



Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement d'Espace Communautaire Lons Agglomération

- Plan adopté le xx/xx/2019 en Conseil communautaire-
Délibération n°xxx

PROJET

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	2
RESUME NON TECHNIQUE	3
CONTENU DU PPBE	4
I-BRUIT ET SANTÉ	5
I.1–Généralités	5
I.1.a – Qu’est-ce que le son ?	5
I.1.b – Qu’est-ce que le bruit ?	5
I.1.c – Unités de mesure et indicateurs.....	5
I.1.d – Quelques références	7
I.2–Les effets du bruit.....	8
I.2.a – Les nuisances sonores dans l’environnement.....	8
I.2.b – Les effets des nuisances sonores sur la santé.....	9
II-CADRE RÉGLEMENTAIRE EUROPÉEN	10
II.1– Contexte réglementaire général	10
II.2– Sources de bruit concernées et autorités compétentes.....	10
II.3– Les cartes de bruit stratégiques	12
III – LE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L’ENVIRONNEMENT	14
III.1. Les démarches mises en œuvre	14
III.2. Les routes communales concernées :	14
III.3.Objectifs en matière de réduction	15
III.4. Diagnostic des zones affectées par le bruit.....	17
III.5. Actions réalisées avant 2014.....	18
III.6. Mesures de prévention et de protection pour les prochaines années.....	19
III.7 Consultation du public	21
ANNEXES.....	22

RESUME NON TECHNIQUE

Contexte

Le bruit constitue une des nuisances majeures ressenties par la population. La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, a pour objectif de définir une approche commune à tous les États membres afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement. Un objectif qui se décline en trois actions :

- l'évaluation de l'exposition au bruit des populations
➔ **Réalisation des cartes de bruit stratégiques (CBS)**
- la mise en œuvre de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des « zones calmes » (espaces extérieurs remarquables du fait de leur faible exposition et méritant donc une attention particulière)
➔ **Réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)**
- l'information du public
➔ **Publication des CBS et PPBE.**

En application de cette directive, l'État a arrêté et publié début 2013 les cartes de bruit stratégiques relatives aux grandes infrastructures de transport terrestre (trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an pour les routes, et 30 000 trains par an pour les voies ferrées – périmètre dit de « seconde échéance »).

Plusieurs catégories de cartes ont ainsi été produites :

- **les cartes de type A** ; qui illustrent les zones exposées au bruit, pour les périodes diurnes et nocturnes ;
- **les cartes de type B** ; qui reprennent les secteurs affectés par le bruit définis par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre (classements arrêtés par le Préfet) ;
- **les cartes de type C** ; qui se concentrent sur les seules zones de dépassement des valeurs limites.

En décembre 2018, la préfecture du Jura a arrêté les cartes du bruit stratégiques (3ème échéance) pour les réseaux ferroviaires (dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages) et les infrastructures routières (dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules)

Le présent PPBE d'ECLA, qui s'intéresse aux infrastructures routières intercommunales concernées, s'inscrit dans la poursuite de ces travaux de cartographie et permet de répondre aux obligations de la directive européenne pour la période 2018-2023.

CONTENU DU PPBE

Conformément à l'article R.572-8 du code de l'environnement, un PPBE comprend :

1. Un rapport de présentation présentant, d'une part, une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et le nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif et, d'autre part, une description des infrastructures et des agglomérations concernées ;
2. S'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes définies à l'article L. 572-6 et les objectifs de préservation les concernant ;
3. Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites mentionnées à l'article R. 572-4 ;
4. Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures, y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes ;
5. S'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent ;
6. Les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables ;
7. Une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues ;
8. Un résumé non technique du plan.

Le présent PPBE n'est pas concerné par des zones calmes (cf. point numéro 2).

Le résumé non technique du plan (cf. point numéro 8) introduit le présent document.

I-BRUIT ET SANTÉ

I.1–GÉNÉRALITÉS

I.1.A – QU’EST-CE QUE LE SON ?

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné.

Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l’air, ce phénomène vibratoire étant caractérisé par sa force, sa hauteur et sa durée.

Dans l’échelle des intensités, l’oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu’elle peut détecter (20 μ Pascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

Dans l’échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l’oreille humaine.

Perception	Échelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression)	Fort / Faible	Intensité I Décibel, dB (A)
Hauteur (son pur)	Aigu / Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu / Grave	Spectre
Durée	Longue/ Brève	Durée LAeq (niveau équivalent moyen)

I.1.B – QU’EST-CE QUE LE BRUIT ?

Le bruit n’est pas un phénomène physique mais un son désagréable ressenti par l’homme (notion empreinte de subjectivité). Passer du son au bruit, c’est prendre en compte la représentation d’un son pour une personne donnée à un instant donné.

Dit autrement, avec le bruit, il ne s’agit plus seulement de parler de la description d’un phénomène avec les outils de la physique, mais de l’interprétation qu’un individu fait d’un évènement ou d’une ambiance sonore.

I.1.C – UNITÉS DE MESURE ET INDICATEURS

L’incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines peut, dans une première approche, être abordée en fonction de l’intensité perçue que l’on exprime en **décibel (dB)**.

Le décibel ne suit pas une échelle proportionnelle. Les niveaux de bruit « ne s'ajoutent pas » arithmétiquement.

Ainsi, une variation de 1 dB est à peine perceptible, alors qu'une variation de 3 dB est perceptible, et qu'une variation de 10 dB correspond à une sensation de bruit « deux fois plus fort ».

Le décibel suit une échelle dite « logarithmique », qui est justifiée par deux raisons :

- ✓ une raison pratique due à la grande sensibilité de l'oreille humaine ;
- ✓ une raison physiologique, car la sensation auditive varie comme le logarithme de l'excitation.

Parce que l'oreille humaine n'est pas également sensible aux différentes fréquences, une pondération a été imaginée pour essayer de se rapprocher au mieux de cette sensibilité : il s'agit de la pondération A, aussi appelée **décibel pondéré par le filtre A** représentée par le sigle **dB (A)**.

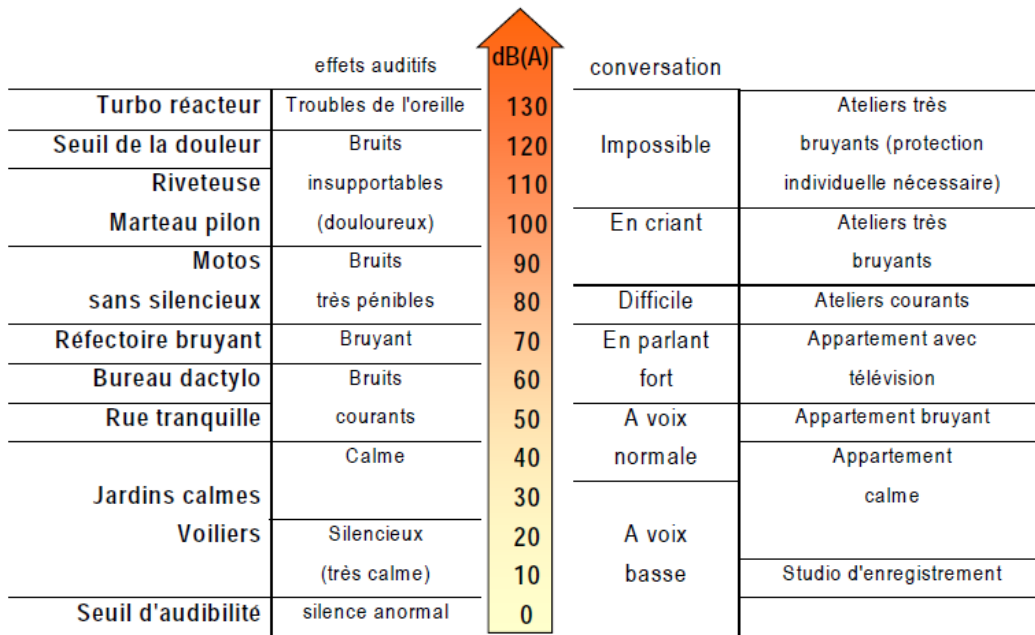
LES NIVEAUX DE BRUIT NE S'AJOUTENT PAS ARITHMÉTIQUEMENT		
<i>Multiplier l'énergie sonore (source de bruit) par</i>	<i>C'est augmenter le niveau sonore de</i>	<i>C'est faire varier l'impression sonore</i>
2	3 dB	<i>très légèrement : on fait difficilement la différence entre 2 lieux où le niveau diffère de 3 dB</i>
4	6 dB	<i>nettement : on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB</i>
10	10 dB	<i>de manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort</i>
100	20 dB	<i>comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention</i>
100 000	50 dB	<i>comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter</i>

Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (l'augmentation est alors de 10 dB environ). Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

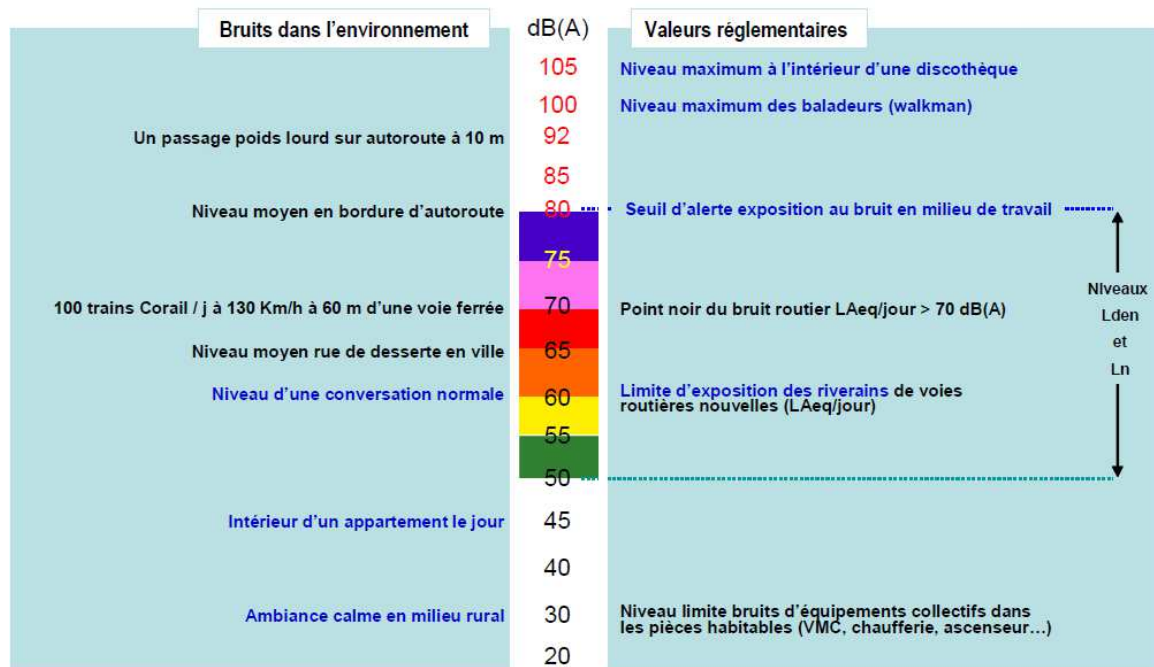
I.1.D – QUELQUES RÉFÉRENCES

Un niveau sonore exprimé en dB ou dB (A) ne permet pas, dans l'absolu et en soi, de se représenter à quoi il correspond réellement dans la vie quotidienne.

C'est pourquoi le schéma suivant donne quelques indications sur les sources de bruit dans l'environnement, leurs effets auditifs et leurs effets sur une conversation entre deux personnes :



Ce second schéma permet quant à lui, de se situer par rapport aux valeurs réglementaires sur les nuisances sonores :



Source : GREPP bruit de la DRASS Rhône-Alpes – 2009

I.2–LES EFFETS DU BRUIT

I.2.A – LES NUISANCES SONORES DANS L'ENVIRONNEMENT

La perception de la gêne reste variable selon les individus. Elle est liée à la personne (âge, niveau d'étude, actif, présence au domicile, propriétaire ou locataire, opinion personnelle quant à l'opportunité de la présence d'une source de bruit donnée) et à son environnement (région, type d'habitation, situation et antériorité par rapport à l'existence de l'infrastructure ou de l'activité, isolation de façade).

Les routes

Le bruit de la route est un bruit permanent. Il est perçu plus perturbant pour les activités à l'extérieur, pour l'ouverture des fenêtres, et la nuit. Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique ont conduit à la mise en évidence de la contribution de plus en plus importante du bruit dû au contact pneumatiques-chaussée dans le bruit global émis par les véhicules en circulation à des vitesses supérieures à 60 km/h.

Les voies ferrées

Le bruit ferroviaire présente des caractéristiques sensiblement différentes de celles de la circulation routière :

- ✓ le bruit est de nature intermittente ;
- ✓ le spectre (tonalité), bien que comparable, comporte davantage de fréquences aiguës ;
- ✓ la signature temporelle (évolution) est régulière (croissance, pallier, décroissance du niveau sonore avec des durées stables, par type de train en fonction de leur longueur et de leur vitesse).

Le bruit ferroviaire apparaît donc gênant principalement à cause de sa soudaineté. Cependant, même si les niveaux sonores peuvent être très élevés au moment du passage d'un train, le bruit ferroviaire est généralement perçu comme moins gênant que le bruit routier du fait de sa régularité tant au niveau de l'intensité que des horaires.

Si les gênes ferroviaires et routières augmentent avec le niveau sonore, la gêne ferroviaire reste toujours perçue comme inférieure à la gêne routière, quel que soit le niveau sonore.

La comparaison des relations « niveau d'exposition niveau de gêne » établies pour chacune des sources de bruit confirme la pertinence d'un « bonus ferroviaire » (à savoir l'existence d'une gêne moins élevée pour le bruit ferroviaire à niveau moyen d'exposition identique), en regard de la gêne due au bruit routier.

Ce « bonus » dépend toutefois de la période considérée (jour, soirée, nuit, 24h) : autour de 2 dB (A) en soirée, de 3 dB (A) le jour, et 5 dB (A) sur une période de 24h.

I.2.B – LES EFFETS DES NUISANCES SONORES SUR LA SANTÉ

Le bruit est un tel perturbateur de la santé qu'il est reconnu problème majeur de santé environnementale. On parle souvent de *pollution sonore*.

Les effets sur l'individu sont physiques (la perte d'audition en est un exemple) mais aussi psychiques et physiologiques. Ils sont plus ou moins importants selon l'intensité et la répétition des expositions.

Le bruit provoque chez l'homme des perturbations très variées, qui ne sont pas sans effets sur la vie sociale ou professionnelle. Des effets sur l'oreille elle-même altèrent l'audition, l'intelligibilité du son. Des effets physiologiques et psychiques dégradent plus sournoisement la qualité de vie.

Effets sur l'ouïe

L'oreille interne est l'organe de l'équilibre, sa dégradation peut ainsi entraîner des vertiges. L'exposition à un bruit intense peut également entraîner une perte d'audition momentanée (détonations, cris...). Des expositions répétées à des bruits intenses (discothèques, baladeurs, ambiance professionnelle, tirs...) peuvent entraîner une perte d'audition permanente, voire une surdité irréversible et inguérissable.

Effets psychiques et physiologiques :

- ✓ des perturbations du sommeil et leurs conséquences (manque de vigilance, mal-être psychologique, troubles du système immunitaire, de la communication sociale, ...)
- ✓ des modifications du champ visuel (dilatation de la pupille) ;
- ✓ des troubles cardio-vasculaires (palpitations, risque d'infarctus du myocarde) ;
- ✓ une fatigabilité, une irritabilité ;
- ✓ des difficultés de concentration (apprentissage difficile, surtout à l'école) ;
- ✓ des fluctuations chroniques des taux d'hormones du stress ;
- ✓ des effets sociaux (changements d'humeur, de comportement quotidien, social, diminution de la coopération, ...).

Le bruit a également des effets sur le développement de l'enfant : retard dans l'apprentissage du langage, dans l'acquisition de la lecture, perturbation du comportement affectif et social (agressivité, irritabilité, fatigabilité, manque d'attention).

Le seuil de la douleur auditive (120 décibels) est supérieur au seuil de danger (85 décibels).

Pour cette raison, il est absolument nécessaire d'adopter un comportement préventif dès que l'on se trouve exposé à plus de 85 décibels. Tant que le niveau sonore permet de tenir une conversation, le niveau est inférieur à 85 décibels. S'il est nécessaire de crier pour se faire comprendre, l'exposition sonore peut présenter un danger pour l'audition.

Dans le monde du travail, le premier seuil d'exposition à partir duquel une action de prévention est requise est de 80dB (A) pour 8 heures (seuil d'alerte). Le seuil d'exposition au bruit devant obligatoirement déclencher des mesures correctives par l'employeur (réduction du bruit à la source ou fourniture de protecteurs auditifs) est 85 dB (seuil de danger).

II-CADRE RÉGLEMENTAIRE EUROPÉEN

La réalisation des PPBE fait partie des obligations inscrites dans la réglementation élaborée à l'échelle européenne.

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

II.1-CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE GÉNÉRAL

L'approche européenne est fondée :

1. sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations au moyen d'une cartographie dite « stratégique »,
2. sur une nécessaire information des populations sur ce niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé,
3. sur la mise en œuvre au niveau local de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme : tel est précisément l'objet des PPBE qui constituent donc le volet « curatif » de la directive n°2002/49/CE.

Le droit français a donc été amené à s'enrichir de deux nouveaux instruments de cartographie et de planification de la gestion du bruit et des nuisances sonores après transposition de la directive européenne : **les cartes de bruit stratégiques** et **les plans de prévention du bruit dans l'environnement** (PPBE).

- Les articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 du code de l'environnement définissent les infrastructures concernées, le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ainsi que les autorités compétentes.
- L'arrêté du 4 avril 2006 fixe les modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit.
- La circulaire du 7 juin 2007 traite de la mise en œuvre de l'élaboration des cartes de bruit et de la réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- La circulaire du 23 juillet 2008 a pour objet de préciser l'organisation de la réalisation des PPBE ainsi que leur contenu pour les infrastructures nationales et ferroviaires les plus empruntées.

II.2-SOURCES DE BRUIT CONCERNÉES ET AUTORITÉS COMPÉTENTES

Les sources du bruit concernées par la directive sont les suivantes :

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules (soit 8 200 véhicules/jour) :
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains (soit 82 trains/jour).

Le législateur a voulu une pluralité des autorités compétentes en charge de réaliser les différents cartographies et PPBE attendus :

	Cartographie	PPBE
Agglomérations	EPCI ⁽¹⁾ / communes	EPCI ⁽¹⁾ / communes
Routes nationales ⁽²⁾	Préfet	Préfet
Autoroutes concédées ⁽²⁾	Préfet	Préfet
Routes collectivités ⁽²⁾	Préfet	collectivités
Voies ferrées ⁽²⁾	Préfet	Préfet

⁽¹⁾ si l'établissement public de coopération intercommunale est compétent en matière de lutte contre les nuisances sonores

⁽²⁾ infrastructures routières et ferroviaires dont les volumes de trafic dépassent les seuils précédemment évoqués

Ainsi, conformément à l'article R.572-10 du code de l'environnement, l'autorité compétente pour élaborer et arrêter le PPBE varie selon la source du bruit :

- les PPBE « relatifs aux autoroutes et routes d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine public routier national et aux infrastructures ferroviaires » sont établis et arrêtés par le représentant de l'État, à savoir le préfet de département.
- les PPBE « relatifs aux infrastructures routières autres que celles mentionnées ci-dessus sont établis par les collectivités territoriales dont relèvent ces infrastructures » ; Le conseil général doit établir le PPBE des routes départementales. Les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) les représentant doivent prendre en charge les PPBE des voies communales.
- les PPBE relatifs aux agglomérations de plus de 100 000 habitants (au sens de l'INSEE) sont établis par les communes situées dans le périmètre de ces agglomérations ou, s'il en existe, par les EPCI compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores.

La mise en œuvre de la directive se déroule en deux étapes pour une application progressive.

Première étape :

- Établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondants, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains, soit 164 trains/jour, les aéroports et les industries (ICPE).
- Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Les cartes de bruit stratégiques de première échéance ont été approuvées par arrêté préfectoral du 25/02/2009.

Deuxième étape :

- Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules (soit 8 200 véhicules/jour) et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 30 000 passages (soit 82 trains/jour), les aéroports et les industries (ICPE).
- Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les cartes de bruit stratégiques ont été approuvées par arrêté préfectoral du 08/01/2013 et le PPBE de la Ville de Lons-le-Saunier par délibération du 16/02/2015

Troisième étape :

- Actualisation des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules (soit 8 200 véhicules/jour) et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 30 000 passages (soit 82 trains/jour), les aéroports et les industries (ICPE).
- Actualisation des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les cartes de bruit stratégiques de 3ème échéance ont été approuvées par arrêté préfectoral du 14/12/2018.

II.3–LES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES

La cartographie européenne définit les zones où les valeurs limites de bruit sont dépassées et, dans ces zones, évalue la population exposée, ainsi que le nombre de bâtiments particulièrement sensibles au bruit (établissements d'enseignement, de santé).

Les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique, qui a essentiellement pour objectif d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit, et de préservation des zones de calme.

Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures et les activités industrielles, les secteurs subissant un bruit excessif nécessitent un diagnostic complémentaire.






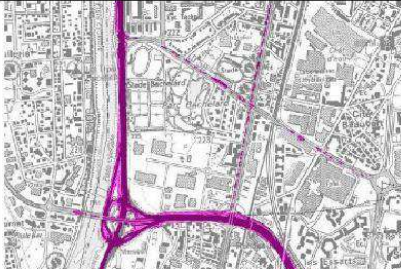
Comment sont élaborées les cartes de bruit stratégiques ?

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union Européenne, Lden (pour les 24 heures) et Ln (pour la nuit). Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

Une approche de la réalité, pas la réalité

La multiplicité des autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie, associée à la diversité des bureaux d'études, des méthodes, des données et des outils utilisés par chaque autorité pour réaliser leurs cartes de bruit ainsi que les différents périmètres à prendre en compte peut conduire à une précision variable selon les territoires, et localement, à des écarts cartographiques. **Les cartes de bruit stratégiques restent le fruit d'une modélisation.**

IL EXISTE CINQ TYPES DE CARTES STRATÉGIQUES

	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Lden- dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >75 70-75 65-70 60-65 55-60 	<p>Carte de type « a » indicateur Lden Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Lden (période de 24 h), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A).</p>
	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Ln - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >70 65-70 60-65 55-60 50-55 	<p>Carte de type « a » indicateur Ln Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Ln (période nocturne) par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).</p>
	<p>Secteurs affectés par le bruit</p> 	<p>Carte de type « b » Cette carte représente les secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies)</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> Lden>69 	<p>Carte de type « c » indicateur Lden Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24h).</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> Ln>62 	<p>Carte de type « c » indicateur Ln Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Ln (période nocturne).</p>

III – LE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

III.1. LES DEMARCHES MISES EN ŒUVRE

La Ville de Lons-le-Saunier a adopté le 16/02/2015 en Conseil municipal (par délibération n°DCM-2015-006) son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement dit de « seconde échéance ». Le présent PPBE dresse le bilan du précédent et fait suite à l'arrêt des cartes de bruit stratégiques pour la période de validité 2018-2023 par le Préfet du Jura.

Le présent PPBE a été élaboré par ECLA en plusieurs étapes :

- ✓ Un diagnostic établi à partir de l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations afin d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites (carte de type « c »).
- ✓ A l'issue de la phase d'identification des zones considérées comme « bruyantes », il s'agit de définir les mesures de protection appropriées.
- ✓ Enfin, une phase de rédaction du présent document.

III.2. LES ROUTES CONCERNEES :

Dans le département du Jura, l'arrêté préfectoral n°2018-12-14-001 portant approbation des cartes stratégiques de bruit du réseau routier communal a arrêté les voiries du réseau routier sur la commune de Lons-le-Saunier. Les voies retenues supportent un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules soit plus de 8200 véhicules/jour. Sont donc concernées, tout ou partie des voies suivantes :

Route	Début	Fin	Longueur en mètres
Avenue Camille Prost	Carrefour de la Libération	Rond point de Perrigny	1000
Avenue de la Marseillaise	Av. Thurel	Carrefour de la Libération	400
Avenue Thurel	Av. A Briand	Av. de la Marseillaise	210

Le linéaire total est de 1,6 km avec un TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) de 9720 véhicules/jour pour l'Avenue Camille Prost et de 9080 véhicules/jour pour les avenues de la Marseillaise et Thurel.



Carte du réseau routier concerné par le présent PPBE

III.3.OBJECTIFS EN MATIERE DE REDUCTION

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 (par type de source), cohérentes avec la définition des Points Noirs du Bruit (PNB) du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

Un point noir bruit (PNB) est un bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique (ZBC) engendrée par au moins une infrastructure de transport terrestre. Les bâtiments se trouvant dans une zone de bruit critique ne sont pas tous des PNB, leur éligibilité supposant la satisfaction de trois conditions :

- ✓ typologie du bâtiment sensible ;
- ✓ critère acoustique ;
- ✓ critère d'antériorité.

TYPOLOGIE DU BÂTIMENT DIT « SENSIBLE »

Les textes d'application de la directive transposée dans le droit interne, article R572-5 du code de l'Environnement et arrêté du 4 avril 2006, explicitent les bâtiments et établissements sensibles à prendre en compte. Ce sont :

- ✓ les bâtiments d'habitation ;
- ✓ les établissements d'enseignement ;
- ✓ les établissements de santé.

CRITÈRE ACOUSTIQUE

Le critère acoustique est vérifié lorsque le bâtiment est situé dans une zone où le bruit est dit critique, c'est-à-dire que l'indicateur acoustique LAeq, évalué à 2 mètres en avant de la façade des bâtiments, fenêtres fermées, atteint ou dépasse les valeurs suivantes :

Valeurs limites relatives aux contributions sonores dB (A) en façade (si une seule de ces valeurs est dépassée, le bâtiment peut être qualifié de point noir)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + Voie ferrée conventionnelle
LAeq (6h-22h)	70	73	73
LAeq (22h-6h)	65	68	68
Lden	68	73	73
Ln	62	65	65

NB : un super point noir bruit est un point noir bruit où les valeurs limites diurnes et nocturnes (Lden et Ln) sont dépassées.

CRITÈRE D'ANTÉRIORITÉ

Les bâtiments qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- ✓ les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 (date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs) ;
- ✓ les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure ;
 - mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R.121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
 - inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables ;
 - mise en service de l'infrastructure ;
 - publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L.571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés.
- ✓ les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités,...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L.571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine. Un cas

de changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien concerné.

III.4. DIAGNOSTIC DES ZONES AFFECTEES PAR LE BRUIT

L'arrêté préfectoral n°2018-12-14-001 du 14 décembre 2018 arrêtant les cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules concerne 1,6 km de voies communales sur la commune de Lons-le-Saunier (avenues Thurel, de la Marseillaise et Camille Prost).

L'annexe à l'arrêté précise le nombre de personnes exposées pour mettre en place les solutions adaptées :

Indicateur en dB (A)	Nombre de personnes exposées en Lden	Nombre de personnes exposées en Ln	Nombre d'établissements de soins/santé exposés en Lden	Nombre d'établissements de santé exposés en Ln	Nombre d'établissements d'enseignements exposés en Lden	Nombre d'établissements d'enseignements exposés en Ln	Surfaces exposées en Lden (km ²)	
							>55	>65
]50-55]	/	74	0	1	0	0		
]55-60]	73	136	0	0	0	1	>55	0,1
]60-65]	75	95	1	0	0	0	>65	0
]65-70]	132	0	0	0	1	0	>75	0
]70-75]	102	0	0	0	0	0		
>=75	0		0	0	0	0		
>=68	46	0	0	0	0	0		
Dépassement de la valeur limite PNB	0	0	0	0	0	0	/	

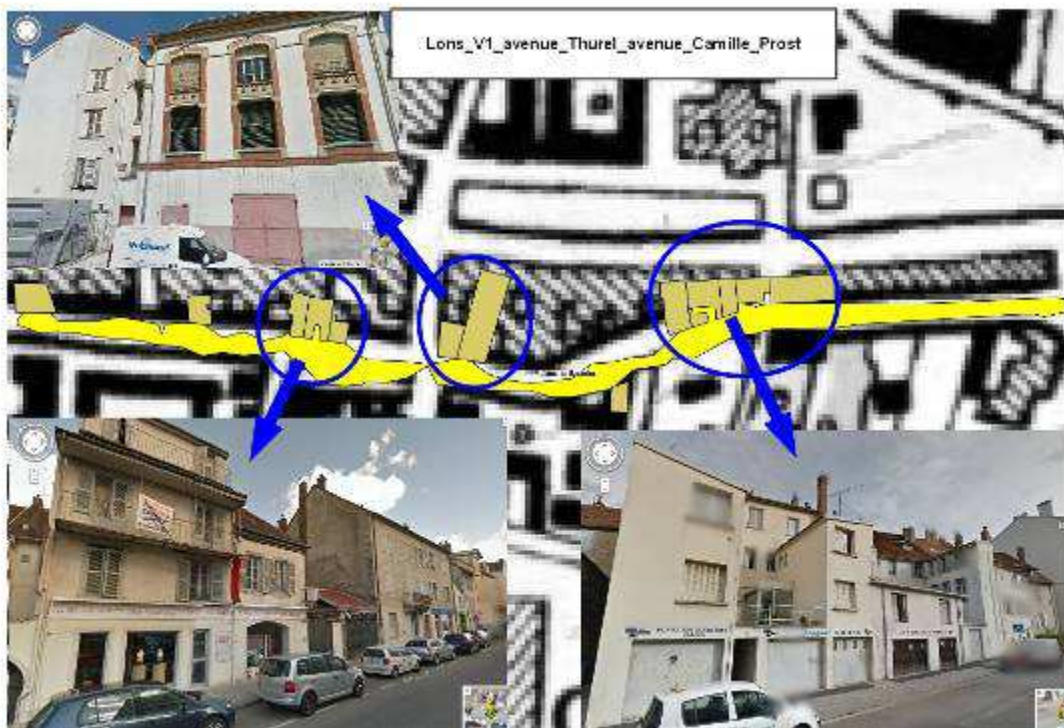
Nota : Ces cartes également appelées « cartes de type c » représentent les parties de territoires susceptibles de contenir des bâtiments dépassant les valeurs limites mentionnées à l'article L571-6 du Code de l'Environnement et fixées par l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006. Pour les routes, les valeurs limites correspondent à un Lden de 68dB(A) et à un Ln de 62dB(A).

La carte stratégique du bruit fait apparaître les bâtiments directement impactés :



Carte stratégique du bruit sur les avenues Thurel et la Marseillaise.

Remarque : Les cartes stratégiques du bruit approuvées par l'Etat n'ont pas générés de données sur l'avenue Camille Prost.



Focus sur les bâtiments impactés par le bruit sur les avenues Thurel et la Marseillaise

III.5. ACTIONS REALISEES DEPUIS LE PPBE DE 2015

a. L'OPAH-RU d'ECLA (Espace Communautaire Lons Agglomération)

Faisant suite à un premier programme sur la période 2008-2011, l'OPAH-RU - Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat de Renouvellement Urbain d'ECLA – engage un vaste programme de rénovation des logements. Ainsi, 3,5 millions d'euros d'aides (Anah et ECLA), réservés aux propriétaires de l'agglomération, ont été alloués sur la période 2013-2017. Les travaux éligibles concernent notamment l'isolation, le remplacement des fenêtres ou la pose de volets. Ces opérations d'amélioration de l'habitat permettent également d'améliorer le confort acoustique des logements et de réduire les nuisances sonores.

Remarque : ces aides étaient ouvertes pour l'ensemble des communes de l'agglomération lédonienne et ne concernaient pas que la problématique du bruit.

b. Réalisation du contournement Ouest de la Ville.

Sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental du Jura, le contournement ouest de la ville de Lons-le-Saunier a débuté en 2008 pour une ouverture complète réalisée en septembre 2015. Le projet d'un montant de 46 millions d'euros a été financé à hauteur de 25% par ECLA.

La réalisation de cet ouvrage répond à plusieurs objectifs :

- ✓ Soulager l'agglomération lédonienne du trafic de transit

- ✓ **Diminuer les nuisances sonores**
- ✓ **Augmenter l'espace accordé aux modes doux en ville**
- ✓ Diminuer la pollution.

Même si le contournement ne concerne pas directement les voies concernées par ce PPBE, il permettra à terme de réorganiser la circulation sur l'ensemble du bassin lédonien.

c. Développement des modes de transports doux

Depuis plusieurs années, maintenant, ECLA s'engage à favoriser les modes de transports doux (marche à pied, vélo...). Cette volonté s'est traduite par la mise en œuvre de pistes ou bandes cyclables sur un linéaire de plus de 39 km (notamment le long de l'avenue Camille Prost concernée par ce PPBE) sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. A cela s'ajoute 22 km de voies vertes traversant le territoire d'est en ouest. A terme, l'objectif est de disposer d'un réseau cohérent permettant la pratique du vélo en toute sécurité.

III.6. MESURES DE PREVENTION ET DE PROTECTION POUR LES PROCHAINES ANNEES

Compte tenu de la typologie des secteurs impactés et des voiries concernées, les actions retenues portent à la fois sur le réseau routier (réorganisation de la circulation, amélioration des voiries...), sur le développement des mobilités douces ne générant pas de nuisances sonores et sur les bâtiments impactés (amélioration du confort acoustique des logements, rénovations...).

a. Opération Cœur de Ville

La ville de Lons-le-Saunier a été retenue en 2018 par l'Etat dans le cadre du plan "Action cœur de ville". S'inscrivant dans le projet de territoire d'ECLA, ce programme se décline en 6 axes :

- ✓ Axe 1 - Une offre attractive d'habitat en centre ville
- ✓ Axe 2 - Un développement économique et commercial équilibré
- ✓ Axe 3 - Mise en valeur du patrimoine, de l'espace public et des formes urbaines
- ✓ Axe 4 - Accessibilité Mobilité et Connexions
- ✓ Axe 5 - Accès aux équipements et services publics
- ✓ Axe transversal Gestion participative et sociale

Ce projet global vise à renforcer l'attractivité du centre-ville et ses connexions avec les autres quartiers et pôles de l'agglomération. Si la lutte contre les nuisances sonores ne figure pas dans les priorités du programme, il contribuera aux objectifs du PPBE en :

- ✓ favorisant la qualité du bâti en centre-ville,
- ✓ réintroduisant des espaces verts au cœur de la ville,
- ✓ intégrant les mobilités douces dans les aménagements réalisés sur les axes principaux,
- ✓ aménageant l'espace urbain pour conforter le bien-être des habitants,
- ✓ ...

Budget global : Non défini

b. Requalification de la rocade de Lons-le-Saunier

Suite à la réalisation du contournement ouest de la ville de Lons-le-Saunier, ECLA a programmé la requalification de la rocade. Ce projet doit permettre de limiter les véhicules en transit, fluidifier le trafic et favoriser les modes de déplacement doux. Ce projet concourt à la réorganisation globale de la circulation du bassin lédonien.

Les travaux sont prévus sur plusieurs années à partir de 2019.

Coût global : 2 000 000€ (1ère tranche 2019-2020)

c. Politique en faveur des déplacements doux

- Développement des infrastructures de mobilité douce :

✓ Plan Vélo et Schéma Directeur des Déplacements Doux (SDDD) :

ECLA a candidaté auprès de l'ADEME à l'appel à projet « Vélo et territoires ». La collectivité souhaite ainsi se doter d'un véritable plan vélo sur les 3 prochaines années (2019-2021). Ainsi, la **promotion du vélo** et le développement des **infrastructures cyclables** doit permettre de répondre aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre mais également de réduction du bruit en favorisant l'usage des mobilités douces au détriment des véhicules motorisés polluants et bruyants.

Budget Plan Vélo : 160 000€ sur 3 ans.

Afin de poursuivre les objectifs de son Plan vélo, ECLA va engager la relecture de son SDDD afin de lui donner un caractère plus opérationnel. Cette révision, par les services de l'agglomération, permettra de hiérarchiser les aménagements doux à programmer et les travaux futurs à engager.

✓ Infrastructures cyclables :

ECLA a programmé sur les prochaines années la création de plusieurs pistes cyclables et voies vertes sur son territoire.

Coût : 1 275 000 € (hors requalification de la rocade)

Ces actions conjointes doteront le territoire à terme d'un réseau de mobilité douce structurant, cohérent et continu. Associées à une promotion active du vélo grâce à l'appui des associations locales et des membres du PDIE (cf. ci-dessous), l'agglomération souhaite porter, à moyen terme, la part modale du vélo à 10% (soit la tripler) et atteindre 40% des trajets domicile-travail de moins de 5km effectués en mode doux à long terme.

- Plan de Déplacement Inter-Etablissement (PDIE) :

ECLA et la Ville de Lons-le-Saunier participent activement au PDIE du bassin lédonien. Le PDIE est le lieu d'échanges et de retours d'expériences des pratiques de mobilité pour les entreprises du territoire. Il a pour but d'améliorer les pratiques de déplacements

professionnels et domicile-travail sur le territoire. Ce programme qui associe les principaux employeurs du bassin (fonctions publiques et entreprises privées), travaille notamment sur les sujets du télétravail, la visioconférence, le covoiturage, les mobilités douces...

Encore une fois, cette démarche vise à reporter des déplacements motorisés, sources de nuisances sonores, vers des modes doux et calmes.

d. Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)

Engagée depuis 2010 dans un Plan Climat Energie visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, l'agglomération a engagé la réalisation de son PCAET pour l'année 2019. La lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et la pollution de l'air vont permettre d'agir sur les déplacements doux, peu générateurs de bruits dans l'environnement.

e. Financements et impacts des mesures programmées

Les mesures programmées impacteront, à terme, l'ensemble des populations répertoriées par les cartes stratégiques de bruit par :

- la réduction de la circulation de véhicules motorisés sur les voies concernées,
- le développement des mobilités douces,
- l'amélioration de la qualité du bâti et du bien-être en ville.

III.7 CONSULTATION DU PUBLIC

ANNEXES

1. Glossaire
2. Arrêté préfectoral n°2018-12-14-001 portant approbation des cartes stratégiques du bruit du réseau routier communal
3. Cartographies du bruit stratégiques

1. Glossaire

Bâtiment sensible au bruit : habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale.

Critères d'antériorité : antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs.

dB : décibel, unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit.

Hertz (Hz) : unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son.

L_{Aeq} : niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A. Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée T, a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps.

La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles.

L_{day} : niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne 6h à 18h.

L_{den} : niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures.

d= day (jour ; durée de 12h, de 6h à 18h)

e= evening (soirée ; durée de 4h, de 18 à 22h)

n= night (nuit ; durée de 8h, de 22 à 6h)

L_n : niveau acoustique moyen de nuit (même durée de 8h ; de 22 à 6h).

Pascal (Pa) : Unité de pression acoustique.

Point Noir du Bruit : un point noir bruit (PNB) est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique (ZBC), dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB (A) en période diurne (L_{Aeq} (6h-22h)) et 65 dB (A) en période nocturne (L_{Aeq} (22h-6h)) et qui répond aux critères d'antériorité.

Un point noir bruit diurne est un PNB où seule la valeur limite diurne est dépassée.

Un point noir bruit nocturne est un PNB où seule la valeur limite nocturne est dépassée.

Un super point noir bruit est un PNB où les valeurs limites diurnes et nocturnes sont dépassées.

Zone de bruit critique : une zone de bruit critique (ZBC) est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres.

2. Arrêté préfectoral



direction
départementale
des territoires

RAA39.2018.12.Mi.005
Arrêté n° 8018.12.Mi.001

arrétant les cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, dans le département du Jura (3^e échéance de la directive européenne)

Le Préfet du Jura
Chevalier de la Légion d'honneur,
Officier de l'ordre national du Mérite

VU la directive n°2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit ;

VU le code de l'environnement, notamment les articles L 572-1 à L 572-11 et les articles R 572-1 à R 572-11 ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU la note en date du 22 décembre 2016 relative à l'organisation et au financement du réexamen et le cas échéant de la révision des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures de transport terrestre (2017-2018) – 3^eme échéance ;

VU les arrêtés préfectoraux n°2013008-00007, n°2013008-00008, n°2013008-00005, n°2013008-00006, n°2013008-00009 portant, respectivement approbation des cartes stratégiques de bruit des routes départementales, des voies communales de Dole et de Lons-Le-Saunier, des autoroutes A36-A39-A391, de la RN83 et RN5 et du réseau ferroviaire datant du 8 janvier 2013 ;

VU les données communiquées par le Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA), dans le cadre du réexamen et la révision des cartes de bruit ;

ATTENDU que l'évaluation du bruit dans l'environnement aux abords des grandes infrastructures de transport se fait par l'élaboration de cartes de bruit stratégiques en application de la directive n°2002/49/CE susvisée ;

ATTENDU qu'il y a lieu, conformément à l'article L 572.5 du code de l'environnement, de réexaminer ou réviser les cartes de bruit stratégiques, au moins tous les cinq ans ;

ATTENDU que ce réexamen conduit, selon le cas, à réviser ou reconduire les cartes précédemment élaborées pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains ;

ATTENDU que la société nationale des chemins de fer français (SNCF) et la société d'autoroute PARIS-RHIN- RHONE (APRR) indiquent qu'aucune évolution sensible du trafic n'a été constatée dans le département du Jura depuis les arrêtés préfectoraux de 2013 susvisés ;

ATTENDU qu'il n'a pas été considéré d'évolution particulière du trafic sur le réseau routier national non concédé et communal.

ATTENDU que le gestionnaire du réseau routier départemental a indiqué des évolutions de trafic dans le département du Jura ;

ATTENDU que le seuil de la directive 2002/49/CE susvisé de 3 millions de véhicules par an a pour conséquence de cartographier sur le département du Jura des sections supplémentaires de routes départementales depuis les arrêtés de 2013 susvisés ;

ATTENDU que des protections acoustiques ont été réalisées sur le réseau routier national dans le département du Jura ;

SUR PROPOSITION de Monsieur le secrétaire général de la préfecture du Jura ;

ARRETE :

ARTICLE 1er : Les arrêtés préfectoraux n°2013008-00007, n°2013008-00008, n°2013008-00005, n°2013008-00006, n°2013008-00009 portant, respectivement approbation des cartes stratégiques de bruit des routes départementales, des voies communales de Dole et de Lons-Le-Saunier, des autoroutes A36-A39-A391, de la RN83 et RN5 et du réseau ferroviaire datant du 8 janvier 2013 sont abrogés.

ARTICLE 2 : Les cartes stratégiques de bruit concernant les infrastructures routières nationales concédées et non concédées, départementales, communales sont approuvées pour leurs sections dans le département du Jura supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules.

Les sections concernées sont les suivantes :

- réseau routier national : RN83 et RN5
- réseau autoroutier : A36, A39 et A391
- réseau départemental : D_220, D_405, D_436, D_673, D_678, D_905, D_973 et D_1083
- réseau communal : Lons-Le-Saunier et Dole
 - Lons-le-Saunier : avenue Thurel et avenue Camille Prost ;
 - Dole : avenue du Maréchal Juin, avenue Duhamel, rue des Arènes, rue du vieux château, avenue de Lattre de Tassigny, rue Bougauld, avenue Jouhaux, boulevard Wilson, avenue de la Paix, avenue de Lahr, avenue Jaurès et avenue Eisenhower

Un plan de situation des sections concernées figure en annexe 1 du présent arrêté.

ARTICLE 3 : Les cartes stratégiques de bruit concernant les infrastructures ferroviaires sont approuvées pour leurs sections dans le département du Jura supportant un trafic annuel supérieur à 30 mille trains.

Les sections concernées sont les suivantes :

- ligne Dijon – Besançon (n°850 000) : entre la limite de département du Jura et la gare de Dole

Les sections concernées figurent en annexe 2 du présent arrêté.

ARTICLE 4 : Pour chaque axe défini à l'article 2 et 3, chaque carte de bruit comporte le cas échéant :

- des documents graphiques listés ci-après :
 - une carte de type A Lden localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones, selon l'indicateur Lden allant de 55 dB(A) à 75dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) ;

- une carte de type A Ln localisant les zones exposées au bruit de nuit, à l'aide de courbes isophones, selon l'indicateur Ln allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) ;
 - une carte de type B localisant les secteurs affectés par le bruit tels que désignés par l'article R571-37 du Code de l'Environnement sur le classement sonore des voies ;
 - une carte de type C Lden localisant les zones où l'indicateur Lden dépasse 68 dB(A) pour le réseau routier et 73 dB(A) pour le réseau ferré ;
 - une carte de type C Ln localisant les zones où l'indicateur Ln dépasse 62 dB(A) pour le réseau routier et 65 dB(A) pour le réseau ferré ;
- Un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employé ainsi qu'une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation, des surfaces et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit.

ARTICLE 5 : Les cartes stratégiques de bruit, ainsi que les résumés non techniques, seront publiées sur le site internet de la préfecture du Jura à l'adresse suivante :

<http://www.jura.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit-Dechets-Publicite/Bruit>

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Jura.

ARTICLE 6 : Les cartes de bruit mentionnées dans le présent arrêté seront transmises aux gestionnaires concernés pour l'élaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement correspondant.

ARTICLE 7 : Le présent arrêté sera transmis pour information :

- au Directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Bourgogne – Franche-Comté ;
- au Ministère de la transition écologique et solidaire (direction générale de la prévention des risques – service des risques sanitaires liés à l'environnement, des déchets et des pollutions diffuses – mission bruit et agents physiques ;
- aux présidents de communautés de communes et aux maires des communes concernées.

ARTICLE 8 : Le secrétaire général de la préfecture et le directeur départemental des territoires sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Jura.

Fait à Lons-le-Saunier le 14 DEC. 2018

Le Préfet



Richard VIGNON

voies et délais de recours

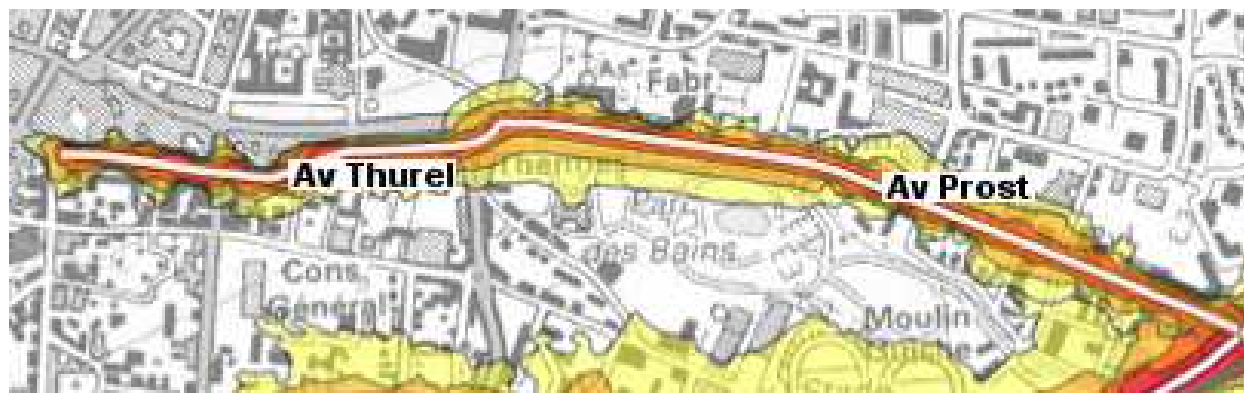
Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès du préfet du Jura ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Besançon dans un délai de 2 mois suivant sa publication.

Recours contentieux :

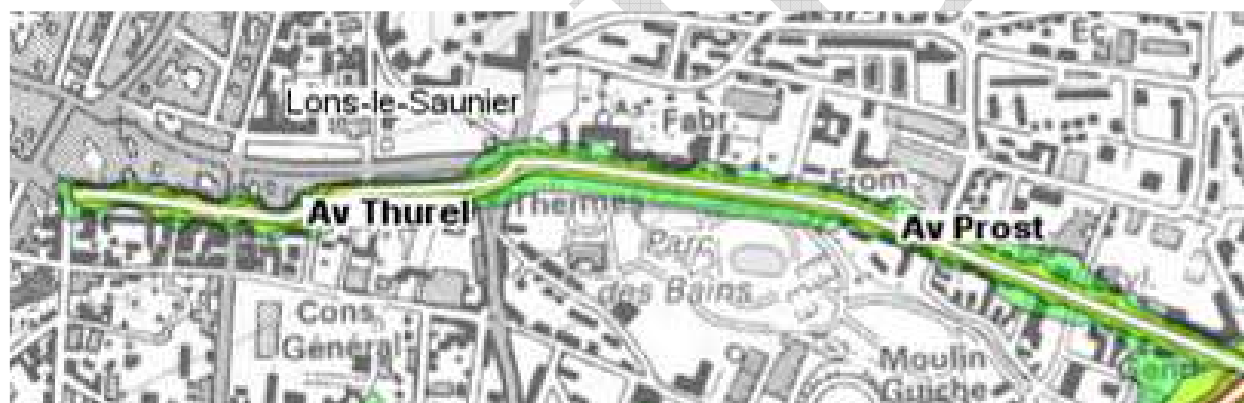
Tribunal administratif de Besançon
30, rue Charles Nodier
25 044 BESANCON Cedex

3. Cartes du bruit stratégiques¹

Carte de type A indicateur Lden



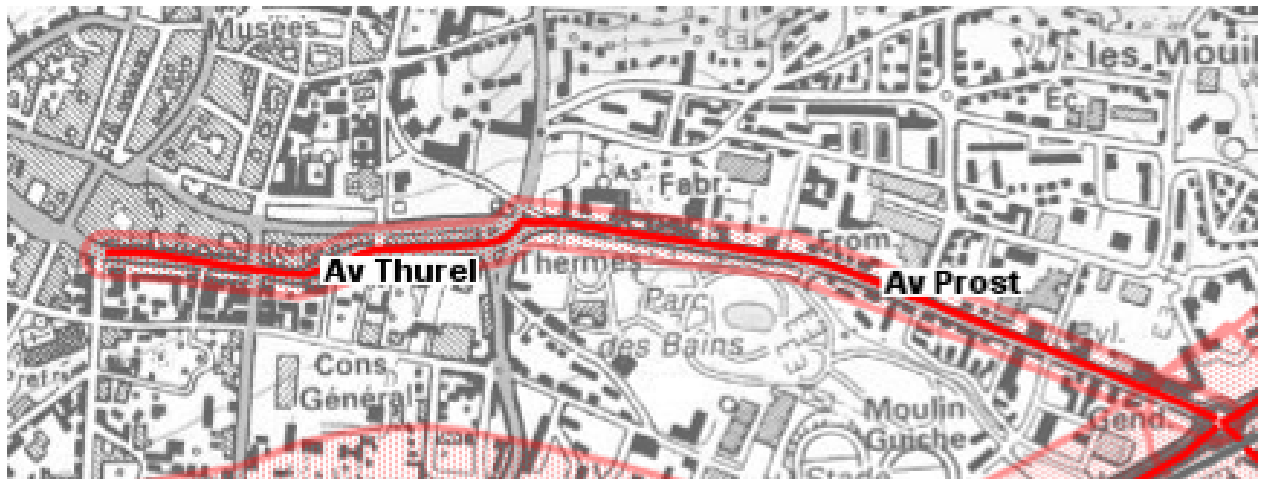
Carte de type A indicateur Ln



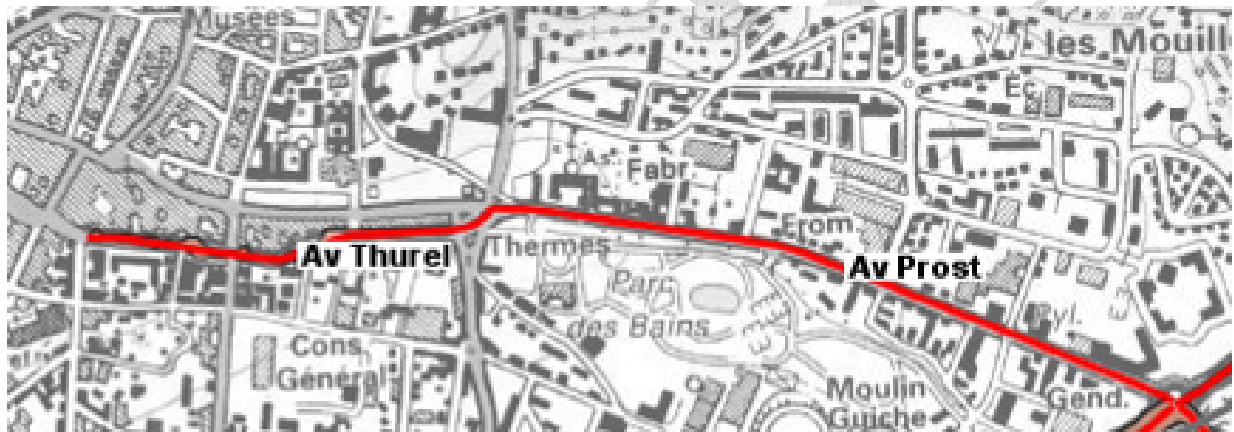
¹ Ces cartes ont été réalisées par l'Etat et sont disponibles en consultation depuis le site internet de la Préfecture du Jura à cette adresse :

<http://www.jura.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit-Dechets-Publicite/Bruit/Les-plans-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-PPBE-et-cartes-de-bruit-1ere-generation-2008-2013-2eme-generation-2012-2018/2-PPBE-et-cartes-de-bruit-2eme-generation-2012-2018>

Carte de type « B »



Carte de type C indicateur Lden



Carte de type C indicateur Ln

(Pas dépassement sur les avenues Thurel et Camille Prost pour cet indicateur)

