



## **Plan de prévention du bruit dans l'environnement d'Espace Communautaire Lons Agglomération**

PPBE 4<sup>ème</sup> échéance  
2024-2029

Plan approuvé le 12/12/2024 en Conseil communautaire  
Délibération n°DCC-2024-122

**Espace Communautaire Lons Agglomération  
4, avenue du 44ème RI - 39000 LONS-LE-SAUNIER**

# SOMMAIRE

Résumé non technique.....	1
A/ Généralités.....	2
1. Contexte.....	2
2. Cadre réglementaire du PPBE.....	3
3. Méthode d'élaboration des cartes de bruit.....	5
B/ Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement d'Espace Communautaire Lons Agglomération.....	9
1. Introduction.....	9
2. Synthèse des résultats de la cartographie.....	10
3. Prise en compte des « zones calmes ».....	15
4. Bilan des actions réalisées depuis 2019.....	16
5. Actions de prévention et de réduction envisagées.....	19
6. Modalités de consultation du public.....	22

## Résumé non technique

Dans le cadre de l'application de la directive européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, les grandes agglomérations et grandes infrastructures de transports terrestres doivent faire l'objet de cartes de bruit stratégiques (CBS) et de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

L'objectif de cette directive est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

Son ambition est également de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette pollution.

Les textes de transposition de la directive ont été codifiés aux articles L.572-1 et suivants, R.572-1 et suivants du code de l'environnement, ainsi qu'à l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Sont notamment visées par les textes les infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, les cartes de bruit stratégiques de quatrième échéance du département du Jura ont été approuvées et publiées le 9 mai 2023.

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions citées dans le cadre du précédent PPBE adopté le 4 juillet 2019 en conseil communautaire.

La troisième et dernière étape a consisté à recenser les actions permettant d'abaisser l'exposition sonore des citoyens sur la période 2024-2029.

Le présent document retranscrit les informations réunies au cours de ces trois étapes.

Le projet de PPBE a été mis à la consultation du public du 16 septembre 2024 au 17 novembre 2024.

Il a été approuvé par le conseil communautaire d'Espace Communautaire Lons Agglomération le 12 décembre 2024.

# A/ GÉNÉRALITÉS

## 1. Contexte

La directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et sa transposition dans le code de l'environnement imposent aux gestionnaires des grandes infrastructures routières supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an de réaliser un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sur la base des cartes de bruit stratégiques (CBS) établies par les services de l'État.

L'objectif d'un PPBE est principalement de lister les actions permettant d'améliorer les situations critiques recensées au travers des cartes de bruit et de préserver la qualité acoustique des sites à intérêt remarquable. Conformément à l'article R.572-8 du code de l'environnement, le PPBE recense les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées par la collectivité et expose les mesures envisageables à court ou moyen terme.

Le PPBE, comme les CBS, doit être réexaminé et réactualisé *a minima* tous les cinq ans.

Le présent PPBE correspond à la quatrième échéance de la directive.

La carte ci-après présente (en noir) les tronçons routiers du Jura concernés par le PPBE et qui ont fait l'objet de cartes de bruit stratégiques.

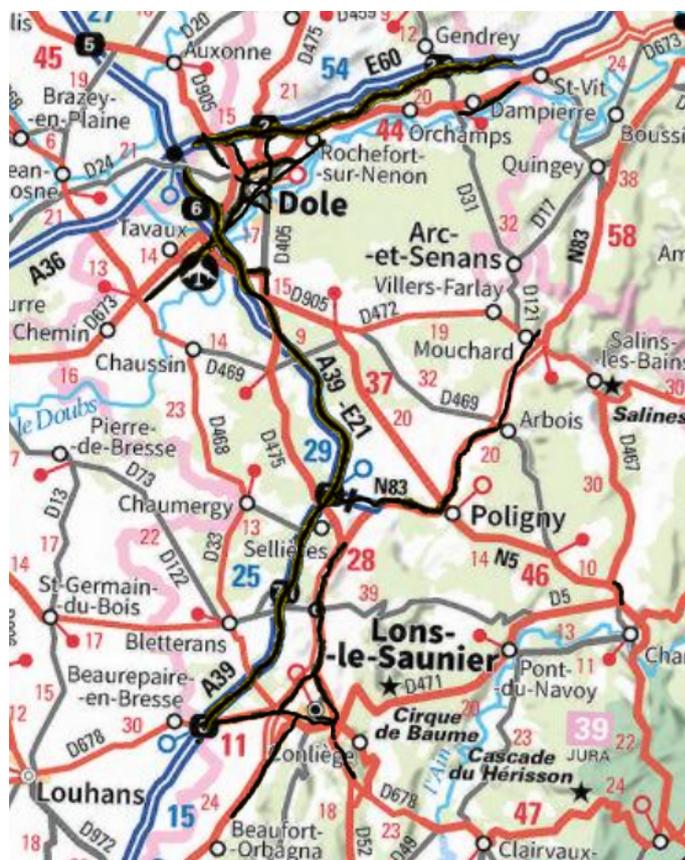


Figure 1 : Carte du réseau routier jurassien concerné par un PPBE

## 2. Cadre réglementaire du PPBE

### 2.1 Textes de référence

La réglementation en matière de lutte contre les nuisances sonores dues au bruit des infrastructures de transport terrestre s'est considérablement étoffée depuis la loi sur le bruit de 1992.

#### a) Textes généraux

- Loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit
- Code de l'environnement : livre V et titre VII (parties législative et réglementaire) relatifs à la prévention des nuisances sonores
- Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières
- Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires

#### b) Textes relatifs au classement sonore

- Code de l'environnement : articles R.571-32 à R.571-43 relatifs au classement sonore des infrastructures de transports terrestres
- Arrêté du 30 mai 1996 modifié relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit
- Arrêté du 3 septembre 2013 illustrant par des schémas et des exemples les articles 6 et 7 de l'arrêté du 30 mai 1996 modifié relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit

#### c) Cartes de bruit stratégiques et plans de prévention du bruit dans l'environnement

- Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement
- Règlement (UE) 2019/1010 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 sur l'alignement des obligations en matière de communication d'informations dans le domaine de la législation liée à l'environnement et modifiant les règlements (CE) 166/2006 et (UE) 995/2010 du Parlement européen et du Conseil, les directives 2002/49/CE, 2004/35/CE, 2007/2/CE, 2009/147/CE et 2010/63/UE du Parlement européen et du Conseil, les règlements (CE) 338/97 et (CE) 2173/2005 du Conseil et la directive 86/278/CEE du Conseil
- Code de l'environnement : articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-12
- Arrêté du 4 avril 2006 modifié relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- Arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aéroports mentionnés au I de l'article R.147-5-1 du code de l'urbanisme
- Arrêté du 14 avril 2017 modifié établissant les listes des agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L.572-2 du code de l'environnement

## 2.2 Sources de bruit

Les sources de bruit concernées par la directive 2002/49/CE sont :

- les grandes infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental et communal, dépassant les 3 millions de véhicules par an soit 8 200 véhicules/jour ;
- les grandes infrastructures de transport ferroviaire dépassant les 30 000 passages de train par an soit 82 trains/jour ;
- les grandes infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires, de plus de 50 000 mouvements par an ;
- toutes les infrastructures de transport ainsi que les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation situées dans le périmètre des grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants listées à l'arrêté du 14 avril 2017 modifié.

## 2.3 Autorités compétentes

Les articles R.572-1 à R.572-12 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes en charge de la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent, comme le résume le tableau ci-dessous :

Infrastructure	CBS	PPBE
Routes nationales	Préfet du département	Préfet du département
Autoroutes concédées	Préfet du département	Préfet du département
Routes départementales	Préfet du département	Conseil départemental
Routes communales ou communautaires	Préfet du département	Communes ou EPCI
Toutes les infrastructures routières situées dans la métropole	Métropole	Métropole
Voies ferrées	Préfet du département	Préfet du département
Grands aéroports	Préfet du département	Préfet du département

Les cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures de transports terrestres du département du Jura ont été arrêtées par le Préfet de département le 9 mai 2023, conformément aux articles L.572-4 et R.572-7 du code de l'environnement. Elles sont disponibles sur le site internet de la préfecture :

<https://www.jura.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Bruit-et-Publicite/Bruit/Carte-de-bruit-4eme-generation-2022-2027/Cartes-strategiques-du-bruit-4eme-generation>

## 3. Méthode d'élaboration des cartes de bruit

### 3.1 Représentation du bruit

Les cartes de bruit sont des documents de diagnostic à l'échelle de grands territoires. Elles visent à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits des infrastructures de transports.

Les sources de bruit à caractère fluctuant, local ou évènementiel ne sont pas représentées sur ce document. Les cartes de bruit représentent un bruit moyen sur une période donnée et peuvent, de ce fait, différer de la gêne réellement ressentie par les habitants.

Ce ne sont pas des documents opposables. Elles sont exploitées pour établir un diagnostic global ou analyser des *scenarii*.

La lecture des cartes ne peut être comparée à des mesures de bruit sans un minimum de précaution, mesures et cartes ne cherchant pas à représenter les mêmes effets.

Les éléments relatifs à la carte de bruit et les méthodes d'évaluation du bruit sont définis par l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

#### 3.1.1 Indicateurs de bruit retenus

La directive 2002/49/CE définit deux indicateurs du niveau sonore :

- $L_{den}$  (acronyme de *Level day-evening-night*) pour évaluer l'exposition au bruit moyenne perçue en une journée ;
- $L_n$  pour évaluer l'exposition au bruit moyenne perçue pendant la nuit.

L'indicateur  $L_{den}$  est calculé à partir des indicateurs  $L_{day}$ ,  $L_{evening}$  et  $L_{night}$  qui sont respectivement les indicateurs de bruit associés à la gêne en période diurne, en soirée et de perturbation du sommeil.

La directive 2002/49/CE impose les plages de niveaux de bruit attendues dans les cartes de bruit stratégiques pour chaque indice, celles-ci devant correspondre au niveau de bruit à 4m de hauteur :

- $L_{den}$  : 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75 dB(A)
- $L_n$  : 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70 dB(A)

L'échelle de couleur utilisée pour les cartes présentées est conforme à la norme NF S 31-130 en vigueur, conformément à l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 modifié :

Niveau sonore en dB(A)	Couleur
Inférieur à 45	
45-50	
50-55	
55-60	
60-65	
65-70	
70-75	

### 3.1.2 Représentation

La cartographie représente des courbes isophones tracées par tranche de 5 dB(A) à partir de 50 dB(A) pour la période nocturne et de 55 dB(A) pour la période de 24h.

### 3.1.3 Valeurs limites

Les cartes de type C correspondent à la représentation des zones où les valeurs limites sont dépassées. Ces seuils sont indiqués dans l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 modifié ; ils dépendent de l'indice et du type d'infrastructure de transport. Les couleurs de représentation sont là-aussi encadrées par la norme NF S 31-130 :

Source	Niveau de bruit en dB(A)					
	L <sub>den</sub>			L <sub>n</sub>		
Route ou LGV	68			62		
Voie ferrée conventionnelle	73			65		
Activité industrielle	71			60		
Aérodromes	55			50		
Codes RVB	255	106	0	255	0	220
Couleur						

## 3.2 Méthode de calcul des niveaux sonores

Les cartes de bruit ont été établies par l'Etat. Elles servent de diagnostic du bruit pour l'identification des zones impactées par le bruit et l'élaboration du PPBE.

### a) Logiciel utilisé

Les CBS des grandes infrastructures de transport terrestre sont calculées grâce au logiciel libre de modélisation acoustique NoiseModelling développé par l'Unité Mixte de Recherche en Acoustique Environnementale (UMRAE), un laboratoire de recherche commun à l'Université Gustave Eiffel (UGE) et au Cerema.

Ce logiciel permet notamment d'intégrer les nouvelles spécifications exigées par la

Commission Européenne pour la 4<sup>ème</sup> échéance, et notamment l'intégration de la nouvelle méthode de calcul CNOSSOS imposée par l'annexe II de la directive 2002/49/CE modifiée et transposée au droit français par l'arrêté du 4 avril 2006 modifié.

Le changement d'outil de modélisation acoustique et l'entrée en vigueur de la méthode européenne CNOSSOS peuvent engendrer quelques différences par rapport aux CBS des échéances précédentes. Ces différences sont inhérentes au processus de modélisation acoustique, qui n'a pas vocation à se substituer à des mesures acoustiques *in situ*.

Ce logiciel a effectué les calculs selon les indicateurs  $L_{den}$  et  $L_n$  conformément à la directive européenne 2002/49/CE et a intégré les normes de calcul en vigueur (NF S 31-133).

#### b) Données d'entrée utilisées

Les données d'entrée utilisées sont la topographie, les bâtiments, les données de population et celles relatives aux infrastructures routières. Elles tiennent compte de l'ensemble de l'orographie, du mode d'occupation du sol, des bâtiments, des écrans acoustiques, et des infrastructures de transports.

Les routes de plus de 3 millions de véhicules par an ont été prises en compte pour la réalisation des cartes de bruit (autoroutes, routes nationales, routes départementales et voies communales).

Les émissions de bruit de chaque axe sont calculées sur la base du Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA), des pourcentages de poids lourds et des vitesses.

Les cartes ne font apparaître ni l'état, ni la qualité des voiries.

Elles constituent un premier état des lieux des nuisances sonores générées par les grandes infrastructures routières.

### 3.3 Estimation des populations exposées

La cartographie de l'exposition des territoires au bruit des infrastructures de transport terrestre s'accompagne de statistiques. Pour chaque infrastructure, des tableaux d'exposition des populations indiquent pour chaque indice et plage de niveaux sonores :

- le nombre de personnes exposées au bruit ;
- le nombre de logements exposés au bruit ;
- le nombre d'établissements de santé exposés au bruit ;
- le nombre d'établissements d'enseignement exposés au bruit.

Les effets nuisibles sont définis dans l'annexe III de la directive 2002/49/CE modifiée et transposée en droit français par les articles R.572-5 et R.572-6 du code de l'environnement ainsi que l'arrêté du 4 avril 2006 modifié. Le nombre de personnes affectées par ces effets nuisibles est détaillé par effet nuisible.

Les données d'exposition des populations sont le fruit de la modélisation acoustique, qui n'a

pas vocation à suppléer des mesures acoustiques. La qualité de ces résultats dépend également des données d'entrée, dont l'objectif est de fournir une vision macroscopique du territoire.

Comme indiqué dans la réglementation, ces évaluations visent à estimer l'impact sanitaire du bruit des transports, en tenant compte de trois types de pathologie :

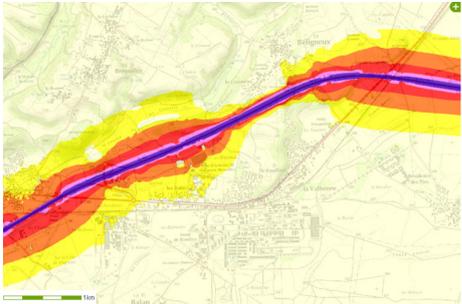
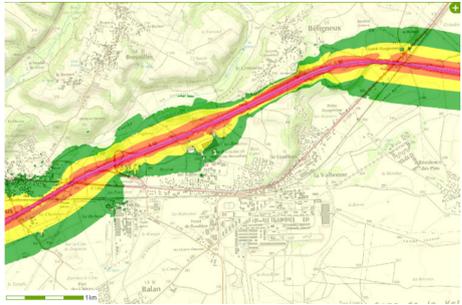
- la forte gêne ;
- les fortes perturbations du sommeil ;
- les cardiopathies ischémiques (CPI) pour les personnes exposées au bruit routier.

L'évaluation des effets nuisibles est réalisée à partir des formules proposées par la Commission Européenne issues des lignes directrices de 2018 de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sur le bruit dans l'environnement dans la région européenne. Ces formules sont rappelées à l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

### 3.4 Les différentes cartes de bruit

Les cartes de bruit représentent une modélisation des nuisances sonores générées par les différentes sources de bruit : infrastructures routières, ferroviaires, aériennes et industries.

Concernant les grandes infrastructures de transport terrestre, il existe quatre type de cartes de bruit :

 A map showing noise exposure zones for a road infrastructure. The zones are color-coded in concentric bands: yellow (outermost), orange, red, and dark red (innermost, closest to the road). The map includes a scale bar and a north arrow.	<p><b>Carte de type « a » indicateur <math>L_{den}</math></b></p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur <math>L_{den}</math> (période de 24 h), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le <math>L_{den}</math></p>
 A map showing noise exposure zones for a road infrastructure, similar to the one above but with a different color scheme: green (outermost), yellow, orange, red, and dark red (innermost). The map includes a scale bar and a north arrow.	<p><b>Carte de type « a » indicateur <math>L_n</math></b></p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur <math>L_n</math> (période nocturne), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A)</p>

	<p><b>Carte de type « c » indicateur <math>L_{den}</math></b></p> <p>Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur <math>L_{den}</math> (période de 24h)</p>
	<p><b>Carte de type « c » indicateur <math>L_n</math></b></p> <p>Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur <math>L_n</math> (période nocturne)</p>

## B/ PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT D'ESPACE COMMUNAUTAIRE LONS AGGLOMÉRATION

### 1. Introduction

L'Espace Communautaire Lons Agglomération (ECLA) a adopté le 4 juillet 2019 en conseil communautaire (par délibération n°DCC-2019-093) son plan de prévention du bruit dans l'environnement dit de « troisième 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 2024-2029 par le Préfet du Jura (par arrêté n°2023-04-14-001).

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 ;
- un bilan des actions programmées dans le précédent PPBE et/ou mises en œuvre par la collectivité au cours des 5 dernières années ;
- un état des actions, projets et réflexions en cours/programmés concourant à la diminution du trafic routier et par conséquent des bruits émis/perçus.

## 2. Synthèse des résultats de la cartographie

### 2.1 Infrastructures concernées

Dans le département du Jura, l'arrêté préfectoral n°2023-04-14-001 portant approbation des cartes de bruit stratégiques du réseau routier a arrêté la liste des axes routiers du territoire d'ECLA retenus dans les cartes de bruit stratégiques de quatrième échéance. Les voies retenues supportent un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules, soit plus de 8200 véhicules/jour. Ainsi, le réseau concerné est le suivant :

Nom de la route	Point de repère Début	Point de repère Fin	Longueur (m)
<b>Avenue Camille Prost</b>	Carrefour de la Libération	Rond point de Perrigny	1000
<b>Avenue de la Marseillaise</b>	Av. Thurel	Carrefour de la Libération	400
<b>Avenue Thurel</b>	Av. Aristide Briand	Av. de la Marseillaise	210

Le linéaire total est de 1,610 km.

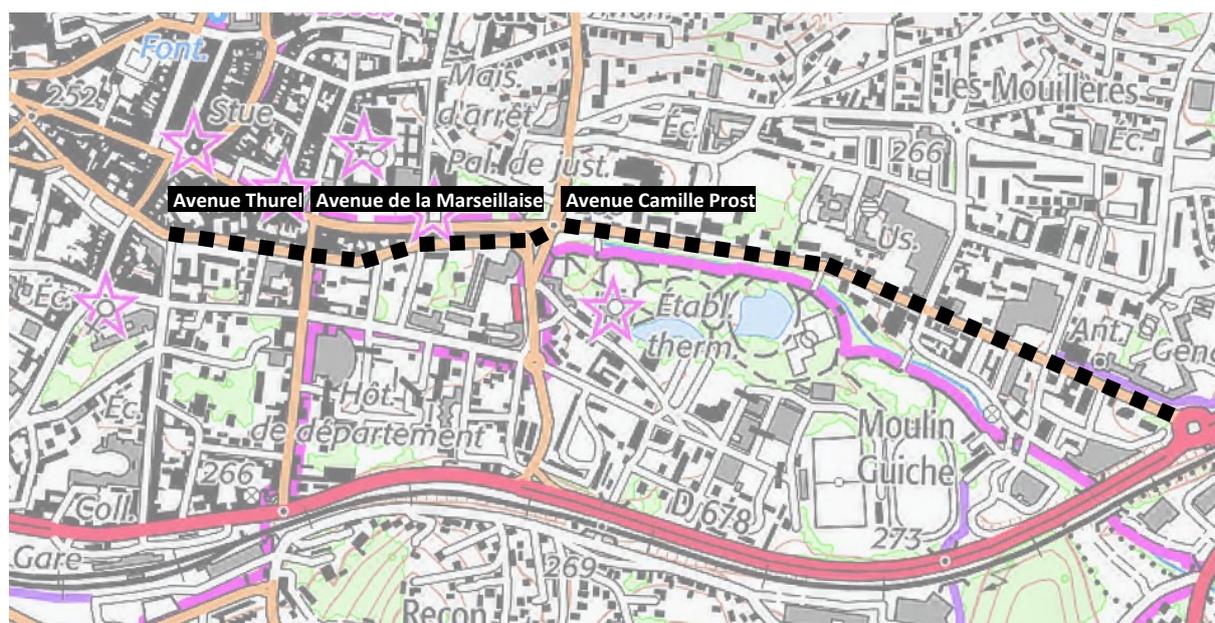


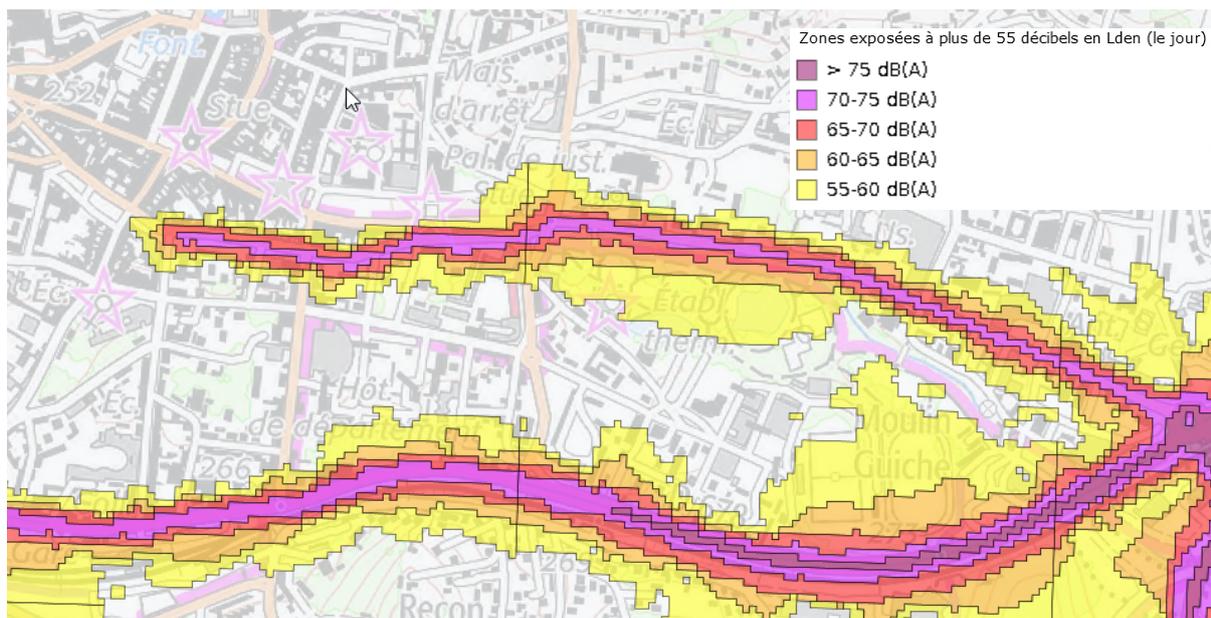
Figure 2 : Carte du réseau routier concerné par le présent PPBE (> 3 millions de véh/an)

#### a) Analyse des cartes de type « a »

Les cartes de type « a » représentent l'exposition des voies aux différents niveaux de bruit. L'analyse de ces cartes et du rapport d'étude du Cerema associé<sup>1</sup> a permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux ci-dessous.

Ces tableaux indiquent, selon les indicateurs  $L_{den}$  (journée complète) et  $L_n$  (nuit), la répartition de la population ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement exposés par tranche de niveau de bruit.

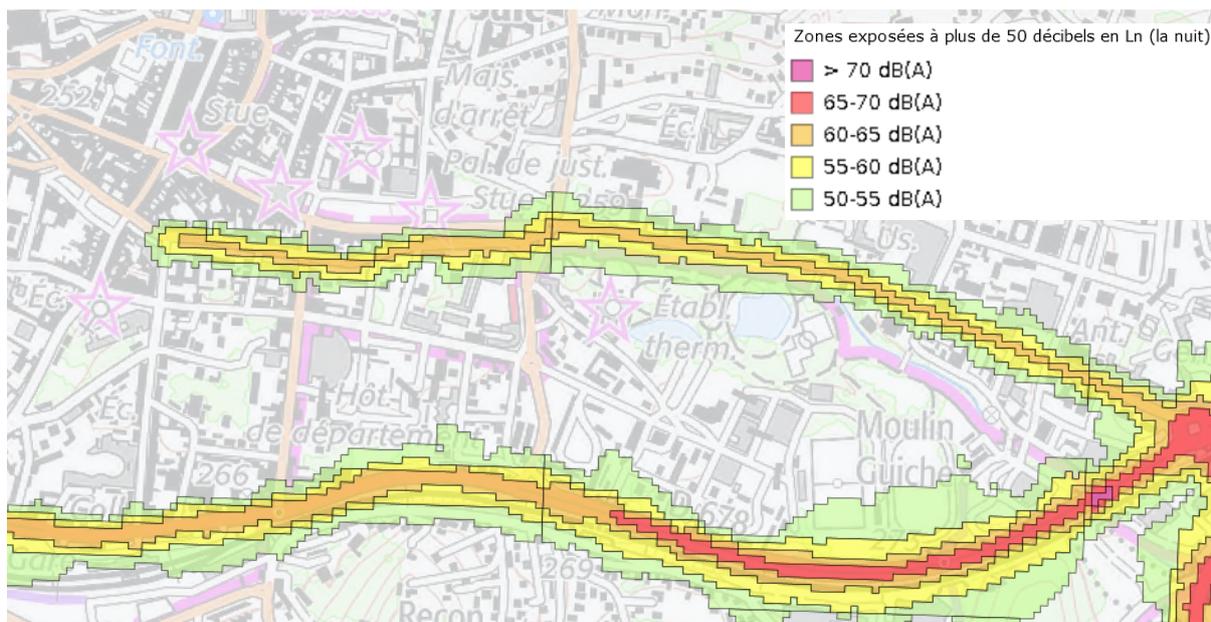
<sup>1</sup><https://www.jura.gouv.fr/contenu/telechargement/26879/210355/file/CEREMA-rapport%20d%C3%A9tude-062022.pdf>



**Figure 3 : Carte du réseau routier exposé à plus de 55 décibels en journée complète**

Les trois voies ciblées par le présent PPBE sont concernées par une exposition à plus de 55 décibels en journée complète, pouvant aller jusqu'à 75 dB.

<b>Exposition des routes de l'Espace Communautaire Lons Agglomération &gt; 3 millions véh/an</b>				
<b>L<sub>den</sub> dB(A)</b>	<b>Nombre de personnes exposées</b>	<b>Nombre de logements exposés</b>	<b>Nombre d'établissements de santé</b>	<b>Nombre d'établissements d'enseignement</b>
55 à 60	78	43	2	0
60 à 65	129	72	0	2
65 à 70	171	95	1	0
70 à 75	124	69	0	0
>75	0	0	0	0
<b>Total &gt;55</b>	<b>502</b>	<b>279</b>	<b>3</b>	<b>2</b>



**Figure 4 : Carte du réseau routier exposé à plus de 50 décibels la nuit**

Les trois voies ciblées par le présent PPBE sont concernées par une exposition à plus de 50 décibels la nuit, pouvant aller jusqu'à 65 dB.

<b>Exposition des routes de l'Espece Communautaire Lons Agglomération &gt; 3 millions véh/an</b>				
<b>L<sub>n</sub> dB(A)</b>	<b>Nombre de personnes exposées</b>	<b>Nombre de logements exposés</b>	<b>Nombre d'établissements de santé</b>	<b>Nombre d'établissements d'enseignement</b>
50 à 55	133	74	3	2
55 à 60	175	97	2	0
60 à 65	119	66	0	2
65 à 70	0	0	1	0
>70	0	0	0	0
<b>Total &gt;50</b>	<b>427</b>	<b>237</b>	<b>6</b>	<b>4</b>

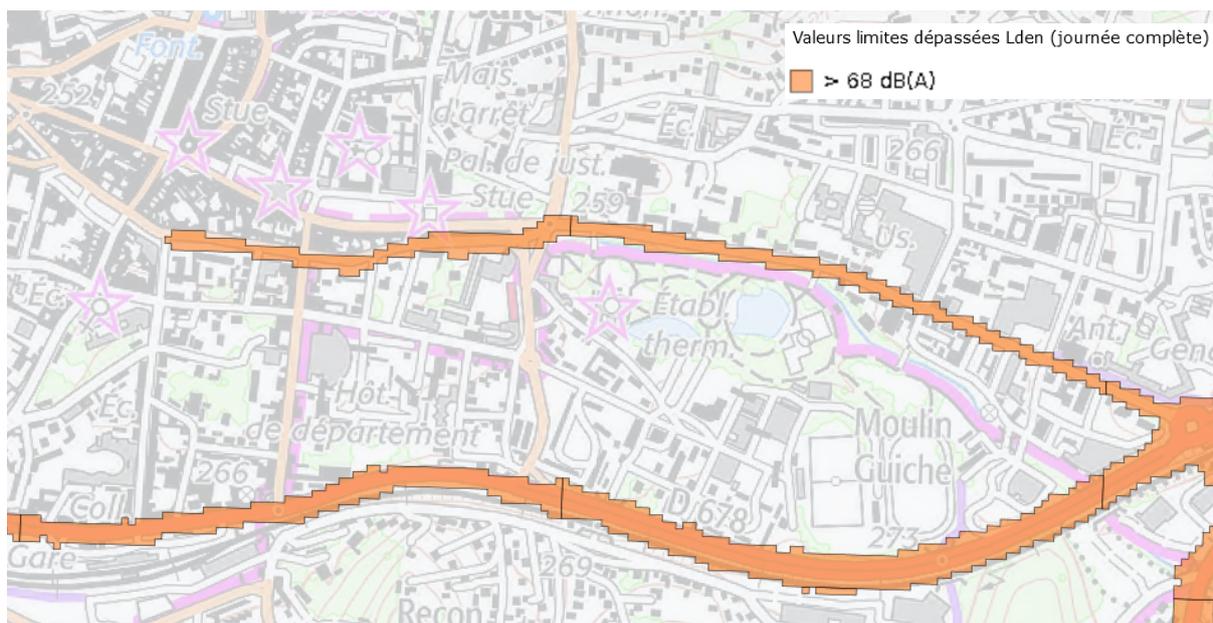
#### b) Analyse des cartes de type « c »

Les cartes de type « c » mettent en évidence les secteurs de voirie en situation de dépassement des valeurs limites.

L'analyse de ces cartes et du rapport d'étude du Cerema associé<sup>2</sup> a permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux ci-dessous.

Ces tableaux indiquent, selon les indicateurs L<sub>den</sub> (journée) et L<sub>n</sub> (nuit), la répartition de la population ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement exposés au dépassement des valeurs limites.

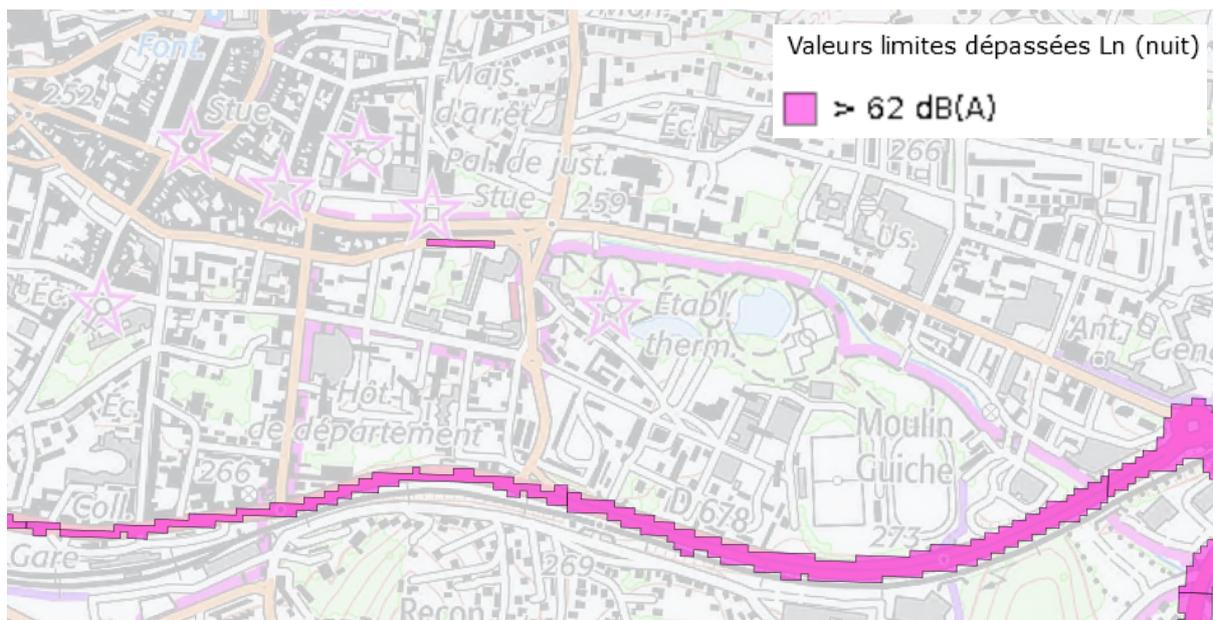
<sup>2</sup><https://www.jura.gouv.fr/contenu/telechargement/26879/210355/file/CEREMA-rapport%20d%C3%A9tude-062022.pdf>



**Figure 5 : Carte du réseau routier exposé à plus de 68 décibels en journée complète**

Les trois voies ciblées par le présent PPBE sont concernées par un dépassement du seuil de 68 décibels en journée complète.

<b>Exposition des routes de l'Espace Communautaire Lons Agglomération &gt; 3 millions véh/an</b>				
<b>L<sub>den</sub> dB(A)</b>	<b>Nombre de personnes exposées</b>	<b>Nombre de logements exposés</b>	<b>Nombre d'établissements de santé</b>	<b>Nombre d'établissements d'enseignement</b>
> valeur limite de 68	<b>205</b>	<b>114</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



**Figure 6 : Carte du réseau routier exposé à plus de 62 décibels la nuit**

Un tronçon d'environ 100 m à l'extrémité Est de l'avenue de la Marseillaise est concerné par un dépassement du seuil de 62 décibels la nuit.

<b>Exposition des routes de l'Espace Communautaire Lons Agglomération &gt; 3 millions véh/an</b>				
<b>L<sub>n</sub> dB(A)</b>	<b>Nombre de personnes exposées</b>	<b>Nombre de logements exposés</b>	<b>Nombre d'établissements de santé</b>	<b>Nombre d'établissements d'enseignement</b>
> valeur limite de 62	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

### c) Évaluation des effets nuisibles

Publiées en 2018, des informations statistiques provenant des lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sur le bruit dans l'environnement mettent en avant les relations dose/effet nuisible de l'exposition au bruit dans l'environnement.

L'arrêté du 4 avril 2006 modifié, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, introduit une méthode de quantification des personnes exposées à trois de ces effets nuisibles : la cardiopathie ischémique (correspondant aux codes BA40 à BA6Z de la classification internationale ICD-11 de l'OMS), la forte gêne et la forte perturbation du sommeil.

L'analyse du rapport d'étude du Cerema associé aux cartes de bruit stratégiques<sup>3</sup> a permis d'extraire les résultats figurant dans le tableau ci-dessous, qui indique le nombre de personnes affectées par effet nuisible :

<sup>3</sup><https://www.jura.gouv.fr/contenu/telechargement/26879/210355/file/CEREMA-rapport%20d%C3%A9tude-062022.pdf>

Axe	Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles		
Voie	Cardiopathie ischémique	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
Avenue Camille Prost	1	116	32
Avenue de la Marseillaise			
Avenue Thurel			

### 3. Prise en compte des « zones calmes »

#### 3.1 Définition des zones calmes et objectifs de préservation

Les zones calmes sont définies dans l'article L.572-6 du code de l'environnement comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

Les caractéristiques physiques des sons n'expliquent qu'une partie de la gêne ressentie. La notion de bruit est une notion relative, très dépendante de la perception de chacun. Il ne s'agit donc pas de désigner comme zones calmes à préserver tous les endroits où le niveau de bruit serait inférieur à un seuil. Les zones calmes peuvent être des zones faiblement exposées au bruit mais aussi des zones où la sensation de calme est importante.

#### 3.2 Détermination des zones calmes

Les articles L.572-6 et R.572-8 du code de l'environnement demandent d'identifier les zones calmes où l'autorité compétente doit maîtriser l'évolution du bruit.

L'Espace Communautaire Lons Agglomération a identifié le parc Édouard Guénon comme une zone calme en raison de son caractère préservé (parc urbain, site classé auprès de la DRAC<sup>4</sup>), de son rôle d'accueil du public (espace de détente et de loisirs) et de sa proximité avec certaines des routes visées par le présent PPBE (en particulier Avenue Camille Prost), car il se situe en partie dans une ambiance sonore de jour supérieure à 55 db(A).

#### 3.3 Objectifs de préservation des zones calmes

Par la réduction du trafic recherchée sur les voies Thurel, Marseillaise et Camille Prost, la ville de Lons-le-Saunier a pour objectif de réduire les nuisances sonores sur cet axe. A ce titre, avec le passage à 30 km/h de l'ensemble de la commune le 30 novembre 2022 et la mise en

<sup>4</sup><https://pop.culture.gouv.fr/notice/merimee/PA00125405>

œuvre de nombreuses actions en faveur des déplacements doux, le bruit à proximité de ces axes très fréquentés semble à la baisse.

A moyen terme, la reprise de la géométrie du carrefour de la Libération vise également à apaiser ce secteur en facilitant notamment la liaison piétonne et cyclable du centre ville vers le parc Édouard Guénon. L'objectif est de faire baisser l'ambiance sonore de jour en-dessous du seuil de 55 dB(A) en vue de favoriser le bien-être des usagers.

Techniquement, lors de la programmation de travaux sur la couche de roulement au niveau de ces axes, une solution en enrobés phoniques sera étudiée.

## 4. Bilan des actions réalisées depuis 2019

### 4.1 Prise en compte du bruit dans les PLU

Conformément à l'arrêté préfectoral SEREF-2024-01-11-003 du 18 janvier 2024 portant sur le classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans le département du Jura, les annexes des PLU des 18 communes d'ECLA dotées d'un PLU ont été mises à jour par arrêtés du 10 juin 2024 (dont la commune de Lons-le-Saunier). En application de l'article R.151-34 1) du code de l'urbanisme, les secteurs concernés par des nuisances sonores ont été reportés sur les plans de zonage des PLUs.

Sur la base de ce classement sonore, sont en effet déterminés :

- les secteurs situés au voisinage des infrastructures concernées par le bruit (dont les trois voies visées par le présent PPBE) ;
- les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de nouveaux bâtiments ;
- les prescriptions d'isolement acoustique de nature à les réduire.

Le respect de ces prescriptions par les constructeurs est essentiel pour éviter la création de nouveaux points noirs du bruit.

### 4.2 OPAH-RU

Dans la continuité des deux précédents programmes 2008-2011 et 2013-2017, Espace Communautaire Lons Agglomération, avec l'appui des villes de Lons-le-Saunier et de Montmorot, a souhaité relancer une dynamique de réhabilitation de l'habitat recentrée sur le périmètre de l'Opération de Revitalisation du Territoire (ORT), à travers la mise en œuvre d'une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat de Renouvellement Urbain (OPAH-RU) sur certains secteurs ciblés des communes de Lons-le-Saunier et Montmorot.

Ce programme bénéficie d'un accompagnement financier de l'agglomération, des villes de Lons-le-Saunier et de Montmorot, de l'Agence Nationale d'Amélioration de l'Habitat (ANAH), du Département du Jura et d'Action Logement. Un avenant à la convention OPAH a ainsi été signé pour la période 2021-2026.

Parmi les objectifs prioritaires de l'OPAH-RU figurent la requalification de l'habitat, avec l'intention de traiter une partie du parc de logements vacants et très dégradés et de lutter

contre la précarité énergétique, ainsi que l'amélioration de la qualité d'habiter (notamment *via* le traitement des espaces publics).

Le volet incitatif de l'OPAH-RU comprend des aides financières à la réhabilitation. 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 dues aux bruits extérieurs.

→ *Bilan intermédiaire de l'OPAH-RU au 15 juin 2024 :*

- 21 dossiers financés auprès de propriétaires occupants ;
- 20 dossiers financés auprès de propriétaires bailleurs ;
- 8 projets en cours auprès de copropriétés, correspondant à 110 logements.

L'ensemble des numéros des avenues Thurel et Marseillaise sont situés dans l'emprise du secteur d'intervention de priorité 1 pour la ville de Lons-le-Saunier ; l'avenue Camille Prost est quant à elle située hors secteur prioritaire.

### 4.3 Action Cœur de Ville

Depuis 2018, la ville de Lons-le-Saunier a été retenue dans le cadre du programme national « Action Cœur de Ville », qui vise à redynamiser les centres villes et relancer l'attractivité économique des villes moyennes.

Initialement déployé sur la commune de Lons-le-Saunier sur la période 2018-2022, son périmètre a par la suite été élargi aux aires urbaines des communes de Montmorot et Perrigny sur la période 2023-2026.

Le programme « Action Cœur de Ville » repose sur 5 axes :

- Réhabilitation-restructuration de l'habitat en centre-ville
- Développement économique et commercial équilibré
- Mise en valeur du patrimoine, de l'espace public et des formes urbaines
- Accessibilité, mobilité et connexion
- Espaces publics et patrimoine

Si la lutte contre les nuisances sonores ne figure pas dans les priorités du programme, il contribue 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.

→ *Bilan des actions réalisées :*

- Étude de restructuration de l'îlot urbain Thurel-Liberté, en vue d'une réhabilitation d'immeubles et d'appartements dégradés et la création d'un passage public piéton à travers l'îlot bâti, favorisant les mobilités douces.

- Étude pré-opérationnelle et lancement de l'OPAH-RU.
- Aménagement et finalisation du Pôle d'Échange Multimodal à la gare routière de Lons-le-Saunier, qui permet de valoriser les connexions douces (vélo, marche, bus... ) vers le centre ville.
- Réduction de la vitesse autorisée en centre ville à 30 km/h sur 80% du réseau par arrêté municipal du 30/11/2022, avec comme impacts attendus un apaisement de la circulation et un report modal (en facilitant les modes doux et en contraignant l'usage de la voiture). Le choix a été fait de ne pas implanter de ralentisseurs pour éviter d'accentuer localement le bruit lié au freinage et à l'accélération des véhicules.
- Étude de restauration du parc Édouard Guénon, afin de garantir le maintien du patrimoine arboré dans le temps.

#### 4.4 Plan Vélo et Schéma Directeur des Déplacements Doux (SDDD)

La candidature d'ECLA à l'appel à projet « Vélo et territoires » a été retenue par l'ADEME en 2019. La collectivité s'est ainsi dotée d'un véritable Plan Vélo sur la période 2019-2022, ce qui lui a permis d'une part d'assurer la promotion du vélo (transmission des savoirs et développement de services) et le développement des infrastructures cyclables (liaisons structurantes entre ville-centre et périphérie), d'autre part de répondre aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de réduction du bruit associés aux véhicules thermiques.

En parallèle du Plan Vélo, ECLA a engagé en 2020 la relecture de son Schéma Directeur des Déplacements Doux (SDDD) afin de prendre en compte l'évolution du territoire et des déplacements, de donner un caractère plus opérationnel au SDDD, enfin de définir les priorités d'aménagement pour les années futures.

L'ensemble des démarches liées au développement des déplacements doux s'est traduit notamment par :

- l'aménagement d'infrastructures :
  - Voie verte Lons-Chille (2020) ;
  - Voie verte de la Vallière en 3 phases (2022-2023-2024) ;
- l'adaptation de l'ensemble des rues apaisées pour intégrer le marquage de bandes cyclables, des doubles sens cyclables, des panneaux « Cédez le passage » au feux et des sas vélo ;
- le passage en zone de rencontre du centre ville de Lons-le-Saunier ;
- le jalonnement de 10 axes phares sur l'agglomération ;
- le développement du Savoir Ruler à Vélo dans l'ensemble des écoles de Lons-le-Saunier.

#### 4.5 Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET)

Suite à l'élaboration en 2010 d'un premier Plan Climat Énergie Territorial (PCET) visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, l'Espace Communautaire Lons Agglomération a engagé la réalisation d'un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) en 2019. Un important travail de concertation auprès des acteurs locaux et de la population a été mené, avec le

soutien de la DREAL Bourgogne Franche-Comté, et plusieurs phases de travail ont été amorcées : diagnostic de territoire, stratégie, plan d'actions. Ces différents éléments doivent faire l'objet d'une actualisation et d'une finalisation afin de valider formellement le PCAET d'ECLA.

Parmi les objectifs du PCAET figurent la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de la pollution de l'air, qui ciblent en premier lieu les transports de personnes et de marchandises, principaux émetteurs de GES et de polluants atmosphériques. Le PCAET devra donc permettre d'agir concrètement en faveur de la diminution de l'usage des véhicules thermiques (télétravail, covoiturage, véhicules électriques, déplacements doux...), et contribuera indirectement à la réduction du bruit dans l'environnement.

#### 4.6 Sensibilisation des conducteurs au respect de la vitesse

Des radars pédagogiques mobiles sont régulièrement positionnés au niveau des rues de la ville, dont les voies ciblées par le présent PPBE. Ces opérations se révèlent efficaces auprès des conducteurs qui respectent majoritairement les vitesses autorisées, réduisant ainsi l'impact sonore de la circulation routière.

## 5. Actions de prévention et de réduction envisagées

### 5.1 Requalification de la rocade

Suite à la réalisation du contournement ouest de la ville de Lons-le-Saunier, ECLA a programmé la requalification de la rocade, actuellement gérée par le Département du Jura. Ce projet consistera d'une part à réduire l'emprise de la voirie routière le long de l'axe afin d'y intégrer les modes de déplacement doux, d'autre part à fluidifier la circulation par la création de trois carrefours giratoires (au niveau du croisement avec la rue du 44<sup>ème</sup> RI, route de Macornay et carrefour de l'Octroi de Lyon). Ces derniers aménagements devraient inciter les conducteurs à davantage transiter par la rocade (qui ne contraindrait plus à s'arrêter aux feux de signalisation) plutôt qu'à traverser le centre ville. Indirectement, cela soulagerait la circulation au niveau des trois voies ciblées par le PPBE.

### 5.2 Requalification du carrefour de la Libération

Une réflexion a été amorcée concernant le carrefour de la Libération pour réduire la place de la voiture et favoriser l'ensemble des modes de déplacement doux (dont un volet accessibilité), notamment depuis le centre ville vers le parc Édouard Guénon.

### 5.3 Plan de circulation

Le plan de circulation de la ville de Lons-le-Saunier sera révisé avec pour objectifs de :

- limiter les flux de transit en centre ville et renvoyer les véhicules vers le contournement ou la rocade ;
- réduire le nombre et l'impact des feux de signalisation, limitant ainsi l'attente des véhicules et les phénomènes de freinage/redémarrage qui s'accompagnent de

pollution sonore ;

- optimiser le stationnement en créant des zones dédiées en périphérie de l'hypercentre ;
- développer les modes de déplacement doux, par exemple en rétrécissant la largeur de voie réservée aux véhicules motorisés à 4,5m sur les rue de 6m de large et en réservant une bande cyclable de 1,5m de large (déjà mis en place dans les quartiers de la Marjorie et des Mouillères, duplicable dans toutes les zones à 30 km/h).

Ces différentes mesures auront pour conséquence d'apaiser la circulation en centre ville et de réduire l'ambiance sonore liée aux infrastructures routières.

En parallèle, l'élaboration et la diffusion d'un livret pédagogique est en projet, dans l'objectif d'informer et de sensibiliser les habitants et les usagers de la route aux évolutions liées à la circulation et aux aménagements routiers en zone urbaine. Le message soulignerait le gain occasionné par les différentes mesures pour l'ensemble des usagers de la route (moins de voitures = circulation fluidifiée, risque réduit, bruit réduit, etc. / plus grande place aux modes doux = santé des usagers, etc.).

## 5.4 Refonte du réseau de transports

L'ensemble du réseau de transports d'ECLA a été repensé afin d'offrir aux usagers une meilleure desserte du territoire lédonien. Autorité organisatrice de la mobilité sur son périmètre, ECLA a fait le choix de confier la délégation de service public « services de transport public de voyageurs » à une structure spécialisée, Mobilités Bourgogne Franche-Comté, du 1<sup>er</sup> août 2024 au 31 juillet 2029.

ECLA Mobilités propose ainsi au public un ensemble de services de mobilités :

- transports scolaires ;
- transports en commun ;
- transport à la demande ;
- location de Vélos à Assistance Électrique (VAE) ;
- accès à des abris vélos sécurisés ;
- service de calcul d'itinéraires pour préparer son déplacement ;
- vente de tickets et information des usagers *via* une plateforme en ligne et la Maison des Mobilités au nouveau Pôle d'Échange Multimodal de Lons-le-Saunier.

Le réseau de transports proposé fonctionne toute l'année (sauf transports scolaires), un Pass commun a été créé pour accéder aux différents services, et les liaisons avec les lignes interurbaines régionales du réseau Mobigo ont été facilitées, ce qui devrait avoir un effet positif sur le nombre d'usagers du réseau.

Par ailleurs, la flotte de véhicules évoluera progressivement avec la suppression des autobus au profit de mini-bus, la mise en place d'un mini-bus 9 places électrique, et le déploiement d'un mini-autobus électrique dès janvier 2025.

Une réflexion est également en cours pour instaurer une priorité aux transports en commun aux feux de signalisation.

L'ensemble de ces mesures sera favorable à l'utilisation des transports en commun et aux déplacements doux, ce qui contribuera indirectement à réduire le bruit en centre ville.

## 5.5 Politique cyclable

La révision du Schéma directeur cyclable d'ECLA est en cours de finalisation, avec un livrable attendu fin 2024-début 2025.

En matière d'infrastructures cyclables, ECLA poursuit le développement de projets de création de pistes ou bandes cyclables et voies vertes sur son territoire (études, animation foncière, dossiers administratifs...), afin d'étoffer le réseau existant, de doter le territoire d'un réseau de mobilité douce sécurisé et continu et d'inciter un nombre croissant de pratiquants à emprunter ces itinéraires pour gagner l'aire urbaine à vélo (ex : Gevingey, Lons nord).

Le confortement de la bande cyclable située le long de l'avenue Camille Prost est en projet (élargissement, amélioration de la visibilité *via* du marquage au sol).

En parallèle d'une promotion active du vélo grâce à l'appui des associations locales et des membres du Plan de déplacement inter-établissement (PDIE), ECLA a mis en place un service de location de vélos électriques longue durée depuis 2023. L'agglomération souhaite ainsi porter à moyen terme la part modale du vélo à 10% (soit la tripler) et atteindre à long terme 40% des trajets domicile-travail de moins de 5 km effectués en mode doux.

## 5.6 Sensibilisation des conducteurs de véhicules bruyants

Un sonomètre sera mis à disposition des forces de l'ordre (Police Nationale, Gendarmerie, Police Municipale) par la Direction Départementale des Territoires du Jura . Dans ce cadre, la Police Municipale de la ville de Lons-le-Saunier prévoit d'intercepter les utilisateurs de véhicules bruyants pour réaliser avec eux une mesure du bruit émis par leur véhicule avant de demander la remise en place du pot d'échappement d'origine.

## 5.7 Restauration du parc Édouard Guénon

Le plan de gestion du parc Édouard Guénon est actuellement mis en œuvre en vue de restaurer le bon état de conservation de cet espace vert de plusieurs hectares. Le renouvellement des boisements latéraux, devenus très vieillissants, devrait avoir un effet positif sur l'ambiance sonore du lieu en réduisant la gêne occasionnée par la proximité de l'avenue Camille Prost.

## 5.8 Traitement du tènement de l'angle de l'avenue de la Marseillaise et de la rue du 44ème RI

En lien avec la construction de l'extension de l'Hôtel du Parc, la construction d'immeubles de même volume est souhaitée en lieu et place des anciens bâtiments industriels (partiellement réaffectés à des locaux commerciaux) pour garantir la cohérence urbaine de la fin de l'avenue et du carrefour de la Libération. Cette opération offrirait l'opportunité de mettre en œuvre des mesures d'isolation phonique au niveau des nouvelles constructions.

## 6. Modalités de consultation du public

En application de l'article R.572-9 du code de l'environnement, la consultation du public s'est déroulée du 16 septembre 2024 au 17 novembre 2024. Elle a fait l'objet d'un avis préalable par voie de presse dans le journal Le Progrès dans son édition du 31 août 2024.

Le projet de PPBE a été mis à la consultation du public :

- en version papier consultable à l'accueil de l'Hôtel d'agglomération ;
- par voie électronique sur le site internet de la collectivité :  
<https://www.ecla-jura.fr/plan-de-prevention-du-bruit-le-registre-est-ouvert/>

Le public était invité à transmettre ses remarques :

- par écrit dans le registre ouvert à cet effet, mis à disposition à l'accueil de l'Hôtel d'Agglomération ;
- par voie électronique *via* le formulaire mis à disposition sur le site internet de la collectivité :  
<https://www.ecla-jura.fr/plan-de-prevention-du-bruit-le-registre-est-ouvert/>

# ANNEXE

## Synthèse de la consultation du public

**Registre papier** : aucune observation recueillie.

**Formulaire en ligne** : 24 observations recueillies.

N° d'observation	Détail
1	<p>Bonjour,</p> <p>La limitation de vitesse peu utile contre le bruit car la différence de nuisance sonore est minime mais de ce fait dure aussi plus longtemps. Outre les travaux de voirie qui dure toute une nuit en pleine semaine (nuit du 16 au 17 septembre) , c'est surtout les coups de klaxons intempestifs et répétés sous couvert de festivités, les motos et autres véhicules qui font ronfler le moteur devant les bars, et certains bars eux même qui font concert ouvert du mercredi au dimanche jusqu'à 01h, avec une clientèle qui crie dehors qui se bat... Quand on habite vers l'hôtel de ville c'est parfois invivable et pourtant nous sommes relativement clément, alors quand on est obligé de porter des boules quies, qu'on a des acouphènes, ou simplement un enfant, on en parle même pas.</p> <p>Nous avons déjà dû appeler les forces de l'ordre plusieurs fois. Ce n'est pas normal surtout dans une petite ville comme Lons.</p> <p>On aimerait des mesures plus concrètes qu'une baisse de la limitation de vitesse qui (même quand elle est respectée) n'a absolument aucun impact.</p> <p>Cordialement, bonne journée.</p>
2	<p>Messieurs les décideurs,</p> <p>Un témoignage d'un résident de Lons Avenue Briand qui a vu sa taxe foncière augmenter encore cette année..</p> <p>Tout comme pour les dépenses de la collectivité pensez vous un jour agir pour diminuer les nuisances sonores ?</p> <p>le problème n'est pas la vitesse réglementaire...</p> <p>Quand bien même Elle pourrait être à 20 km que cela n'empêcherait pas certains individus à la citoyenneté douteuse de pousser leurs cylindrées ainsi que leur volume de radio/musique.</p> <p>L'été c'est invivable..</p> <p>Sans même évoquer les nuisances sonores des clients du kebab tard le soir..</p> <p>Amateurs de poésie je vous invite à venir en profiter .</p> <p>Le contribuable ledonien qui se désole de ce qui est devenu la ville attend des actes forts et concrets.</p> <p>Les solutions existent mais il faut peut-être sortir du cadre habituel de " les pauvres petits , ce sont déjà des victimes "</p> <p>Le contribuable ledonien pas content et qui va voter en 2026.</p>
3	<p>J'habite rue Georges Trouillot, et la vitesse de circulation ainsi que le nombre de voitures sont bruyant, toute la journée. Je pense qu'il faudrait faire diminuer la vitesse par l'installation de dos d'âne ou autre technique.</p>
4	<p>Il convient sur les axes pénétrants de réduire le bruit des voitures en faisant réellement et en ayant une vraie volonté (au delà de l'effet d'annonce) respecter les limitations de vitesse à 30 km/h.</p>
5	<p>Bonjour,</p> <p>Je réside au centre de Lons-le-saunier (rue des écoles), et l'unique source de nuisance sonore que je constate provient de ce que la presse nomme souvent "les rodéos urbains", c'est à dire des individus souvent jeunes qui font hurler les moteurs de leur motos ou scooter à toute heure du jour ou de la nuit.</p> <p>Il y en a beaucoup à Lons-le-saunier.</p> <p>A contrario, la circulation automobile plus classique, qui est pourtant montrée du doigt dans cette étude, pose beaucoup moins de problèmes puisque les moteurs des voitures modernes sont beaucoup plus silencieux.</p> <p>Limiter le nombre de voitures ou abaisser la circulation à 30 km/h ne règlera donc pas le problème : les auteurs des rodéos urbains se contrefichent totalement du code de la route et des limitations de vitesse.</p>
6	<p>A la Guiche, je ne comprends pas pourquoi on a fait une entrée de véhicules depuis la rocade, alors qu'une sortie sur la rocade aurait été à mon sens plus commode et pourrait réduire le passage de voitures, qui entrent et sortent, rue Camille Prost ! Certes avec le double vitrage, le bruit est bien réduit mais si on ouvre les fenêtres, le passage incessant des véhicules de très bon heure le matin avec le club de musculation et la fermeture de la patisserie à 22h30, c'est un passage incessant de véhicules de 6h du matin à 22h30, alors que s'il n'y avait qu'un sens d'entrée et une sortie sur la rocade, le bruit serait réduit de moitié.</p>
7	<p>Bonjour,</p> <p>Le bruit ce n'est pas que les nuisances dues aux véhicules ou camions mais beaucoup plus aux comportements.</p> <p>Il devrait avoir une communication là dessus car par exemple dans le quartier des Pendants à Lons, nous sommes beaucoup gênés par les aboiements de chiens et c'est de pire en pire ! Il faudrait le signaler à la population et faire de la prévention.</p>
8	<p>Après une lecture attentive de votre rapport .</p> <p>Je ne vois aucune action des forces de l'ordre , ce n'est pas un problème d'infrastructures mais bien de véhicules bruyants style motos et leurs pots d'échappement trafiqués les voitures échappement et rupteur et le comportement mais je ne vois jamais de contrôle pour le bruit des mobylettes et scooters</p>
9	<p>Bonjour et merci de nous donner l'occasion de nous exprimer à ce propos.</p> <p>Mon appartement est situé rue des Salines à Lons-Le-Saunier, mais mon avis concerne aussi d'autres rues.</p> <p>Le plus désagréable est la circulation de voitures et motos très très bruyantes (pétarades dépassant le seuil autorisé de décibels) et leur vitesse excessive.</p> <p>Après 18 heures certains de ces véhicules font manifestement de nombreux tours de ville, passent et repassent, semant leur</p>

	<p>lot de bruits insupportables.          Quel plaisir leur conducteur en retire t'il ? Mystère...          Plus de controles de vitesse seraient bienvenus.          Par ailleurs, me déplaçant majoritairement à pied, je constate trop souvent des vélos et trottinettes circulant sur les trottoirs alors qu'une piste cyclable est aménagée le long de ce même trottoir. Et ce sont les piétons qui s'effacent pour ne pas être percutés. Si les piétons manifestent leur mécontentement, ils se font insulter.          Là aussi plus de controles et d'interventions policières sont nécessaires.          Au nom de tous les lédoniens je vous remercie de bien vouloir prendre en considération ces désagréments récurrents.          Désagréments et incivilités qui provoqueront inévitablement des accidents dramatiques.          Bien cordialement.</p>
<b>10</b>	<p>Bonjour,          Je comprends le besoin de réduction du bruit sur les 3 avenues citées dans le plan, via notamment le dispositif de requalification de la rocade. Cependant, des quartiers proches de la rocade faisant eux-même partie du centre-ville, comme celui de l'Argentelle jusqu'à l'avenue du 44ème RI observent des nuisances sonores du fait de cette même rocade.          L'inclusion des modes de transports doux dans sa future reconfiguration est une bonne chose, mais le simple remplacement des murs antibruits devenus complètement obsolètes car extrêmement vieillissants me parait indispensable pour atténuer cette nuisance sonore qui se verra certainement amplifiée dans les années futures, du fait même du nouveau plan et du détournement du trafic sur la rocade. Cette rocade est actuellement limitée à 70kms heure sur la portion allant jusqu'à l'avenue du 44ème RI, et beaucoup de véhicules roulent largement au dessus de cette limite aux heures de pointes. Or il y a beaucoup d'habitats qui entourent la rocade. Un système de contrôle des effractions de type radar au niveau de cette partie de la rocade serait également très dissuasif et efficace pour faire respecter la vitesse.          En vous remerciant pour la prise en compte de cette demande et l'attention que vous y porterez.          Cordialement,</p>
<b>11</b>	<p>Bonjour,          J'habite au 12 avenue Aristide Briand et je profite du plan de prévention du bruit pour vous faire part des nuisances sonores que nous subissons. Cette avenue très fréquenté le jour puisqu'elle donne accès entre autres au collège Briand, à la gare, à la Rocade ce qui engendre un bruit constant devient le soir un véritable circuit pour voitures et motos toutes plus bruyantes les unes que les autres et cela plus particulièrement à partir du vendredi soir. La rectitude de cette avenue favorise la vitesse en soirée quand le flux de circulation baisse.          Des passages piétons surélevés pourraient palier à ces nuisances sonores et apporterait une sécurité aux piétons.          Cordialement</p>
<b>12</b>	<p>Bonjour, Rue du commerce, les commerçants comme les habitants déplorons l'insécurité liée à l'agressivité des sans abris très alcoolisés qui n'hésitent pas à utiliser les rue, hall d'immeuble, intérieur cour... comme toilettes.          Ils forcent les portes d'entrée dégradent les parties communes pour se droguer ce qui engendre des dépenses supplémentaire pour réparer, nettoyer et sécuriser les portes d'entrées et immeubles vandalisés. il y a aussi et malheureusement les incivilités dues aux gens qui font des travaux avant 8h le matin dimanche inclus. Les véhicules et 2 roues motorisés qui roulent à vive allure (au delà de la vitesse autorisée ou avec des véhicules volontairement bruyant) sur les pavés ce qui amplifie les nuisances sonore de la rue du commerce.</p>
<b>13</b>	<p>locataire de Neolia au 647 route de macornay, en face du rond point menant à Macornay, les voitures roulent beaucoup trop vite en montant cette rue sans parler des bruits insupportables des 2 roues, il n'y a jamais de contrôle de police</p>
<b>14</b>	<p>Bonjour,          l'une des nuisances sonores les plus pénibles concernent les motocyclistes qui font hurler leur moteur en ville.          Bien vouloir les contrôler pour constater le niveau de décibels, leur demander de faire le nécessaire pour le réduire et à défaut les prévenir qu'ils seront verbaliser.          je compte sur vous pour intervenir auprès de la police, pour faire cesser cette nuisance insupportable.          Cordialement</p>
<b>15</b>	<p>Le bruit au centre ville n'est pas uniquement lié à la circulation. Sujet à prendre en considération dans sa globalité, de jour comme de nuit.          Propositions d'actions, parfois simples et non coûteuses :          - Supprimer les secteurs pavés (glissants et très bruyants).          - Revenir à une fermeture des Cafés-Bar à 23h30, cesser d'accorder des dérogations jusqu'à 1h du matin, sources de nuisances et de risques liés à l'alcoolisation des usagers, limiter les sonos et concerts privés à 23h.          - En semaine interdire l'accès des camions (de livraison, transport de matériel, montage ou démontage de podium) en centre ville de 22h à 07h du matin. Le WE de 22h à 08h.          - Suppression des jets d'eau place de la Liberté dans le cadre de son ré-aménagement.          - Contrôler et verbaliser les 2 roues ou véhicules bruyants.          - Synchroniser le nettoyage des rues le jour de passage des camions poubelles.          - Délocaliser autant que possible les animations hors du centre ville, à minima pas de manifestation 2 jours de suite au même endroit.          - Plus innovant, mutualiser un atelier "Boulangerie" dans une zone extérieure d'activité, pour éviter les nuisances nocturnes de ce métier spécifique.          - Organiser la Police Municipale pour réaliser les contrôles des arrêtés hors horaires de jour et le samedi.          Prendre en charge les nuisances sonores des sans abris.          La ré-appropriation du centre ville par des habitants permanents en sera grandement facilité.          A votre disposition pour en discuter,</p>
<b>16</b>	<p>Avenue A. Briand          - Malgré une limitation à cinquante puis à trente km/h certains conducteurs ne se sentent pas concernés.          Le problème est plus récurrent en soirée avec une vitesse très excessive et des véhicules connus et bruyants dû aux pots d'échappements trafiqués pour avoir un son atypique "sportif". Ce type de nuisance s'avère également avec les petites cylindrées 49cm3 à 125cm3 notamment.</p>

	<p>- Aux heures d'entrées et de sorties du collège, la circulation s'accroît de façon importante et anarchique (stationnement en double file, devant des garages , porches avec feux de détresse, gros cars circulant avec difficulté, collégiens traversant dans toutes les directions...). Cela entraîne énervements des usagers, riverains, klaxons intempestifs etc..</p> <p>- Fin de semaine et week-end s'ajoutent les incivilités nocturnes : Bagarre, personnes en état d'ébriété, vociférations... Habitant depuis 30 ans dans cette rue, ces nuisances et incivilités se sont amplifiées au fil des années.</p>
<b>17</b>	<p>Les nuisances sonores concernent la rue des Ecoles, du collège au croisement des Salines :</p> <p>- collecte des déchets très bruyante le mardi à l'aube. Les nombreuses poubelles du collège Rouget / foyer des mineurs non accompagnés (une dizaine au moins) créent beaucoup de bruit pour les riverains. Solution : décaler la collecte en matinée (circulation très faible dans la rue hors horaires de bureau).</p> <p>- nombreux deux-roues à l'échappement trafiqué qui pétaradent à des vitesses excessives (et passent ensuite rue des Salines, où se multiplient les accélérations digne d'un circuit automobile...) Solution : multiplier les contrôles réglementaires des scooters, installer un radar "punitif" rue des Salines.</p> <p>- réverbération intense du bruit produit par la collectivité des mineurs isolés, qui occupent l'ancien internat, et sont là H24 (au contraire du collège, vide et calme le week-end et le soir). Discussions, musique... beaucoup de bruit se réverbère entre les murs et le bitume, et oblige à vivre fenêtres fermées le soir même en été. Solution : végétaliser dans la cour de l'internat, pour lutter contre l'îlot de chaleur urbain, et végétaliser la rue, pour que l'effet rafraichissant des tilleuls le long du collège se prolonge dans la rue des Ecoles. Au final, globalement, le bruit dans la rue des Ecoles a augmenté ces dernières années, et la qualité de vie s'en ressent. Merci de m'avoir lue,</p>
<b>18</b>	<p>Bonjour, Je réside au 45 rue Lecourbe qui devient plus un "lieu de bruits" qu'un lieu de vie. Trop de voitures sportives de forte puissance prennent cette rue comme un lieu de jeux (rue Lecourbe, rue Monot , avenue Thurel un vrai circuit de centre ville !), accélérations fortes, décélérations pétaradantes, vitesses excessives, niveau de bruit agressif. La voiture est devenue la "reine" de la ville au détriment de la qualité de vie...</p>
<b>19</b>	<p>Avenue de la Marseillaise LIMITEE 50 km/h. Vitesse dépassant la limite autorisée principalement les vendredi, samedi et dimanches soirs à partir de 22h30 jusqu'à 24h00 motos et voitures à échappement libre. Souvent les habitués qui sortent des bars peoches. Impossibilité d'ouvrir les fenêtres l'été. Ce n'est pas un sonomètre qu'il faut acheter mais un cinémomètre : poster la Police Nationale et sanctionner.. A suivre.</p>
<b>20</b>	<p>Dans la rue du commerce, niveau résonance ça devient insupportable, ça roule beaucoup à une vitesse excessif le soir ou les passants qui hurle , l'été impossible de dormir la fenêtre ouverte.</p>
<b>21</b>	<p>Bonjour, j'ai toujours vécu à Lons-le-Saunier et je constate depuis plusieurs mois une recrudescence des comportements inadaptés à une conduite sécurisée dans les rues du centre-ville et alentours. Habitant Rue Anne Frank, donc à priori en zone 30, nous assistons chaque jour à un défilé d'énergumènes en quête de temps au tour au détriment de la sécurité des uns et des autres. Bien évidemment avec les échappements adéquats et les pneus qui ne manquent pas de couiner dans la chicane à mi-parcours. La municipalité a t'elle prévu de s'occuper de ces « dérapages » inquiétants ? Merci pour votre réponse.</p>
<b>22</b>	<p>Bonjour, malgré la mise en place de la limitation de vitesse, je constate que celle-ci n'est pas appliquée, car non verbalisée (il faut malheureusement en passer par là pour que les choses avancent...). Habitant au 27 av Aristide Briand, donc en face du collège, je vois fréquemment des véhicules passer bien au-delà des 30 km, véhicules particulièrement bruyants puisque c'est la question du jour ; je pense que des ralentisseurs seraient les bienvenus pour une question de sécurité et de bruit. D'autre part, je remarque très fréquemment dans les rues des véhicules à grosse cylindrée, certainement équipées de pôts modifiés, qui émettent un bruit largement au-dessus d'un véhicule de série : signe distinctif, plusieurs Golf R32, blanches ou noires, et se déplaçant en troupeau, mais pas que...on les entend de loin...accélération, décélération, suivie de claquements (qui doivent beaucoup amuser leurs conducteurs) à réveiller un mort, ou plusieurs. Il serait temps de contrôler sérieusement la vitesse, et si ces véhicules sont aux normes ; et comme chacun aspire à un environnement plus calme, il faudrait investir dans des radars vitesse/anti-bruit pour que la journée et surtout la nuit, les rues de Lons ne deviennent pas un terrain de jeu sans impunité pour une question de bruit et de sécurité. Bien cordialement</p>
<b>23</b>	<p>Bonjour, Je pense qu'il faudrait mettre plus de ralentisseurs dans certaines rues du centre ville et plus de panneaux rappelant les limitations de vitesse. Beaucoup d'automobilistes roulent trop vite sans respecter les limitations ce qui provoque des nuisances sonores mais est aussi source de danger. Pour exemple, j'habite avenue Aristide Briand et je peux vous dire que la limitation de vitesse n'est vraiment pas respectée par certains et en plus dans une rue où il y a un collège ! On devrait également interdire les pots d'échappement qui font un bruit assourdissant . Des espaces verts sont aussi les bienvenus : on peut y entendre des bruits de la nature que je préfère vraiment au bruit de la circulation et aux bruits souvent provoqués par des personnes qui ne respectent pas grand chose. Vivre en se souciant des autres et aussi en respectant la nature, voilà ce qu'il faudrait apprendre aux personnes pour qui hélas ce n'est pas inné. Cordialement,</p>
<b>24</b>	<p>Pitié, les mobilisations douces privilégiées, c'est très bien ! mais laissons vivre et prospérer Lons en, seulement, réduisant la vitesse à la rigueur, au contraire du flux de véhicules entrant et sortant de la ville... ce sont les pots d'échappements trafiqués et uniquement ces véhicules-là qui polluent la vie des résidents des rues qui sont en projet d'être modifiés ! Cela doit représenter moins de 5% des véhicules qui circulent sur les rues en question : nous sommes vendredi soir présentement, il est 23h30 et le rodéo vient de commencer... c'est habituel, les we principalement l'été bien plus largement... soyons réalistes et merci d'agir là où le bât blesse, RÉELLEMENT ! (Le bar, rue Rouget-de- Lisle, à proximité du carrefour avec feux) est également source de nuisances sonores sur l'av Thurel, à la fermeture en particulier)</p>

Les 24 observations recueillies lors de la consultation du public ont été regroupées en 6 thèmes et sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Certaines remarques ne sont pas directement liées à l'objet de la consultation.

Pour rappel, le PPBE a pour objet les nuisances sonores liées à la circulation routière. Ses objectifs sont les suivants :

- protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives liées à la circulation routière ;
- préserver la qualité acoustique des sites à intérêt remarquable ;
- garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette pollution.

N° d'observation	Synthèse des observations	Réponse / Impact sur le projet de PPBE4
<b>NUISANCES SONORES ET CIRCULATION ROUTIÈRE</b>		
1-5-15-24	Critère vitesse et nombre de véhicules circulant peu pertinents en termes d'effet sur le bruit, faible impact de la baisse de vitesse sur le volume sonore de la circulation automobile, d'autant que les moteurs modernes sont silencieux, question des nuisances sonores à considérer au-delà de la circulation diurne	La réduction de la vitesse améliore la fluidité de circulation et, en ce sens, réduit les phénomènes bruyants de freinage/démarrage ainsi que les comportements inadaptés parfois associés à la congestion. <i>Document non modifié au regard de ces observations.</i>
1-2-5-8-9-11-12-13-14-16-17-18-19-20-21-22-23-24	Nuisances sonores associées à la circulation surtout liées à l'usage inadapté des véhicules (accélération bruyantes, vitesses excessives, véhicules trafiqués, usage abusif de l'avertisseur sonore, volume de la musique à bord, rodéos urbains, passages répétés dans certains secteurs), en particulier en soirée et en fin de semaine	Les bruits routiers évoqués dans ces observations relèvent des comportements des conducteurs des véhicules. Le PPBE d'ECLA intègre des actions d'information et d'incitation à des comportements citoyens de la part des usagers de la route (point 5.6). <i>Document non modifié au regard de ces observations.</i>
1-3-6-10-15-16-17-18	Amplification des nuisances sonores liées à la circulation motorisée dans certaines rues depuis plusieurs années (rue Lecourbe, rue des Ecoles, avenue Aristide Briand, rue Georges Trouillot, rocade dans le quartier de l'Argentelle, entrée à la Guiche, rue Rouget de Lisle), au détriment de la qualité de vie, du repos nocturne, au profit de la voiture devenue « reine », souhait de réappropriation du centre ville par les habitants permanents	Ces observations sortant du cadre du PPBE (voies non concernées), elles n'appellent pas de réponse dans le cadre de cette consultation. <i>Document non modifié au regard de ces observations.</i> <i>L'observation concernant les murs anti-bruit le long de la rocade sera transmise au Département du Jura, gestionnaire de voirie concerné.</i>
<b>CONTRÔLE ET RÉPRESSION</b>		
1	Recours nécessaire aux forces de l'ordre jugé anormal dans une petite ville	
1-2-23	Attente en matière d'actions fortes et concrètes pour diminuer les nuisances sonores de la route	La police municipale effectue régulièrement des interventions sur la voie publique en relation avec ce type d'infraction. La Ville poursuivra ses actions de sensibilisation et de répression pour limiter les nuisances, qu'elles soient d'ordre sécuritaire ou sonore. <i>Document non modifié au regard de ces observations.</i>
1-2-4-5-8-9-10-10-11-13-14-15-16-17-19-21-22-23	Vitesses réglementaires non respectées et contrôles de police insuffisants (vitesse, bruit), à renforcer sur les axes pénétrants rectilignes et sur la rocade le long des zones résidentielles, au moyen de radars fixes ou en mobilisant la police municipale en soirée et en fin de semaine	
<b>BRUITS DE VOISINAGE</b>		
1-2-7-12-15-16-17-24	Nuisances sonores liées aux sorties de restaurants tard le soir, aux sans-abri, aux aboiements de chiens, aux travaux publics, aux travaux privés réalisés en dehors des horaires autorisés, au voisinage bruyant	Ces contributions sortant du cadre du PPBE (bruits de voisinage), elles n'appellent pas de réponse dans le cadre de cette consultation. <i>Document non modifié au regard de ces observations.</i>
7	Demande de communication auprès des habitants pour les sensibiliser aux nuisances sonores liées aux aboiements	
<b>AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC</b>		
3-22-23	Proposition de faire baisser la vitesse réglementaire en installant des ralentisseurs ou autre dispositif (rue Georges Trouillot, avenue Aristide Briand)	Ces contributions sortant du cadre du PPBE (voies non concernées), elles n'appellent pas de réponse dans le cadre de cette consultation. <i>Document non modifié au regard de ces observations.</i>
6	Proposition de remplacer l'entrée à la Guiche par une sortie de façon à réduire le trafic et le bruit localement	
10	Proposition de remplacer les murs antibruit devenus inefficaces le long de la rocade en prévision de l'augmentation du trafic suite au détournement des véhicules vers la rocade	

N° d'observation	Synthèse des observations	Réponse / Impact sur le projet de PPBE4
11	Proposition d'implanter des passages piétons surélevés pour réduire la vitesse et le bruit associé et renforcer la sécurité des piétons (avenue Aristide Briand)	
15	Proposition de supprimer les secteurs pavés glissants et bruyants au centre ville	
15	Proposition de supprimer des jets d'eau place de la Liberté dans le cadre de son ré-aménagement	
17	Proposition de végétaliser la cour de l'internat des mineurs isolés et la rue des Écoles	
23	Proposition de développer les espaces verts	Le PPBE d'ECLA intègre la prise en compte de zones calmes et identifie le parc Édouard Guénon comme un espace à préserver le long de l'avenue Camille Prost (point 3.). <i>Document non modifié au regard de ces observations.</i>
<b>SÉCURITÉ PUBLIQUE</b>		
9	Gêne occasionnée (et risque) pour les piétons par la circulation des vélos et trottinettes sur les trottoirs (même en présence de piste cyclable)	Ces contributions sortant du cadre du PPBE (sécurité routière, incivilités), elles n'appellent pas de réponse dans le cadre de cette consultation.
9	Attente en matière d'actions concrètes pour rappeler les règles d'utilisation des espaces de circulation	
12	Sentiment d'insécurité rue du Commerce liée au comportement inadapté des sans-abris (consommation d'alcool, agressivité, dégradations...)	<i>Document non modifié au regard de ces observations.</i>
<b>ORGANISATION DES SERVICES</b>		
15	Proposition de rétablir la fermeture des débits de boissons à 23h30, de supprimer les dérogations à 1h du matin, d'arrêter les concerts au-delà de 23h	
15	Proposition de délocaliser autant que possible les animations hors du centre ville, ne pas prévoir de manifestation a minima 2 jours de suite au même endroit	Ces contributions sortant du cadre du PPBE (bruits de voisinage), elles n'appellent pas de réponse dans le cadre de cette consultation.
15	Proposition de mutualiser un atelier "Boulangerie" dans une zone extérieure d'activité, pour éviter les nuisances nocturnes de ce métier spécifique	<i>Document non modifié au regard de ces observations.</i>
17	Nuisance sonore liée à la collecte des déchets très bruyante le mardi à l'aube (nombreux bacs des établissements proches), proposition de la décaler en matinée	La collecte des déchets est prévue à l'heure où la circulation routière est faible, afin de réduire le temps de passage sur chaque tronçon. <i>Document non modifié au regard de ces observations.</i>
15	Proposition d'interdire l'accès des camions (de livraison, transport de matériel...) en centre ville de 22h à 7h du matin, et de 22h à 8h le week-end	D'après les cartes de bruit stratégiques, seul un court tronçon de l'avenue de la Marseillaise est concerné par un dépassement de seuil de 62 db la nuit. Par ailleurs, une telle interdiction entraînerait une concentration des camions en début de matinée et s'accompagnerait de congestion sur les axes concernés, générant également du bruit ainsi que d'autres nuisances. <i>Document non modifié au regard de ces observations.</i>
15	Proposition de synchroniser le nettoyage des rues le jour de passage des camions poubelles	La synchronisation de ces services, qui sont assurés par des structures distinctes, paraît difficile à mettre en place, d'autant que la présence des poubelles sur les trottoirs et/ou la chaussée compliquerait le nettoyage des rues. <i>Document non modifié au regard de ces observations.</i>