

Contributions apportées dans le cadre de la consultation du public
du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
du réseau routier national dans le Calvados

Axe routier	Commune	Nom du requérant	observation	Analyse du gestionnaire exploitant	Commentaire DDTM
A13	Les Authieux sur Calonne	Côme Frapier	<p>En raison de l'affichage tardif fait par la Mairie des AUTHIEUX sur Calonne nous n'avons pu prendre connaissance qu'hier de l'avis de consultation du public dans le cadre du PPBE en cours.</p> <p>J'ai réalisé une première lecture du plan de prévention et suis très étonné de constater qu'aucune mention n'est faite de notre village alors que de nombreuses maisons sont situées très proche de l'autoroute et subissent une nuisance extrême qui doit les positionner au titre des Points Noirs.</p> <p>La plupart des habitants du chemin des Aireries et des alentours (représentant une cinquantaine de personnes) est concernée par le plan de prévention et souhaite que l'étude réalisée dans les autres communes (notamment St. André d'Hebertot et St Julien sur Calonne qui sont limitrophes) soit réalisée aux AUTHIEUX sur Calonne.</p>	<p>L'impact acoustique de l'A13 au niveau des Authieux a été étudié, comme pour St-André d'Hébertot et St-Julien sur Calonne, dans le cadre des élargissements d'A13 aujourd'hui réalisés. Les mesures de protections ont déjà été mises en œuvre. Le PPBE ne propose donc pas de mesure supplémentaire pour ces zones.</p> <p>Mesures mises en œuvre depuis la production des éléments de PPBE par la sapn :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un écran L=470 h=2m à Surville pour protéger une quarantaine d'habitations, - Isolations de façades : habitations dont les vitrages ont été vérifiés : . St-André d'Hébertot : 7 . St-Julien sur Calonne : 1 . Les Authieux sur Calonne : 1 . Surville : 4 . Pont-l'Evêque : 3 . Criqueville en Auge (projet Dozulé) : 1 	<p>Dans le PPBE, le tableau du paragraphe 5-1-3 actions réalisées depuis 1998 a été complété en conséquence.</p>
A13	Les Authieux sur Calonne	Groupement des riverains de l'autoroute A13 aux Authieux sur Calonne	<p>1ères conclusions du groupement:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'affichage tardif de l'avis de consultation du public à la Mairie des Authieux sur Calonne n'ayant pas permis aux habitants de se manifester pendant la période où le dossier était soumis à la consultation du public le groupement des riverains de l'A13 aux Authieux sur Calonne demande à ce que son avis puisse être pris en compte dans le cadre du PPBE en cours. 2. Sans remettre en cause les cartes de bruit stratégiques réalisées par la société Acouphen en septembre 2007, le groupement s'étonne (les niveaux sonores énergétiques étant pondérés sur des périodes), que l'exposition au bruit des côtés nord et sud de l'autoroute telle qu'elle apparaît sur les différentes cartes soit à peu près similaire. En effet, nous constatons dans notre région une fréquence très sensiblement supérieure des vents de nord et nord-ouest qui devrait générer un bruit supérieur sur la « rive sud » de l'autoroute. 3. Le groupement remarque par ailleurs que l'élargissement de l'Autoroute achevé mi 2011 a conduit à un rapprochement de l'emplacement des voies par rapport aux habitations et par voie de conséquence à une augmentation de la nuisance sonore. Ce fait accompagné de l'évolution du trafic prévisible et qui a justifié l'élargissement de l'A13 conduit le Groupement à considérer que les nuisances sont aujourd'hui à un niveau très supérieur à celui de 2007 et que certaines habitations sont sans doute aujourd'hui situées dans des zones où la valeur limite est dépassée <p>Plan d'actions à la suite de la réunion:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les différents habitants riverains de l'A13 aux Authieux signataires du compte rendu décident d'attirer l'attention des pouvoirs publics par le biais de la Préfecture de Caen sur l'importance des nuisances qu'ils subissent du fait de leur proximité avec l'autoroute A13. Ils insistent sur le fait que le passage récent de l'autoroute en 2x3 voies a sensiblement augmenté le niveau sonore. Ils demandent à ce que puisse être étudiée la mise en œuvre de mesures visant à réduire ces nuisances. • Ils décident de demander le support de leurs élus, et notamment du maire des Authieux sur Calonne, de leur conseiller général et de leur député. • Ils envisageront ultérieurement si nécessaire de se constituer en association ou de rejoindre une association de défense de l'environnement déjà existante. 	<p>2- La météorologie est prise en compte dans l'élaboration des cartes de bruit. Acouphen, qui a réalisé ces cartes précise les modalités techniques:</p> <p>« Les paramètres météorologiques ont été pris en compte dans le cadre de la norme de calcul applicable dans toutes les études acoustiques en France.</p> <p>Elle s'appuie sur la Nouvelle Méthode de Prévision du Bruit (NMPB) qui induit 2 calculs de propagation : un en conditions neutres ou homogènes (pas d'effet météo) et un en conditions dite favorables à la propagation (vent porteur).</p> <p>Le niveau sonore résultant est obtenu par moyenne énergétique entre ces 2 valeurs au prorata d'une rose des occurrences favorables établies à partir des relevés Météo France sur 10 ans sur la zone d'étude. Cette rose (une pour le jour, l'autre pour la nuit) prend en compte les situations de vent et de couverture nuageuse du site.</p> <p>Les situations de propagation non favorables (vent contraire) sont assimilées à des conditions neutres, afin de ne pas minimiser le niveau.</p> <p>L'incidence météo est d'autant plus importante que la distance entre le récepteur et la route est importante et qu'il existe des obstacles sur le chemin de propagation (écran, talus, merlon...). A proximité et en vue directe sur la voie, cette incidence est faible; à 300 mètres, on peut avoir + 5 dB par vent porteur et -10 dB par vent contraire par rapport à une situation neutre. »</p> <p>3- L'étude des élargissement d'A13 a anticipé ces facteurs. De plus les cartes de bruit, produites par sapn en 2007, seront mises à jour, conformément à la réglementation, en 2012.</p>	<p>Les cartes de bruit des infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules doivent être réalisées pour juin 2012 (code de l'environnement et circulaire du 10 mai 2011 relative à l'organisation des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement devant être réalisés respectivement pour juin 2012 et juillet 2013). A ce titre les cartes de bruit des autoroutes A13, A132 et A29 seront réexaminées et le cas échéant révisées. La périodicité de réexamen de ces cartes est ensuite fixée à 5 ans.</p>

A13	Les Authieux sur Calonne	Jean-Pierre Frege	Suite a la consultation qui n'a été mise à la disposition du public que très tardivement et de plus en période de vacances, veuillez trouver ci-dessous mes observations. Effectivement depuis l'élargissement de l'A13 il y a beaucoup plus de bruit surtout par vent d'Ouest ce qui est régulier. Il serait donc judicieux de prévoir des murs antibruits afin de préserver le calme des riverains.	L'analyse est la même que pour les remarques ci-dessus.	
A13	Cresseveuille	Maire de Cresseveuille	J'ai pris connaissance du projet de Plan de Prévention du Bruit pour le Calvados sur le réseau routier et ce en application d'une directive européenne. Après une lecture attentive du document mis à consultation du public du 15 juin au 15 août prochain. Je voulais vous faire part de mes remarques et exprimer mon étonnement sur le calendrier des mesures envisagées. En effet je constate que pour le réseau non concédé des mesures appropriées font déjà l'objet d'un calendrier précis avec une date butoir (2013) alors que pour le réseau concédé, nous restons dans le vague, le concessionnaire de l'A13 pour ce qui me préoccupe renvoyant l'application de la directive à un hypothétique élargissement des voies, vers 2015 voire au delà! (page 34 et suivantes) Je m'étonne donc Monsieur le Préfet de ce possible double traitement discriminatoire pour les riverains de l'A13, et pour certains de mes administrés qui depuis 1978 vivent à moins de 10 mètres de l'autoroute sans mesures spécifiques notables. Je ne doute pas de votre volonté de veiller à ce que chacun puisse dans des délais raisonnables bénéficier de solutions contre les nuisances sonores fatalement excessives.	La réalisation des élargissements de l'A13 entraînera la mise en place de protections d'habitations selon les critères actuellement pris en compte dans le cadre du programme de protection mis en œuvre sur le reste du réseau.	
A13	Troarn	Jean-Luc Terrioux Président de l'association A13-0dB	Je pense que pour la commune de Troarn, les nuisances dues au bruit important généré par la présence de l'autoroute A13 n'ont pas été prises en compte. Un niveau de bruit de 60 à 65 dB est mesuré quasiment tous les jours et cela constitue une gêne énorme vis à vis des riverains de cette autoroute, c'est à dire des centaines de personnes habitant à Troarn nord. Cela impacte également notre patrimoine immobilier et une baisse de 40% a été constatée sur certaines estimations immobilières. Donc, nous demandons : 1. La construction d'un merlon de terre sur les parcelles appartenant à la mairie de Troarn, c'est à dire entre l'antenne de l'autoroute et le pont de la D37 2. La construction d'un mur anti bruit entre l'échangeur de Troarn et l'antenne sur les terrains appartenant à la SAPN 3. Un revêtement anti bruit sur la chaussée entre l'échangeur de Troarn et le pont de la D224A 4. Une limitation de vitesse à 110 km/h pour les VL et 80 km/h pour les PL sachant que dans ce cas le risque d'accident diminue. Un PL avec une cargaison toxique (Ammoniaque, chlore ou tout autre) se renversant sur la chaussée serait mortel pour la population de Troarn ou Bures, compte tenu des vents dominants. De plus, il est aberrant que les véhicules arrivent sur le péage de Troarn à 130 km/h, sur le prochain échangeur de Sannerville, et enfin sur le périphérique de Caen. Une limitation de vitesse permettrait de fluidifier ce trafic en laissant le temps aux véhicules de se fondre dans le trafic du périphérique de Caen	Il convient de préciser que la SAPN est régulièrement en contact avec les associations A13-0dB et SNAD fédérées par le Grape, avec l'association 3A13 et avec la mairie de Troarn dans un dialogue constructif qui a déjà permis d'aboutir à une amélioration de la situation en particulier au niveau du pont de la Dives. Nous avons convenu qu'il appartenait à la commune de conduire l'étude et la réalisation du merlon (point 1). La SAPN s'est engagée à construire l'écran acoustique dans le cadre des élargissements, conformément à la DUP (point 2) et de façon plus rapide, qui peut entrer dans le cadre du PPBE, à utiliser un revêtement peu bruyant de type BBTM lors de la prochaine réfection de chaussée (point 3). En revanche, la SAPN ne donne pas une suite favorable au point 4. Ces engagements et positions sont connus des associations et de la mairie.	Une limitation à 110 km/h devrait être justifiée par des raisons de sécurité routière ou d'ordre public. Or sur le secteur de Troarn, ni les conditions de circulation, ni les données d'accidentologie, ni la faible diminution du niveau sonore obtenue ne peuvent justifier une telle mesure.
A13	Bures sur Dives	Monsieur Alain Chardon	En réponse à l'appel à consultation du public et à commentaires et après lecture attentive du document "Le Projet" défini en détail ci-dessus, et en considération des différentes réunions tenues localement par les organismes concernés, il nous apparaît ce qui suit: Pour la forme: - "Le Projet" mentionne (§3.1.2, §3.2.2., §5.2.1.) la commune de Troarn comme concernée par le bruit, avec un nombre de bâtiments PNB à traiter de 5 et un nombre de personnes concernées de 10. => Par contre, cette même commune est "oubliée" au tableau du §5.1.3.1 concernant les mesures acoustiques effectuées. Aucune mesure n'ont-elles été effectuées sur cette commune et la commune associée de Bures-sur-Dives? - Le plan de la page 14 indique bien les communes de Troarn (et Bures-sur-Dives) "comme concerné par ce PPBE", au niveau du coude de l'A13. => Par contre et contrairement aux autres communes et autres lieux-dits cités dans Le Projet, aucun plan de détail n'indique en annexe la section de l'autoroute A13 traversant ces communes et ainsi que la nature et le positionnement exact des 4 ou 5 bâtiments de ces communes concernés par le PPBE. Est-ce un simple oubli ou une omission volontaire? - Le Projet ne mentionne donc nulle part quels sont les 4 ou 5 bâtiments de la commune de Troarn/Bures qui sont concernés et mentionnés par le PPBE. On ne peut, à sa lecture, faire que des suppositions sur les emplacements des-dits bâtiments. Sachant que l'autoroute A13 jouxte au plus près le village de Bures-sur-Dives en le contournant et que mention est faite du projet d'un éventuel "écran absorbant de hauteur 2m et de longueur 830m" pour 4 PNB, on peut SUPPOSER que 4 de ces bâtiments au moins sont situés à Bures-sur-Dives, sans plus de précision. - La position exacte de cet "écran absorbant" n'est pas indiquée sur un plan. On ne peut pas savoir quels bâtiments sont sensés être protégés. Il n'est pas indiqué non plus de quel côté de la voie (Nord ou Sud) doit se situer cet écran; devant protéger Le Mesnil de Bures ou Bures-sur-Dives? - L'étude d'emprise du bruit effectuée à la demande de la SAPN et les services associés, susceptible d'identifier les traitements antibruit à recommander a été établie, d'après le Projet, PAR MODELISATION, et contrôlée sur la base de mesures acoustiques effectuées <i>in situ</i> . Or à notre connaissance, deux séances de mesures restreintes seulement, en deux points voisins, ont été réalisées à Bures-sur-Dives: 1/ Au 7 rue des Pérelles (Mme Garnier, J2, 80 m de l'autoroute), en façade Nord 1 ^{er} étage, du mercredi 13/06/2001 à 13:50 au jeudi 14/06/2001 à 13:50, par vent de secteurs N/NO, puis SO (Météo Caen); 2/ Au 20 rue Louis DesLandes (M Launay, 80 m), au niveau du sol façade Nord, le jeudi 14/06/2001 de 14:50 à 15:50, par vent de secteur SO. (Erreur de localisation du Point H4, prévu au pont de la Dives – M Lemaure). La qualité de ces mesures, effectuées à quelques 100m de distance, dont la seconde au niveau du sol, a été remise en cause par le directeur de la SAPN lui-même, par lettre en date du 30/01/2003, qui dit avoir demandé leur reproduction avec l'accord des personnes localement concernées, mesures qui n'ont jamais été refaites. Sur le fond:	En 2007, les mesures ont concerné les communes de : . Banneville la Campagne : 1 point . Troarn : 2 points dont 1 à Bures sur Dives . Cricqueville en Auge : 2 points . Cresseveuille : 2 points . Danestal : 1 point . Drubec : 2 points . St-Martin aux Chartrains : 1 point Concernant les demandes 1 et 2, le linéaire de 830m pour l'écran acoustique de Bures a été acté dans la DUP des élargissements. Il correspond aux dimensions nécessaires à la protection de l'habitat groupé de Bures. Au-delà, les habitations sont dispersées ; la protection à la source n'est donc plus adaptée. Cet écran ne présente d'intérêt que s'il est implanté sur le futur remblai à son emplacement définitif. Il est donc indissociable des élargissements. Enfin, comme annoncé précédemment, un revêtement de chaussée peu bruyant de type BBTM sera mis en œuvre dans le cadre des opérations régulières d'entretien des chaussées ; cette réfection sera réalisée dans le délai couvert par le PPBE et peut donc s'y inscrire pour information. Concernant la demande 3, contrairement à l'argumentaire développé, deux mesures ont été réalisées en juin 2007 sur la commune de	

		<p>- On constate que les deux mesures acoustiques réalisées très ponctuellement à Bures-sur-Dives sous le contrôle de la SAPN ont été effectuées sur une durée extrêmement courte <u>en milieu de semaine</u>, c'est-à-dire à un période pas du tout représentative de la densité maximale du trafic sur l'A13, donc dans des conditions très critiquables et suivant une norme actuellement caduque, antérieure à 2003.</p> <p>=> Les mesures acoustiques de la SAPN ne permettent donc pas de se faire une idée juste et précise des nuisances sonores réelles apportées par l'A13, de nuit et de jour, en période de grands déplacements (week-end, départ en vacances, reprises de circulation des camions le lundi matin, etc.), sur l'ensemble du village de Bures-sur-Dives, et encore moins d'assurer un modèle susceptible de déterminer fiablement les mesures efficaces à prendre pour la protection des habitats et de leurs environnements.</p> <p>=> L'inadéquation manifeste et la caducité de ces mesures acoustiques ponctuelles "officielles" nous ont donc incités à lancer une campagne de mesures acoustiques privées de long terme, plus susceptibles de révéler la réalité des nuisances, en représentativité, en intensité et en diversité, en tenant compte des conditions météorologiques locales (Norme NF-S31-085 de Novembre 2002 – " Acoustique - Caractérisation et mesurage du bruit dû au trafic routier – Spécifications générales de mesurage" – AFNOR, 26/03/2003).</p> <p>=> Il faut également tenir compte que depuis 2001, date à laquelle les mesures de la SAPN ont été réalisées, le trafic de l'A13 a fortement augmenté, particulièrement en ce qui concerne les poids-lourds à l'insonorisation mal contrôlée (porte-containers) comme il continuera encore à augmenter (données SAPN), puisqu'il a été envisagé un passage à 2 x 3 voies, ce qui justifie un contrôle des nuisances à la base et une protection sonore encore plus renforcés.</p> <p>- En secteur urbain et quand la voie bruyante est en déblai, on peut admettre que les bâtiments concernés, tels que mentionnés au Projet, sont ceux exposés au premier rang et ces bâtiments en rangs serrés et d'une certaine hauteur forment écran partiel aux nuisances sonores pour les bâtiments du deuxième rang et des rangs suivants. D'où le petit nombre de bâtiments concernées par la modélisation, par exemple en périphérie de Caen.</p> <p>- Par contre, en habitat dispersé et de plus quand la voie est construite en remblai comme c'est le cas au niveau de Bures-sur-Dives en zone plane sur plusieurs kilomètres à la traversée du marais de la Dives, il en est tout différemment: l'effet d'écran est quasi-nul et les nuances sonores portent très loin (suivant les conditions atmosphériques et particulièrement les conditions aérauliques).</p> <p>- Le Projet ne tient compte généralement dans ses mesures que de la protection de l'INTERIEUR des habitations, par des mesures de protection en façades, fenêtres, etc. sans tenir compte des pollutions des terrasses, jardins, aires de jeux... qui sont pourtant des lieux de détente nécessaires et reconnus, obligeant ainsi implicitement les habitants à se cantonner à l'intérieur de leurs habitations, avec toutes huisseries hermétiquement closes, été comme hiver.</p> <p>=> Si les protections individuelles des habitations ne sont pas à exclure, couplées avec une isolation thermique totalement à l'ordre du jour, en ce qui concerne l'autoroute A13, <u>l'isolation à la base contre l'émission des nuisances sonores est à privilégier</u>, par l'utilisation générale de <u>revêtement à basse émission</u> et des <u>murs antibruit efficaces</u>.</p> <p>- Le village de Bures-sur-Dives est situé au centre d'une courbure de l'autoroute A13, dont le rayon principal est dirigé NO/SE. Les observations et les campagnes privées de mesures acoustiques en cours montrent que cette disposition focalise les bruits autoroutiers sur l'ENSEMBLE du village, exposé aux nuisances sonores de l'A13 en remblai sur plusieurs kilomètres; que ce soit par vent de secteurs NE, N, NO ou O, lesquels sont en fait les vents dominants. Seuls les rares vents de secteurs S et SE sont atténuateurs pour la partie sud du village. C'est alors le contraire pour le Mesnil de Bures situé au Nord de l'autoroute.</p> <p>=> Ainsi, ces mêmes mesures acoustiques comparatives privées, indépendantes de celles de la SAPN, ont montré que les niveaux sonores enregistrés à quelques dizaines de mètres de l'axe de l'A13 (extrémité N de la Rue des Pérelles) ou à 250/300 mètres (pont du marais sur la Dives, 25 rue du Port, un des points du village les plus éloignés de l'A13) sont <u>similaires et souvent supérieurs aux seuils acceptables par la Norme Européenne</u>.</p> <p>=> Cette situation fait de Bures-sur-Dives un "village sinistré", où l'immobilier a déjà subi en conséquence une décote de 30 à 40%, aussi bien en mutation qu'en location.</p> <p>- Au droit de l'axe de l'autoroute A13, l'ensemble du village de Bures-sur-Dives s'étend sur 1800 mètres environ, de plus entièrement face à une zone en remblai de l'autoroute: l' "écran absorbant ... de longueur 830m" proposé par le Projet ne peut donc en aucun cas protéger l'ensemble du village, le bruit devant contourner de plus cet écran <u>en fonction de l'orientation des vents</u> très changeante. Il s'agira donc, tel que prévue au Projet, d'une "ligne Maginot" de la protection sonore, dont on a connue l'inefficacité!</p> <p>=> Un écran d'une longueur de 2500 m et de 3m de haut est au minimum nécessaire côté Sud de l'A13, s'étendant de part et d'autre du village jusqu'au delà de la Dives côté Dozulé, pour envisager une protection relative de tous les habitats et environnements (intérieur ET extérieur) du village de Bures-sur-Dives.</p> <p>- Il ne sera pas détaillé ici sur les résultats des enregistrements acoustiques privés effectués, lesquels seront exploités et présentés en temps opportun. Mais il est d'ores et déjà évident que:</p> <p>=> Quasiment l'ensemble du village de Bures-sur-Dives est concerné par les nuisances sonores dus au trafic autoroutier de l'A13, et ce particulièrement par vents fréquents de secteurs O à NE, où une importante décote immobilière est en conséquence déjà observée.</p> <p>=> "Le Projet" ici présenté est déficient sur les mesures acoustiques effectués et sur la modalisation des mesures de protection envisagées, en ce que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il ne prend pas en compte les particularités topographiques et éoliennes du village de Bures-sur-Dives, - il ne mentionne pas précisément la position de l' "écran absorbant" envisagé, ni celles des bâtiments éventuellement concernés par des mesures individuelles de protection, - les dispositions proposées concernant la protection individuelle des bâtiments concerne l'intérieur des bâtiments, mais pas les nuisances permanentes occasionnées dans les aires environnantes (jardins, terrasses, aires de sport et jeu, etc.), - de toute évidence le mur antibruit ou "écran absorbant ... de longueur 830m", prévu au Projet, envisagé sans échéance précise et sous condition d'élargissement à trois voies de l'A13 au-delà de 2015 sur le secteur NO du village, ne permettra pas de protéger l'ensemble des zones sensibles du village, en particulier par vent de secteurs N et NE. 	<p>Troam, l'une au Nord de l'autoroute, l'autre au sud. Elles ont été effectuées dans le cadre de l'observatoire du bruit de la sapn et préalablement à l'élaboration des cartes et à la production du PPBE. Réalisées conformément à la norme NFS 31 085 ces mesures prennent bien évidemment en compte la topographie ainsi que les effets météo. L'impact de l'autoroute a ensuite été modélisé avec le logiciel mithra-cadna. Une nouvelle étude ne permettrait pas d'aboutir à des résultats significativement différents.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>=> Nous demandons:</p> <p>1- que la longueur de cet écran absorbant soit prolongée de 830m à au moins 2500m, sur 3m de haut, dans la direction de Dozulé ET sur la face SUD de l'autoroute, afin que le village de Bures-sur-Dives soit protégé DANS SON ENSEMBLE et à l'origine des nuisances sonores de l'A13, quelque soit l'orientation des vents dominants (NO à NE) et indépendamment de toutes mesures supplémentaires de protection individuelles des bâtiments;</p> <p>2- que ce mur antibruit soit réalisé rapidement, et sans attendre un élargissement éventuel et hypothétique de l'A13;</p> <p>3- que l'identification et le nombre de bâtiments plus particulièrement concernés à Bures-sur-Dives (pour le côté Sud) et au Mesnil-de-Bures (pour le côté Nord) par les nuisances de l'autoroute A13, soient reconsidérés et réétudiés par des mesures acoustiques pertinentes en concertation avec la population localement concernée et leurs élus, ainsi que toute association locale défendant la population contre ces nuisances.</p> <p>Toutes concertations, réponses, contre-commentaires de la part des auteurs du Projet et collaborations en mesures acoustiques complémentaires seront les bienvenus.</p>		
A13	Bures sur Dives	Monsieur Michel Lemaure Président de l'association SNAD	<p>Rappel des avis, commentaires et requêtes sur ledit Projet :</p> <p>A la lecture de ce projet nous ne pouvons que constater que la cartographie relative aux bâtiments potentiellement PNB le long de l'A13 sur la commune de Bures-sur-Dives qui d'ailleurs n'est jamais citée, n'est pas publiée. Cette opacité perpétuée depuis les deux mesures acoustiques de 2001 ne permet que d'imaginer des hypothèses sur le positionnement des cinq bâtiments cités sur la commune de Troarn-Bures.</p> <p>Ceci nous donne l'occasion de rappeler que ces mesures acoustiques, de quelques heures, réalisées il y a dix ans par la SAPN judge et partie dans cette opération, sont caduques sur la méthode utilisée, sur l'utilisation de la norme NF S31-085 de 1991 devenue elle aussi caduque par l'évolution de novembre 2002 plus favorable aux riverains. La différence essentielle étant la prise en compte des conditions météorologiques lors des mesures <i>in situ</i>. (Ce sont précisément ces conditions météorologiques qui changent tout à Bures-sur-Dives)</p> <p>Ces mesures ont été réalisées pendant la fermeture du périphérique sud pour cause d'inondation réduisant ainsi de manière significative le trafic, et par vents favorables à la SAPN. Les résultats obtenus entre les deux habitations d'exposition comparable sont par ailleurs des plus incohérents. Sur ces bases, la SAPN s'est alors empressée de valider son modèle de calcul qui désormais est utilisé dans son observatoire du bruit interne, là où tout se déroule dans la plus grande opacité, et dont selon elle son usage n'est plus remis en cause pour le futur.</p> <p>En février 2004 sur conseil de Monsieur le Secrétaire général de la Préfecture nous avons rencontré sur site un ingénieur de la DDE, lequel nous a confirmé je cite : <u>la qualité de l'étude acoustique repose sur « la confiance » donnée par le maître d'ouvrage au bureau d'études qu'il missionne ; la conformité de l'exécution par rapport aux règles de l'art en vigueur est difficilement vérifiable.</u></p> <p>J'ajoute que la loi laisse le champ libre, sans le moindre contrôle aux concessionnaires d'autoroute.</p> <p><u>Que constatons-nous depuis 2001 (TMJA environ 25000VI/jour pour 35 à 40000 aujourd'hui) ?</u></p> <p>Une forte augmentation du trafic et plus particulièrement celui des poids-lourds qui a doublé. A ce propos pour une meilleure transparence, nous demandons que l'on nous communique d'année en année l'évolution du TMJA.</p> <p>Le trafic de ces poids-lourds est quasi ininterrompu la nuit.</p> <p><u>La nature du trafic :</u> fort pourcentage de porte-containers, de véhicules de chantier, de transport des produits à recycler avec remorques, porte-voitures etc., tous plus bruyants les uns que les autres et notamment à vide lors du passage des joints du pont de la Dives (mon habitation est située à proximité). Les containers ou bennes posés sur leur remorque ne disposent pas de verrouillage positif efficace , d'où ce vacarme permanent . Vous devez agir sur ce point .</p> <p><u>La dégradation sonore du parc roulant des PL :</u> L'une des raisons est liée à l'absence de contrôle sur la présence des dispositifs antibruit lors des contrôles techniques obligatoires. Seul le bruit à l'échappement est vérifié, ce qui n'a rien à voir avec les obligations imposées aux constructeurs lors des homologations aux « Normes Euro ». La législation Française (et sans doute Européenne) là encore doit évoluer sur ce point. Ne doit-on pas traiter le bruit à sa source ?</p> <p>Nous constatons également beaucoup de bienveillance malgré la loi à laisser circuler certaines motos type Harley-Davidson non réglementaires qui même longtemps après leur passage diffusent encore un bruit ahurissant . Les moyens existent, vous devez les faire appliquer .</p> <p><u>C'est ainsi que certaines nuits, par vents porteurs, il n'est pas possible de s'endormir ou de se rendormir dans les habitations situées à moins de 100 mètres de l'autoroute.</u></p> <p>Malgré cela, comme nous le dénonçons à l'époque auprès de toutes les instances de l'état supposées concernées, ces mesures acoustiques « fabriquées sur mesure » ne visaient qu'un seul objectif : s'affranchir des obligations de la loi (y compris le décret 95-22) pourtant peu favorable aux riverains, pour minimiser encore et encore les frais financiers liés à notre protection qui selon ce projet limite à 5 les bénéficiaires, alors que la quasi totalité des habitations situées au sud de l'A13 sont durement frappées par les nuisances sonores .</p> <p><u>Nous dénonçons également le risque de voir validées ces « mini mesures acoustiques ». Et bien aujourd'hui ce risque est devenu réalité. Ces mesures sont la référence à tout :</u></p> <p>Dans l'observatoire du bruit.</p> <p>Dans l'étude d'impact liée au projet d'élargissement de l'A13</p> <p>Dans l'enquête publique de 2006 que votre projet ignore totalement.</p> <p>Dans la cartographie du bruit.</p> <p>Dans les PLU.</p> <p>Dans votre projet de PPBE du réseau routier national.</p> <p>Etc ???</p> <p>Les conséquences qui en résultent sont dramatiques et en premier lieu pour la santé des riverains qui sont fréquemment en déficit de sommeil réparateur . Certains jours, selon les conditions météorologiques du site, la vie à l'extérieur n'est plus possible (sauf pour les sourds)</p>	<p>Concernant la création d'un écran au Nord de l'A13 pour protéger les habitants du Mesnil. Les études conduites et la cartographie du bruit n'identifient pas de dépassement de seuil dans ce secteur</p> <p>Concernant les autres attentes, se reporter aux réponses apportées aux requêtes de l'association A13-0dB et de M. Chardon</p>	

			<p>alors qu'en 2001 les nuisances sonores étaient encore largement supportables. Les villageois de Bures-sur-Dives seraient donc contraints à vivre prostrés derrière leurs fenêtres comme des citoyens ?</p> <p><u>Sur le plan financier lors de leur mise en vente, les propriétés dépréciées de -40% à ce jour ne trouvent plus preneur. Il en va de même pour les locations.</u></p> <p>Pour vous en convaincre et pour mémoire les Burois ne resteront pas impassibles éternellement face au mépris qui leur est réservé depuis dix années et qui selon votre projet va perdurer encore au moins après 2015, année de l'hypothétique élargissement et ses hypothétiques protections acoustiques. Certaines personnes parmi les élus vont jusqu'à dire qu'il ne verra peut être jamais le jour.</p> <p><u>Alors en prenant connaissance du rapport d'enquête publique du 8 novembre 2006 (enquête publique qui semble vous avoir échappé), dossier N°E06000154/14, vous allez pouvoir évaluer le niveau de mécontentement général ambiant déjà à cette époque. A cette fin veuillez vous reporter en annexe 3 aux pages 7-8-9-10-16-17-18-19-20-21-22-23-24-26-27-28-29.</u></p> <p><u>Contre toute attente nous demandons dans l'urgence la mise en place de solutions immédiatement réalisables pour réduire le bruit soit :</u></p> <p><u>Double limitation de vitesse contrôlée</u> : 110 km/h pour les VL, et 80 km/h pour les PL avec interdiction de dépassement. Ceci depuis Basseneville à l'échangeur de Troarn dans les 2 sens de circulation. Gain -2dB(A) et réduction des risques pour la population sur « Les Risques Technologiques Majeurs en Basse Normandie, et réduction de la pollution atmosphérique. Ces deux derniers sujets ne sont évidemment pas pris en compte dans ce projet, mais prenez vous le risque de les ignorer même si aujourd'hui les pouvoirs publics comptent les morts uniquement sur l'autoroute pour faire évoluer les choses. Demain c'est parmi les riverains qu'ils devront tôt ou tard les compter. Souvenez vous le risque ZERO n'existe pas ! (voir rapport du CESR de juin 2010 sur ce sujet)</p> <p><u>Mise en place d'un revêtement peu bruyant</u> sur ce même parcours. Gain -3 à -5dB(A)</p> <p><u>Traitement des façades</u> après réévaluation sérieuse du nombre de bâtiments concernés.</p> <p><u>Remise en état rapide des joints du pont de la Dives</u>. Celle de novembre 2010 a provoqué l'apparition de « nids de poule » générant des pics de bruit insupportables, pics non pris en compte dans les études acoustiques. A ce propos dans les études acoustiques seules les moyennes sont retenues alors que ce sont précisément les pics qui nous réveillent ou nous empêchent de dormir. <u>Sur ce point concernant les ZBC la législation doit être modifiée.</u></p> <p><u>Lors de l'élargissement :</u></p> <p>Prise en compte dès maintenant dans les études définitives du projet, du prolongement du mur antibruit côté sud de 200 mètres au-delà de la Dives vers Basseneville. Le mur de 850 mètres proposé ne réglerait qu'une infime partie du problème car seule une partie du bourg serait protégée des bruits propagés par les vents d'O et N/O, et serait sans effet contre les vents du N, N/E et E fréquents sur site. Par vents de N et N/E le pont de la Dives fait caisse de résonance et le bruit amplifié est propagé vers le sud par le couloir de la Dives</p> <p><u>L'élargissement se faisant à l'aide de murs de soutènement de chaque côté, il est facile et indispensable de prévoir dans l'étude ce prolongement qui de ce fait sera beaucoup moins onéreux. Le support étant déjà en place.</u> Nos propres études acoustiques réalisées et qui se poursuivent par vents favorables à la propagation du bruit démontrent cette exigence. Et pendant ce temps les nuisances sonores grandissent jour et nuit au rythme de la montée en puissance de Port 2000.</p> <p>Côté nord un mur antibruit dont la longueur est à déterminer est également nécessaire pour protéger les habitations du Mesnil (voir rapport d'enquête publique). A prendre en compte également dans l'étude d'élargissement.</p> <p><u>En conclusion nous demandons impérativement que soient prises en compte les demandes formulées dans cet avis et dans le rapport d'enquête publique de 2006.</u></p> <p>Dans le cas où de nouvelles mesures acoustiques seraient réalisées, elles devront l'être sous forme de campagnes de mesure et pendant des conditions météorologiques favorables à la propagation du bruit ; le contraire étant inutile et inacceptable. Les associations concernées dont la SNAD devront y être associées.</p> <p>Depuis 2002 c'est ce que nous demandons, et il se trouve qu'à titre de comparaison au hameau de Bures sur la commune de Morainvilliers (78) une campagne de mesure a été réalisée du 19-01-2008 au 26-01-2008 par Bruitparif (observatoire du bruit en Ile de France). Cette commune est située en bordure de l'A13 tout comme Bures-sur-Dives et les conditions d'exposition sont assez comparables sans toutefois être identiques car le parcours de l'A13 décrit autour de notre commune un quart de cercle de S/O à N/E et l'autoroute est construite en remblai alors qu'elle est construite en déblai à Morainvilliers. Ces particularités rendent la situation encore plus difficile dans notre commune.</p> <p>Pour accéder à ce rapport suivre le chemin suivant :www.bruitparif→rapports de mesure Bruitparif→bruit du trafic routier→03/06/2010 Morainvilliers rue de la Crette bruit routier 2008.</p> <p><u>Dernière remarque : nous constatons malgré les promesses faites en leur temps que les associations concernées SNAD-A130dB-ECU-GRAPE ont été écartées de ce comité de pilotage et demandons leur intégration.</u></p>		<p>Une limitation à 110 km/h devrait être justifiée par des raisons de sécurité routière ou d'ordre public. Or sur le secteur de Troarn, ni les conditions de circulation, ni les données d'accidentologie, ni la faible diminution du niveau sonore obtenue ne peuvent justifier une telle mesure.</p>
A13	Troarn	Maire de Troarn	<p>Dans le cadre du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, soumis à la consultation du public du 15 juin au 15 août 2011, les commissions « environnement » et « urbanisme » de notre conseil municipal, particulièrement concerné de part la traversée de notre commune par l'autoroute A13, se sont réunies et ont émis les remarques suivantes que je porte à votre connaissance:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En tout premier lieu, la période de consultation du public énoncée ci-dessus apparaît, eu égard à son caractère estival, peu propice à une information et, surtout, une concertation de qualité. L'importance du projet présenté aurait nettement justifié une consultation du public avant ou après la trêve estivale. 2. Le projet se fonde sur des données de mesures acoustiques trop anciennes et issues des mesures effectuées par la société des autoroutes Paris-Normandie ce qui pose un réel problème de neutralité et de déontologie quand l'on sait que ce concessionnaire pourrait se voir imposer d'importantes dépenses liées aux préconisations de ce plan. Des mesures acoustiques réalisées par des riverains tendent à démontrer la sous-estimation des chiffres produits dans le rapport de la SAPN qui date de plusieurs années et donc ne tient pas compte de l'augmentation du trafic. <p>Les commissions environnement et urbanisme présentent donc les préconisations suivantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. La mise en place, avant 2015, du mur anti-bruit et que cette réalisation ne soit pas conditionnée au passage à 2x3 voies de l'autoroute A13. 	<p>Point 2: Les mesures ont été réalisées en juin 2007, recalées sur le TMJA 2006, année de trafic le plus élevé avant la crise ; ce niveau de trafic a de nouveau été atteint en 2010. Les données sont donc tout à fait cohérentes.</p> <p>Point 3: L'écran acoustique ne présente d'intérêt que s'il est implanté sur le futur remblai à son emplacement définitif. Il est donc indissociable des élargissements.</p> <p>Point 4: Le linéaire de 830m a été acté dans la DUP des élargissements; il correspond aux dimensions nécessaires à la protection de l'habitat groupé de Bures. Au-delà, les</p>	<p>Une limitation à 110 km/h devrait être justifiée par des raisons de sécurité routière ou d'ordre public. Or sur le secteur de Troarn, ni les conditions de circulation, ni les données d'accidentologie, ni la faible diminution du niveau sonore obtenue ne peuvent justifier une telle mesure.</p>

			<p>4. De plus, le linéaire retenu de 830 m doit être revu à la hausse. Il est évident que cette longueur s'avère insuffisante pour assurer une atténuation satisfaisante des nuisances.</p> <p>5. La pose d'un revêtement de chaussée anti-bruit sur l'intégralité de la traversée des communes de Troarn et Bures sur Dives.</p> <p>6. Une réduction de la vitesse de 110 km/h sur cette trajectoire serait également une solution adaptée et relativement rapide à mettre en place sans nécessiter d'investissements importants.</p> <p>7. Les membres des commissions municipales susvisées émettent le vœu que la Direction Départementale des Territoires et de la Mer soit maître d'ouvrage d'une étude acoustique complémentaire sur le territoire de Troarn et Bures sur Dives.</p> <p>8. Enfin les commissions souhaitent également voir prise en compte la forte dépréciation financière qui touche les biens immobiliers situés dans le périmètre des nuisances autoroutières</p>	<p>habitations sont dispersées ; la protection à la source n'est donc plus adaptée.</p> <p>Point 5: Un revêtement de chaussée peu bruyant de type BBTM sera mis en œuvre dans le cadre des opérations régulières d'entretien des chaussées. Cette réfection sera réalisée dans le délai couvert par le PPBE et peut donc s'y inscrire pour information.</p> <p>Point 6: La SAPN ne demandera pas de réduction de vitesse, la section concernée ne présentant pas d'accidentologie particulière.</p> <p>Les points 7 et 8 ne pas du ressort de la SAPN</p>	
A13	Cricqueville en Auge, Dozulé, Angerville, Cresseveuille, Danestal	Francis VAN DEN BUSSCHE Président de l'Association 3A13	<p><u>Remarque préalable</u> C'est au nom de l'Association 3A13 (Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 dont le siège est domicilié à la Mairie de Cricqueville en Auge - 14430) que sont faites les remarques ci-dessous énoncées ; cette association a été créée dans le cadre de l'extension à 2x3 voies de l'autoroute A13 et de la restructuration de la Barrière Pleine Voie de Dozulé (BPV) pour la défense des riverains de l'autoroute dans la traversée des communes de Cricqueville en Auge, Dozulé, Angerville, Cresseveuille, Danestal. Bien entendu le bruit généré par l'autoroute A13 dans le cadre des travaux de la mise à 2x3 voies et de la BPV est une préoccupation majeure de l'association 3A13 qui néanmoins prend également en compte d'autres aspects tels que la pollution atmosphérique, les particularités des sites traversés, l'intégration harmonieuse des ouvrages autoroutiers dans le paysage, la protection de l'environnement, la perte de valeur du patrimoine immobilier des riverains. L'association 3A13 se devait donc de faire connaître ses principales remarques sur ce projet de PPBE qui, en quelque sorte, constitue la référence de bruit généré par l'A13 avant la réalisation des travaux prévus par la SAPN. En conséquence, ses remarques ne valent que pour l'autoroute A13 ce qui l'a conduit à porter une attention particulière sur le document de la SAPN présenté en annexe de ce PPBE.</p> <p><u>Remarque 1</u> Le projet rappelle judicieusement un certain nombre de données utiles sur le cadre législatif, les généralités sur le bruit et les indicateurs de bruit utilisés notamment LAeq. A ce sujet il n'est pas mis suffisamment en exergue que ce dernier indicateur est une valeur moyenne intégrant l'énergie acoustique sur une période de jour et de nuit et que, de ce fait, il écrête les niveaux acoustiques élevés en période diurne par des niveaux acoustiques moindres en période nocturne. Le LAeq ne traduit donc pas tout à fait la réalité acoustique perçue à certains moments par les riverains de l'A13 en période diurne.</p> <p><u>Remarque 2</u> Aucune précision n'est donnée dans le document en ce qui concerne l'établissement des cartes de bruit. Il aurait été fort intéressant de rappeler comment celles-ci sont établies. Résultent-elles d'une modélisation ? S'agit-il de MITRHA ? Si c'est le cas, quelles données sont-elles utilisées en ce qui concerne le trafic de l'A13, les conditions climatiques, la topographie..... Quelle précision peut-on accorder sur les résultats donnés par le modèle ?</p> <p><u>Remarque 3</u> On peut noter page 17 tableau 3.1.2 qu'un certain nombre de bâtiments sensibles sont susceptibles d'être classifiés PNB. Sur les communes intéressantes l'association 3A13, sont indiqués :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 bâtiment à Angerville : est-ce une maison située Chemin du Gué ? - 3 bâtiments à Cresseveuille : s'agit-il des 3 maisons situées Impasse Travers, soit sur le côté Nord de l'A13 ? Par ailleurs, il nous paraîtrait normal qu'y figure en plus un bâtiment situé Route dite Inutile, soit sur le côté Sud de l'A13. Ce serait donc 4 bâtiments qui devraient être concernés. - 1 bâtiment à Danestal : peut-on connaître sa localisation ? <p>Tout cela amène d'ailleurs à s'interroger davantage sur la méthode qui a été prise en compte pour établir l'inventaire exhaustif des bâtiments exposés, compte tenu notamment du fait qu'il s'agit de ne considérer que les bâtiments construits antérieurement au 06/10/1978. A cet égard, il est surprenant de constater qu'aucun bâtiment n'est concerné sur les communes de Cricqueville en Auge et Dozulé.</p> <p><u>Remarque 4</u> A l'examen de ce même tableau, il ressort que 2 bâtiments sont protégés par isolation : 1 à Angerville, un à Danestal alors que la SAPN indique, page 54, en cohérence avec le paragraphe 5.1.3.1, que 3 isolations de façades ont été réalisées, 1 à Angerville, 1 à Cresseveuille, 1 à Danestal. Serait-il possible de préciser davantage la situation à ce sujet et d'apporter des renseignements quant à la date à laquelle les travaux ont été réalisés ?</p> <p><u>Remarque 5</u> En ce qui concerne les actions de préventions prévues entre 2008 et 2013 on note page 34 que 3 isolations de façades sont prévues sur la commune de Cresseveuille, mais qu'elles ne seront effectuées qu'après 2015 dans le cadre de l'élargissement de l'A13. Cela est difficilement acceptable pour les riverains concernés qui, déjà, subissent depuis plusieurs années les nuisances acoustiques et vont</p>	<p>Remarque 1: C'est exact, c'est pourquoi le Lden, défini par la directive européenne, tente de se rapprocher de la gêne ressentie. C'est cet indicateur qui est utilisé pour la cartographie du bruit et les PPBE. Bien que certainement imparfait, il a le mérite d'être le même pour toutes les infrastructures de transport terrestre</p> <p>Remarque 2 :Le logiciel utilisé est Mithra-cadna; il permet, entre autres, de prendre en compte la topographie, les conditions météo (vent, températures)...</p> <p>Remarque 3: La localisation des bâtiments est facilement déductible de la carte des zones de dépassement de seuil PNB (carte de type c)</p> <p>remarque 4: Les éléments de PPBE fournis par la sapn font état de 1 IF déjà réalisée sur chacune des trois communes et de 3 IF restant à réaliser sur Cresseveuille.</p> <p>Remarque 5 : les décisions d'investissement sont prises de façon contractuelle avec l'Etat (DITM) ; la sapn n'a pas la possibilité, en l'état</p>	<p>Dans le document sont évoqués les PNB résorbés ou non. La différence réside dans le fait que l'isolation de façade réalisée sur Cresseveuille ne concernait pas un point noir bruit</p>

			<p>continuer à les subir davantage en durée et en niveau puisque le trafic de l'A13 ne cesse d'augmenter.</p> <p>Le document présenté par la SAPN en annexe ne fait d'ailleurs qu'amplifier l'inquiétude des riverains concernés puisqu'il mentionne en page 55 que « le délai est non connu à ce jour, probablement supérieur à 5 ans » ce qui conduit au mieux à l'année 2016 pour la réalisation des IF des bâtiments .</p> <p>L' Association 3A13 considère qu'il s'agit là d'un délai excessif, d'autant que le coût total des travaux d'IF est minime comparativement au coût de l'élargissement de l'A13. Elle souhaite donc que ce délai soit reconsidéré dans un sens plus favorable aux riverains.</p> <p><u>Remarque 6</u> Bien que la SAPN indique, page 55, que « le changement des revêtements de chaussée offrent des gains généralement trop partiels pour aboutir au traitement des PNB », on ne peut néanmoins qu'inciter la SAPN à réaliser de tels changements de revêtements car ils contribuent à une diminution du niveau acoustique.</p> <p>Plusieurs sociétés les préconisent dorénavant (exemple les BBTM, Bétons Bitumineux Très Minces)</p> <p><u>Remarque 7</u> Quoique cela ne concerne pas le traitement des PNB, on ne peut que redire ici toute l'importance qu'il nous semble indispensable d'accorder à la protection visuelle des riverains de l'A13. Là où cela est nécessaire il est donc souhaitable que les riverains soient protégés visuellement par des écrans de végétaux dans la traversée des communes mentionnées précédemment.</p>	<p>actuel des choses, d'influer sur ce délai.</p> <p>Remarque 6: Dès que possible et lorsque les conditions d'exploitation le permettent, la sapn privilégie actuellement la mise en œuvre d'un tel enrobé.</p> <p>Remarque 7: La sapn est tout à fait favorable à ce type d'aménagement et réalise systématiquement un projet paysager sur les sections d'autoroute faisant l'objet de travaux (Dozulé, contournement sud de Caen, Pont l'Evêque – Saint-André d'Hébertot). Ces projets sont définis en concertation avec les élus et les riverains concernés. Ce principe a déjà été étendu sur la commune de Troarn, sans attendre la réalisation de l'élargissement.</p>	
A84	Verson	Monsieur Jean-Louis Estival Président de l'association ECU	<p>Dans une note datée du 30 décembre 2009, le Ministère de la Santé du Travail, et de l'Emploi a très largement développé les conséquences liées à l'exposition permanente au bruit. Sans vouloir reprendre l'ensemble de l'étude, on notera que les effets induits portent sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le système cardio vasculaire • les système endocrinien • le système immunitaire • la santé mentale <p>Cette même note souligne les effets subjectifs et comportementaux du bruit et évoque la nécessité pour bien en mesurer l'impact de prendre en compte :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de nombreux facteurs individuels : antécédents, confiance dans l'action des pouvoirs Publics... 2. des facteurs contextuels : bruit choisi moins gênant qu'un bruit subi 3. des facteurs culturels : i comportement des individus qui passent une part plus importante de leur temps à l'extérieur de leur habitation. en raison des conditions climatiques favorables. <p>Face à cet état de fait, la prise en compte du bruit ne peut se satisfaire d'éléments statistiques et de paramètres pré-établis, et en tout cas les mesures à prendre ne peuvent pas être strictement corrélées à ces constatations exclusivement matérielles. et objectivées Les faits rappelés ci-après et les dispositifs suggérés prennent en compte cette réalité et font confiance à la cohérence de l'action de la Puissance Publique pour combler les écarts éventuels entre les constats de Santé Publique et les réalisations matérielles effectives destinées à y faire face.</p> <p>Le contexte de la Commune de Verson et des lotissements situés au Sud ouest de l'A84 (plus précisément au droit de la zone industrielle de la Mesnillère (lotissement le Mesnil)</p> <p>Ce lotissement (et les lotissements voisins) construit dans les années 1970 subit les nuisances d'une voie qui irrigue la région OUEST sous l'appellation autoroute des Estuaires.</p> <p>Sans qu'il puisse être apporté de preuve concrète de ce qui est avancé on peut volontiers admettre que le trafic est en constante augmentation en raison du trafic transmanche et de la mise en œuvre future d'une plate forme logistique à MEZIDON c'est aussi une voie intense de circulation pour le tourisme et les véhicules à destination de la Bretagne, de la Côte atlantique, voire même de l'Espagne.</p> <p>A plusieurs reprises les habitants du lotissement et ceux dont les habitations sont situées le plus au nord, à la hauteur de l'antenne relais située a l'entrée de la zone industrielle se sont plaints d'une nuisance continue ne leur permettant pas notamment, d'user de façon convenable du jardin attenant à leur propriété*.</p> <p>Cette situation est aggravée par l'existence d'un vent dominant d'ouest le plus souvent et du nord parfois, or les contraintes climatiques sont autant de facteurs aggravant de l'existant (voir supra).</p> <p>Confrontés également aux nuisances de l'aviation de loisirs (proximité avec l'aérodrome de CAEN CARPIQUET (et ce en raison de l'existence d'une charte environnementale aux effets plus que limités) les résidents subissent donc une situation dont les effets cumulés sont difficilement acceptables.</p> <p>Ce qui vient d'être exposé milite en faveur d'un certain nombre de dispositions dont la combinaison peut conduire à une réduction significative des nuisances constatées.</p> <p><u>La réduction de la vitesse</u></p> <p>Sur toute la longueur du parcours qui jouxte la quasi totalité de la Commune de Verson la vitesse reste fixée à 130 km/h elle est réduite à 110 km/h a l'approche du périphérique et du rond point « Bretagne » à l'entrée de BRETTEVILLE sur ODON.</p> <p>Si la vitesse est réduite à 50KM/H sur la bretelle d'accès au périphérique elle reste fixée à 90KM/h pour les véhicules qui se dirigent vers le rond point Bretagne et la commune de BRETTEVILLE</p> <p>Cette dernière préconisation est visiblement insuffisante au regard du caractère accidentogène du site qui a vu a plusieurs reprises des poids lourds se renverser sur la chaussée avec leur cargaison mettant ainsi en péril les occupants des véhicules empruntant le rond point et ceux situés en attente ou en provenance de Verson et de BRETTEVILLE sur ODON</p> <p>Ces faits ne sont pas exclusifs de ceux de même nature constatés sur la bretelle de raccordement au périphérique normalement limitée à 50 KM/H.</p> <p>La réduction significative, progressive et anticipée de la vitesse dans les deux sens (80KM pour les PL et 90 KM/h pour les véhicules légers est de nature a réduire significativement le bruit provoqué en même temps qu'il peut réduire les accidents de circulation aggravés par la nature des produits transportés et l'intensité de la circulation.</p>	<p>L'A84 est une infrastructure autoroutière étudiée pour permettre la vitesse de 130 km/h. Un abaissement de cette vitesse sur des sections réparties sur l'itinéraire, sans motivation apparente pour l'automobiliste, serait une mesure incompromise qui viendrait enlever toute crédibilité à la signalisation en plus de n'être pas respectée. Ces considérations sur la vitesse sont d'autant plus fortes qu'il faudrait en baisser très significativement le seuil pour espérer avoir un effet ressenti réel, sans préjuger des conditions météorologiques qui peuvent obérer très sensiblement le résultat.</p>	<p>Une limitation à 110 km/h devrait être justifiée par des raisons de sécurité routière ou d'ordre public. Or sur le secteur de Verson et Bretteville sur Odon, ni les conditions de circulation, ni les données d'accidentologie, ni la faible diminution du niveau sonore obtenue ne peuvent justifier une telle mesure.</p>

			<p><u>La mise en œuvre d'un revêtement moins bruyant :</u> les travaux de réfection réalisés par la SAPN sur l'A13 à proximité de l'échangeur de PONT L'EVEQUE apportent un confort de route et une réduction significative du bruit évalué de 2 à 5 Db, une réalisation de même nature sur l'A84 pourrait aller dans le sens souhaité.</p> <p><u>Dégradation sonore du parc roulant des Poids lourds</u> Lors des contrôles techniques seuls les bruits à échappement est vérifiée, mais ces mesures sont insuffisantes et ne prennent pas en compte les obligations imposées aux constructeurs lors des homologations aux « normes euro » l'Association ECU a bien conscience que les points évoqués ne relèvent pas du dispositif réglementaire « stricto sensu » mis en place, et objet de la présente consultation, mais comme indiqué précédemment la perception du bruit, ses effets sur la santé induisent la mise en œuvre d'une combinaison de dispositifs qui relèvent sans doute de la responsabilité de plusieurs départements ministériels. L'accompagnement nécessaire à propos duquel nous aimerions être informés du suivi permettrait d'apporter quelques éléments de réponse à nos adhérents et à ceux qui suivent notre action dans le réseau dont l'Association est Membre. A cet égard, nous ne pouvons que regretter que notre demande formulée à plusieurs reprises auprès de M. le Préfet (lettre du 6 octobre 2009) conjointement avec l'Association SNAD de BURES sur DIVES et A13 ODb de TROARN en faveur de notre présence au sein de l'observatoire du bruit n'ait pas été retenue, (demande d'autant plus fondée qu'aucun élu de proximité ne siège dans cette structure) car elle aurait peut-être permis d'anticiper les remarques et demandes formulées aujourd'hui</p>		<p>La DIR Nord-Ouest s'attache à préserver l'intégrité de la route en conservant les caractéristiques du revêtement initial, notamment à proximité des zones habitées. Sur l'aspect acoustique, cette politique permet de garantir que les conditions préalables à la réalisation de la route sont conservées</p>
A84	Tourville sur Odon Hameau de Colleville	Monsieur Claude Patry Représentant des habitants du hameau de Colleville	<p>Eu égard à l'intensité grandissante du trafic routier sur cet axe, nous attirons votre attention sur le fait que le terrain agricole séparant le hameau de Colleville de l'A84 ne fait pas partie de la communauté de communes Les Rives de l'Odon. En effet ce terrain se situe sur la commune de Mondrainville, et par conséquent, ne fait pas partie du projet de création d'un merlon qui semble en cours sur la commune de Mouen. C'est pourquoi nous, habitants du hameau de Colleville, souhaitons que soit prise en compte la nuisance sonore de cet axe autoroutier sur leur vie quotidienne, et de ce fait, qu'une solution nous soit proposée et mise en œuvre.</p>	Aucun projet de merlon ou d'écran n'est à l'étude sur le secteur	
A84	Tourville sur Odon Hameau de Colleville	Maire de Tourville sur Odon	<p>Le hameau de Colleville est situé sur les communes de Tourville sur Odon, Mouen et Mondrainville. La bande de terrain localisée entre les habitations et l'autoroute A84 se trouve sur la commune de Mondrainville. Un projet de merlon envisagé par la Communauté de communes existe sur Mouen. Les habitations de Tourville sur Odon sont à moins de soixante mètres de l'autoroute A84. Les habitants du hameau de Colleville interpellent fréquemment la commune concernant la nuisance sonore que constitue l'A84. L'importance du trafic sur l'autoroute A84 ne cesse de croître, il est donc souhaitable d'envisager rapidement une protection contre ces nuisances sonores qui deviennent intolérables en période de fort trafic. Aussi, au nom du Conseil Municipal, je sollicite la mise en place d'un merlon de protection avec végétation le long de l'A84, côté sud à hauteur du hameau de Colleville.</p>		
RN158	Rocquancourt	Mme Parret Brigitte	<p>Je suis une citoyenne dont la façade de ma maison donnera prochainement sur l'autoroute A88. Je vous suggère la réalisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'un rideau d'arbres allant du pont à ma maison • ainsi qu'un mur de 2m, 2,50m maximum pour atténuer le bruit et me mettre en sécurité, en me laissant un passage pour avoir accès aux ouvertures, comme il est actuellement <p>Ma maison est construite depuis plus de 200 ans, une réhabilitation des ouvertures n'est pas possible.</p>	<p>Sur Rocquancourt, dans le cadre de la mise aux normes autoroutières de la RN 158, un écran de 2.5 m environ (pas forcément acoustique) est prévu sur 300 à 400 m de long. Ce mur n'est pas programmé pour le moment. Dans le meilleur des cas, si nous obtenons des crédits en 2012 (ce qui est loin d'être sûr), les travaux pourraient débuter fin 2012.</p>	<p>La DDTM a acté le fait que ce serait un mur anti-projections et non anti-bruit. C'est pourquoi nous proposons de l'isolation de façade pour les bâtiments PNB.</p>
RN158	Hubert-Folie	Jean-Louis-Gost Alain Jean-Louis-Gost Laurent Lerbour Yves Mathon Patrice	<p>Nous sommes 4 habitations proche de la RN158, nous souhaiterions qu'un écran antibruit soit installé à partir du pont qui enjambe la RN158 jusqu'à nos habitations. Ce que ne mentionnent pas les relevés effectués, c'est que le pont fait « caisse de résonance » et il nous importe que cet aspect soit traité. Cet écran pourrait être un merlon surmonté de panneaux bois (dans le style de ce qui a été réalisé Hérouville Saint Clair, sur la route menant à Ouistreham), pour la partie protégée par un muret en béton, les panneaux pourraient être fixés dessus.</p>	Aucun aménagement n'est prévu au projet de mise aux normes autoroutières. La réglementation ne l'impose pas.	
RN158	Bretteville le Rabet	Mme le Maire de Bretteville le Rabet	<p>Suite à l'élaboration du PPBE concernant le réseau routier RN158, le conseil municipal de Bretteville le Rabet vous fait parvenir ci-joint ses observations A la lecture du dossier, nous constatons qu'aucune action n'est envisagée au niveau du village. Il est vrai qu'aucune habitation ne se situe le long de la RN158 mais la commune se trouve sous les vents dominants. La lecture des mesures acoustiques faites par le cabinet Orfea indique des niveaux sonores mesurés et recalés de 58,4 dB(A) de jour et 52,9 dB(A) de nuit, point de mesure réalisé sur l'habitation de Mr et Mme Faucher à 150m de la RN158 (le 26/02/2009 à 18h:60,9 dB(A)) Les autres mesures sur les différentes maisons indiquent des seuils moins élevés mais néanmoins relativement bruyants, nous nous inquiétons de l'avenir car le trafic augmentera ainsi que la vitesse. Sachant que les relevés ont été faits l'hiver et par conséquent avec un trafic beaucoup moins important que l'été, le conseil municipal souhaiterait de nouvelles mesures sonores lors de la mise en service de la voie rapide et ceci pendant la période estivale. Votre rapport fait l'impasse sur les nuisances sonores à l'extérieur des maisons les mois d'été, période durant laquelle les habitants profitent de leur terrasse ou dorment les fenêtres ouvertes. Par ailleurs un revêtement adapté pourrait certainement réduire les nuisances sonores. Enfin, peut-on envisager la construction d'un merlon avec plantation d'une bande d'arbres de haut jet d'environ 10 mètres de large le long de l'infrastructure partant de Grainville Langannerie et remontant sur le dépôt des ordures ménagères.</p>	<p>Afin de tenir compte d'une éventuelle différence entre le trafic durant la période de mesure et le trafic moyen journalier annuel, les niveaux sonores sont pondérés. La DIR Nord-Ouest s'attache à préserver l'intégrité de la route en conservant les caractéristiques du revêtement initial, notamment à proximité des zones habitées. Sur l'aspect acoustique, cette politique permet de garantir que les conditions préalables à la réalisation de la route sont conservées Aucun merlon n'est prévu sur le secteur; réponse analogue déjà faite il y a quelques mois</p>	
RN 158	Cauvicourt	Extrait du registre des délibérations du conseil municipal	<p>Ce jour, après en avoir délibéré et à l'unanimité, le conseil municipal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • approuve les aménagements prévus par les services de l'État recensés comme étant les points noirs bruit des habitations de <ul style="list-style-type: none"> ◦ M. et Mme Perier Jacques domicilié 7 impasse des Antes ◦ Bureau DALEP/LEPELTIER Jérôme: 20 impasse des Antes ◦ Monsieur Vérel Mickaël-Melle Verrier Alexandra: 2 les Aucrais ◦ M. et Mme Mauquet Thierry: 4 les Aucrais • Demande la création de trois talus ou écrans anti-bruit situés: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Talus 1: ZI 21 située en zone N du plan d'urbanisme. Cette parcelle étant propriété de la commune de Cauvicourt depuis peu, elle y envisageait un écran boisé consécutif afin de prémunir du bruit au maximum le hameau vis à vis de la RN158. Dans le cadre de la consultation, nous vous demandons la prise en charge partielle ou complète de cet aménagement boisé. ◦ Talus 2: ZI23 située en zone N du plan local d'urbanisme ◦ Talus 3: ZI 137 située en zone N du plan local d'urbanisme • Demande un revêtement de chaussée aux droit s du Haut-Mesnil engendrant un bruit de circulation le plus faible possible 	<p>Concernant la demande de talus, rien n'est prévu à l'opération de mise aux normes autoroutières. La DIR Nord-Ouest s'attache à préserver l'intégrité de la route en conservant les caractéristiques du revêtement initial, notamment à proximité des zones habitées. Sur l'aspect acoustique, cette politique permet de garantir que les conditions préalables à la réalisation de la route sont conservées</p>	

RN 158	Bretteville le Rabet	Mr Charles De Foucault	<p>Habitant de BRETTEVILLE LE RABET, nous sommes ma famille et moi-même, bien dérangés par les nuisances sonores émises par la N158 à son passage entre GRAINVILLE-LANGANNERIE et CAUVICOURT, surtout par vent de secteur Ouest.</p> <p>Nous appréhendons le classement prévu de cette nationale 158 à 4 voies en autoroute alors qu'aujourd'hui le bruit est déjà à certaines heures insupportable.</p> <p>Des mesures de bruit ont bien été faites il y a quelques temps mais le vent était faible et pas tout à fait de la direction précitée. De plus les jours pendant lesquelles les mesures ont été faites ne correspondaient pas du tout aux jours de "pointe" de la circulation !</p> <p>Afin de limiter le bruit rayonné, je vous propose les solutions suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> limiter la vitesse à hauteur de GRAINVILLE-LANGANNERIE changer le revêtement de la chaussée pour un bitume plus silencieux de LANGANNERIE jusqu'à CAUVICOURT mettre en place un rempart anti-bruit (gagner 3db diminue la puissance sonore de moitié!) au moins sur plusieurs centaines de mètres <p>L'idéal serait d'adopter ces 3 solutions à la fois !</p>	<p>La DIR Nord-Ouest s'attache à préserver l'intégrité de la route en conservant les caractéristiques du revêtement initial, notamment à proximité des zones habitées. Sur l'aspect acoustique, cette politique permet de garantir que les conditions préalables à la réalisation de la route sont conservées</p> <p>Concernant le rempart anti-bruit, compte-tenu du respect actuel des seuils réglementaires et du peu d'incidence sur le bruit du classement en autoroute de la RN 158 (- 2 dB (A) d'augmentation), rien n'est prévu sur le secteur. Réponse analogue avait été faite il y quelques mois au maire.</p>	<p>Une limitation à 110 km/h devrait être justifiée par des raisons de sécurité routière ou d'ordre public. Or sur le secteur de Grainville Langannerie, ni les conditions de circulation, ni les données d'accidentologie, ni la faible diminution du niveau sonore obtenue ne peuvent justifier une telle mesure.</p>
RN 158	Bretteville le Rabet	Mr Luc De Foucault	<p>Comme déjà indiqué à diverses reprises auprès de la Préfecture, les nuisances sonores liées à l'utilisation de la route RN158 en continuité de l'autoroute A88 sont par vent d'ouest et nord-ouest insupportables pour les riverains de Bretteville le Rabet.</p> <p>Plus précisément, il s'agit du tronçon entre les communes de Haut Mesnil et Cauvicourt (les Aucrais) d'une part, et Grainville-Langannerie d'autre part englobant Bretteville le Rabet.</p> <p>Une première intervention a déjà été faite il y a plus de 2 ans pour signaler « que par fort vent d'ouest, nord-ouest, sud-ouest, le bruit de la 4 voies aux heures de pointe devient réellement infernal. ».</p> <p>Des études de mesure de bruit ont été faites et sont restées sans suite : on en voit pas tellement leur utilité compte tenu des conditions restrictives dans lesquelles elles ont été faites, (ni l'été, ni les Week-End, ni les jours fériés, etc..) et n'ont pas pris en compte la progression inéluctable du trafic annuel.</p> <p>Le journal Ouest France du 9 septembre 2010 annonçait un passage de plus de 5000 véhicules par heure aux heures de pointe dans cet axe routier, évidemment avec des passages bien supérieurs à ce chiffre aux heures de pointe, tout ceci devant s'accroître au fil des ans...</p> <p>Il n'est donc pas possible d'en ignorer les conséquences sur l'environnement et la santé des riverains.</p> <p>Je me permets de vous indiquer, comme déjà dit dans un précédent courrier, que lors de la transformation de la RN158 en 4 voies, la route a été surélevée à cet endroit de manière totalement aberrante par rapport à ce qui existait, contribuant ainsi largement aux nuisances sonores d'aujourd'hui.: on peut corriger les erreurs du passé !</p> <p>Nous souhaitons donc, comme cela a été fait à de nombreux endroits, vous demander de mettre à l'ordre du jour la construction d'un mur en terre ou en matériaux adéquats entre les Aucrais et le cimetière polonais de Grainville-Langannerie, (c'est-à-dire direction Caen Falaise), de façon à réduire ces nuisances.</p> <p>Au risque de me répéter les problèmes d'environnement sont suffisamment à l'ordre du jour pour que l'on prenne en compte notre demande.</p> <p>P.S. Je vous rappelle que Bretteville le Rabet subit la proximité d'une des décharges les plus grandes de France : les Aucraies et que lors de l'incendie de la décharge il y a quelques années, un nuage de pollution est arrivé sur notre village : je tiens à votre disposition des photos prises à cette occasion. Ceci pour dire que nous pourrions peut-être au moins avoir gain de cause pour les nuisances sonores....</p>	<p>Concernant le rempart anti-bruit, compte-tenu du respect actuel des seuils réglementaires et de le peu d'incidence sur le bruit du classement en autoroute de la RN 158 (- 2 dB (A) d'augmentation), rien n'est prévu sur le secteur. Réponse analogue avait été faite il y quelques mois au maire.</p>	
RN 158	Urville	Mme le Maire d'Urville	<p>Après consultation du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, bien que la commune d'Urville n'ait aucune habitation ou bâtiment concernés par les nuisances sonores, je tiens à faire observer que les vents d'est (très réguliers) amplifient les bruits de circulation sur le village.</p> <p>Aucun merlon le long de la RN158 sur la commune. Un merlon existe actuellement c'est l'ancienne voie ferrée de la SMN, dont le projet est de la supprimer lors de la création de la voie de substitution lors de la mise aux normes de l'A88.</p> <p>Bien évidemment mon observation ne concerne pas d'habitation particulière, mais je souhaite que l'on s'interroge sur les bruits aux environs.</p>	<p>Aucun aménagement de prévu sur le secteur dans le cadre de la MANA RN158</p>	
RN 814	Mondeville	M. Lebrun Adjoint à l'urbanisme Yan Daniel Directeur des services techniques	<p>1- Un bâtiment, à priori situé au 2 rue Chapron, en bordure du périphérique, comprend à la fois un restaurant au rez de chaussées et des logements aux étages. Ce bâtiment est donc à vérifier</p> <p>2- Nous avons noté que la tour Victor Hugo ainsi que l'école maternelle centre ont été pris en compte</p> <p>3- La RN814, depuis sa création, coupe le centre-ville de Mondeville. Cette situation implique une grande difficulté pour faire vivre le centre ville. Il faut donc construire un mur anti-bruit sur toute la traversée de l'agglomération de Mondeville afin d'y réduire les nuisances sonores et polluantes.</p>	<p>Aucun projet de ce type n'est prévu. La sécurisation du BP nord ne concerne pas cette section</p>	
RN814	Saint Germain la Blanche Herbe	Mr Richard Dieu	<p>Nous sommes nouveaux habitants au 70 de la rue Roland Vico à Saint Germain La Blanche Herbe. Nous sommes très surpris du bruit du périphérique qui nous entoure à ce jour.</p> <p>En effet, nous sommes encerclés par celui-ci et je trouve ça navrant à l'heure d'aujourd'hui, alors que des solutions existent pour atténuer ces nuisances que rien est fait depuis tout ce temps là.</p> <p>Alors que nous savons tous que ces nuisances sont mauvaises pour notre santé et celles de nos enfants.(dont un en cours..)</p> <p>De plus, au vu des impôts locaux dont on s'acquittent, je trouve ça encore plus scandaleux.</p> <p>Alors nous attendons avec diplomatie dans un premier temps, que les choses bougent</p>	<p>Aucun aménagement n'est prévu. Le projet de fluidification/sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen n'intègre pas cette section.</p>	<p>La multi-exposition a été prise en compte dans la cartographie du bruit. A ce sujet il est utile de rappeler que les niveaux sonores émis par deux sources différentes ne s'additionnent pas arithmétiquement, ce qui explique que même en prenant en compte l'ensemble des voies importantes du secteur, le seuil définissant les PNB ne soit pas atteint.</p>
RN814	Saint Germain la Blanche Herbe	Mme De Sevin	<p>La maison située 74 rue Rolland Vico à Saint-Germain la Blanche-Herbe a été fortement impactée au niveau de l'ambiance sonore au moment de la création de la bretelle de raccordement entre la RN814 nord et la RN814 ouest créée postérieurement.</p> <p>La façade ouest de la maison reçoit simultanément le bruit en provenance du trafic de ces deux tronçons. Le PC de la maison a été déposé en 1970.</p> <p>Une mesure de bruit peut-elle confirmer que ce bâtiment n'est pas un PNB.</p>	<p>Aucun aménagement n'est prévu. Le projet de fluidification/sécurisation du boulevard périphérique nord de Caen n'intègre pas cette section.</p>	<p>Les cartes de bruit ont été réalisées en 2008. Les niveaux sonores ont été déterminés par modélisation. Cependant ces résultats sont très proches des valeurs que l'on peut obtenir par des mesures sur site. Les niveaux sonores étant de l'ordre de 60 dB(A) en Lden de jour, donc loin du seuil de</p>

					68 dB(A) définissant un PNB, des mesures sur site sont inutiles.
RN 814	Saint Germain la Blanche Herbe	Mr Robert Etienne	<p>De la lecture du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement il ressort:</p> <ul style="list-style-type: none"> • que les secteurs concernés sont arrêtés et très restreint • que les critères retenus limitent au maximum l'étendue des zones à traiter • que les remèdes techniques sont adoptés • qu'enfin l'étalement dans le temps de la phase actuelle (loi 1992, programmation 1998, ordonnance de fin de réalisation 2013) laisse perplexe pour les réalisations futures <p>Cette consultation du public sur des documents d'ores et déjà figés, sans évocation d'une suite quelconque pour d'autres secteurs semble plus répondre à une mise en conformité imposée par la loi qu'à une volonté de connaître et de prendre en compte certaines observations. Tout est dit p.45 du plan « le critère financier est souvent déterminant »</p> <p>Il est surprenant que le secteur du chemin vert de Saint Germain la Blanche Herbe ne figure pas dans l'étude. Le courrier adressé sélectivement par Monsieur le Maire de Saint Germain la Blanche Herbe aux habitants proches de la N814 laisse à penser que ce cas particulier aurait pu être au moins évoqué puisqu'il s'agit d'une multi-exposition:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au nord : la N814 au droit de l'Abbaye d'Ardenne • à l'ouest: la jonction N814-N13 • au sud: l'ancienne N13 à nouveau très fréquentée • au dessus: suivant la direction du vent, les avions de Carpiquet et surtout de l'aéroclub. <p>Cet ensemble de nuisances créant une permanence de bruit aurait pu être examinée dans le cadre de l'article « ½ généralités sur le bruit (fréquence, durée, addition des niveaux sonores). L'utilisation des jardins comme zone de repos ainsi que l'ouverture des fenêtres sont aléatoires, ce qui n'échappe aux professionnels de l'immobilier quand il s'agit de faire une évaluation.</p> <p>En conclusion, ce coûteux simulacre de participation n'est qu'une substitution du consultatif par de l'informatif.</p>		<p>La multi-exposition a été prise en compte dans la cartographie du bruit. A ce sujet il est utile de rappeler que les niveaux sonores émis par deux sources différentes ne s'additionnent pas arithmétiquement, ce qui explique que même en prenant en compte l'ensemble des voies importantes du secteur, le seuil définissant les PNB ne soit pas atteint.</p> <p>Ce document et le plan d'action qui est prévu ont été élaborés de manière à résorber en priorité l'ensemble des PNB situés le long du réseau routier national dans le Calvados. Ce projet a été réalisé de manière à être le plus complet possible compte tenu bien évidemment des moyens budgétaires disponibles.</p>