

Note de présentation

établie au titre de l'article R572-9 du code de l'environnement

Objet : Consultation du public relatif au plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures routières et ferroviaires relevant de l'État

Cadre législatif et réglementaire :

La directive européenne 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement vise, au moyen de cartes stratégiques de bruit (CBS) et de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) à évaluer de façon harmonisée l'exposition au bruit dans l'ensemble des États membres. Elle a pour objectif de prévenir et réduire les effets du bruit dans l'environnement. L'ambition de cette directive est de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette pollution.

Le code de l'environnement précise les modalités de mise en œuvre de ces dispositions :

- Articles L572-1 à L572-11
- Articles R572-1 à R572-11

Projet du plan de prévention du bruit dans l'environnement :

Le projet de PPBE a été élaboré par la direction départementale des territoires en concertation avec les gestionnaires des infrastructures concernées :

- APRR pour l'A36
- DIR EST pour la RN19
- SNCF réseau pour la ligne 1000

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, les cartes de bruit arrêtées le 23 et 30 juin 2022 ont été utilisées.

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 10 ans par les gestionnaires précités.

La troisième et dernière étape a consisté à recenser les actions permettant d'abaisser l'exposition sonore des riverains et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2024-2029. À cette fin, les gestionnaires des grandes infrastructures de l'État ont été consultés.

➤ **Le réseau autoroutier :**

Le diagnostic établi par APRR a fait ressortir que 27 logements sont exposés à un bruit supérieur au seuil de point noir défini dans le code dans l'environnement sur 24 h ($L_{den} > 68 \text{ dB(A)}$) et 16 logements au-dessus du seuil la nuit ($L_n > 62 \text{ dB(A)}$). Cependant, ces valeurs restent théoriques dans la mesure où les habitations et les bâtiments sensibles ayant fait l'objet de traitement de façades par le passé sont

comptabilisés bien qu'ils soient aujourd'hui isolés du bruit. De plus, les niveaux de bruit sont calculés sur la base d'une modélisation pour laquelle peuvent subsister des incertitudes.

Pour vérifier l'effectivité des points noirs, APRR a réalisé des mesures de bruit le long de l'infrastructure au niveau des habitations les plus proches et analysé l'antériorité entre l'infrastructure et les constructions. Ces études ont permis de confirmer l'existence d'un seul point noir sur la commune de Belfort.

APRR projette donc de traiter le point noir identifié sur la commune de Belfort en réalisant une isolation acoustique du bâtiment concerné.

En complément, une réflexion sera engagée sur la réduction de vitesse de 130 à 110 km/h entre Bessoncourt et le péage de Fontaine.

➤ **Le réseau ferroviaire :**

Le diagnostic réalisé par le Cerema à partir de données fournies par SNCF Réseau indique l'absence de point noir du bruit.

En conséquence, sur le réseau ferroviaire, SNCF réseau ne prévoit pas d'action particulière. De manière plus générale, le plan de relance ferroviaire, a permis d'accélérer la résorption des situations les plus critiques en termes de bruit. Cette aide favorise également la réalisation d'actions plus globales permettant de réduire le bruit (opérations de renouvellement, d'électrification, de rénovation, modification des systèmes de freinage, etc).

➤ **Le réseau national :**

Le diagnostic établi par le Cerema indique qu'aucun logement n'est exposé à des seuils supérieurs à la réglementation sur les points noirs, de jour comme de nuit.

La DIR EST ne propose donc pas d'action spécifique en l'absence de point noir mais des opérations de renouvellement des couches de roulement prenant en compte les performances acoustiques des différentes solutions techniques possibles sont prévues pour les 5 prochaines années sur les communes de Delle, Fêche-l'Église, Thiancourt, Grandvillars, Banvillars, Meroux Moval, Bourogne et Argiésans.

Déroulement de la procédure de consultation du public :

- Date de la publication de la note de présentation : 14 février 2024
- **Date d'ouverture de la participation du public : 1^{er} mars 2024**
- Durée minimale de la consultation : 2 mois
- **Date limite de remise des avis : 30 avril 2024 à 23h59.**

Pour le préfet, et par délégation
Le directeur départemental des territoires


Olivier CHAPPAZ

