



*Liberté • Égalité • Fraternité*

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**PRÉFECTURE DE LA RÉGION FRANCHE-COMTÉ**

**PRÉFECTURE DU DOUBS**

Direction Départementale des Territoires du Doubs

Service prévention des risques, sécurité

Unité prévention des risques naturels et technologiques

# **PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ DANS LE DÉPARTEMENT DU DOUBS**

Communes concernées :

Auxon-Dessus  
Besançon  
Beure  
Châtillon-le-Duc  
Chevroz  
Devecey  
Ecole-Valentin  
Geneuille  
La Cluse-et-Mijoux  
Miserey-Salines  
Morre  
Pontarlier  
Saône

# **SOMMAIRE**

Glossaire.....	3
1 Le contexte à la base de l'établissement du PPBE.....	4
1.1 Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État.....	4
1.2 La démarche mise en œuvre pour ce PPBE .....	5
1.3 Les principaux résultats du diagnostic.....	5
2 Les objectifs en matière de réduction du bruit.....	7
3 La description des mesures réalisées, engagées ou programmées.....	8
3.1 Les mesures de prévention (depuis 2000).....	8
3.2 Les mesures de réduction (depuis 2000).....	8
3.2.1 Traitement à la source :.....	8
3.2.2 Traitement du Bâti :.....	9
3.2.3 Mesures d'exploitation :.....	9
3.3 Les mesures de réduction (2010-2015).....	9
3.3.1 Traitement à la source :.....	9
3.3.2 Traitement du Bâti :.....	9
3.3.3 Mesures d'exploitation :.....	9
3.3.4 Actions complémentaires.....	9
4 Le financement des mesures programmées ou envisagées.....	11
5 La justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....	11
6 L'impact des mesures programmées ou envisagées.....	11
7 La note concernant la consultation du public.....	12

# 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 (entre 6h et 18h), la soirée (entre 18h et 22h) et la nuit (entre 22h et 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 (de 22h à 6h) d'une année. Cet indice étant, par définition, un indice de bruit exclusif pour la période de nuit, aucune pondération 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 (abrégié LAeq) qui répond à la définition suivante : " le niveau équivalent 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.

## DnT,A,tr :

L'exigence réglementaire d'isolement en façade est exprimée en niveaux d'isolement acoustique " DnT,A,tr ", mesuré in situ en dB.

L'isolement acoustique normalisé DnT,A,tr d'une façade dépend :

- de la profondeur du local de réception ;
- de l'indice d'affaiblissement acoustique R1 de la partie opaque de la façade ;
- de l'indice d'affaiblissement acoustique R2 de la partie vitrée (fenêtre) ;
- des surfaces S1 et S2 correspondantes ;
- de l'isolement acoustique DnT,A,tr des bouches d'entrée d'air ;
- de la qualité de la mise en œuvre (étanchéité en particulier) ;
- des transmissions latérales, surtout pour les isolements élevés > 35 dB.

C'est toujours la partie la moins performante qui fait plafonner l'isolement de l'ensemble.

# 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.

Dans le département du Doubs, les cartes de bruit concernant les grandes infrastructures du réseau routier national ont été approuvées par arrêtés préfectoraux n° 2009-1102-00410 (infrastructures non concédées) et n° 2009-1102-00412 (infrastructures concédées) en date du 11 février 2009. Elles sont disponibles à la direction départementale des territoires (DDT) du Doubs – service prévention des risques et sécurité et sur le site internet de la DDT à l'adresse suivante : <http://www.doubs.equipement-agriculture.gouv.fr/>.

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

- Infrastructures routières concédées

Axe	Début	Fin	Longueur	Concessionnaire
A36	Dambenois	Berthelange	101 km	APRR

Pour ce réseau, un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été approuvé par arrêté préfectoral n° 2011137-0033 en date du 17 mai 2011. Il est disponible à la direction départementale des territoires (DDT) du Doubs – service prévention des risques et sécurité et sur le site internet de la DDT à l'adresse suivante : <http://www.doubs.equipement-agriculture.gouv.fr/>

- Infrastructures routières non concédées

Axe	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
N273	Beure	Besançon	3 km	DIR – EST
N57	Chevroz	Saône	23 km	DIR – EST
N57	Pontarlier	La Cluse-et-Mijoux	3 km	DIR – EST
N1057	Besançon	Besançon	7 km	DIR – EST

La RN 57 dans la traversée de Besançon et la côte de Morre (entre les PR 9+300 et 20+600) a été déclassée au profit du Conseil Général du Doubs et de la commune de Besançon par arrêtés n°2011326-0001 et n°2011326-0003 du 22 novembre 2011.

**Le présent document ne concerne que ces 4 axes (hors section de la RN57 déclassée).**

## 1.2 La démarche mise en œuvre pour ce PPBE

Ce PPBE a été élaboré sous l'autorité du préfet de la région Franche-Comté, préfet du Doubs, par la direction départementale des territoires (DDT).

Un groupe de travail technique animé par la direction départementale des territoires, assistée par le centre d'études techniques de l'équipement de Lyon a réuni régulièrement l'ensemble des acteurs concernés par l'élaboration de PPBE (gestionnaires de réseaux, communautés d'agglomération...).

L'élaboration du PPBE a été menée en quatre étapes :

- Une première phase de diagnostic réalisée par la direction départementale des territoires 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 est basé essentiellement sur les résultats des cartes de bruit et le classement sonore des voies arrêtés par le préfet, sur l'importante base de données des zones de bruit critique et des points noirs du bruit (PNB) contenue dans les observatoires départementaux du bruit (routier et ferroviaire).
- 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 services de la DREAL de Franche-Comté et de la DIR EST. Ceux-ci ont conduit les investigations acoustiques complémentaires nécessaires afin d'aboutir à la hiérarchisation des priorités de traitement et à l'estimation de leurs coûts. Cette analyse a permis, compte tenu des moyens financiers à disposition, d'identifier une série de mesures à programmer sur la durée du PPBE (5 années à venir), mais aussi les études complémentaires nécessaires et prévues sur cette même période pour poursuivre l'action.
- A partir de ces propositions, la direction départementale des territoires a rédigé le présent projet de PPBE synthétisant les mesures proposées.
- Ce projet a été présenté en comité départemental de suivi des cartes et des PPBE. Il a été transmis à l'ensemble des organismes et collectivités concernées et soumis à la consultation du public entre le 15 février 2012 et le 15 avril 2012 .

A l'issue de cette consultation, une synthèse des observations du public a été établie par la DDT. Le projet de PPBE ainsi complété est soumis à l'approbation du préfet du Doubs.

## 1.3 Les principaux résultats du diagnostic

Compte tenu de l'étendue du travail réalisé sur toute la France, 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, sensibilité du bâti et 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) 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 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.

La directive européenne a confirmé la nécessité de recenser les secteurs exposés à des niveaux de bruit critique. Dès 2011, l'État français avait pris en compte cette nécessité 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 de population exposées recensées par les observatoires départementaux du bruit et établies à partir d'investigations fines sur le terrain assurant une très bonne connaissance de la sensibilité du bâti.

Les cartes stratégiques du bruit donnent une information globale sur les zones à traiter : elles définissent un fuseau à l'intérieur duquel les seuils de bruit peuvent être dépassés. Aussi, les informations issues de ces cartes doivent être complétées par le biais des 3 critères suivants :

- recensement des constructions à l'intérieur des fuseaux définis par les cartes de bruit
- identification de la nature de ces constructions : seuls, les bâtiments à usage d'habitation ou d'enseignement et de santé sont retenus
- prise en compte de la date de la construction : elle doit être soit antérieure à l'infrastructure, soit antérieure au 6 octobre 1978 (date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger du bruit extérieur préexistant).

Des zones de multi-exposition sont définies comme des parties du territoire où plusieurs sources de bruit contribuent à dépasser les seuils définis ci-après. Ces zones sont exclusivement situées dans des secteurs soumis à un PPBE "agglomération" et seront traitées dans ce cadre.

Le croisement de ces différentes données aboutit aux résultats suivants :

RN 57 de Chevroz (entrée dans le Doubs) à Saône (intersection avec la RD 67)	
Communes traversées	Estimation du nombre de constructions impactées
Chevroz	0
Devecey	0
Chatillon-le-Duc	9
Miserey-Salines	1
Ecole-Valentin	9
Besançon	99
Morre	34
Saône	0

RN 57 de Pontarlier (intersection avec l'avenue de l'Armée de l'Est) à la Cluse-et-Mijoux (intersection avec la RD 67 Bis)	
Communes traversées	Estimation du nombre de constructions impactées
Pontarlier	3
La Cluse-et-Mijoux	38

RN 1057 entre la jonction avec la RN 57 et la jonction avec la RN 273	
Communes traversées	Estimation du nombre de constructions impactées
Ecole-Valentin	0
Besançon	0

RN 273 entre la jonction avec la RN 83 et la jonction avec la RN 1057	
Communes traversées	Estimation du nombre de constructions impactées
Besançon	6
Beure	2

## 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 ≥	L <sub>Aeq</sub> (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 ≥	L <sub>Aeq</sub> (6h – 18h) – 40 dB (A)	If (22h – 6h) – 35 dB (A)	
et DnT,A,tr ≥	L <sub>Aeq</sub> (18h – 22h) – 40 dB (A)	-	
et DnT,A,tr ≥	L <sub>Aeq</sub> (22h – 6h) – 35 dB (A)	-	
et DnT,A,tr ≥	30 dB (A)	30 dB (A)	

### 3 La description des mesures réalisées, engagées ou programmées

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

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 (depuis 2000)

Sur l'ensemble du territoire du département, deux actions ont été menées pour réduire l'impact des nuisances sonores :

- Le classement des infrastructures terrestres permettant l'isolement acoustique des bâtiments d'habitations affectés par le bruit :  
Initialement approuvé par le préfet en 1998, ce classement, qui définit 5 catégories d'infrastructures, a été révisé par arrêté préfectoral n°2011159-0010 en date du 8 juin 2011. Il impose des prescriptions d'isolement particulières et doit être intégré aux documents d'urbanisme. Ce document est disponible à la direction départementale des territoires du Doubs (DDT)– service prévention des risques et sécurité et sur le site internet de la DDT à l'adresse suivante : <http://www.doubs.equipement-agriculture.gouv.fr/>.
- La création d'un observatoire national du bruit :  
Cet observatoire définit des zones de bruit critique et identifie les bâtiments impactés par le bruit. Les critères utilisés dans cette démarche sont sensiblement identiques à ceux pris en compte pour l'identification des Points Noirs du Bruit (PNB) dans le cadre des PPBE :
  - l'antériorité (identique au PNB)
  - la nature de la construction (identique au PNB)
  - le seuil de 70 dB(A) diurne et 65 dB(A) nocturne (différent des PNB avec des seuils de 68 et 62 dB(A))
  - proximité d'une infrastructure routière ou ferroviaire.

#### 3.2 Les mesures de réduction (depuis 2000)

##### 3.2.1 Le traitement à la source :

La section courante entre l'intersection avec la RD 75 et l'échangeur de Saint Ferjeux, mise en service en 2003, a été aménagée au titre de la loi "bruit" pour un montant de 2 518 788 euros, avec notamment un merlon acoustique "Laplace " et un mur anti-bruit aux Tilleroyes.



### **3.2.2 Le traitement du bâti :**

Les façades de l'université des sciences et techniques de Franche-Comté, ainsi qu'une habitation au niveau de l'échangeur de Saint Claude ont fait l'objet d'une protection acoustique par isolation de façade pour un montant de 12 711 euros.

### **3.2.3 Les mesures d'exploitation :**

L'ouverture de la rocade Nord – Ouest de Besançon a permis de capter une part importante du trafic empruntant la RN 5 dans la traversée de Besançon.

## **3.3 Les mesures de réduction (2010-2015)**

### **3.3.1 Le traitement à la source :**

La mise en service de la voie des Mercureaux, intervenue le 12 juillet 2011, a permis une déviation complète du centre de Besançon. Dans ce cadre, 2 PNB ont été supprimés en 2011 par la mise en place d'un écran absorbant, au niveau du giratoire coté Beure, avant le pont sur le Doubs.

### **3.3.2 Le traitement du bâti :**

Une étude a été réalisée en 2011 afin de préciser la situation des bâtiments identifiés au regard de la réglementation et des niveaux sonores en façades, de proposer et de chiffrer des mesures de résorption du bruit routier supporté par les bâtiments concernés.

42 PNB ont été identifiés :

- 3 habitations à École – Valentin
- 39 habitations entre Pontarlier et la Cluse et Mijoux.

Pour chacune de ces habitations, différentes solutions ont été étudiées. Compte tenu de leur situation respective, la solution de résorption du bruit par isolation de façades a été retenue.

### **3.3.3 Les mesures d'exploitation :**

La mise en service de la voie des Mercureaux a permis de capter une part du trafic de la traversée de Besançon.

### **3.3.4 Les actions complémentaires**

- RN273 :

Des études ont été lancées pour le projet d'aménagement définitif entre la voie des Montboucons et la voie des Mercureaux. Elles devraient aboutir au lancement d'une enquête d'utilité publique en 2014, sur la base d'un dossier présentant les actions de résorption du bruit à prévoir dans le cadre de ce projet.

- RN57 entre Châtillon-le-Duc et Miserey-Salines :

Dans le cadre du projet d'aménagement à 2\*2 voies de la RN 57 entre l'A36 et Devecey, les niveaux sonores réglementaires seront respectés (60 dB entre 6h00 et 22h00 et 55 dB Laeq entre 22h00 et 6h00).

## Synthèse des mesures destinées à résorber les PNB

RN 57 de Chevroz (entrée dans le Doubs) à Saône (intersection avec la RD 67)			
Communes traversées	Estimation du nombre de constructions impactées (diagnostic initial)	Nombre réel de PNB après étude complémentaire	Solutions proposées
Chevroz	0	0	
Devecey	0	0	
Chatillon-le-Duc	9	9	Résorption prévue dans le cadre du projet d'aménagement à 2*2 voies de la RN57
Miserey-Salines	1	1	
Ecole-Valentin	9	3	Isolations de façades
Besançon	99	Section déclassée non concernée par le présent PPBE	
Morre	34		
Saône	0	0	
RN 57 de Pontarlier (intersection avec l'avenue de l'Armée de l'Est) à la Cluse-et-Mijoux (intersection avec la RD 67 Bis)			
Communes traversées	Estimation du nombre de constructions impactées (diagnostic initial)	Nombre réel de PNB après étude complémentaire	Solutions proposées
Pontarlier	3	3	Isolations de façades
La Cluse-et-Mijoux	38	36	Isolations de façades
RN 273 entre la jonction avec la RN 83 et la jonction avec la RN 1057			
Communes traversées	Estimation du nombre de constructions impactées (diagnostic initial)	Nombre réel de PNB après étude complémentaire	Solutions proposées
Besançon	6	Étude en cours	Actions de résorption à prévoir dans le cadre de l'aménagement définitif des voies des Montboucons et des Mercureaux
Beure	2	2	Écran

## **4 Le financement des mesures programmées ou envisagées**

La voie des Mercureaux a été réalisée dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région de Franche-Comté, pour un montant de 161 M€, financé par l'État et les collectivités.

Les isolations de façades prévues sur les communes d'École-Valentin, de Pontarlier et de la Cluse et Mijoux, pour un coût de 405 000 euros, pourraient être financées dans le cadre du budget opérationnel de programme 181 "prévention des risques".

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique relatives au projet d'aménagement entre la voie des Montboucons et la voie des Mercureaux sont financées au titre du Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires (PDMI) 2009 – 2014.

Enfin, le projet de l'aménagement à 2\*2 voies de la RN 57 entre l'A36 et Devecey, d'un coût de 61 M€ est financé à hauteur de 43 M€ au PDMI 2009-2014, permettant la réalisation d'une première phase de travaux.

## **5 La justification du choix des mesures programmées ou envisagées**

Tous les secteurs comportant des PNB ont été examinés.

Lors de la réalisation d'une opération d'investissement routier, les mesures de protections acoustiques sont mises en oeuvre pour supprimer les PNB.

Pour les sections qu'il n'est pas prévu d'aménager au titre de l'investissement sur le réseau routier national, une étude de diagnostic et de proposition des mesures de résorption du bruit a été réalisée. Cette étude conduit à retenir la mise en oeuvre d'isolations de façades sur les secteurs d'École-Valentin et la section comprise entre Pontarlier et la Cluse-et-Mijoux, les isolations à la source paraissant inadaptées.

## **6 L'impact des mesures programmées ou envisagées**

Une partie du trafic de la traversée de Besançon et de la cote de Morre est captée par l'ouverture de la voie des Mercureaux, ce qui induit une diminution des nuisances dans ces secteurs, sans toutefois que de nouvelles mesures de bruit n'aient été réalisées.

Les isolations de façades doivent permettre de résoudre la totalité des nuisances sonores produites par les infrastructures routières nationales non concédées, sur les secteurs identifiés des communes d'École-Valentin, de Pontarlier et de la Cluse et Mijoux.

A terme, les projets d'aménagements neufs prévus entre la voie des Montboucons et la voie des Mercureaux et l'aménagement à 2\*2 voies de la RN 57 entre l'A36 et Devecey doivent répondre aux dispositions de la loi " bruit ".

En synthèse, les opérations inscrites dans le présent PPBE permettent de réduire les nuisances acoustiques liées à la présence des infrastructures routières et de supprimer l'intégralité des PNB identifiés.

Il convient de préciser que, conformément aux textes en vigueur, le prochain PPBE, concernant les voies routières supportant un trafic supérieur à 8200 véhicules par jour, doit être approuvé avant le 18 juillet 2013. Dans ce cadre, de nouvelles mesures de réduction du bruit pourront être envisagées.

## 7 La note concernant la consultation du public

Le PPBE a été élaboré en quatre étapes (voir chapitre 1.2). Lors de la quatrième étape, le public a été consulté et a eu l'occasion de faire connaître son avis sur les propositions d'actions.

Les modalités de consultation, les résultats ainsi que les suites qui leur ont été données, sont présentés ci-après.

La consultation du public s'est déroulée entre le 15 février 2012 et le 15 avril 2012 dans les communes concernées.

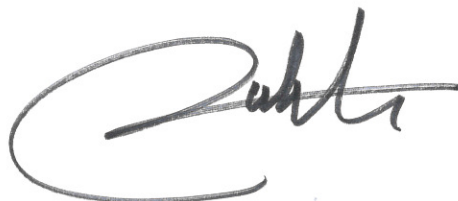
Un exemplaire du projet de PPBE du Réseau Routier National non concédé dans le département du Doubs et un recueil d'observations étaient à disposition du public aux heures habituelles d'ouverture des mairies, ainsi qu'à l'accueil de la DDT du Doubs.

Par ailleurs, le projet de PPBE était disponible sur le site internet de la DDT du Doubs pendant la même période et les coordonnées du service en charge du dossier étaient indiquées.

10 recueils ont été retournés à la DDT du Doubs. Une seule observation a été formulée sur la commune d'École-Valentin. Elle fait état de la gêne occasionnée par la présence de plusieurs infrastructures (A36, RN 57, RD 75 et voie ferrée).

Comme indiqué au paragraphe 1.3 du présent document, ces zones de multi-exposition dans lesquelles plusieurs sources de bruit contribuent à dépasser les seuils, seront traitées dans le cadre des PPBE " agglomération ", sur la base des cartes stratégiques du bruit en cours d'élaboration.

Fait à Besançon,  
Le Préfet,



Christian DECHARRIÈRE