonge pas jusqu'au giratoire, il demande son prolongement. Compte tenu de la diminution du niveau de bruit après travaux calculée et des protections déjà réalisées, **il n'est pas donné suite à la demande.**

*** Mesures de bruit après mise en service de l'échangeur de Sevenans**

L'habitant de Dorans demande une mesure de bruit pour vérifier la conformité des travaux.

La circulaire n° 97-110 du 12/12/97 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national impose (§ 1.5 et 11) que des contrôles des niveaux sonores après mise en service soient réalisés par le maître d'ouvrage, y compris lorsque les études ont montré qu'aucune protection n'était nécessaire. Les résultats de ces études sont

intégrés aux bilans environnementaux, définis dans la circulaire 96-21 relative à la prise en compte de l'environnement et du paysage dans les projets routiers du 11 mars 1996.

Ces mesures sont prévues par APPR. La date de leur réalisation reste à préciser. **Cette campagne de mesure sera mentionnée dans le PPBE de la RN1019.**

4-4. PPBE de l'A36

Les citoyens regrettent les nuisances sonores trop importantes à l'intérieur et à l'extérieur, perturbant le sommeil et le repos, et l'augmentation perpétuelle du bruit liée à l'augmentation du trafic.

*** Angeot et Bessoncourt**

Les habitations concernées par les contributions sont assez éloignées de l'A36. Les niveaux sonores indiqués sur les cartes de bruit sont bien en dessous (au moins 5 dB(A)) des seuils de point noir du bruit rappelé ci-dessus.

En outre, l'habitation située à Bessoncourt a été construite en 1998 et n'est pas éligible au programme de résorption des points noirs du bruit.

Aucune suite ne sera donnée en terme de protection.

*** Botans et Dorans, niveau de bruit suite à la mise en service de l'échangeur de Sevenans**

Les citoyens qui se sont exprimés à Botans et Dorans ainsi que la maire de Botans disent ressentir une augmentation du niveau de bruit depuis la mise en service de l'échangeur de Sevenans à l'est de Dorans, au centre et à l'est de Botans. Ces observations qui concernaient aussi la RN1019 sont traitées au point 4-3.

Aucune protection supplémentaire liée à la réalisation de l'échangeur de Sevenans n'est requise ni prévue.

Les mesures de bruit requises par la réglementation après la mise en service d'infrastructures sur le réseau routier national seront réalisées par APPR. Elles permettront de vérifier la conformité des niveaux de bruit réels par rapport aux calculs des études acoustiques. La date de leur réalisation reste à préciser. **Cette campagne de mesure sera mentionnée dans le PPBE de l'A36.**

*** Lacollonge**

Sur la commune de Lacollonge, une contribution concerne une habitation assez éloignée de l'A36. Les niveaux sonores indiqués sur les cartes de bruit sont bien en dessous (au moins 5 dB(A)) des seuils de point noir du bruit rappelé ci-dessus.

La mairie ainsi que 90 habitants de Lacollonge souhaitent :

- que des protections supplémentaires soient installées, soit des écrans anti-bruit sur 1,5 km au lieu de 300 m actuellement pour assurer aussi la quiétude extérieure au contraire des isolations de façades. Ils font remarquer que les seuils de bruit pris en considération au titre des points noirs du bruit sont trop élevés par comparaison à ceux recommandés par l'organisation mondiale de la santé (OMS), soit 53 dB(A) de jour et 45 dB(A) de nuit au lieu de 68 et 62,
- la réduction de la vitesse autorisée à 110 km/h jusqu'au péage de fontaine et 80 km/h pour les PL,
- l'utilisation d'un revêtement « acoustique ».

La commune de Lacollonge est protégée par un écran de 2 m de haut sur 300 m et d'un merlon de 4 m de haut sur 40 m de long depuis 2013. Les premières habitations sont situées à 30 m de l'A36. Tous les points noirs bruit ont été traités, soit par ces protections soit par isolation de façade entre 2008 et



2013. La demande de mise en place de protections supplémentaires n'est pas retenue mais peut faire l'objet d'une discussion avec le gestionnaire en vue de la prochaine période de 5 ans (2022-2027).

La diminution du bruit liée à une réduction de la vitesse de 10 ou 20 km/h serait de 0,7 à 2 dB(A). Une baisse de 3 dB(A) correspond à une diminution de moitié de l'énergie sonore émise. **Cette mesure qui s'étendrait sur 5 km peut faire l'objet d'une réflexion.**

L'utilisation d'un revêtement acoustique est déjà une mesure mise en œuvre au fur et à mesure des renouvellements des couches de roulement.

*** Bermont :**

Les contributions reçues concernent des habitations plus ou moins proches de l'A36.

Les observations portent sur les protections mises en place qui ne couvrent pas assez bien en hauteur dans le centre du village situé en contre-haut de l'A36 et en longueur au Sud de Bermont. Il est signalé que les protections situées côté Est de l'A36 sont plus hautes et se prolongent bien plus au Sud des habitations de Trevenans que celles de Bermont.

Les niveaux sonores indiqués sur les cartes de bruit sont en dessous des seuils de point noir du bruit rappelé ci-dessus. Les habitations sont protégées par 2 écrans : 1 situé en bordure ouest de la chaussée et 1 situé sur le terre-plein central, d'une longueur d'environ 750m et de hauteur 3 m.

Une remarque porte sur une maison d'écluse côté est qui ne dispose pas de protection extérieure. Cette maison éclusière n'a en effet pas été protégée à la source (écran ou merlon). Elle est relativement isolée d'autres îlots bâtis. D'après le PPBE, elle ne semble pas avoir bénéficié d'une isolation de façade. Elle n'est pas dans une zone de bruit correspondant au seuil de "point noir" selon la carte de bruit.

Un citoyen a réalisé des mesures du bruit par son smartphone. Les valeurs (53 dB) sont relativement modérées par rapport au seuil de point noir (68 de jour).

Les citoyens demandent à ce qu'une étude acoustique soit réalisée par une autre société que APRR, car ils doutent de la fiabilité des résultats de l'étude acoustique. Un habitant souhaite que des mesures in situ soient réalisées et un autre demande des aménagements supplémentaires.

Dans le cadre de la réactualisation des cartes de bruit en 2022, APRR va effectuer une nouvelle étude acoustique en remettant à jour près d'une vingtaine de paramètres, entre autres les données de trafic et les aménagements récents, et utiliser un nouveau modèle de calcul (CNOSSOS) imposé par l'union européenne. A l'issue de cette mise à jour, les éventuelles zones de points noirs seront actualisées.

Avant cette nouvelle cartographie, il n'est pas donné suite aux demandes de mesures et d'aménagements supplémentaires.

5. Motif de la décision

Au sens réglementaire et d'après les cartes de bruit, les habitations des personnes qui ont contribué à la consultation du public ne sont pas exposées aux seuils critiques réglementaires des Lden 68dB ou Ln 62 dB. Aucune mesure supplémentaire de réduction du bruit n'est donc prévue dans le cadre du PPBE. Toutefois, une discussion sur les possibilités de diminution des nuisances sonores sera engagée avec le gestionnaire de l'infrastructure.

Dans le cadre de la réactualisation des cartes de bruit en 2022, les éventuelles zones de points noirs seront identifiées et un nouveau plan d'actions sera élaboré.

En ce qui concerne l'environnement sonore modifié après la mise en service de l'échangeur de Sevenans, les mesures de bruit requises par la réglementation visant à vérifier la conformité des niveaux de bruit estimés dans les études acoustiques seront réalisées.

La réduction de la vitesse de 130 à 110 km/h sur le tronçon entre l'échangeur de Bessoncourt (n°14) et le péage de Fontaine, soit sur 5 km, fera l'objet d'une réflexion.

6. Publication de la synthèse de la consultation :

La note de synthèse et les PPBE sont tenus à la disposition du public au siège de la DDT, 8, place de la révolution française - BP 605 - 90020 Belfort cedex.

Ils sont également publiés par voie électronique sur le site internet de l'État dans le département.

Le préfet

Jean-Marie GIRIER



ANNEXE : Intégralité des observations du public

