Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DU JURA

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

A39 et A36

Communes concernées :

A39	ARLAY	FOUCHERANS	RUFFEY-SUR-SEILLE
	BERSAILLIN	GEVRY	SAINT-DIDIER
	BIEFMORIN	LARNAUD	SAINT-LOTHAIN
	CHAMPVANS	LOMBARD	SELIGNEY
	LA CHARME	MANTRY	SELLIERES
	CHOISEY	MONAY	SOUVANS
	COLONNE	NEUVILLEY	VERS-SOUS-SELLIERES
	COURLAOUX	NEVY-LES-DOLE	VILLERS-LES-BOIS
	CRISSEY	PARCEY	VILLERS-ROBERT
	DAMPARIS	QUINTIGNY	
	FONTAINEBRUX	RAHON	

A36	ARCHELANGE	CHATENOIS	LAVANS-LES-DOLE
	AUDELANGE	EVANS	LOUVATANGE
	AUTHUME	GENDREY	LE PETIT-MERCEY
	AUXANGE	JOUHE	ROMANGE
	BIARNE	LAVANGEOT	SAMPANS

Approuvé par arrêté préfectoral n° 2012107-001 du 16 avril 2012

SOMMAIRE

1 Le contexte à la base de l'établissement du PPBE....3

1.1 Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État....3

1.2 La démarche mise en œuvre pour le PPBE des A36 et A39....4

1.3 Les principaux résultats du diagnostic....4

2 Les objectifs en matière de réduction du bruit....5

3 La description des mesures réalisées, engagées ou programmées....6

3.1 Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998....6

3.1.1 Mesures de prévention....6

3.1.2 Les mesures de réduction....7

3.2 Mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2012 et 2015....8

3.2.1 Mesures de prévention....8

3.2.2 Mesures de réduction....8

3.3 Actions complémentaires prévues entre 2010 et 2015....8

4 Le financements des mesures programmées ou envisagées....9

5 Justification du choix des mesures programmées ou envisagées....9

6 Impact des mesures programmées ou envisagées....9

7 Résumé non-technique du plan....11

8 Annexes....13

8.1 Liste des aménagements réalisés entre 1998 et 2011....13

8.2 Définitions et références réglementaires....14

8.2.1 Définitions....14

8.2.2 Références des textes....15

8.3 Modalités de concertation et de consultation du public....16

1 Le contexte à la base de l'établissement du PPBE

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

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

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement. En ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national, les cartes de bruit et les PPBE sont arrêtés par le Préfet, selon les conditions précisées par la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et par l'instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'État et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières.

Le département du Jura est concerné, pour la première échéance imposée par la directive européenne, par les cartes de bruit et les PPBE aux abords des grandes infrastructures routières dont le trafic dépasse 6 millions de véhicules/an.

Pour le réseau routier national, il s'agit des autoroutes A36 et A39, sur l'ensemble du département, autoroutes concédées dont le gestionnaire est APRR.

Les cartes de bruit de l'A36 et de l'A39 ont été approuvées par arrêté préfectoral n°223 du 25 février 2009.

Elles sont consultables sur le site internet de la Direction Départementale des Territoires (DDT) du Jura.

1.1 Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État

- Infrastructures routières concédées

Axe	Linéaire concernée	Concessionnaire
A36	Ensemble du département	APRR
A39	Ensemble du département	APRR

1.2 La démarche mise en œuvre pour le PPBE des A36 et A39

Le PPBE des autoroutes A36 et A39 a été élaboré sous l'autorité du Préfet du Jura par la société concessionnaire d'autoroute APRR et la DDT.

L'élaboration du PPBE a été menée selon les étapes suivantes :

- Une première phase de diagnostic a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations, dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

  Ce diagnostic s'est basé essentiellement sur les résultats des cartes de bruit arrêtées par le Préfet, sur l'identification des bâtiments potentiellement points noirs du bruit réalisée par APRR en s'appuyant sur une étude acoustique détaillée ainsi que sur la base de données de l'observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres.

- A l'issue de cette première phase de diagnostic, une seconde phase de définition des mesures de protection a été réalisée par le gestionnaire ainsi que l'estimation de leurs coûts. Compte tenu de l'absence d'enjeux exposés à des dépassements de seuils limites, les mesures à programmer sur la durée du PPBE (jusqu'en 2013) concernent principalement l'intégration de la problématique acoustique dans les choix techniques de réfection de chaussée et l'étude spécifique des points noirs potentiels nouvellement identifiés.

- A partir des propositions faites par APRR, la DDT a rédigé le présent projet de PPBE synthétisant les mesures proposées.

1.3 Les principaux résultats du diagnostic

- A partir des cartes de bruit de type C arrêtées par le Préfet, les zones bruyantes étudiées pour la définition des sites à traiter sont les zones où des habitations sont situées à l'intérieur ou proches des fuseaux Lden 68 dB(A) ou Lnight 62 dB(A)[1].

- Concernant l'estimation des populations exposées, les cartes stratégiques de bruit donnent les résultats suivants pour l'ensemble de l'A36 sur le département du Jura :

	Nombre de personnes exposées (en centaines)	Nombre d'établissements d'enseignement	Nombre d'établissements de soins
Dépassement de la valeur limite 68 dB(A)	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 62 dB(A)	0	0	0

- Concernant l'estimation des populations exposées, les cartes stratégiques de bruit donnent les résultats suivants pour l'ensemble de l'A39 sur le département du Jura :

1 Voir annexe

	Nombre de personnes exposées (en centaines)	Nombre d'établissements d'enseignement	Nombre d'établissements de soins
Dépassement de la valeur limite 68 dB(A)	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 62 dB(A)	0	0	0

Les cartes de bruit sont le résultat d'une approche macroscopique qui suppose une précision variable selon les territoires, les méthodes et les données utilisées. Les estimations de population ont une valeur en partie conventionnelle (affectation de l'ensemble de la population d'un bâtiment au niveau sonore calculé sur la façade la plus exposée) qu'il convient de manipuler avec prudence et de ne pas considérer comme une restitution fidèle de la réalité.

Le principal intérêt des cartes de bruit arrêtées réside dans l'identification des territoires les plus exposés, là où se concentrent les risques d'effet sur la santé, selon des critères objectifs et cohérents appliqués à de vastes territoires.

- A l'intérieur des zones bruyantes mises en évidence par les cartes de bruit, l'identification des bâtiments potentiellement points noirs du bruit (PNB) a été réalisée par APRR en s'appuyant sur une modélisation spécifique des niveaux sonores en façade des habitations. Les bâtiments agricoles, industriels et commerciaux ne répondant pas à la notion de PNB sont exclus.

Ont été retenus comme PNB potentiels, tous les bâtiments à caractère d'habitation, d'enseignement ou de soin exposés à des contributions sonores moyennes dépassant :

- en ***LAeq*** 70dB(A) en période de jour (6h à 22h), ou 65 dB(A) en période de nuit ;
- en Lden 68dB(A) ou en Lnight 62 dB(A).

Aucun bâtiments n'a ainsi été recensé.

2 Les objectifs en matière de réduction du bruit

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

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

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

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

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

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

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

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

3 La description des mesures réalisées, engagées ou programmées

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et celles prévues pour les cinq années à venir.

3.1 Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998

3.1.1 Mesures de prévention

- **Étude acoustique détaillée menée en 2008**

Une étude synoptique a été réalisée par APRR en 2008 à partir d'une modélisation des niveaux sonores en façades des habitations situées à proximité des infrastructures.

- **Protection des riverains qui s'installent en bordure de l'autoroute**

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne les nouvelles constructions de bâtiments sensibles au voisinage d'infrastructures de transports terrestres nuisantes.

Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit déterminés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés de manière à ce que les niveaux de bruit résiduels intérieurs ne dépassent pas 35 dB(A) de jour et 30 dB(A) de nuit.

Dans le département du Jura, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées, par arrêté préfectoral n°451 du 10 novembre 2000. Les autoroutes A36 et A39 sont classées en catégorie 1 : les secteurs affectés par le bruit aux abords de l'autoroute sont de 300 m de part et d'autre de la voie, sur toute la longueur du tracé dans le département du Jura.

Le classement sonore des voies fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site internet de la Direction Départementale des Territoires. L'autorité compétente en matière d'urbanisme a, quant à elle, l'obligation de reporter ses informations dans les annexes de son plan local d'urbanisme (Articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

3.1.2 Les mesures de réduction

Dans la période considérée sur le département du Jura, APRR a principalement réalisé et mis en service une infrastructure majeure (A39) pour laquelle des mesures de lutte contre le bruit ont été prises.

Traitement à la source et du bâti
Ces mesures sont principalement des aménagements à la source non quantifiables car liés à la gestion des déblais/remblais, non spécifique à la gestion des nuisances sonores. Quelques réalisations dédiées uniquement à la prévention du bruit dans l'environnement peuvent néanmoins être dégagées et valorisées, soit 9300 ml de protection à la source :

- 18 merlons (8800 ml)
- 1 écran (500 ml).
- 1 isolation de façade concernant un bâtiment de fonction autoroutier a été également entreprise.

Revêtements acoustiques de chaussées
Les chaussées autoroutières, compte tenu de leur spécificité, font l'objet d'un suivi de performance et d'entretien régulier. Les techniques "minces" employées (BBM : Béton Bitumineux Mince et BBTM : Béton Bitumineux Très Mince) garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques.
La qualité des revêtements participe ainsi à un meilleur confort acoustique mais elle n'est pas prise en compte dans les modélisations réalisées par APRR. Ces informations peuvent néanmoins être intégrées en tant qu'élément complémentaire aux mesures de réduction.

- 85 % des chaussées APRR sur le département du Jura sont conçues en solutions "minces".
- 20 % du linéaire total de chaussées a été rénové dans les 10 dernières années.

Mesures d'exploitation

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

3.2 Mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2012 et 2015

3.2.1 Mesures de prévention

- Réfection de chaussées et problématique acoustique

APRR s'engage à intégrer la problématique acoustique dans les choix de techniques de réfection de chaussées.

- **Révision du classement sonore en vigueur**

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004 précitée, la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres par la DDT sera effective en 2012. Durant la période de mise en œuvre du PPBE, la DDT s'engage à proposer le cas échéant au Préfet une révision des arrêtés de classement. Le projet de révision en cours ne modifie pas le classement actuel de l'autoroute en catégorie 1.

3.2.2 Mesures de réduction

Compte-tenu de l'absence de bâtiments exposés à des dépassement des seuils limites ou situés à proximité, aucun aménagement à la source (écrans et modelés), isolation de façades, acquisition ne sont programmés.

revêtements acoustiques de chaussées proposés :
Les chaussées autoroutières, compte tenu de leur spécificité, font l'objet d'un suivi de performance et d'entretien régulier. Les techniques « minces » employées (BBM et BBTM) garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques.
La totalité des chaussées APRR sur le département du Jura est conçue en solutions dites « minces ».

A ce jour, aucune modification en matière de règlementation du trafic et de limitation de vitesse n'est envisagée sur la différentes sections des autoroutes A36 et A39 dans le département.

3.3 Actions complémentaires prévues entre 2010 et 2015

Tous les PNB potentiels qui pourront être nouvellement identifiés feront l'objet d'une étude acoustique permettant la validation du caractère ayant-droit (niveaux sonores, antériorité, caractère d'habitation).

4 Le financements des mesures programmées ou envisagées

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

Les études et travaux identifiés ci-avant seront financés à 100 % par APRR.

5 Justification du choix des mesures programmées ou envisagées

Le choix des mesures de réduction fait l'objet d'une politique homogène affichée au niveau du réseau APRR complet. Ces choix mettent en avant l'intérêt des protections à la source mais maintiennent un équilibre entre ce qui est techniquement réalisable et économiquement justifié.

Les éléments discriminants suivants sont pris en compte :

- nombre de PNB présents, y compris ceux ayant déjà fait l'objet de mesures de protection
- nombre de PNB nouvellement identifiés (notamment du fait de l'intégration des seuils réglementaires Lden et Ln).
- nombre d'habitations PNB modélisées sur la base de trafics projetés à long terme (fin de concession)
- nombre d'habitations soumises à des niveaux de bruit supérieurs ou égaux à 60 dB (A) nuit.
- linéaire de protection nécessaire.
- type de protection envisageable (merlon ou écran).
- difficultés techniques de réalisation (effet limité d'une protection du fait d'une topographie spécifique, difficultés liées à l'infrastructure telles que la présence d'un accès de service, d'un ouvrage d'art etc…).

La prise en compte de ces éléments discriminants, associée à une notation pondérée permet de faire ressortir les sites d'intervention prioritaires en protection à la source sur le réseau APRR.

Aucun site prioritaire n'a été identifié dans le département du Jura.

6 Impact des mesures programmées ou envisagées

Il est possible d'évaluer l'efficacité de certaines actions curatives. Cette efficacité s'apprécie en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations.

Les indicateurs retenus se basent sur :

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

Mesure programmée ou envisagée	Nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln	Nombre d'établissements sensibles redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln
Écrans et modelés	0	0
Isolations de façades	0	0
Acquisitions	0	0
Revêtements acoustiques	0	0
Réduction du trafic	0	0
Réduction des vitesses	0	0

Nota : la méthode appliquée est similaire à celle utilisée lors de l'estimation des populations dans le cadre de l'établissement des cartes de bruit. Il s'agit d'une estimation, qui ne correspond pas à une réalité objective.

L'objectif visé sur le réseau complet APRR est un traitement de l'intégralité des situations de Points Noirs du Bruit en 2015.

7 Résumé non-technique du plan

La réglementation européenne (Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement, codifiée au Code de l'Environnement dans les articles L. 572-1 à 11) prévoit l'élaboration de deux outils : les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Les CBS constituent un diagnostic tandis que les PPBE définissent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées, notamment grâce à la cartographie.

La Société APRR, compétente pour la réalisation du PPBE des autoroutes qui lui sont concédées, a réalisé en 2011 le PPBE des autoroutes A36 et A39 dans la traversée du département du Jura.

Les valeurs limites visées à l'article 3 du décret du 24 mars 2006 concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé. Pour les infrastructures routières et autoroutières ces valeurs limites sont :

Valeurs limites	
Indicateurs de bruit	Route
Lden	68 dB (A)
Ln	62 dB (A)

L'objectif du PPBE consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire si nécessaire les niveaux sonores, ainsi qu'à préserver les zones calmes. Il s'agit à la fois de recenser les protections réalisées ou en cours, et définir celles prévues pour les prochaines années, en tenant compte du cadre réglementaire en vigueur et des possibilités de partenariats avec les collectivités concernées, voire les autres gestionnaires.

Ce plan est établi pour la période 2008 – 2013. Il doit être réexaminé tous les 5 ans ou en cas d'augmentation significative des niveaux de bruit identifiés par les CBS.

Dans le département du Jura, le réseau autoroutier concerné par la cartographie est représenté par les autoroutes A36 et A39 sur la totalité du département. Le linéaire concerné s'étend sur environ 90 km et traverse 46 communes.

On ne dénombre sur l'ensemble du département aucune personne, aucun établissement de soins et établissement de santé bénéficiant de l'antériorité et exposé à un niveau de bruit Lden supérieur ou égal à 68 dB(A), et au-dessus du seuil nocturne Ln de 62 dB(A).

Dans la période considérée sur le département du Jura, APRR a principalement réalisé et mis en service une infrastructure majeure (A39) pour laquelle des mesures de lutte contre le bruit ont été prises.

Ainsi, les mesures de traitement à la source et du bâti sont principalement des aménagements à la source non quantifiables car liés à la gestion des déblais/remblais, non spécifique à la gestion des nuisances sonores. Quelques réalisations dédiées uniquement à la prévention du bruit dans l'environnement peuvent néanmoins être dégagées et valorisées, soit 9300 ml de protection à la source :

- 18 merlons (8800 ml)
- 1 écran (500 ml).
- 1 isolation de façade concernant un bâtiment de fonction autoroutier a été également entreprise.

Les protections déjà réalisées par APRR sur le département du Jura représentent ainsi un montant de 4,28 millions d'euros principalement lié à la mise en service de l'A39.

Compte tenu de l'absence d'enjeux exposés à des dépassements de seuils limites, les mesures programmées sur la durée du PPBE (jusqu'en 2013) concernent principalement l'intégration de la problématique acoustique dans les choix techniques de réfection de chaussée et l'étude spécifique des points noirs potentiels nouvellement identifiés.

- APRR s'engage à intégrer la problématique acoustique dans les choix de techniques de réfection de chaussées. Les chaussées autoroutières, compte tenu de leur spécificité, font l'objet d'un suivi de performance et d'entretien régulier. Les techniques « minces » employées (BBM et BBTM) garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques.

- Tous les PNB potentiels qui pourront être nouvellement identifiés feront l'objet d'une étude acoustique permettant la validation du caractère ayant-droit (niveaux sonores, antériorité, caractère d'habitation).

Les études et travaux identifiés ci-avant seront financés à 100 % par APRR.

8 Annexes

8.1 Liste des aménagements réalisés entre 1998 et 2011

Auto	PR début	PR fin	sens	Type de protection	Ln (m)	H (m)	Année	Coût estimé (€ HT)	Commune	Département
A36	166,2			IF			2000	10000	lotissement du district	39
A39	40,7	41,5	1	Merlon	800			320000	Choisey	39
A39	40,7	41,2	2	Merlon	500			200000	Choisey	39
A39	43	43,7	1	Merlon	700			280000	Gevry	39
A39	62,5	63,5	?	Merlon	1000			400000	Villiers les bois, Colonne, Neuvilley	39
A39	65,1	65,8	?	Merlon	700			280000	Colonne	39
A39	Aire de repos Jument verte			Merlon	100			40000	Colonne	39
A39	Aire de repos Chat Perché			Merlon	100			40000	Colonne	39
A39	69,58	69,7	2	Merlon	120			48000	Bersaillin	39
A39	70,8	71,2	?	Merlon	400			160000	Sellière	39
A39	73	73,2	?	Merlon	200			80000	Sellière	39
A39	80,65	81,65	1	Merlon	1000			400000	Arlay	39
A39	86,85	86,9	1	Merlon	500			200000	Ruffey sur Seille	39
A39	86,9	86,95	1	Ecran	500			750000	Ruffey sur Seille	39
A39	87,95	88,26	2	Merlon	310			124000	Ruffey sur Seille	39
A39	88,26	88,3	2	Merlon	400			160000	Fontainebrux	39
A39	88,3	88,4	2	Merlon	100			40000	Fontainebrux	39
A39	91,99	92,27	2	Merlon	280			112000	Courlaoux	39
A39	92,18	92,27	1	Merlon	900			360000	Courlaoux	39
A39	92,27	92,34	2	Merlon	700			280000	Courlaoux	39

TOTAL	4 284 000

8.2 Définitions et références réglementaires

8.2.1 Définitions

Plan de Prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)
Il a pour but de prévenir les effets du bruit, de réduire, si besoin, les niveaux de bruit, ainsi que de protéger les zones de calme. Les infrastructures concernées par la première échéance sont :

- les voies routières empruntées par plus de 6 millions de véhicules par an (16 400 véhicules/jour) ;
- les voies ferrées comptant plus de 60 000 passages de train par an (164 trains/jour) ;
- les agglomérations dont la population est supérieure à 250 000 habitants doivent être également cartographiées.

Classement sonore des infrastructures de transport terrestre :
Les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque infrastructure classée (de 300m pour la catégorie 1 à 10m pour la catégorie 5). Les infrastructures concernées sont entre autres:

- les routes et rues écoulant plus de 5 000 véhicules par jour ;
- les voies de chemin de fer interurbaines de plus de 50 trains par jour ;
- les voies de chemin de fer urbaines de plus de 100 trains par jour.

Zone de bruit critique (ZBC)
Zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne, évalués en façade des bâtiments sensibles et résultant de l'exposition de l'ensemble des infrastructures de transports terrestres, dépassent les valeurs limites diurnes et nocturnes 68 dB(A) et 62 dB(A). Les zones de bruit critiques, qui constituent les zones d'étude des points noirs du bruit, sont déterminées compte tenu des hypothèses retenues pour le classement sonore des infrastructures de transports terrestres.

Point noir du bruit (PNB)
Bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique engendrée par au moins une infrastructure de transports terrestres et qui répond à des critères acoustique et d'antériorité définis par les textes (valeur limite diurne 68 dB(A) et nuit 62 d(B)).

Indicateurs européens Lden et Ln
Lden : indicateur de niveau sonore : il correspond à un niveau sonore équivalent sur 24 h dans lequel les niveaux sonores de soirée et de nuit sont augmentés respectivement de 5 et 10 dB(A) afin de traduire une gêne plus importante durant ces périodes.
Ln : indicateur de niveau sonore pour la période nocture.

Indicateur français Laeq
Le bruit de la circulation étant un phénomène essentiellement fluctuant, la mesure instantanée ne suffit pas pour caractériser le niveau d'exposition des riverains. C'est le cumul d'énergie sonore reçue par un individu qui est l'indicateur le plus représentatif de l gêne issue du bruit du trafic. Ce cumul est traduit par le niveau énergétique équivalent noté Laeq. En France ce sont les périodes 6h-22h et 22h-6h qui ont été adoptées comme référence pour le calcul du LAeq diurne et nocturne.

8.2.2 Références des textes

Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à la gestion du bruit dans l'environnement

Code de l'environnement :
- articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11
- articles L571-9 et L571-10

Circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement

Instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'Etat et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières

Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement

Circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres

Circulaire du 12 juin 2001 relative à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres

Décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres

Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

8.3 Modalités de concertation et de consultation du public

L'élaboration du projet de PPBE État a été menée en trois principales étapes (cf. 1.2). Ce projet synthétisant les mesures prévues pour les autoroutes concédées A 36 et A 39 a fait l'objet d'une présentation au comité de pilotage départemental de suivi des cartes de bruit et des PPBE le 19 décembre 2011.

Conformément à l'article R572-9 du code de l'environnement, le projet de plan a été mis à la disposition du public pendant 2 mois. Préalablement à l'ouverture de la consultation, un avis est paru dans un journal local (« Le Progrès ») et tous les maires concernés ont été informés et invités à transmettre l'information à leurs administrés.

Le projet de PPBE a été mis à disposition du public entre le 5 janvier 2012 et le 5 mars 2012 (version papier consultable à la DDT du Jura, et dossier complet disponible sur le site internet de la DDT). Le public a été invité à faire part de ses observations par différents biais :

- Registre officiel à la DDT du Jura (à Lons le Saunier) ;
- Possibilité de réaction par courrier conventionnel ;
- Possibilité de réaction par courrier électronique.

Aucune observation n'a été consignée dans le registre officiel, et aucune contribution n'a été adressée à la DDT du Jura par voie postale ou électronique.

Le PPBE État dans le département du Jura a été approuvé par arrêté préfectoral n° 2012107-0001 du 16 avril 2012.