

Direction Départementale des Territoires du Doubs

Service prévention des risques, sécurité

Unité prévention des risques naturels et technologiques

PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) DE L'A36 DANS LE DÉPARTEMENT DU DOUBS

Communes concernées :

Allenjoie	Arbouans	Audincourt	Autechaux
Auxon-Dessous	Bart	Baume-les-Dames	Berche
Berthelange	Besançon	Blussans	Bonnay
Braillans	Breconchaux	Brogard	Champagney
Champoux	Champvans-les-Moulins	Châtillon-Guyotte	Châtillon-le-Duc
Chaufontaine	Chemaudin	Clerval	Colombier-Fontaine
Corcelles-Mieslot	Corcondray	Courcelles-les-Montbéliard	Dambenois
Dampierre-sur-le-Doubs	Dannemarie-sur-Crête	Ecole-Valentin	Ecot
l'Ecouvotte	Etouvans	Etupes	Exincourt
Ferrières-les-Bois	Fontaine-les-Clerval	Fontenotte	Fourbanne
Franois	Gondenans-Montby	Goux-les-Dambelin	Grosbois
l'Hôpital-Saint-Lieffroy	Hyèvre-Paroisse	l'Isle-sur-le-Doubs	Luxiol
Marchaux	Mathay	Mazerolles-le-Salin	Mercey-le-grand
Merey-Vieille	Miserey-Salines	Montbéliard	Nommay
Ougney-Douvot	Pelousey	Pirey	Pompierre-sur-Doubs
Pouilley-Français	Pouilley-les-Vignes	Pouligney-Lusans	le Puy
Rang	Saint-Georges-Armont	Saint-Hilaire	Saint-Maurice-Colombier
Saint-Vit	Santoche	Sechin	Serre-les-Sapins
Sochaux	Sourans	Taillecourt	Tallenay
Thise	Val-de-Roulans	Vaux-les-Prés	Vennans
Verne	Vieille	Valentigney	Viethorey
Vieux-Charmont	Villars-sous-Ecot	Villers-Buzon	Villers-Grelot
Voillans	Voujaucourt		

SOMMAIRE

Glossaire.....	3
1 Le contexte à la base de l'établissement du PPBE.....	4
1.1 Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État.....	4
1.2 La démarche mise en œuvre	5
1.3 Les principaux résultats du diagnostic.....	5
2 Les objectifs en matière de réduction du bruit.....	6
3 La description des mesures réalisées, engagées ou programmées.....	7
3.1 Les mesures de prévention arrêtées depuis 1998.....	7
3.2 Les mesures de réduction arrêtées depuis 1998.....	7
3.2.1 Traitement à la source.....	7
3.2.2 Traitement du Bâti.....	8
3.2.3 Mesures d'exploitation.....	8
3.3 Mesures de prévention prévues entre 2010 et 2015.....	8
3.4 Mesures de réduction prévues entre 2010 et 2015.....	8
3.4.1 Traitement à la source.....	8
3.4.2 Traitement du bâti.....	9
3.4.3 Mesures d'exploitation.....	9
3.5 Actions complémentaires prévues entre 2010 et 2015.....	9
4 Le financement des mesures programmées ou envisagées.....	9
5 Justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....	10
6 Impact des mesures programmées ou envisagées.....	10
7 Annexes.....	11
7.1 Liste des Points Noirs du Bruit potentiels identifiés	11
7.2 Liste des aménagements réalisés entre 1998 et 2009.....	11
8 Note concernant la consultation du public.....	12

Glossaire

Lden :

En anglais " Level day-evening-night " signifie "Niveau Jour-Soir-Nuit ".

Il s'agit d'un indice de bruit pondéré qui représente le niveau d'exposition totale au bruit. Il tient compte :

- du niveau sonore moyen pendant chacune des trois périodes de la journée, c'est-à-dire le jour (entre 6h et 18h), la soirée (entre 18h et 22h) et la nuit (entre 22h et 6h).
- d'une pondération du niveau sonore selon la période d'émission :
 - le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie qu'un véhicule circulant en soirée est considéré comme équivalent à trois véhicules circulant le jour ;
 - le niveau sonore moyen de la nuit est pénalisé de 10 dB(A), ce qui signifie qu'un véhicule circulant la nuit est considéré comme équivalent à dix véhicules circulant le jour.

En d'autres termes, cet indicateur de bruit est associé à la gêne acoustique globale liée à une exposition au bruit de longue durée et tient compte du fait que le bruit subi en soirée et durant la nuit est ressenti comme plus gênant.

Ln :

En anglais " Level Night " signifie " niveau nuit ".

L'indice Ln représente le niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit (de 22h à 6h) d'une année. Cet indice étant, par définition, un indice de bruit exclusif pour la période de nuit, aucune pondération fonction de la période de la journée n'est appliquée pour son calcul.

LAeq(T)

Le bruit de la circulation, qu'elle soit routière ou ferroviaire, est un phénomène essentiellement fluctuant. Il peut être caractérisé par une valeur sur un temps donné, le niveau énergétique équivalent (abrégé LAeq) qui répond à la définition suivante : " le niveau équivalent LAeq d'un bruit variable est égal au niveau d'un bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit perçu pendant la même période. Il représente l'énergie acoustique moyenne perçue pendant la durée d'observation ".

Le niveau acoustique équivalent correspond donc à une « dose de bruit » reçue pendant une durée de temps déterminée. Ce niveau est très utilisé comme indice de gêne. On observe en effet, dans la pratique, une bonne corrélation entre cette valeur et la gêne auditive ressentie par un individu exposé au bruit.

DnT,A,tr :

L'exigence réglementaire d'isolement en façade est exprimée en niveaux d'isolement acoustique " DnT,A,tr ", mesuré in situ en dB.

L'isolement acoustique normalise DnT,A,tr d'une façade dépend :

- de la profondeur du local de réception ;
- de l'indice d'affaiblissement acoustique R1 de la partie opaque de la façade ;
- de l'indice d'affaiblissement acoustique R2 de la partie vitrée (fenêtre) ;
- des surfaces S1 et S2 correspondantes ;
- de l'isolement acoustique DnT,A,tr des bouches d'entrée d'air ;
- de la qualité de la mise en œuvre (étanchéité en particulier) ;
- des transmissions latérales, surtout pour les isolements élevés > 35 dB.

C'est toujours la partie la moins performante qui fait plafonner l'isolement de l'ensemble.

1 Le contexte de référence de l'établissement du PPBE

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 nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local.

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

En ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national, les cartes de bruit et les PPBE sont arrêtés par le Préfet, selon les conditions précisées par la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et par l'instruction du 23 juillet 2008.

Dans le département du Doubs, les cartes de bruit concernant les grandes infrastructures du réseau routier national ont été approuvées par arrêtés préfectoraux n° 2009-1102-00410 (infrastructures non concédées) et n° 2009-1102-00412 (infrastructures concédées) en date du 11 février 2009. Elles sont disponibles à la direction départementale des territoires du Doubs – service prévention des risques et sécurité ; ces documents sont également mis en ligne sur le site internet de la direction départementale des territoires du Doubs : <http://www.doubs.equipement-agriculture.gouv.fr/>

1.1 Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État

- Infrastructures routières concédées

Axe	Début	Fin	Longueur	Concessionnaire
A36	Dambenois	Berthelange	101 km	APRR

- Infrastructures routières non concédées

Axe	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
N273	Beure	Besançon	3 km	DIR – EST
N57	Chevroz	Saône	23 km	DIR – EST
N57	Pontarlier	La Cluse-et-Mijoux	3 km	DIR – EST
N1057	Besançon	Besançon	7 km	DIR – EST

REMARQUE IMPORTANTE

La réflexion sur les mesures de résorption du bruit à mettre en œuvre sur les infrastructures routières nationales non concédées n'étant pas achevée, le présent document ne concerne que l'autoroute A36, seule infrastructure concédée dans le département.

1.2 La démarche mise en œuvre

Ce PPBE a été élaboré sous l'autorité du préfet du Doubs par la direction départementale des territoires.

Un groupe de travail technique animé par la direction départementale des territoires, assistée par le centre d'études techniques de l'équipement de Lyon a réuni régulièrement l'ensemble des acteurs concernés par l'élaboration du PPBE (gestionnaires de réseaux, communautés d'agglomération...).

L'élaboration du PPBE a été conduite en quatre étapes :

- Une première phase de diagnostic, réalisée par la direction départementale des territoires, a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes, au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006. Ce diagnostic est basé essentiellement sur les éléments des cartes de bruit arrêtées par le préfet, sur le classement sonore des voies arrêté par le préfet, sur l'importante base de données des zones de bruit critique et des points noirs du bruit contenue dans les observatoires départementaux du bruit (routier et ferroviaire).
- A l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme bruyantes, une seconde phase de définition des mesures de protection a été réalisée par le gestionnaire (APRR). Celui-ci a conduit les investigations acoustiques complémentaires nécessaires afin d'aboutir à la hiérarchisation des priorités de traitement et à l'estimation de leurs coûts. Cette analyse a permis, compte tenu des moyens financiers à disposition, d'identifier une série de mesures à programmer sur la durée du PPBE (5 années à venir), mais aussi les études complémentaires nécessaires et prévues sur cette même période pour poursuivre l'action.
- A partir de ces propositions, la direction départementale des territoires a rédigé le présent projet de PPBE synthétisant les mesures proposées. Ce projet a été présenté en comité départemental de suivi des cartes et des PPBE et à l'ensemble des organismes et collectivités concernées.
- Le projet de PPBE a ensuite été mis à la consultation du public entre le 1er septembre 2010 et le 15 octobre 2010. A l'issue de cette consultation, la direction départementale des territoires a établi une synthèse des observations du public, l'a soumise, pour suite à donner, aux différents gestionnaires et l'a présentée en comité départemental de suivi des cartes et des PPBE.

Le document final, incluant une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée constitue le présent PPBE arrêté par le préfet du Doubs.

1.3 Les principaux résultats du diagnostic

Compte tenu de l'étendue du travail réalisé à l'échelle du territoire national, les cartes de bruit sont le résultat d'une approche forcément macroscopique qui relève d'une précision variable selon les territoires, les méthodes et les données utilisées (utilisation de l'approche dite « simplifiée », caractère limité des données topographiques, sensibilité du bâti et répartition des populations, ...).

Les décomptes de population ont une valeur en partie conventionnelle (affectation de l'ensemble de la population d'un bâtiment au niveau sonore calculé sur la façade la plus exposée) qu'il convient de manipuler avec prudence et de ne pas considérer comme une restitution fidèle de la réalité.

Le principal intérêt des cartes de bruit arrêtées réside dans une représentation en profondeur (mise en évidence des isophones 55dB(A) en Lden et 50dB(A) en Ln), dans l'identification des territoires les plus exposés, là où se concentrent les risques d'effet sur la santé, et selon des critères objectifs et cohérents appliqués à de vastes territoires.

L'avènement de la directive européenne a confirmé la nécessité de recenser les secteurs exposés à des niveaux de bruit critique qui avait été initiée dès 2001 par l'État français dans le cadre de la mise en place des observatoires départementaux du bruit. Les données relatives à l'exposition des territoires proposées par les cartes ont donc été utilement croisées avec les données de population exposée recensées par les observatoires départementaux du bruit et établies à partir d'investigations fines sur le terrain assurant une très bonne connaissance de la sensibilité du bâti.

Les résultats présentés ci-après sont issus du croisement entre ces deux approches complémentaires. Ils représentent également un état connu en 2007 lors de l'élaboration des cartes stratégiques du bruit et n'intègrent de ce fait pas les modifications intervenues entre 2007 et la publication du PPBE.

Niveau sonore Supérieur au seuil : Lden > 68 dB (A) ou Ln > 62 dB (A)		
nombre de personnes exposées	nombre d'établissements scolaires exposés	nombre d'établissements de santé exposés
439	1	0

2 Les objectifs en matière de réduction du bruit

La directive européenne 2002 – 49 – CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement fixe des valeurs limites cohérentes avec la définition des Points Noirs du Bruit donnée par la circulaire du 25 mai 2004. Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après :

Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55 dB (A)	68 dB (A)	73 dB (A)	71 dB (A)
Ln	-	62 dB (A)	65 dB (A)	60 dB (A)

Ces valeurs limites concernent les bâtiments à usage d'habitation, ainsi que les établissements scolaires et de santé.

Les objectifs en matière de réduction du bruit peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité (cf annexe 2 de la circulaire du 25 mai 2004).

Dans les cas de réduction du bruit à la source, les objectifs minimum sont :

Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul
LAeq (6h – 22h)	65 dB (A)	68 dB (A)	68 dB (A)
LAeq (22h – 6h)	60 dB (A)	63 dB (A)	63 dB (A)
LAeq (6h – 18h)	65 dB (A)	-	-
LAeq (18h - 22h)	65 dB (A)	-	-

Dans les cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, les objectifs minimum sont :

Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul
DnT,A,tr ≥	L _{Aeq} (6h – 22h) – 40 dB (A)	If (6h – 22h) – 40 dB (A)	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et DnT,A,tr ≥	L _{Aeq} (6h – 18h) – 40 dB (A)	If (22h – 6h) – 35 dB (A)	
et DnT,A,tr ≥	L _{Aeq} (18h – 22h) – 40 dB (A)	-	
et DnT,A,tr ≥	L _{Aeq} (22h – 6h) – 35 dB (A)	-	
et DnT,A,tr ≥	30 dB (A)	30 dB (A)	

3 La description des mesures réalisées, engagées ou programmées

Les efforts entrepris par les gestionnaires de réseaux pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et celles prévues pour les cinq années à venir.

3.1 Les mesures de prévention arrêtées depuis 1998

Depuis la publication des premiers textes réglementant le bruit des infrastructures de transport, APRR réalise, précise et tient à jour des éléments permettant une prise en compte précise de la nuisance sonore : en 2008, une mise à niveau de ces informations a été entreprise en tant qu'action de prévention. Il s'agissait :

- d'intégrer l'apparition des nouveaux indicateurs L_{den} et L_n
- d'identifier les niveaux sonores maximum modélisés en façade des habitations sur la base de la méthode normalisée pour l'identification des PNB,
- d'identifier les habitations déjà traitées,
- de vérifier en première approche le caractère des bâtiments (usage d'habitation, établissements scolaires et de santé...).

Cette analyse a permis de pré-déterminer 44 Points Noirs du Bruit qui sont référencés dans le point 7.1.

3.2 Les mesures de réduction arrêtées depuis 1998

L'ensemble des mesures de ce paragraphe sont reprises et détaillées dans le point 7.2 qui liste les aménagements réalisés entre 1998 et 2009.

3.2.1 Traitement à la source

La société d'autoroute concessionnaire de l'A36 a mené depuis les années 1990 un travail de résorption des points noirs du bruit en application de ses différents contrats d'entreprise. Ces programmes successifs ont abouti, dans le département du Doubs, à la mise en œuvre de 2 merlons (1400 m à Brognard / 200 m à Arbouans).

L'avancement des travaux d'élargissement de l'A36 sur le pays de Montbéliard permet également de valoriser la réalisation de 2800m de merlons (Dambenois, Etupes, Exincourt, Montbéliard et Vieux-Charmont), 750 m d'écrans (Exincourt, Montbéliard et Vieux-Charmont).

Les chaussées autoroutières, compte tenu de leur spécificité, font l'objet d'un suivi de performance et d'entretien régulier. Les techniques dites "minces" employées (Bétons Bitumineux Minces et Bétons Bitumineux très Minces) garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques.

La qualité du revêtement participe ainsi à un meilleur confort acoustique mais elle n'est pas prise en compte dans la modélisation réalisée par APPR et pour l'identification des Points Noirs du bruit. Ces informations peuvent néanmoins être intégrées en tant qu'élément complémentaire aux mesures de réduction à proprement parler.

50% des chaussées de APPR dans le Doubs sont conçues en solutions dites "minces" et 30 % de ce linéaire a été rénové par cette méthode sur les 10 dernières années.

3.2.2 Traitement du bâti

APPR a réalisé 6 isolations de façades :

- 4 sur les communes de Dambenois, Sechin et Voujeaucourt,
- 2 dans le cadre de la phase 1 de l'élargissement de l'autoroute à Arbouans.

Par ailleurs, 4 habitations ont été acquises puis revendues avec dépréciation sur Voujeaucourt (les constructions en question sont aussi protégées par des écrans dans le cadre de l'élargissement sur ce secteur).

3.2.3 Mesures d'exploitation

L'étude menée dans le cadre de l'élaboration des cartes stratégiques du bruit prend en compte les trafics existants et les vitesses sur les tronçons concernés. Depuis la réalisation de cette étude, aucune modification de limitation de vitesse ou de trafic n'a été réalisée.

3.3 Mesures de prévention prévues entre 2010 et 2015

La société concessionnaire de l'A36, intégrera la problématique acoustique dans les choix techniques, notamment lors de travaux de réfection de chaussée.

3.4 Mesures de réduction prévues entre 2010 et 2015

L'ensemble des mesures de ce paragraphe sont récapitulées dans le point 7.1 qui liste les Points Noirs du Bruit potentiels identifiés.

3.4.1 Traitement à la source

Les aménagements proposés correspondent à ceux envisagés dans les études d'avant-projet de la phase 2 de l'élargissement de l'autoroute A36 dans le Pays de Montbéliard.

Des adaptations sont envisageables pour permettre les calages techniques définitifs du projet :

- 950 m d'écran à Arbouans
- 1850 m d'écran et 250 m de merlon à Voujeaucourt
- 200 m d'écran et 200 m de merlon à Montbéliard.

Les opérations d'élargissement répondent, en terme de prise en compte des nuisances sonores, à des exigences techniques et réglementaires supérieures à celles régissant les travaux d'amélioration des réseaux existants.

3.4.2 Traitement du bâti

Sur l'ensemble du réseau dans le département, APPR étudiera l'opportunité de réaliser 14 isolations de façades.

Les opérations envisagées sont les suivantes :

- commune de Champvans-les-Moulins : 7 PNB potentiels
- commune de Pelousey : 2 PNB potentiels
- commune de Saint-Vit : 1 PNB potentiel
- commune de Ecole-Valentin : 1 PNB potentiel
- commune de Autechaux : 1 PNB potentiel
- commune de Villars-sous-Ecot : 1 PNB potentiel
- commune de Voillans : 1 PNB potentiel.

Chaque opération fera l'objet, au préalable, d'une validation par la vérification sur le terrain des éléments suivants :

- usage du bâtiment (habitation)
- validation des niveaux sonores en façades
- principe d'antériorité.

Aucune acquisition n'est prévue.

3.4.3 Mesures d'exploitation

A ce jour, aucune modification en matière de réglementation du trafic et de limitation de vitesse n'est envisagée sur la différentes sections de l'autoroute A36 dans le département.

3.5 Actions complémentaires prévues entre 2010 et 2015

Conformément aux engagements évoqués au point 3.4.2, des études acoustiques, permettant la validation du caractère des ayants droit, seront menées sur tous les PNB potentiels identifiés.

4 Le financement des mesures programmées ou envisagées

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transport terrestre, pour les réseaux autoroutiers concédés, les opérations sont financées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, le cas échéant, dans le cadre des modalités définies dans les contrats d'entreprise. La maîtrise d'ouvrage des opérations est assurée par la société concessionnaire des autoroutes.

Les montants indiqués sont fonction du contexte actuel connu, sous réserve de vérification et de validation du caractère des bâtiments identifiés. Le programme et son financement pourront être ajustés en fonction des évolutions contractuelles et des décisions de dotations financières.

Les sommes prévues et disponibles allouées pour ces travaux sont les suivantes :

- 195 000 € HT sur 5 années pour la résorption des Points Noirs du Bruit hors opération d'élargissement,
- 4 500 000 € HT montant estimé pour la réalisation de la phase 2 de l'élargissement de l'autoroute dans le pays de Montbéliard.

Les études et les travaux présentés dans ce document seront financés intégralement par la Société des Autoroutes Paris – Rhin – Rhône.

5 Justification du choix des mesures programmées ou envisagées

Le choix des mesures de réduction fait l'objet d'une politique homogène affichée au niveau de l'ensemble du réseau d'APRR en exploitation.

Ces choix mettent en avant l'intérêt des protections à la source, mais maintiennent un équilibre entre ce qui est techniquement réalisable et économiquement justifié.

Les critères économiques suivants ont été appliqués pour élaborer les PPBE :

Critère économique	Réponse apportée
Écart entre solution à la source et isolation de façades < 30 000 € HT	Traitement à la source préconisé
30 000 € HT < Écart entre solution à la source et isolation de façades < 60 000 € HT	- étude comparant les solutions - solution de base : isolation de façades - des solutions mixtes peuvent être étudiées
Écart entre solution à la source et isolation de façades > 60 000 € HT	Traitement par isolation de façades

Les opérations d'élargissement, soumises à des réglementations et contraintes particulières, répondent à des logiques de traitement propres à chaque opération.

6 Impact des mesures programmées ou envisagées

L'efficacité des mesures présentées s'apprécie en terme de réduction de l'exposition au bruit des populations.

Les indicateurs retenus se basent sur :

- le nombre d'habitants qui ne seront plus exposés au delà des valeurs limites,
- le nombre d'établissements sensibles (enseignement, de santé) qui ne seront plus exposés au delà des valeurs limites.

Mesures programmées ou envisagées	Nombre de personnes qui ne seront plus exposées à un dépassement des seuils *	Nombre d'établissements redescendus sous les seuils *
écrans ou merlons	439	1
isolation de façades		0
acquisition	0	0
revêtements acoustiques	0	0
réduction du trafic	0	0
réduction de vitesse	0	0

* par rapport à l'estimation 2007 issue de l'élaboration des cartes stratégiques du bruit.

L'objectif visé consiste à traiter l'intégralité des situations de Point Noirs du Bruit dans le département du Doubs d'ici 2015.

7 Annexes

7.1 Liste des Points Noirs du Bruit potentiels identifiés

Situation		Détermination des Points Noirs du Bruit		Traitement envisagé
Autoroute	Commune	remarque	Nbre de PNB	
A36	Montbéliard	Élargissement phase 2	4	Traitement à la source
A36	Arbouans	Élargissement phase 2	16	Traitement à la source
A36	Voujeaucourt	Élargissement phase 2	10	Traitement à la source
A36	Villars-sous-Écot		1	Isolation de façades
A36	Voillans		1	Isolation de façades
A36	Autechaux		1	Isolation de façades
A36	Ecole-Valentin		1	Isolation de façades
A36	Pelousey		2	Isolation de façades
A36	Champvans-les-Moulins		7	Isolation de façades
A36	Saint-Vit		1	Isolation de façades
Total			44	

7.2 Liste des aménagements réalisés entre 1998 et 2009

Autoroute	Type de protection	L (m)	H(m)	Année	Coût HT	communes
A36	IF			?	3 178,00 €	Dambenois
A36	merlon	1400		1999	560 000,00 €	Brognard
A36	merlon	200		?	80 000,00 €	Arbouans
A36	acquisition			?	Non chiffrable	Voujeaucourt
A36	IF			?	8 630,00 €	Voujeaucourt
A36	IF			?	3 541,00 €	Voujeaucourt
A36	acquisition			?	Non chiffrable	Voujeaucourt
A36	acquisition			?	Non chiffrable	Voujeaucourt
A36	acquisition			?	Non chiffrable	Voujeaucourt
A36	IF			?	6 332,00 €	Séchin
A36	merlon	530	3	2009	636 000,00 €	Dambenois
A36	merlon	910	3	2009	1 092 000,00 €	Dambenois
A36	écran	130	3	2009	585 000,00 €	Vieux Charmont
A36	merlon	380	3	2009	456 000,00 €	Vieux Charmont
A36	merlon	219	4	2009	350 400,00 €	Étupes
A36	merlon	192	5,5	2009	422 400,00 €	Exincourt
A36	merlon	183	5,5	2009	402 600,00 €	Exincourt
A36	écran	460	3	2009	2 070 000,00 €	Exincourt
A36	merlon	195	5	2009	390 000,00 €	Exincourt
A36	merlon	80	4	2009	128 000,00 €	Exincourt
A36	merlon	175	3	2009	210 000,00 €	Montbéliard
A36	écran	163	3	2009	733 500,00 €	Montbéliard
A36	IF			2009	10 000,00 €	Arbouans
A36	IF			2009	10 000,00 €	Arbouans

Aménagement dans le cadre de l'élargissement de l'A36 phase 1

8 Note concernant la consultation du public

Le PPBE a été élaboré en quatre étapes (voir chapitre 1.2). Lors de la quatrième étape, le public a été consulté et a eu l'occasion de faire connaître son avis sur les propositions d'actions.

Les modalités de consultation, les résultats ainsi que les suites qui leur ont été données, sont présentés ci-après.

La consultation du public s'est déroulée entre le 1er septembre 2010 et le 15 novembre 2010 dans les communes concernées.

Un exemplaire du projet de PPBE de l'A36 et un recueil d'observations étaient à disposition du public aux heures habituelles d'ouverture des mairies, ainsi qu'à l'accueil de la DDT du Doubs.

Par ailleurs, le projet de PPBE était disponible sur le site internet de la DDT du Doubs pendant la même période et les coordonnées du service en charge du dossier étaient indiquées.

Enfin, les services de l'État concernés (DREAL et DIR Est), le Conseil Général du Doubs, les EPCI traversés par l'A36 ont été invités à formuler un avis sur le document.

73 recueils ont été retournés à la DDT du Doubs. 18 d'entre eux comportaient des observations. Il s'agit des communes suivantes : Arbouans, Autechaux, Auxon-Dessous, Berthelange, Brognard, Champagny, Champvans-les-Moulins, Chaufontaine, Chemaudin, Dambenois, Ecole-Valentin, Nommay, Pelousey, Pouilley-Français, Séchin, Vaux-les-Prés, Viethorey et Voillans.

Les observations concernent des PNB identifiés par le gestionnaire, mais également d'autres bâtiments.

Les réponses apportées par la société des Autoroutes Paris Rhin-Rhône sont les suivantes :

- l'intégralité des PNB identifiés dans le PPBE sera traitée :
 - soit à la source dans le cadre de l'élargissement de 2*2 voies en 2*3 voies sur le secteur de Montbéliard (résorption déjà effectuée ou à venir) ;
 - soit par des mesures d'isolation de façades sur le reste du linéaire ;
- pour les autres demandes ne concernant pas des PNB identifiés, ou il n'y a pas d'obligation réglementaire, APRR pourra proposer, au cas par cas, en fonction des contraintes techniques et financières, des partenariats avec l'État, les collectivités ou des propriétaires privés afin de mettre en place des mesures complémentaires ;
- sur l'ensemble du tracé, des mesures annexes comme le changement de revêtement ou la modification de limitation de vitesse pourraient être mises à l'étude. Cependant, leur faisabilité devra être évaluée en fonction de différents paramètres (sécurité routière, coût...).

Fait à Besançon,

Le Préfet,

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général

Pierre CLAVREUIL