



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA HAUTE-SAÔNE

Direction  
départementale des  
territoires

**PLAN DE PREVENTION DU BRUIT  
DANS L'ENVIRONNEMENT  
DU RESEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCEDE  
DANS LE DEPARTEMENT DE LA HAUTE-SAONE**

-----  
**PPBE**

**Dossier établi après consultation du publique  
du 05 mars 2012 au 05 mai 2012**

Février 2013

**Document dressé à partir de l'étude technique du laboratoire d'Autun (CETE de Lyon)**

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES – 24, boulevard des Alliés – BP 389 – 70014 VESOUL CEDEX  
Tel : 03.63.37.92.00 – Fax : 03.63.37.92.02 – DDT@haute-saone.gouv.fr  
*Horaires d'ouverture : 9 H 00 – 11 H 30 et 14 H 00 – 16 H 30 (16 H 00 le vendredi)*

## - Table des matières -

<b>Glossaire.....</b>	<b>3</b>
<b>Résumé non technique.....</b>	<b>4</b>
<b>Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.....</b>	<b>6</b>
1 - Le contexte à la base de l'établissement du PPBE.....	6
1.1 - Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État.....	6
1.2 - La démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État.....	7
1.3 - Les principaux résultats du diagnostic.....	8
1.3.1 - Les situations de mono-exposition routière :.....	9
1.3.2 - Les situations de mono-exposition ferroviaire :.....	9
1.3.3 - Les situations de multi-exposition route / fer ou route / route :.....	9
2 - Les objectifs en matière de réduction du bruit.....	10
3 - La prise en compte des « zones calmes ».....	11
4 - La description des mesures réalisées, engagées ou programmées .....	12
4.1 - Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998.....	13
4.2 - Mesures de réduction réalisées ou engagées depuis 1998.....	14
4.3 - Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2009 et 2013.....	15
4.4 - Les actions complémentaires prévues entre 2009 et 2013.....	17
5 - Le financement des mesures programmées ou envisagées.....	17
6 - La justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....	18
7 - L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations.....	18
8 – Les résultats détaillés de la consultation du public.....	19
9 – Conclusion.....	19
<b>Pièces annexées au PPBE.....</b>	<b>20</b>

## Glossaire

### **Lden**

En anglais « Level day-evening-night » signifie « Niveau jour-soir-nuit ».

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

- Du niveau sonore moyen pendant chacune des trois périodes de la journée, c'est à dire le jour (6h-18h), la soirée (18h-22h) et la nuit (22h-6h).

- D'une pondération du niveau sonore selon la période d'émission :

- . le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie qu'un véhicule circulant en soirée est considéré comme équivalent à trois véhicules circulant le jour;

- . le niveau sonore moyen de la nuit est pénalisé de 10 dB(A), ce qui signifie qu'un véhicule circulant la nuit est considéré comme équivalent à dix véhicules circulant le jour.

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

### **Ln**

En anglais « Level night » signifie « niveau nuit »

L'indice Ln représente le niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit (22h-6h) d'une année.

Cet indice étant, par définition, un indice de bruit exclusif pour la période de nuit, aucune pondération en fonction de la période de la journée n'est appliquée pour son calcul.

### **LAeq(T)**

Le bruit de la circulation, qu'elle soit routière ou ferroviaire, est un phénomène essentiellement fluctuant.

Il peut être caractérisé par une valeur sur un temps donné, le niveau énergétique équivalent (LAeq) qui répond à la définition suivante : « le niveau LAeq d'un bruit variable est égal au niveau d'un bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit perçu pendant la même période. Il représente l'énergie acoustique moyenne perçue pendant la durée d'observation ».

Le niveau acoustique équivalent correspond donc à une « dose de bruit » reçue pendant une durée de temps déterminée.

Ce niveau est très utilisé comme indice de gêne.

On observe en effet, dans la pratique, une bonne corrélation entre cette valeur et la gêne auditive ressentie par un individu exposé au bruit.

### **DVA**

Dossiers de voirie d'agglomération .

### **PDU**

Plan de déplacement urbain.

### **PSIC**

Proposition de site d'intérêt communautaire

### **ZICO**

Zone importante pour la conservation des oiseaux.

### **ZNIEFF**

Zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique.

### **ZPPAUP**

Zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.

## **Résumé non technique**

La directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, afin de recenser les populations exposées à des niveaux de bruit importants.

À partir de ce diagnostic, des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) doivent alors être établis. L'objectif du PPBE est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé, des nuisances sonores excessives, et de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore.

Deux types de cartes sont établis : les cartes d'agglomération qui cartographient toutes les infrastructures ainsi que les industries bruyantes pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, et les cartes des grandes infrastructures de transports terrestres ou ferroviaires (trafic atteignant 16 400 veh/jour et 164 trains/jour pour la première étape de l'application de la directive). La population et les trafics précités correspondent à la première étape de l'application de la directive, conduisant à la rédaction du PPBE dit 1<sup>ère</sup> génération.

La directive vise à apporter aux populations :

- une information sur le niveau d'exposition au bruit
- une information sur les effets du bruit
- des indications sur les actions prévues pour réduire le niveau sonore de cette exposition.

### **Le présent PPBE concerne les grandes infrastructures de transport de l'État.**

En France, depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures, et plus particulièrement depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, des dispositions nationales de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mises en place.

L'enjeu du PPBE de l'État, qui a été établi à partir de plans d'actions existants ou projetés, est d'assurer un suivi des actions du gestionnaire des grandes infrastructures nationales sur le département de la Haute-Saône, et de préparer la deuxième phase de l'application de la directive pour 2013-2018.

Un bilan des actions réalisées entre 1998 et 2008 a été établi. Les cartes n'étant pas les seuls éléments disponibles, il était essentiel d'exploiter également les diagnostics précédents, l'observatoire départemental du bruit des transports terrestres et les études acoustiques, afin de disposer des données les plus précises pour le diagnostic initial.

Dans un second temps, la DREAL Franche-Comté, seul maître d'ouvrage des grandes infrastructures de l'État a présenté le programme des actions prévues entre 2009 et 2013.

### **La mise en œuvre de la directive « bruit », une démarche complexe**

La multiplicité des autorités compétentes chargées de réaliser leur cartographie et la variété des cartographies qui composent le diagnostic, la technicité du domaine de l'acoustique, font de l'application de la directive du bruit une démarche complexe.

Cette complexité se retrouve dans la difficulté de vulgariser les données disponibles pour une bonne information du public, et dans la recherche d'une cohérence départementale des démarches engagées.

Cette première étape de l'application de la directive a permis, à toute la chaîne des acteurs du bruit (maîtres d'ouvrages, gestionnaires, exploitants...), d'évaluer la difficulté de l'exercice pour prendre les mesures nécessaires à la préparation de l'étape suivante.

- o O o -

## Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

### 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 le 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.

Dans le département de la Haute-Saône, les cartes de bruit concernant les grandes infrastructures du réseau routier national ont été approuvées par le Préfet et publiées le 30 août 2010. Elles sont consultables sur le site internet de la Préfecture à l'adresse suivante :

[http://www.haute-saone.pref.gouv.fr/sections/environ/pollution\\_et\\_nuisanc/observatoire\\_nationa/view](http://www.haute-saone.pref.gouv.fr/sections/environ/pollution_et_nuisanc/observatoire_nationa/view)

#### **1.1 Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État**

Le PPBE de l'État ne concerne, pour la présente échéance, que les tronçons des réseaux routiers nationaux non concédés listés ci-dessous :

Axe	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
RN 57 Luxeuil	PR13+700 carrefour RD 64	PR15+700 carrefour RD6	2 km	DIR-Dréal
RN 19 Lure *	PR69+400, carrefour RD 64 (ouest)	PR74+700 carrefour D64 (est)	5,3 km	DIR-Dréal
RN19 Vesoul	CHARMOILLE PR36 carrefour RD 434	FROTEY-LES-VESOUL PR43 carrefour RN57	7 km	DIR-Dréal

\* Il est à noter que la RN 19 autour de Lure, a été déclassée en route départementale le 1er décembre 2010 par arrêté n° 23-69.

## **1.2 La démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État**

Le PPBE relevant de l'État a été élaboré sous l'autorité du Préfet de la Haute-Saône par la direction départementale des territoires (DDT). Il résulte du fruit d'une collaboration entre la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) de Franche-Comté (service transports, mobilité, infrastructures), et la direction interdépartementale des routes de l'est (DIR-Est).

Le comité technique régional du bruit animé par la DREAL a pour principales missions :

- de faciliter le travail d'élaboration du projet de PPBE de l'État,
- de favoriser, dans la mesure de ses moyens, l'élaboration des PPBE des collectivités gestionnaires d'infrastructures de transports terrestres concernées par l'application de la directive européenne n° 2002/49/CE. Dans ce but, ces collectivités étaient invitées à participer aux séances du comité technique.

### **L'élaboration du PPBE a été menée en cinq étapes :**

#### **a) Diagnostic pour l'identification des zones bruyantes et des sites à traiter**

Une première phase de diagnostic réalisée par la direction départementale des territoires de Haute-Saône a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006.

Ce diagnostic s'est basé essentiellement sur :

- les résultats des cartes de bruit publiées par le Préfet le 30 août 2010,
- le classement sonore des voies arrêté par le Préfet,
- la base de données des zones de bruit critique et des points noirs du bruit contenue dans les observatoires départementaux du bruit (routier et ferroviaire).
- Il a été complété par les études ponctuelles réalisées par les différentes maîtrises d'ouvrage.

#### **b) Définition des mesures visant à prévenir ou réduire le bruit**

A l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme bruyantes, une seconde phase de définition des mesures de protection a été réalisée par les différents gestionnaires.

Chacun a conduit les investigations acoustiques complémentaires nécessaires afin d'aboutir à la hiérarchisation des priorités de traitement et à l'estimation de leurs coûts.

Ces travaux ont permis d'identifier une série de mesures à programmer sur la durée du PPBE, en tenant compte des moyens financiers mobilisables, ainsi que les études complémentaires nécessaires et prévues sur cette même période pour poursuivre l'action.

#### **c) Rédaction du projet de PPBE**

A partir des propositions faites par les différents gestionnaires, la direction départementale des territoires de Haute-Saône, assistée du CETE de Lyon, a rédigé un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées. Ce projet a été présenté en comité technique régional du bruit le 20 janvier 2012.

#### d) Consultation du public

Le projet de PPBE a été mis à la consultation du public pour une durée de deux mois entre le 5 mars 2012 et le 5 mai 2012 sur le site internet de la DDT. A cet effet, un avis est paru en partie « annonces légales » dans les éditions de la Haute-Saône de l'Est Républicain du 15 février 2012. D'autre part, en complément de l'avis paru dans la presse, les maires des huit communes concernées du département ont été informés, par courrier du 01 mars 2012, une copie « papier du PPBE était joint à l'envoi. Il s'agit des communes suivantes :

Réseaux	Communes
RN 19	Chramoille, Frotey-lès-Vesoul, Lure, Pusey, Vaivre et Montoille, Vesoul
RN 57	Luxeuil-les-Bains, Froideconche

Un registre de consultation était également disponible, durant toute cette période, à l'accueil de la DDT de Vesoul pour recueillir l'expression du public. Les avis recueillis lors de cette consultation publique sont synthétisés au chapitre 8 du présent document.

#### e) PPBE définitif

A l'issue de la phase de concertation, une synthèse des observations relatives au PPBE du réseau routier de l'État a été établie par la DDT de la Haute-Saône. Les remarques exprimées ne remettent pas en cause le document et n'appellent pas de modification sur les mesures de prévention ou de réduction proposées, dans le PPBE, par les services gestionnaires de la voirie nationale. Ces remarques sont intégrées au présent document final qui sera soumis à l'approbation du Préfet de la Haute-Saône. Cette approbation se traduira par la prise d'un arrêté préfectoral.

### 1.3 Les principaux résultats du diagnostic

Compte tenu de l'étendue du travail réalisé sur toute la France par les sociétés concessionnaires d'autoroutes et le réseau des centres d'études techniques de l'équipement, les cartes de bruit sont le résultat d'une approche forcément macroscopique qui suppose une précision variable selon les territoires, les méthodes et les données utilisées (utilisation de l'approche dite « simplifiée », caractère limité des données topographiques, de sensibilité du bâti et de répartition des populations, ...).

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

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

L'avènement de la directive européenne a confirmé la nécessité de recenser les secteurs exposés à des niveaux de bruit critique. Cette action avait été lancée dès 2001 par l'État français dans le cadre de la mise en place des observatoires départementaux du bruit.

Les données d'exposition des territoires proposées par les cartes ont donc été utilement croisées avec les données des populations exposées recensées par les observatoires départementaux du bruit.

Les résultats présentés ci-après sont issus du croisement entre ces deux approches complémentaires. Ils sont regroupés par itinéraire.

L'attention du lecteur est cependant attirée sur le fait que, si le recensement des bâtiments et établissements sensibles peut être considéré comme relativement fiable au regard des moyens mis en œuvre et des investigations réalisées dans le cadre de la constitution de l'observatoire départemental du bruit, l'estimation des populations demeure forcément approximative.

Il conviendra donc de s'attacher essentiellement aux ordres de grandeur proposés pour chaque itinéraire.

L'unité territoriale choisie pour les observatoires du bruit est la zone de bruit critique définie par la circulaire du 25 mai 2004 relative au plan national d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003 ; il s'agit d'une zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne évalués en façade des bâtiments sensibles (habitation, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale) résultant de l'exposition au bruit des infrastructures de transports terrestres dépassent ou risquent de dépasser à terme, une des valeurs limites fixées par l'arrêté du 4 avril 2006.

Le dénombrement des bâtiments d'habitation est celui qui a été réalisé dans le cadre de l'observatoire du bruit afin de déterminer les habitations exposées de jour et de nuit mais également le nombre de bâtiments sensibles.

### 1.3.1 Les situations de mono-exposition routière :

Les bâtiments concernés par un dépassement de la valeur limite en Lden au regard des cartes stratégiques de bruit de type C sont considérés comme de potentiels « points noirs du bruit » ou PNB. Il peut s'avérer ensuite que certains de ces bâtiments soient isolés de manière suffisante et ne soient plus considérés comme PNB.

Axe	Lden > valeur limite				Ln > valeur limite			
	Habitations	Population	Enseignement	Santé	Habitations	Population	Enseignement	Santé
RN 57 - Luxeuil	10	30	0	0	1	3	0	0
RN19 – Vesoul	23	218	0	0	6	62	0	0
RN19 -Lure	9	27	1	0	6	18	1	0

On constate que la population potentiellement exposée au bruit sur ces trois tronçons est relativement importante.

### 1.3.2 Les situations de mono-exposition ferroviaire :

Pour le réseau ferroviaire, le département de la Haute-Saône n'est pas concerné par les cartes de bruit stratégiques première échéance. En effet, la circulation étant inférieure à 164 trains par jour.

### 1.3.3 Les situations de multi-exposition route / fer ou route / route :

Aucun territoire du département de la Haute-Saône n'est exposé à plusieurs infrastructures de transport terrestre du réseau national.

## 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 français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004, relative au bruit des infrastructures de transports terrestres. Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

<b>Valeurs limites en dB(A)</b>				
<b>Indicateurs de bruit</b>	<b>Aérodrome</b>	<b>Route et/ou ligne à grande vitesse</b>	<b>Voie ferrée conventionnelle</b>	<b>Activité industrielle</b>
Lden	55	68	73	71
Ln	-	62	65	

*Lden correspond à l'indicateur de gêne jour-soir-nuit.*

*Ln correspond à l'indicateur de gêne la nuit.*

Ces valeurs limites concernent les bâtiments sensibles (habitations, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale).

En revanche, les textes de transposition français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers 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.

Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modelé acoustique) :

<b>Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)</b>			
<b>Indicateurs de bruit</b>	<b>Route et/ou LGV</b>	<b>Voie ferrée conventionnelle</b>	<b>Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle</b>
LAeq(6h-22h)	65	68	68
LAeq(22h-6h)	60	63	63
LAeq(6h-18h)	65	-	-
LAeq(18h-22h)	65	-	-

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades :

<b>Objectifs isolement acoustique DnT,A,tr en dB(A)</b>			
<b>Indicateurs de bruit</b>	<b>Route et/ou LGV</b>	<b>Voie ferrée conventionnelle</b>	<b>Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle</b>
DnT,A,tr ≥	LAeq(6h-22h) - 40	lf(6h-22h) - 40	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et DnT,A,tr ≥	LAeq(6h-18h) - 40	lf(22h-6h) - 35	
et DnT,A,tr ≥	LAeq(18h-22h) - 40	-	
et DnT,A,tr ≥	LAeq(22h-6h) - 35	-	
et DnT,A,tr ≥	30	30	

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention d'au moins une des mesures suivantes :
  - 1° publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure,
  - 2° mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (projet d'intérêt général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables,
  - 3° inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables,
  - 4° mise en service de l'infrastructure,
  - 5° publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés,
  - les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

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

Le changement de propriétaire du bien ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

### **3 - La prise en compte des « zones calmes »**

La directive européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver.

Par nature les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en terme de sauvegarde.

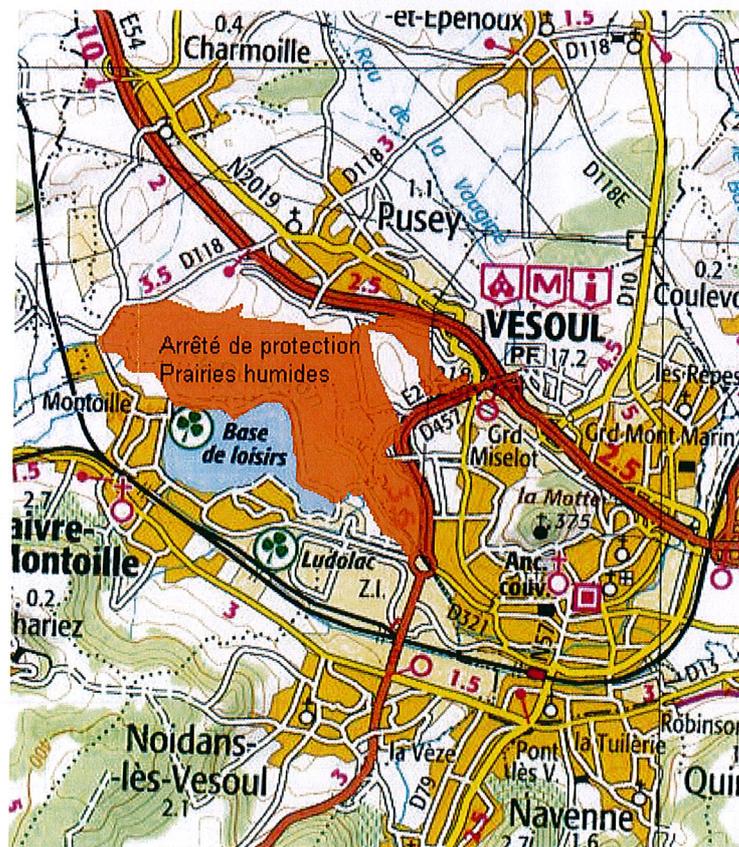
La notion de « zones calmes » est plutôt liée au PPBE des agglomérations.

Dans un cadre réglementaire plus global, les politiques de l'État françaises et européennes peuvent conduire à des inventaires de ces zones (ZNIEFF, ZICO, pSIC, ZPPAUP, ...) sur lesquelles le Préfet exerce sa responsabilité.

Si ces zones sont situées sous l'influence de grandes infrastructures du réseau national, le Préfet peut identifier ces espaces remarquables du fait de leur faible exposition au bruit comme des « zones calmes ».

Les services de l'État seront alors particulièrement attentifs au niveau de bruit, à la qualité environnementale, aux activités humaines actuelles et prévues, aux enjeux de préservation sur ces zones pour les usages considérés et à la cohérence avec les autres documents de planification ou de préservation (schémas régionaux d'aménagement, SCOT, ...), de transport (PDU, DVA, ...) et d'environnement.

Sur le réseau routier non concédé, objet du présent PPBE, a été recensé à l'Inventaire National du Patrimoine Naturel un espace protégé dans le secteur de Vesoul. En effet, La plaine de Pusey, Vaivre-et-Montoille et Vesoul est concernée par une protection du biotope (Arrêté D2/B4/I/1999 N° 3284 du 21 octobre 1999). Les mesures prises au titre de cet arrêté sont destinées à assurer la conservation des biotopes nécessaires à la reproduction, l'alimentation, le repos et la survie des espèces palustres et aquatiques protégées au titre de l'article L.211-1 du code de l'environnement.



Aucun autre espace protégé sur le secteur concerné n'a été recensé.

#### 4 - La description des mesures réalisées, engagées ou programmées

Les efforts entrepris par l'État pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du PPBE.

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

#### **4.1 Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998**

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi bruit du 31 décembre 1992.

#### **La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles**

##### **Quelques rappels réglementaires**

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes.

Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'État (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées, DREAL pour les routes non concédées et RFF pour les voies ferrées) sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables. Les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

##### **Les actions entreprises**

Dans notre département, tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements qui font l'objet de suivis réguliers au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992.

#### **La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes**

##### **Quelques rappels réglementaires**

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne l'édification de constructions nouvelles sensibles au bruit au voisinage d'infrastructures de transports terrestres génératrices de nuisances.

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, classés par arrêté préfectoral, sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isollements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-32 à R571-43 du code de l'environnement précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 et fixent les règles d'établissement du classement sonore.

Ce classement sonore concerne toutes les routes écoulant plus de 5000 véh/j et toutes les voies ferrées écoulant plus de 50 trains/j, c'est à dire toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne.

Conformément aux articles L121-2 et R121-1 du code de l'urbanisme, le Préfet porte à la connaissance des communes ou groupements de communes engagés dans l'élaboration ou la révision de leur plan local d'urbanisme, les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associés. L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite obligation à reporter ces informations dans les annexes de son Plan Local d'Urbanisme (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme). Les services de la direction départementale des territoires se tiennent à la disposition du citoyen pour assurer la bonne mise en œuvre de ce texte, dans le respect de l'article R111-4 du code de la construction et de l'habitat.

### **Les actions entreprises**

Dans le département de la Haute-Saône, le Préfet a procédé au classement sonore des infrastructures routières en 2005 et 2007. Ce classement est complété par l'arrêté concernant le réseau ferroviaire.

Ces arrêtés sont les suivants :

- routes nationales : arrêté n°804 du 29 mars 2005,
- routes départementales : arrêté n°2376 du 22 août 2007,
- routes communales : arrêté n°807, 806, 807 du 29 mars 2005,
- réseau ferroviaire : arrêté n°3119 du 16 déc 1998

Les éléments relatifs à ce classement sont consultables sur le site internet de la DDT à l'adresse suivante :

<http://www.haute-saone.equipement-agriculture.gouv.fr/bruit-r178.html>.

Le réexamen du classement sonore a été effectué en 2011/2012, il est en cours de validation en vue d'approbation et de publication.

L'État a engagé en 2001 le recensement des situations d'exposition critique au bruit des infrastructures de transports terrestres du réseau routier et ferroviaire national, destiné à disposer d'un inventaire des points noirs du bruit. On dispose aujourd'hui de cet inventaire, contenu dans l'observatoire départemental du bruit des routes nationales validé par le Préfet le 25 Juin 2007 après avis du comité de pilotage. Ainsi il a été recensé 221 zones de bruit critiques sur le réseau routier. L'observatoire départemental du bruit pour le réseau ferroviaire a été réalisé par réseau ferré de France. Il donne un inventaire des zones de bruit critique et des points noirs bruit par commune.

Parallèlement à cette identification, plusieurs actions curatives ont été menées depuis 1998 le long des réseaux routiers et ferroviaires nationaux sur le département.

### **4.2 Mesures de réduction réalisées ou engagées depuis 1998**

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles, de modifications ou de transformations significatives d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent les seuils prescrits par les textes d'application et notamment par l'arrêté du 5 mai 1995.

C'est le cas en Haute-Saône, où a été étudié le franchissement de Vesoul par la RN 19 : cette opération, qui s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la RN19 entre Langres et Delle, a fait l'objet d'études ayant conduit à une concertation menée en 2007, dont la commission nationale du débat public a pris acte du bilan en février 2009. Ce projet doit permettre, notamment, d'améliorer la qualité de vie des riverains en faisant application des dispositions réglementaires relatives à la lutte contre le bruit.

#### 4.3 Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2009 et 2013

L'État s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 1998. Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification ou transformation significatives d'infrastructures existantes qui feront l'objet d'une enquête publique au cours des cinq prochaines années respecteront les engagements introduits par l'article L571-9 du code de l'environnement.

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, la direction départementale des territoires et la direction régionale de réseau ferré de France s'engagent à réexaminer au minimum tous les 5 ans et donc pendant la période de mise en œuvre du présent PPBE, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et à proposer le cas échéant au Préfet une révision des arrêtés de classement.

La révision du classement sonore de Haute-Saône a été réalisée en 2011 et sera prochainement approuvée et publiée.

Parallèlement, l'État et ses co-financeurs s'engagent à réaliser plusieurs actions curatives indispensables pour réduire l'exposition sonore des personnes les plus exposées au voisinage de son réseau.

C'est le cas pour les projets de déviations des routes nationales non concédées concernées par ce PPBE.

- **Déviations de la RN 57 dans le secteur de Luxeuil :**

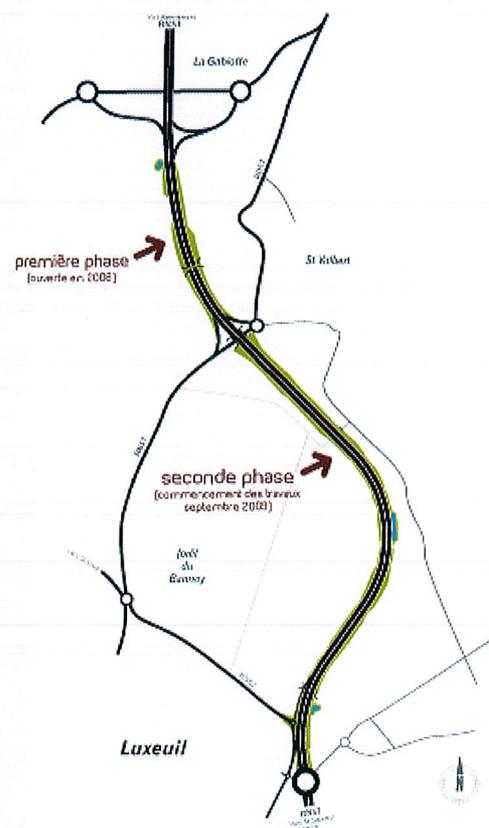
Le parti d'aménagement retenu consiste à créer une route à 2 x 2 voies, classée route express, d'environ 6 km entre le diffuseur sud de Fougerolles (dit de « La Motte ») et le diffuseur de « La Zouzette » avec a RD 6 à Froideconche (extrémité Nord de la déviation St-Sauveur).

Il s'agit d'une route express : les échangeurs sont dénivelés, il n'y a pas d'accès riverains et la vitesse sera limitée à 110 km/h.

Compte-tenu du budget réservé au contrat de plan État Région 2000-2006, l'opération a été scindée en deux tranches fonctionnelles décrites ci-dessous.

La première tranche, entre le diffuseur sud de Fougerolles et le ½ échangeur de Saint Valbert, a été mise en service en mars 2008.

Les travaux de la seconde tranche de la déviation de Luxeuil, ont débuté en octobre 2009.



Cette section qui a été mise en service le 20 décembre 2011 comprend la réalisation de 4 kilomètres de voie nouvelle entre le demi-diffuseur de Saint-Valbert et le diffuseur de la Zouzette. Elle a fait l'objet d'une étude acoustique qui a conclu à la conformité des seuils d'exposition des habitations concernées par le tracé.

Des protections phoniques ont été réalisées au niveau de l'échangeur de la Zouzette. Elles comprennent des murs anti-bruit pour une surface totale de 1650 m<sup>2</sup>, qui viennent compléter les écrans réalisés dans le cadre de la déviation de Saint-Sauveur, et un merlon paysager qui protège les habitations de la commune de Froideconche et du quartier du Mont Valot sur la commune de Luxeuil-les-Bains.

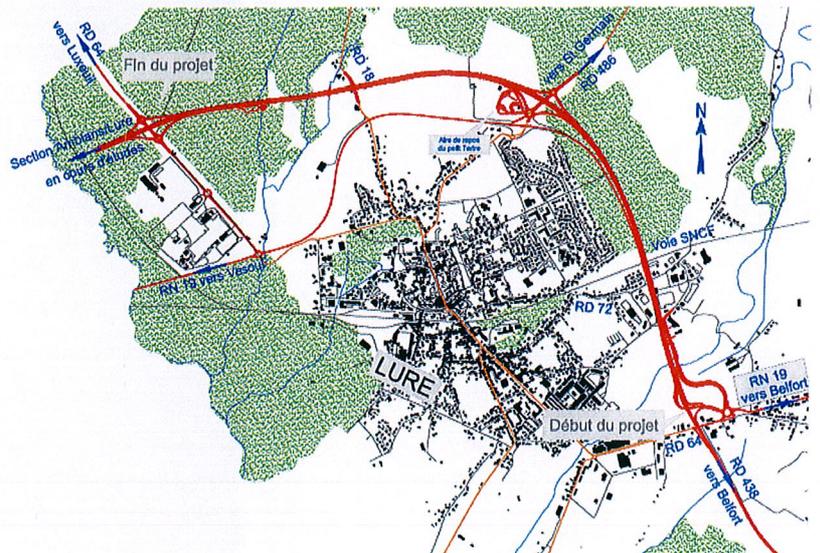
Cette déviation permet de capter la majeure partie du trafic qui empruntait auparavant l'ancien tracé de la RN 57.

- **Déviation de la RN 19 dans le secteur de Lure :**

Le contournement de Lure par la RN19 a été mis en service en octobre 2010.

Les dispositions suivantes de prévention de bruit ont été mises en œuvre :

- un écran antibruit fixé sur GBA (glissière en béton) d'une hauteur de 2 mètres sur une longueur de 42 mètres au nord du passage inférieur de franchissement de la RD18,
- dans son prolongement, un merlon de 3 mètres de hauteur,
- un écran antibruit de 325 mètres fixé sur GBA (glissière en béton) le long de l'ancienne RN19 au sud de la voie ferrée,
- et l'acquisition de l'habitation concernée par les dépassements de seuils admissibles au lieu-dit « Petit Tertre ».



Cette déviation permet de capter la majeure partie du trafic qui empruntait auparavant l'ancien tracé de la RN 19.

- **Franchissement de Vesoul par la RN 19 :**

Une étude de diagnostic et de proposition des mesures de résorption du bruit a été conduite en 2011 pour un montant de 16 k€. Cette étude a permis notamment d'affiner le diagnostic des points noirs du bruit dans la traversée de Vesoul de la RN19. Cette étude fait notamment un état des lieux acoustique actuel et à l'horizon 2028, en proposant des mesures compensatoires selon plusieurs scénarii.

Sur le secteur étudié, 57 bâtiments ont été repérés comme étant susceptibles d'être des Points Noirs Bruit à l'heure actuelle. A l'horizon 2028, seraient concernés 66 bâtiments.

La poursuite des études d'aménagement de la RN19 dans la traversée de Vesoul est inscrite au PDMI 2009-2014, pour permettre d'envisager le financement de ces aménagements lors de la prochaine génération de programmes de modernisation du réseau routier national.

#### **4.4 Les actions complémentaires prévues entre 2009 et 2013**

Si le diagnostic décrit au chapitre 1 a permis de définir un certain nombre de situations prioritaires à traiter, les éléments techniques nécessaires pour décliner les solutions à mettre en œuvre ne sont pas toujours disponibles à ce jour, ou ne seront pas disponibles à temps pour permettre d'inscrire les travaux dans le présent PPBE première génération.

La directive européenne 2002/49/CE prévoit une révision des cartes de bruit et des PPBE tous les cinq ans, en abaissant, pour la deuxième génération du PPBE, les seuils de trafics pour lesquels les voies seront cartographiées.

Ainsi, la circulaire interministérielle du 10 mai 2011 prévoit pour juin 2012 la réalisation de cartes stratégiques de bruit et pour juillet 2013 la réalisation d'un PPBE, deuxième génération, pour toutes les infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules (soit 8 200 véhicules / jour), pour les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains (soit 82 trains / jour) et pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Cette nouvelle échéance permettra aux gestionnaires de prévoir de nouvelles mesures de réduction du bruit dans l'environnement.

### **5 - Le financement des mesures programmées ou envisagées**

Les mesures programmées ou envisagées sont financées conformément aux textes en vigueur et notamment aux circulaires du 12 juin 2001 et du 25 mai 2004.

Certaines mesures d'ordre organisationnel ou informatif ne nécessitent pas de financement spécifique. Elles sont le fruit du travail quotidien d'information et de communication mené par les différents gestionnaires.

En revanche, la réalisation de travaux nécessitent un financement qui dépend du statut des infrastructures concernées. Ainsi, les travaux à réaliser sur une infrastructure routière du réseau national non concédé (revêtements, écrans, modelés,...) comme les isolations de façades sont financés par l'État (ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie - direction générale des infrastructures, des transports, et de la mer) dans la limite des crédits disponibles sur le programme 203 « infrastructures et services de transport ». Ces travaux sont pilotés par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Franche-Comté en liaison avec la direction interdépartementale des routes de l'est (DIR-Est).

Les travaux consistant uniquement à intervenir sur les bâtiments soumis aux nuisances sonores avec un renforcement des isolations acoustiques des façades, sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage des propriétaires concernés et subventionnés à hauteur de 80 à 100% (en fonction des conditions de ressource) conformément aux articles D571-53 à D571-57 du code de l'environnement, par l'État (ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie - direction générale de la prévention des risques), dans la limite des crédits disponibles sur le programme 181 « prévention des risques ». Le traitement des subventions de ces travaux sera assuré par la direction départementale des territoires de la Haute-Saône (DDT 70).

## 6 - La justification du choix des mesures programmées ou envisagées

La DREAL Franche-Comté a choisi de réaliser un investissement important en matière d'infrastructure routière pour la RN 57 dans le secteur de Luxeuil, et pour la RN 19 dans le secteur de Lure.

Les déviations mises en place assurent la captation de la quasi-totalité du trafic des anciennes voies, permettant, d'augmenter les conditions de sécurité, mais aussi de résorber l'ensemble des points noirs de bruit qui y avaient été recensés.

Concernant le franchissement de Vesoul par la RN 19, les études menées, en cours ont pour objectifs de permettre au maître d'ouvrage de recueillir toutes les données à intégrer au programme.

Les mesures nécessitant des travaux feront l'objet d'une analyse coût/avantage, afin d'aboutir à la meilleure utilisation possible de l'argent public dans une conjoncture financièrement délicate.

En matière de sources routières, les solutions du type réduction des trafics, réduction des vitesses, voire changement des revêtements de chaussées offrent des gains généralement trop partiels pour aboutir individuellement au traitement de points noirs du bruit.

Le choix se limite donc souvent soit à une solution de protection à la source par écran ou par la mise en place d'un modelé de terrain, soit à une solution de reprise de l'isolation acoustique des façades. Les techniques précitées pouvant se compléter.

## 7 - L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée a priori de leur impact. Dans le cadre des bilans, ces actions pourront en revanche être évaluées a posteriori.

Il est par contre possible d'évaluer l'efficacité de certaines actions curatives proposées dans le présent plan. Cette efficacité s'apprécie en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations. Les indicateurs retenus se basent sur :

- la réduction du nombre d'habitants exposés au bruit au-delà des valeurs limites,
- la réduction du nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) exposés au bruit au delà des valeurs limites.

Ainsi, les déviations de la RN 57 dans le secteur de Luxeuil-les-Bains, de la RN 19 dans le secteur de Lure, ont permis de résorber les 20 points noirs bruits (PNB) recensés, et ainsi de protéger du bruit de ces infrastructures routières environ 57 personnes et 1 établissement d'enseignement.

## 8 – Les résultats détaillés de la consultation du public

### Rappel de la consultation publique

Comme indiqué précédemment, le présent plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) a fait l'objet d'une consultation publique du 05 mars 2012 au 05 mai 2012, avec un avis paru préalablement dans la presse, la mise en ligne des documents sur le site de la DDT 70, la mise à disposition d'un dossier consultable dans les locaux de la DDT et d'un registre pour recueillir les observations. Pour parfaire cette consultation, un exemplaire du PPBE « papier » a été adressé aux huit communes les plus concernées, à savoir Chramoille, Frotey-lès-Vesoul, Lure, Pusey, Vaivre et Montoille, Vesoul, Luxeuil-les-Bains et Froideconche

### Avis recueillis en phase de consultation du public

Aucun avis du public n'a été recueilli dans le registre mis à disposition à cet effet à la DDT de Vesoul, durant la phase de consultation du public.

Sur les huit communes concernées, les réponses suivantes ont été réceptionnées par la DDT de la Haute-Saône :

- une délibération du conseil municipal de la commune de Pusey : la commune donne à l'unanimité un avis favorable au PPE des RN 59 et RN 19
- un courrier de la commune de Vaivre et Montoille rappelle les nuisances sonores émanant du circuit de karting de la Vallée à Pusey. L'exploitation du karting ne concerne pas le réseau routier national. La remarque formulée par la commune ne peut donc pas être traitée dans le présent PPB. Une réponse a été adressée à cette commune.

Le 11 mai 2012, les deux avis des collectivités ont été transmis à la DREAL de Franche-Comté. Par courrier daté du 29 mai 2012, la DREAL prend acte de l'avis favorable de la commune de Pusey et précise que l'avis de la commune de Vaivre et Monoille est hors sujet puisqu'il ne concerne pas le réseau routier national. En fin de courrier la DREAL émet un avis favorable à l'approbation du PPBE relatif au réseau routier national de la Haute-Saône.

## 9 – Conclusion

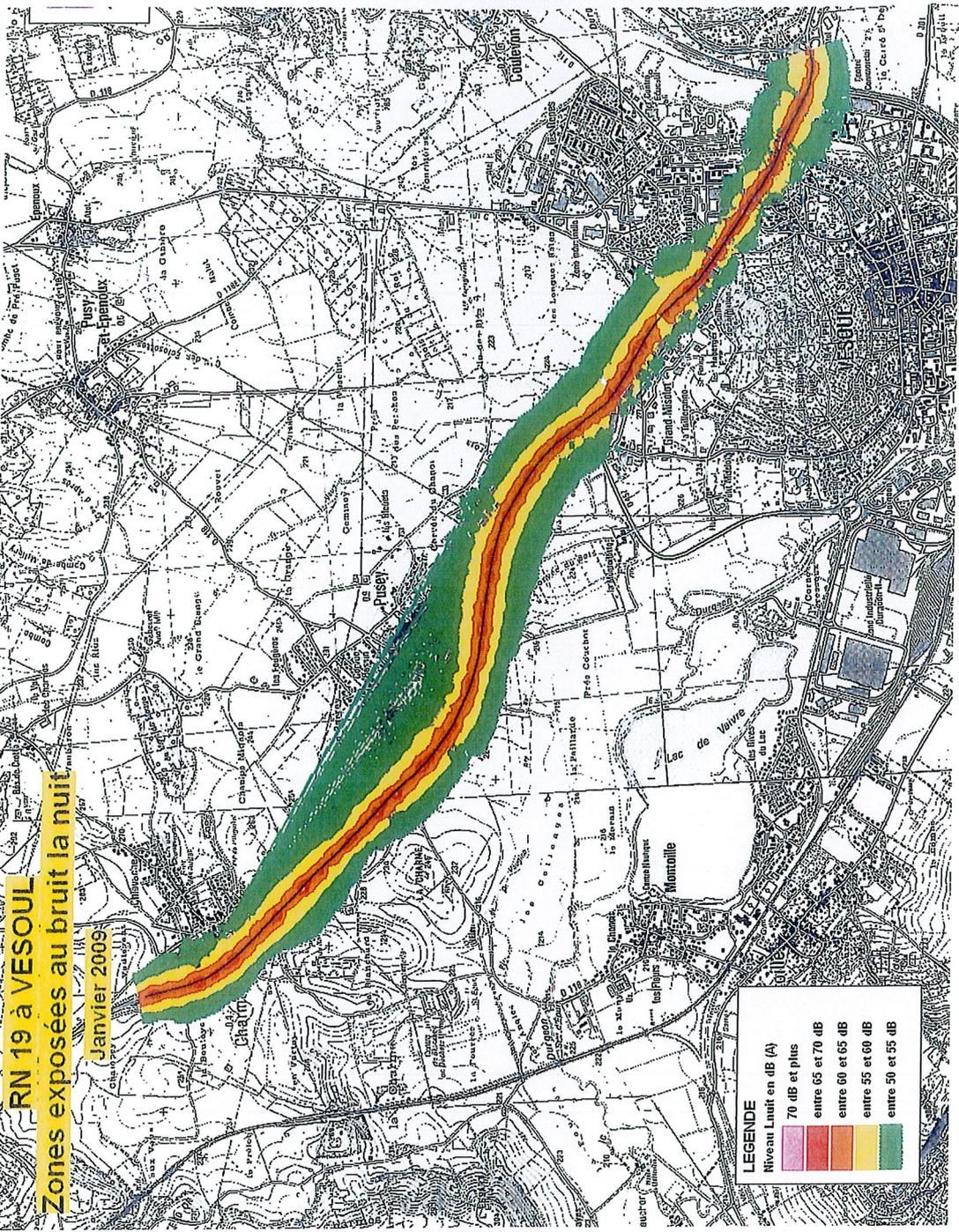
Les avis recueillis lors de la phase de consultation publique n'appellent aucune modification conséquente du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Le dossier initial a donc été retravaillé quant à sa présentation. Les résultats de la consultation publique ont par ailleurs été intégrés au document final.

- o O o -

**PIECES ANNEXEES AU PPBE**

- 9 planches cartographiques
- 1 lettre de la commune de Vaivre et Montoille en date du 14 mars 2012 (avec 2 feuilles annexées)
- 1 réponse de la DDT à la commune de Vaivre et Montoille
- 1 lettre de la commune de Pusey en date du 02 avril 2012 avec copie de la délibération du conseil municipal en date du 30/3/2012
- 1 lettre de la DREAL en date du 29 mai 2012.







Bienvenue sur le site de l'Etat en

# Haute-Saône

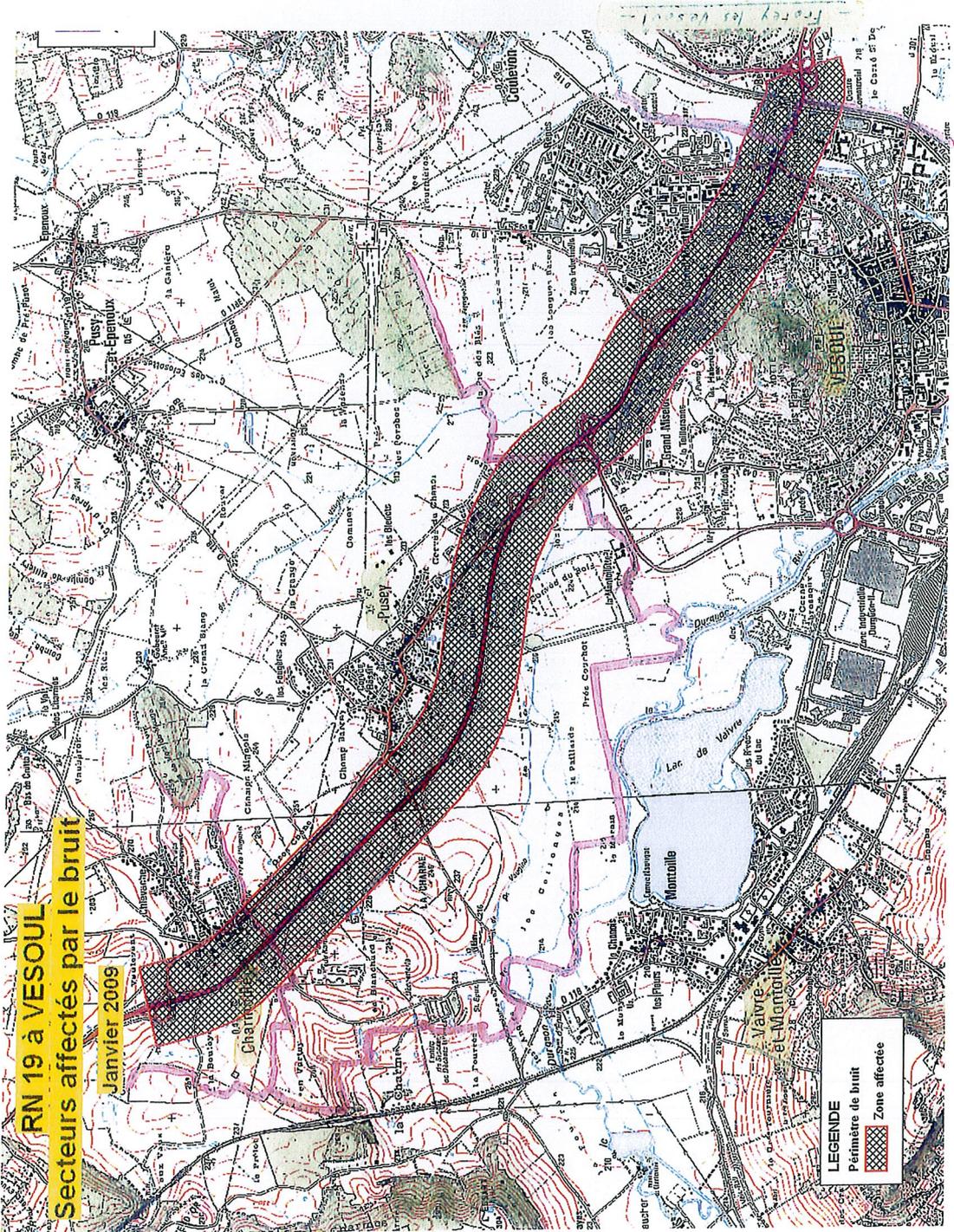
Observatoire National des Nuisances - Observatoire national du bruit des infrastructures de transports terrestres - Carte Vesoul

Carte Vesoul Publiée le 30/08/2010 -

## RN 19 à VESOUL

### Secteurs affectés par le bruit

Janvier 2009



**LEGENDE**

Périmètre de bruit

Zone affectée

Annexe VESOUL - RN 19 -

Communes de :

- CHARVOILLE
- FROTES LES VESOUL
- PUSEY
- VAIVRE ET MONTOLIEU
- VESOUL



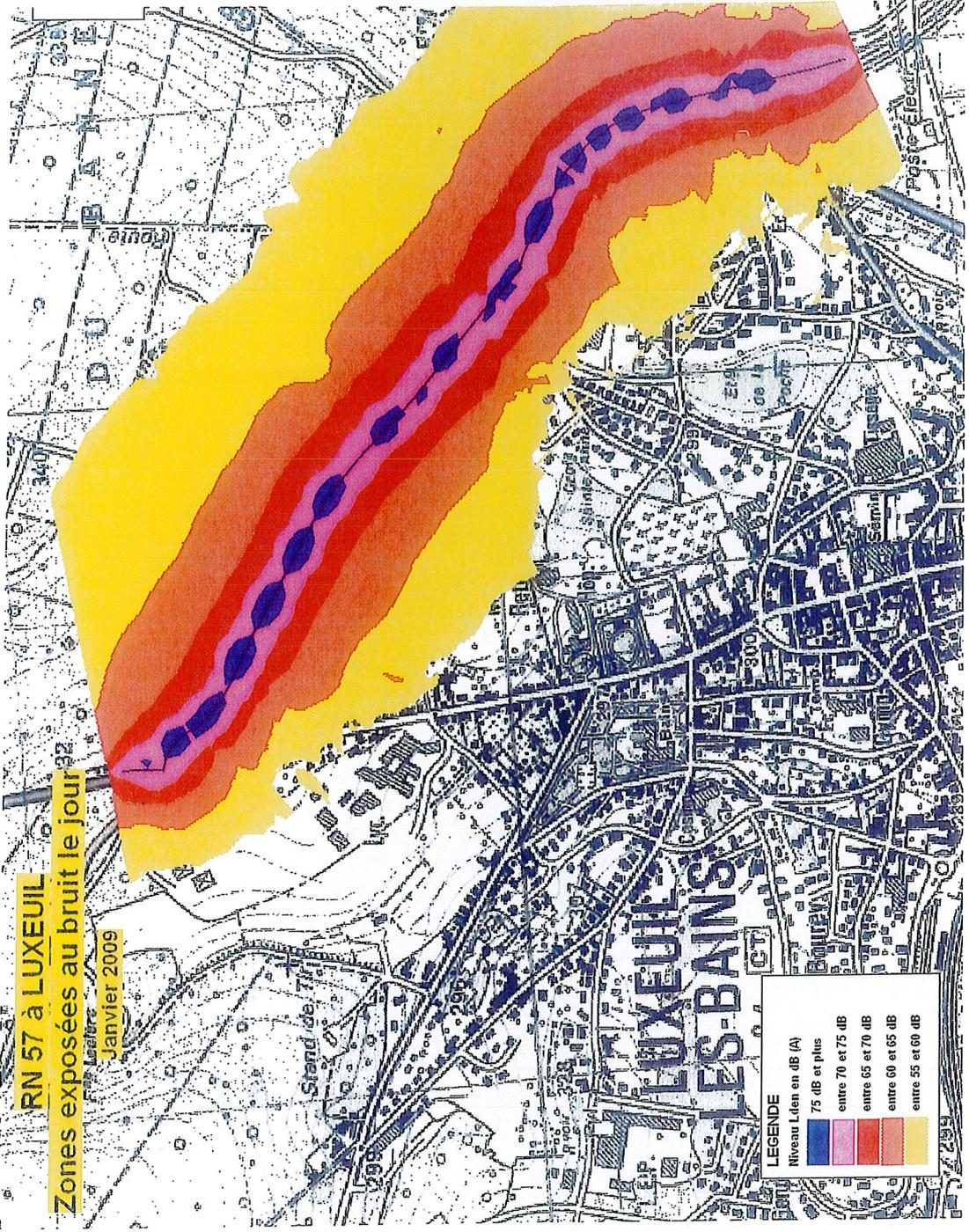
Bienvenue sur le site de l'État en

# Haute-Saône

PROJET DE  
LAUTOSONOIE

accident Pollution et nuisances - Observatoire national du bruit des infrastructures de transports terrestres - Carte Luxeuil Jour

Carte Luxeuil Jour





Bienvenue sur le site de l'Etat en

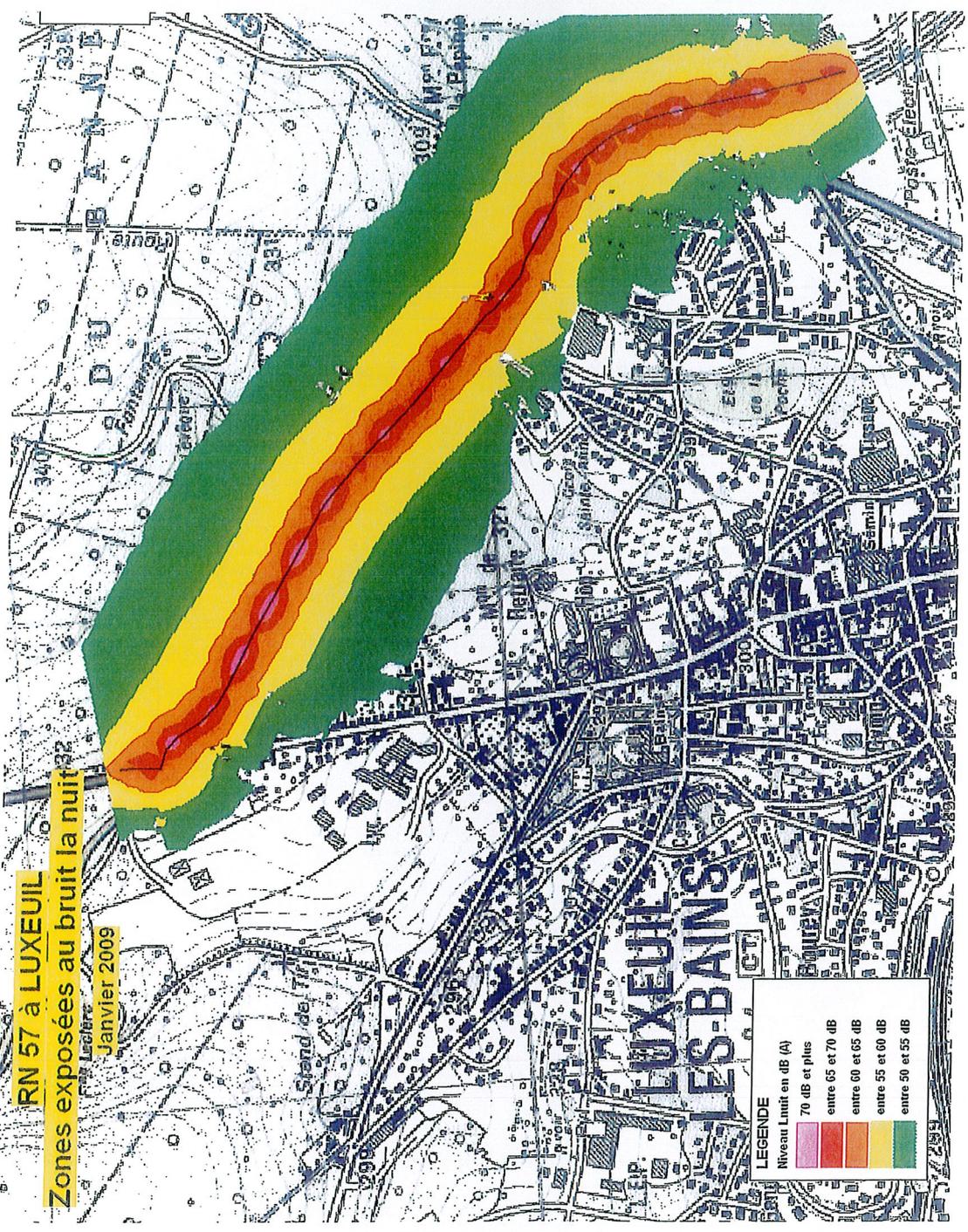
# Haute-Saône

Président de  
LA HAUTE-SAÔNE

Accueil - Pollution et nuisances - Observatoire national du bruit des infrastructures de transports terrestres - Carte Luxeuil Nuit

Carte Luxeuil Nuit

**RN 57 à LUXEUIL**  
**Zones exposées au bruit la nuit**  
F. Leclercq  
Janvier 2009



**LEGENDE**

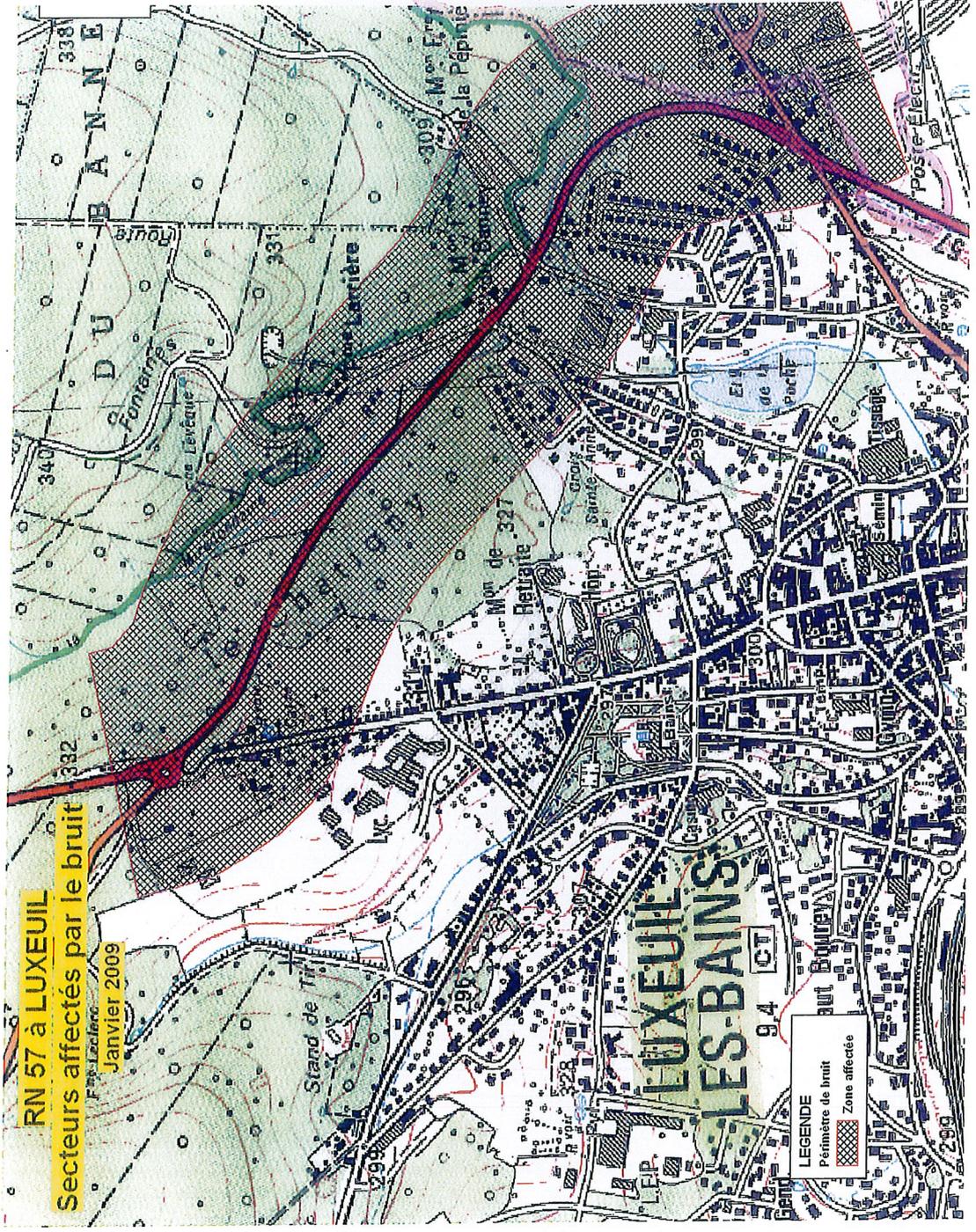
Niveau Limit en dB (A)

70 dB et plus
entre 65 et 70 dB
entre 60 et 65 dB
entre 55 et 60 dB
entre 50 et 55 dB


 Bienvenue sur le site de l'Etat en  
**Haute-Saône**  
 Préfecture de  
 LA HAUTE-SAÔNE

Carte Luxeuil publiée le 30/08/2010

Observatoire national au bruit des infrastructures de transports terrestres - Carte Luxeuil



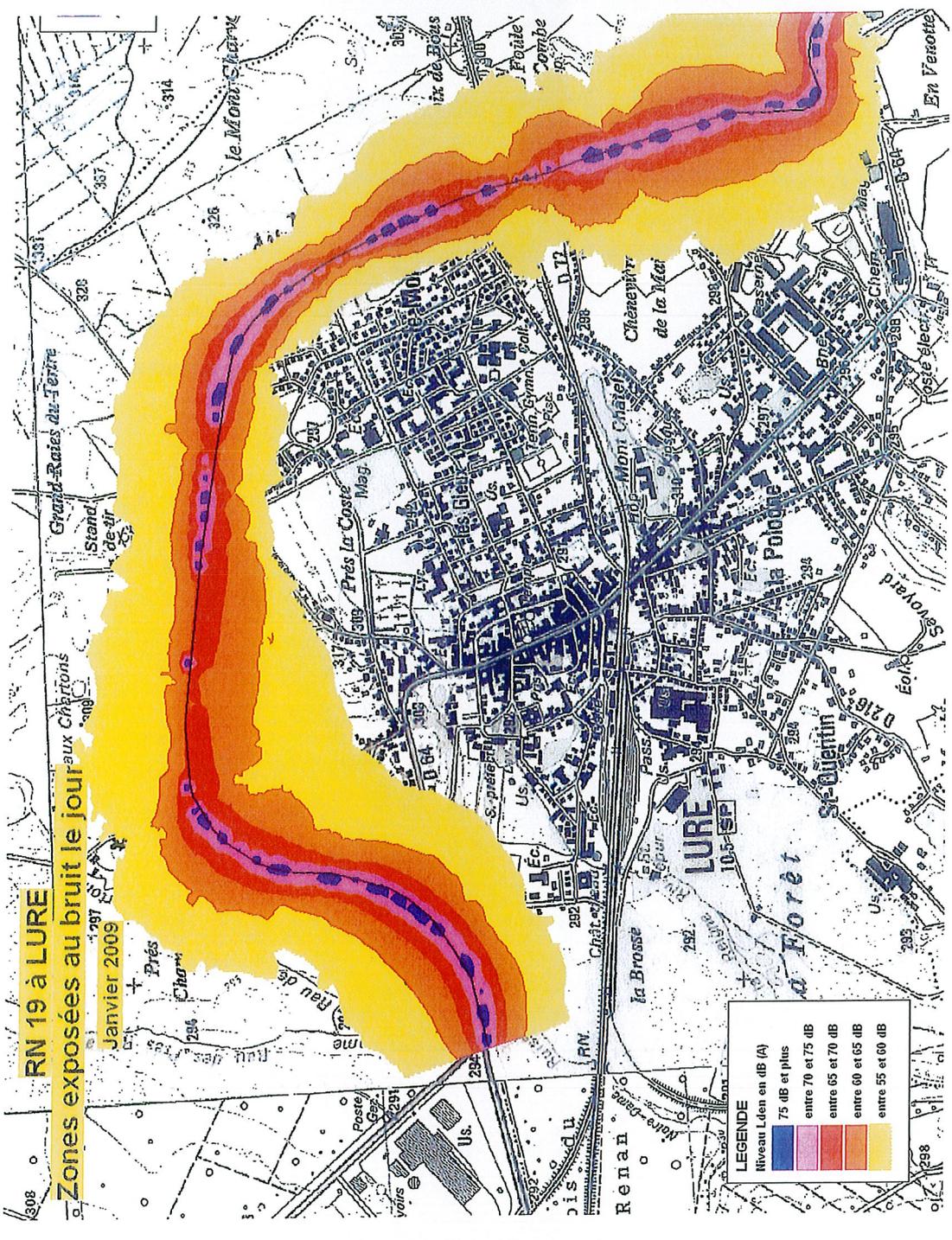
- Annexe LUXEUIL LES BAINS -
- RN 57 -
- Communes de :
- FRAISEVILLÉ
- LUXEUIL LES BAINS

Bienvenue sur le site de l'Etat en Haute-Saône

Président de LA HAUTE-SAÔNE

Accueil - Pollution et nuisances - Observatoire national du bruit des infrastructures de transports terrestres - Carte Lure Jour

Carte Lure Jour



Bienvenue sur le site de l'Etat en Haute-Saône

MINISTRE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ENERGIE

MINISTRE DE L'INTERIEUR, DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DE LA MERITIM

MINISTRE DE LA SANTE ET DE LA CONSOMMATION

MINISTRE DE LA JUSTICE

MINISTRE DE LA DEFENSE

MINISTRE DE L'EDUCATION NATIONALE

MINISTRE DE L'EMPLOI, DE LA SOLIDARITE SOCIALE ET DE LA SECURITE SOCIALE

MINISTRE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ENERGIE

MINISTRE DE L'INTERIEUR, DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DE LA MERITIM

MINISTRE DE LA SANTE ET DE LA CONSOMMATION

MINISTRE DE LA JUSTICE

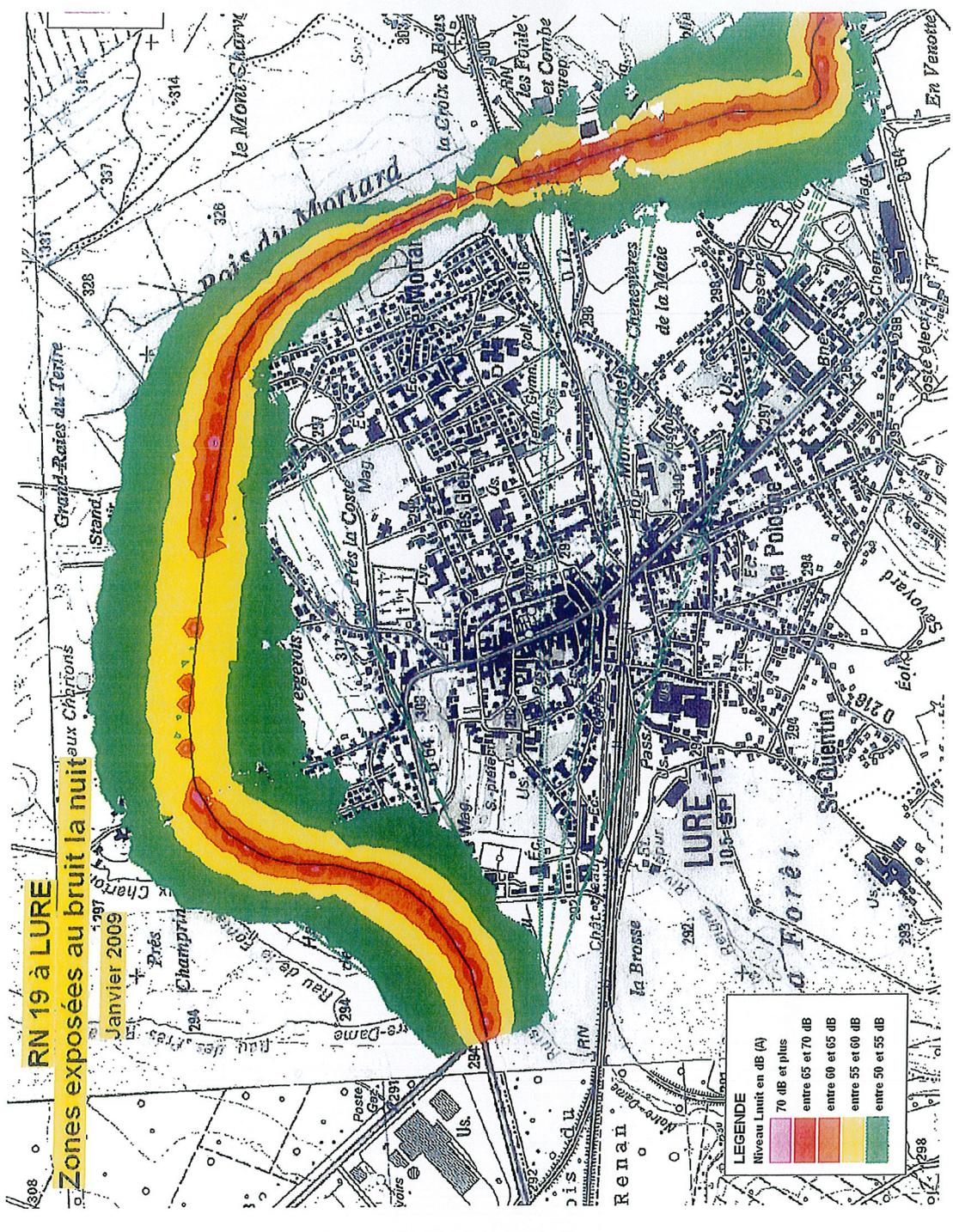
MINISTRE DE LA DEFENSE

MINISTRE DE L'EDUCATION NATIONALE

MINISTRE DE L'EMPLOI, DE LA SOLIDARITE SOCIALE ET DE LA SECURITE SOCIALE

Accueil Pollution et nuisances Observatoire national du bruit des infrastructures de transports terrestres Carte Lure Nuit

Carte Lure Nuit







COMMUNE DE  
**VAIVRE**  
ET MONTOILLE

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES  
DE LA HAUTE-SAÔNE

19 MAR 2012

SERVICE COURRIER

copie LR → PDD  
Vaivre et Montoille, le 14 mars 2012

Madame la Directrice Départementale  
Des Territoires  
24 Boulevard des Alliés  
BP 389  
70014 VESOUL CEDEX

**Nos réf : PL/MJ/NR**

**Objet : Plan de prévention du bruit dans l'environnement  
Consultation publique**

Madame la Directrice,

J'ai bien reçu le plan de prévention du bruit dans l'environnement cité en objet et vous en remercie.

Je souscris pleinement à ce plan, en effet, mes administrés étant fortement incommodés par les nuisances sonores en provenance du circuit de la vallée à Pusey.

Une pétition en 2010, a recueilli plus de 1000 signatures, j'ai informé Monsieur le Préfet par différents courriers et interventions (copies jointes). A ce jour, ce problème n'est toujours pas résolu.

Au nom de mes administrés, mais aussi de nombreux habitants de Pusey, Charmoille et Montigny, je demande instamment que ce circuit de karting ne soit utilisé que par des kartings non bruyants.

Dans cette attente,

Je vous prie d'agréer, Madame la Directrice, l'expression de ma considération distinguée.

Le Maire

Pierre LORTET



**P.J : Copies lettre Monsieur le Préfet  
info commune de VAIVRE ET MONTOILLE**



COMMUNE DE  
**VAIVRE**  
ET MONTAILLE

Réf : PL/MJ/NR

Objet : Circuit karting de Pusey

Vaivre et Montoille, le 23 juillet 2010



Monsieur FREYSSELINARD Eric  
Préfet de la Haute-Saône  
1 Rue de la Préfecture  
BP 429  
70013 VESOUL Cedex

Monsieur Le Préfet,

Lors de notre entretien du 22 juillet 2010, je vous ai confirmé l'exaspération des habitants de Vaivre et Montoille concernant les nuisances sonores du circuit de Pusey.

A ce jour, plus de 700 personnes ont signé la pétition en cours (copie jointe).

En complément aux informations que je vous ai communiquées lors de notre entretien, je vous informe également que le courrier reçu du Ministère de l'Intérieur en date du 19 avril 2007 nous précisait notamment :

« De surcroît, je vous rappelle qu'en application de l'article 23 du décret 2006-554 du 16 mai 2006 relatif aux concentrations et manifestations organisées sur les voies ouvertes ou dans les lieux non-ouverts à la circulation publique et comportant la participation de véhicules terrestres à moteur, cette homologation est **accordée à titre révoicable et pourra être suspendue ou retirée s'il apparaît** que la piste n'est plus conforme aux caractéristiques fournies au moment de son homologation ou **que les conditions de fonctionnement prescrites dans l'arrêté ne sont pas respectées.** »

Le samedi 10 juillet 2010, un contrôle de gendarmerie sur ce circuit a relevé une infraction concernant « un roulage en dehors des horaires prévus par l'arrêté d'homologation ». Un procès verbal de renseignements administratifs vous a d'ailleurs été transmis par la gendarmerie.

En fonction de ce qui précède, je vous demande instamment de révoquer l'homologation accordée pour ce circuit, pour ne conserver que l'activité karting aux horaires prévus par l'arrêté préfectoral concernant l'utilisation d'engins bruyants.

Je vous remercie de toute l'attention que vous voudrez bien porter à cette demande.

Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération distinguée et mes salutations les meilleures.

*Bien Cordialement*

Le Maire

Pierre LORTET



Pièce jointe : texte de la pétition en cours



Juillet 2010

### Information concernant le circuit de La Vallée à Pusey

Malgré de nombreux courriers à la Préfecture et les interventions fréquentes de Pierre Lortet, le maire de la commune, pour dénoncer les nuisances sonores qu'il engendre, le circuit de La Vallée propose de plus en plus de manifestations et avec des engins de plus en plus bruyants et indispose de plus en plus le voisinage. Ce fut le cas dimanche 11 juillet avec le « Drift 2010 ».

Ces faits vont à l'encontre de tout ce qu'on entend sur les effets néfastes du bruit et la nécessité de lutter contre et sont en totale contradiction avec les directives gouvernementales (courrier du ministère de l'intérieur du 29/04/2007) et l'arrêté préfectoral concernant le bruit.

Un simple citoyen peut se faire verbaliser parce qu'il ne respecte pas les horaires d'utilisation d'outils bruyants alors qu'on autorise régulièrement les gérants du circuit de Pusey à organiser des manifestations de plus en plus bruyantes.

Que ce type de circuits existe et qu'il y ait des amateurs pour les manifestations qui y sont organisées, c'est normal mais ceux-ci doivent comprendre que l'emplacement du circuit de La Vallée ne convient pas. Il n'est qu'à 800 mètres de la première maison et aux portes de la zone la plus peuplée de la Haute-Saône. Le département ne manque pourtant pas de sites beaucoup plus éloignés de toute habitation où ce type de circuit ne dérangerait pas le voisinage.

Le gérant et les organisateurs s'abritent derrière des "normes" chiffrées qui n'ont pas grande signification comme un niveau sonore limité à 95 décibels.

**Il serait bon que les nuisances sonores ne soient plus seulement évaluées par une simple mesure des décibels. C'est leur répétition incessante sur plusieurs heures voire parfois sur toute une journée qu'il faut prendre en compte car c'est ce qui les rend inacceptables et insupportables.**

Le bruit a beaucoup d'effets indirects sur la santé. Il augmente la fatigue, les risques d'hypertension artérielle, les troubles digestifs, la nervosité et le stress ; il perturbe le sommeil et diminue l'attention.

**Comment se reposer, manger, vivre sereinement en famille tout en subissant un tintamarre incessant pendant toute une journée ?**

PRÉFET DE LA HAUTE-SAÔNE

Direction départementale  
des territoires

Service environnement risques

Cellule crise risques et  
déchets

Référence

Affaire suivie par  
COLLET Bernard  
03 63 37 92 54  
bernard.collet@haute-  
saone.gouv.fr

Vesoul, le 04 février 2013

Monsieur le Maire  
Mairie  
39, Grande Rue  
70000 VAIVRE et MONTOILLE

Monsieur le Maire,

La direction départementale des territoires de la Haute-Saône est chargée d'établir, pour notre département, le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Dans le cadre de cette procédure, une consultation publique a été organisée du 05 mars 2012 au 05 mai 2012, afin de présenter le document et recueillir les avis des collectivités et du public.

Par courrier du 14 mars 2012, vous mentionnez que vous souscrivez pleinement à ce plan. Vous signalez également de fortes nuisances sonores, provenant du circuit de karting implanté sur votre territoire communal et vous demandez qu'il ne soit utilisé que par des kartings non bruyants.

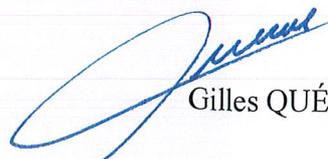
Les PPBE première génération concernent les communes de plus de 250 000 habitants, les infrastructures de transport terrestre dont le trafic est supérieur à 16 400 véhicules par jour et les voies ferrées avec un passage supérieur à 164 trains par jour.

Dans notre département, compte-tenu des valeurs précitées, le PPBE ne traite donc que les réseaux routiers nationaux RN 57 à proximité de Luxeuil-les-Bains et RN 19 au niveau de Vesoul et de la déviation de Lure. Il n'est donc pas possible d'intégrer le circuit de karting dans ce plan.

En revanche, la préfecture de la Haute-Saône a bien pris note des réclamations formulées par la population et signalées par vos soins, et a demandé à l'agence régionale de santé d'examiner les suites à donner à cette affaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, en l'expression de ma considération distinguée.

Pour la directrice départementale des territoires  
le directeur adjoint



Gilles QUÉRINI



Mairie

De

*Pusey*

70000

☎ 03 84 76 45 93

☎ 03 84 76 00 66

**MADAME LA DIRECTRICE DE LA  
D.D.T. 70**

24 Boulevard des Alliés  
B.P. 389  
70014 VESOUL Cedex

**A l'attention de Monsieur Yves MARTIN**

Pusey, le 02 avril 2012.

Nos références : RR/LF/COMPTA/2012/028

**OBJET** : Avis P.P.B.E. RN19 et RN57

Madame la Directrice,

Je vous prie de trouver ci-joint la délibération n°21 du Conseil Municipal de Pusey réuni en séance plénière le 30 mars 2012 donnant son avis sur le P.P.B.E des Routes Nationales 19 et 57.

Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous prie d'agréer, Madame la Directrice, l'expression de mes salutations distinguées.

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES  
DE LA HAUTE-SAÔNE

03. AVR. 2012

SERVICE COURRIER



Le Maire,

*René Regaudie*  
**René REGAUDIE**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-SAONE  
COMMUNE DE PUSEY

SÉANCE PLÉNIÈRE  
DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE PUSEY  
EN DATE DU 30/03/2012

L'an deux mille douze, le trente du mois de mars, le Conseil Municipal de Pusey s'est réuni à 18 H 30, au nombre prescrit par la loi dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de René REGAUDIE, Maire, après convocation légale adressée le 21 mars 2012.

Nombre de conseillers en exercice : **15**  
Nombre de conseillers présents : **13**  
Nombre de conseillers votants : **13**  
Nombre de pouvoirs : **02**

**Conseillers présents :**

René REGAUDIE, Marie-Christine MOINOT, Pierre CLERC, Jean-Jacques POLIEN, Patrice MANTION, Michèle DELAMARCHE, Suzanne FALLOT, Daniel FRANCHI, Annick MOUILLET, Patrick REYNOUD, Marie-Jeanne SAUGET, Christophe TRESOR, Gaston VUILLEMOT.

**Conseillers absents :**

Messieurs Benoît COURTOIS et Emmanuel ODRION.

**Conseillers représentés :**

Monsieur Benoît COURTOIS a donné procuration à Monsieur Patrick REYNOUD.  
Monsieur Emmanuel ODRION a donné procuration à Monsieur René REGAUDIE.

Madame Marie-Christine MOINOT a été désignée pour remplir les fonctions de secrétaire, conformément à l'article L 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Les conseillers présents, formant la majorité des membres en exercice, peuvent délibérer en exécution de l'article L 2121-17 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Ces formalités remplies, Monsieur le Maire rappelle l'ordre du jour et ouvre la séance.

**D.D.T. 70 : Avis sur le plan de prévention du bruit (RN19 et RN57).**

Monsieur le Maire fait part à l'Assemblée du dossier adressé par Madame la Directrice Départementale des Territoires en date du 1er mars 2012 relatif à l'élaboration du P.P.B.E. (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement).

Ce dossier fait l'objet d'une consultation auprès du public du 05/03/2012 au 05/05/2012.

Le Conseil Municipal de Pusey doit donner son avis et formuler ses remarques sur ce dossier.

Par un vote à main levée,

Par 15 voix POUR

00 voix CONTRE

00 ABSTENTION

Le Conseil Municipal, à l'unanimité :

**DONNE UN AVIS FAVORABLE** sur le P.P.B.E. des RN 19 et RN 57.

Fait et délibéré et ont signé avec nous les membres présents.

Le Maire,  
  
**René REGAUDIE**



**Acte rendu exécutoire après :**

- transmission au représentant de l'Etat, le \_\_\_\_\_ ;
- publication effectuée le \_\_\_\_\_.



04 JUN 2012

PREFET DE LA REGION DE FRANCHE-COMTE SERVICE COURRIER

Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement de Franche-Comté

Service transports, mobilité, infrastructures

Département financement, appui technique  
Bruno LAZZARINI

Affaire suivie par : Bruno LAZZARINI  
bruno.lazzarini@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 03 81 21 69 35 – Fax : 03 81 53 00 81

Besançon, le

29 MAI 2012

Le directeur régional

à

Madame la directrice départementale des  
territoires de Haute-Saône

**Objet : plan de prévention du bruit dans l'environnement 1ère génération**

Dans le cadre de la procédure d'approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement pour le réseau routier national en Haute-Saône, vous avez mené une consultation publique du 5 mars 2012 au 5 mai 2012.

Par courrier du 11 mai 2012, vous avez souhaité recueillir mon avis sur le résultat de cette consultation.

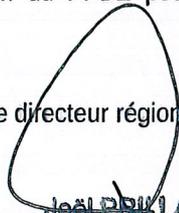
Comme vous l'indiquiez, aucune remarque n'a été inscrite sur le registre mis à disposition du public dans les locaux de la DDT.

Sur les huit communes concernées que vous avez consultées, seule la commune de Pusey a produit un avis valable, celui de la commune de Vaivre-et-Montoille étant hors sujet puisqu'il ne concerne pas le réseau routier national. La commune de Pusey a émis, par délibération du conseil municipal en date du 30 mars 2012 un avis favorable et sans observation.

Ainsi, les constitutions recueillies dans le cadre de la consultation publique n'appellent pas d'observations de ma part.

Par conséquent, j'émet un avis favorable à l'approbation du PPBE pour le réseau routier national en Haute-Saône.

Le directeur régional adjoint,



Joël PRIKLARD