



---

Direction des Services techniques  
et des transports  
Service des routes et des infrastructures

---

Aménagement de la véloroute V50  
entre PORT-SUR-SAONE et CORRE  
en Haute-Saône

Commune de Port-sur-Saône, Chaux-les-Port, Conflandey, Purgerot, Faverney, Amance, Baulay, Fouchécourt, Gevigney et Mercey, Montureux-les-Baulay, Cendrecourt, Betoncourt, Ormoy et Corre.

---

*Annexe 6 : Plan de Prévention du  
Bruit dans l'Environnement (PPBE)  
sur le réseau routier national*

---





*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA HAUTE-SAÔNE

Direction départementale des territoires de la Haute-Saône

Service environnement et risques

**PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT  
(PPBE 2)  
SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ  
DANS LE DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-SAÔNE**



# SOMMAIRE

Résumé non technique.....	5
Glossaire.....	7
1 Le contexte à la base de l'établissement du PPBE.....	9
1.1 Réglementation.....	9
1.2 Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État.....	9
1.3 La démarche mise en œuvre pour ce PPBE.....	10
1.4 Les principaux résultats du diagnostic.....	12
2 Les objectifs en matière de réduction du bruit et les zones calmes.....	13
2.1 Identification des points noirs du bruit.....	13
2.2 Les objectifs fixés par la réglementation.....	14
2.3 La prise en compte des « zones calmes ».....	15
3 Description des mesures réalisées, engagées ou programmées.....	16
3.1 Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 2003.....	16
3.1.1 La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles.....	17
3.1.2 La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes....	17
3.2 Les actions curatives déjà menées depuis 10 ans.....	19
3.3 Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2014 et 2018.....	20
3.3.1 Les secteurs faisant l'objet de projets neufs d'infrastructure (travaux prévus ou études en cours).....	20
3.3.2 Les secteurs faisant l'objet de traitements acoustiques spécifiques.....	23
3.4 Le financement des mesures programmées ou envisagées.....	24
3.4.1 Les secteurs faisant l'objet de projets neufs d'infrastructure (travaux prévus ou études en cours).....	25
3.4.2 Les secteurs faisant l'objet de traitements acoustiques spécifiques.....	25
3.5 La justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....	25
3.6 L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations.....	26

4 la consultation du public.....	27
4.1 Les modalités de la consultation.....	27
4.2 Les avis recueillis en phase de consultation.....	28
4.3 Conclusion.....	28
ANNEXE 1 : Routes nationales concernées par le PPBE 2 en Haute-Saône.....	30
Annexe 2 : Liste des communes consultées.....	32

## Résumé non technique

Le bruit constitue de nos jours l'une des principales nuisances pour la population. Ce constat a conduit la Commission européenne à définir un cadre commun à tous les États membres visant à éviter, prévenir ou réduire l'exposition des populations aux bruits et à leurs effets.

Ainsi, la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement a pour objectifs de prévenir et réduire les expositions aux bruits excessifs au moyen de plans d'actions, de protéger les zones calmes et d'assurer l'information et la participation du public. Pour ce faire, elle instaure une démarche en deux étapes :

- la réalisation de cartes de bruit stratégiques (CBS) permettant une évaluation de l'exposition des populations au bruit. On distingue les cartes d'agglomération qui cartographient toutes les infrastructures ainsi que les industries bruyantes, les cartes des grandes infrastructures de transport terrestres (8 200 véhicules/jour, 82 trains/jours),
- l'élaboration de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) présentant les plans d'actions.

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

La pluralité des autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie, associée à la diversité dans la précision des données et les outils utilisés, 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.

### **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 présent PPBE de l'État, deuxième génération, est de faire un bilan des actions réalisées depuis 2003 et de présenter le programme des actions prévues entre 2014 et 2018, par le maître d'ouvrage et gestionnaire des grandes infrastructures routières de l'État (DREAL-STMI) que sont la RN 19 et la RN 57 sur le département de la Haute-Saône (cf. annexe 1).

Sur les 144 km de voies concernés, deux types d'actions sont envisagés : les actions sur les infrastructures ou actions à la source (revêtement routier, murs anti-bruit, merlon) ; les interventions sur le bâti par renforcement de l'isolement acoustique des façades des bâtiments sensibles.





## Glossaire

**ADEME** : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

**dB** : décibels. Un décibel est l'unité de mesure de l'intensité du son. Un décibel est égal à 1/10 de bel ; une augmentation de l'intensité égale à 10 dB équivaut à peu près à une sensation de doublement du niveau sonore.

**dB(A)** : L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences. Elle privilégie les fréquences médiums. Les sons graves sont moins perçus que les son aigus à intensité identique. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure de bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière ; le décibel pondéré A OU dB(A)

**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 normalise 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 isollements élevés > 35 dB.

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

**DDT** : Direction Départementale des Territoires

**DREAL** : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

**Hertz (Hz)** : Unité de mesure de fréquence. En acoustique, plus la fréquence est élevée, plus le son est aigu.

**LAeq(T)** : Le niveau énergétique équivalent (abrégié LAeq) 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 "*. Il est exprimé en dB(A)

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, notamment pour caractériser le bruit toujours fluctuant de la circulation, qu'il soit d'origine routière ou ferroviaire.

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

**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 est exprimé en dB(A).

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 :
  - o 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 ;
  - o 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. Il est exprimé en dB(A).

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.

**Merlon** : Modelé ou levée de terre.

**OMS** : Organisation Mondiale de la Santé.

**Pascal (Pa)** : Unité de contrainte et de pression. Permet notamment de mesurer la pression acoustique.

**PNB** : Point noir de bruit (cf. définition dans le document).

**TMJA** : Trafic Moyen Journalier Annuel. Unité de mesure du trafic routier

# **1 LE CONTEXTE À LA BASE DE L'ÉTABLISSEMENT DU PPBE**

## **1.1 Réglementation**

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.

L'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 a transposé la directive en droit interne et a codifié ces dispositions aux articles 571-1 du code de l'environnement.

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.

Le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 définit les agglomérations et les infrastructures concernées, le contenu des cartes du bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Dans le département de la Haute-Saône, les cartes de bruit concernant les grandes infrastructures du réseau routier national non concédé, ont été approuvées par arrêté préfectoral n° DDT 161 daté du 15 avril 2013.

L'élaboration de ces cartes a été réalisée 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.

Les cartes de bruit stratégiques sont consultables à la direction départementale des territoires (DDT) de la Haute-Saône – service environnement et risques et sur le site internet des services de l'Etat à l'adresse suivante :

<http://www.haute-saone.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Protection-des-risques2/Bruit/Cartes-de-bruit-strategiques>

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

Les infrastructures routières concernées par le PPBE État sont les infrastructures non

concedées supportant un trafic annuel de plus de trois millions de véhicules. Pour la Haute-Saône, ces infrastructures sont :

Axe	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
RN 57	Limite avec les Vosges	Limite avec le Doubs	81,843 km	DREAL / DIR – EST
RN 19	Combeaufontaine	Lure	51,343 km	DREAL / DIR – EST
	Frahier-et-Chatebier	Territoire de Belfort	10,974 km	DREAL / DIR-EST exploitation transitoire par le Conseil Général 70

### 1.3 La démarche mise en œuvre pour ce PPBE

Ce PPBE a été élaboré sous l'autorité du préfet de la Haute-Saône par la direction départementale des territoires (DDT), en collaboration étroite avec la DREAL.

Ces services, réunis au sein d'un groupe de travail, ont été assistés par le centre d'études techniques de l'équipement de Lyon (département laboratoire d'Autun).

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

- **Première étape :**

La première étape a consisté en un diagnostic ayant pour objectif de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations et d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-5 et R572-6 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006.

Ce diagnostic, réalisé par la direction départementale des territoires, a été basé essentiellement sur les résultats des cartes de bruit stratégiques, sur le classement sonore des infrastructures terrestres et 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.

Les grands principes retenus pour valoriser et optimiser les connaissances sont décrits ci-après :

- Les études disponibles sont de niveaux de précision différents. Ainsi, compte tenu de l'étendue du travail réalisé sur un réseau important, même à l'échelon départemental, 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 (caractère limité des données topographiques, sensibilité du bâti et répartition des populations, etc.).
- Cependant par une représentation en couches isophones (55dB(A) en Lden et 50dB(A) en Ln), l'exploitation des cartes de bruit stratégiques a permis l'identification des territoires les plus exposés aux bruits et pour lesquels les niveaux sonores sont susceptibles d'avoir des

effets nocifs sur la santé.

- Les décomptes de population ont une valeur en partie conventionnelle qu'il convient de manipuler avec prudence. Ce sont des hypothèses à ne pas considérer comme une restitution fidèle de la réalité. Ainsi, pour chaque bâtiment l'évaluation de la population exposée au bruit est calculée en prenant le niveau sonore sur la façade la plus exposée et sur la base de 3 occupants par habitation.
- Dès 2001, dans le cadre de la mise en place des observatoires départementaux du bruit, l'État français avait lancé un recensement des secteurs exposés à des niveaux de bruit critique. Les données collectées par ces observatoires ont donc été utilement croisées avec les informations résultant de l'exploitation des cartes de bruit.
- L'unité territoriale choisie pour les observatoires du bruit est la Zone de Bruit Critique (ZBC) définie par la circulaire du 25 mai 2004, relative à la mise en œuvre du 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 des infrastructures de transports terrestres, dépassent ou sont susceptibles de dépasser à terme, une des valeurs limites fixées par l'arrêté du 4 avril 2006.
- Les décomptes de populations exposées au bruit, contenus dans les observatoires départementaux du bruit, ont été établis sur des investigations de terrain. Ils sont donc considérés plus fins que ceux évalués à partir des cartes de bruit où les approches, en termes de population, restent entachées d'une forte incertitude. Dès lors, les décomptes fournis par les observatoires ont été retenus en cas de très forte hétérogénéité des résultats fournis par ces deux sources,

- **Seconde étape :**

À l'issue de la phase d'identification des zones considérées comme bruyantes, la seconde étape a permis de hiérarchiser les priorités de traitement, d'estimer leurs coûts et, compte tenu des moyens financiers à disposition, d'identifier une série de mesures à programmer sur la durée du PPBE (cinq années à venir), notamment les études complémentaires nécessaires à la caractérisation des PNB.

Ainsi, les informations issues des cartes de bruit doivent être complétées sur la base des trois critères suivants :

- recensement des constructions à l'intérieur des fuseaux définis par les cartes de bruit stratégiques,
- identification de la nature de ces constructions : seuls les bâtiments à usage d'habitation, 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.

Cette seconde étape a été menée par la DREAL Franche-Comté et la DIR Est.

- **Troisième étape :**

Dans une troisième étape, la direction départementale des territoires a rédigé le présent projet de PPBE synthétisant les mesures proposées. Ce projet, finalisé par le groupe de travail, est ensuite transmis à l'ensemble des organismes et collectivités concernées et est soumis à la consultation du public.

- **Quatrième étape :**

A l'issue de cette consultation, une synthèse des observations du public a été établie par la DDT. Le résultat de cette consultation est présentée au chapitre 4 du présent document. Le projet de PPBE ainsi complété est présenté au préfet de la Haute-Saône pour approbation et publication par arrêté préfectoral.

## 1.4 Les principaux résultats du diagnostic

Le croisement des données aboutit aux résultats présentés dans le tableau ci-dessous.

Le tableau présente l'estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans des zones sensibles susceptibles de constituer des PNB, donc potentiellement exposées d'une part à plus de 68 dB(A) en Lden, d'autre part à plus de 62 dB(A) en Ln.

	Nombre de bâtiments exposés	Nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements d'enseignement	Nombre d'établissements de santé
<b>RN 57</b>				
Dépassement de la valeur limite 68 dB(A) LDEN	321	2250	3	1
Dépassement de la valeur limite 62 dB(A) LN	187	1902	3	1
<b>RN 19</b>				
Dépassement de la valeur limite 68 dB(A) LDEN	340	1500	3	0
Dépassement de la valeur limite 62 dB(A) LN	213	1109	2	0

## 2 LES OBJECTIFS EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DU BRUIT ET LES ZONES CALMES

### 2.1 Identification des points noirs 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.

L'ensemble des bâtiments exposés, recensés lors de la réalisation des cartes stratégiques de bruit, ne constitueront pas tous des Points noirs de bruit (PNB).

Pour être classé PNB, il faut que le bâtiment réponde à 3 conditions :

- Être un bâtiment sensible ;
- Recevoir un certain niveau sonore en façade ;
- Satisfaire aux conditions d'antériorité.
- **Etre un bâtiment sensible**

Sont considérés comme constituant des bâtiments sensibles, les bâtiments d'habitation, les établissements de santé ou d'enseignement

- **Recevoir un certain niveau sonore en façade**

Pour être un PNB, il faut que le bâtiment reçoive un niveau sonore en façade supérieur aux valeurs limites détaillées dans le tableau ci-après :

Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + Voie ferrée conventionnelle
Laeq (6h-22h)	70 dB (A)	73 dB (A)	73 dB (A)
Laeq (22h-6h)	65 dB (A)	68 dB (A)	68 dB (A)
Lden	68 dB (A)	73 dB (A)	71 dB (A)
Ln	62 dB (A)	65 dB (A)	60 dB (A)

- **Les critères d'antériorité**

Sont considérés comme satisfaisant aux conditions d'antériorité requises pour être qualifiés de points noirs du bruit du réseau national des transports terrestres, les bâtiments sensibles suivants :

- 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 de toutes les 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, foyers 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.

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

## **2.2 Les objectifs fixés par la réglementation**

Les objectifs à atteindre de réduction de bruit sont fixés par chaque autorité compétente. Pour le réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction de bruit sont définis par la circulaire du 12 juin 2001, modifiée par la circulaire du 24 mai 2004, et par le plan national d'actions contre le bruit du 06 octobre 2003.

Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modelé acoustique), les niveaux de bruit évalués en façade après réalisation des aménagements ne doivent pas dépasser les valeurs limites suivantes :



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

Dans les cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, les objectifs minima sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Les valeurs d'isolement qui y sont indiquées signifient que le bruit provoqué par la circulation ne doit pas dépasser 40 dB(A) le jour et 35 dB(A) la nuit à l'intérieur des locaux, points noirs du bruit, après résorption.

Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul
D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	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 ferré
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	L <sub>Aeq</sub> (6h – 18h) – 40 dB (A)	If (22h – 6h) – 35 dB (A)	
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	L <sub>Aeq</sub> (18h – 22h) – 40 dB (A)	-	
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	L <sub>Aeq</sub> (22h – 6h) – 35 dB (A)	-	
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	30 dB (A)	30 dB (A)	

A noter qu'en Haute-Saône, il n'existe pas de situation de cumul de source de bruit pour les infrastructures routières et ferroviaires, dans le périmètre du PPBE.

### 2.3 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 termes de sauvegarde.

Dans un cadre réglementaire plus global, les politiques de l'État français 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 ». Il sera alors particulièrement attentif 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, etc.), de transport (PDU, DVA, etc.) et d'environnement.

Sur des territoires plus « ordinaires », si une autorité compétente sur une agglomération décide de classer des parties de territoires, même suffisamment éloignées des grandes infrastructures du réseau national, en « zones de calme », il est possible que la sauvegarde de ces zones conduise à des mesures de préservation à mettre à l'actif d'un gestionnaire d'une infrastructure du réseau national.

Pour la Haute-Saône, l'Inventaire National du Patrimoine Naturel recense un espace protégé situé dans le secteur de Vesoul. Cet espace protégé situé dans la plaine de Pusey, Vaivre-et-Montoille et Vesoul est concernée par une protection du biotope (ARRETE 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 rural.

### **3 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 de l'outil « 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 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 2003**

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. Deux articles du code de l'environnement proposent des mesures préventives dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

La réglementation relative aux nuisances sonores routières et ferroviaires s'articule autour du principe d'antériorité tel que décrit précédemment. Lors de la construction d'une infrastructure routière ou ferroviaire, il appartient au maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement. Par contre, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

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

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 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. L'arrêté du 5 mai 1995, concernant les routes, fixe les seuils à ne pas dépasser.

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.

Les niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure routière nouvelle, sont les suivants :

Usage et nature	Laeq (6h - 22h)	Laeq (22h - 6h)
Logement en ambiance sonore modérée	60 dB (A)	55 dB (A)
Autre logements	65 dB (A)	60 dB (A)
Établissements d'enseignements	60 dB (A)	
Établissements de soins, de santé, d'action sociale	60 dB (A)	55 dB (A)
Bureaux en ambiance sonore dégradée	65 dB (A)	

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

La meilleure prévention de nouvelle situation de conflit entre demande de calme et bruit des infrastructures consiste à ne pas construire d'habitations le long des axes fortement nuisants. Il n'en demeure pas moins que les contraintes géographiques et économiques ainsi que la saturation des agglomérations, entraînent la création de zones d'habitation dans des secteurs qui subissent des nuisances sonores.

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

Les articles R571-32 à R571-43 précisent les modalités d'application. L'arrêté du 30 mai 1996

fixe les règles d'établissement du classement sonore des infrastructures routières et ferroviaires. Ce classement sonore concerne toutes les routes écouant plus de 5000 véh/j et toutes les voies ferrées écouant plus de 50 trains/j, c'est à dire toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne.

La détermination de la catégorie sonore est réalisée compte tenu du niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996), ou mesuré selon les normes en vigueur (NF S 31-085, NF S 31-088).

Le constructeur dispose ainsi de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour se protéger du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure du classement sonore, afin d'arriver aux objectifs de niveau de bruit à l'intérieur des logements, suivants :

Niveau de bruit de jour : 35 dB(A)

Niveau de bruit de nuit : 30 dB(A)

Les infrastructures routières sont classées en 5 catégories :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence Laeq (6h-22h) en dB (A)	Niveau sonore de référence Laeq (22h-6h) en dB (A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	$L > 81$	$L > 76$	D = 300 m
2	$76 < L < 81$	$71 < L < 76$	D = 250 m
3	$70 < L < 76$	$65 < L < 71$	D = 100 m
4	$65 < L < 70$	$60 < L < 65$	D = 30 m
5	$60 < L < 65$	$55 < L < 60$	D = 10 m

Dans le département de la Haute-Saône, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures du réseau routier national non concédé. Ce classement a fait l'objet de l'arrêté préfectoral PREF/D2/I/2005 n°804 du 29 mars 2005. Il est en cours de révision.

Le classement sonore des voies fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site internet des services de l'Etat, à l'adresse suivante :

<http://www.haute-saone.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Protection-des-risques2/Bruit/Classement-sonore-des-infrastructures-de-transports-terrestres>

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 (PLU), les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associé. L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite obligation à reporter ses 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.

Parallèlement des mesures curatives ont été réalisées sur la dernière décennie. L'État a engagé en 2001 le recensement des situations d'exposition critique au bruit des infrastructures de transports terrestres des réseaux routier et ferroviaire nationaux, destiné à disposer d'un inventaire des Points noirs du bruit. Cet inventaire, contenu dans l'observatoire départemental du bruit, est disponible depuis 2007.

### **3.2 Les actions curatives déjà menées depuis 10 ans**

Parallèlement à cette identification, plusieurs actions curatives ont été menées, depuis 2003, le long du réseau routier national non concédé du département de la Haute-Saône.

- **Sur la RN19 : Déviation de Lure**

La déviation de Lure, mise en service en octobre 2010, a été réalisée en application de la réglementation relative à la création d'infrastructures nouvelles et à la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes.

Aussi, afin de garantir aux riverains des niveaux sonores en dessous de seuils réglementaires, les ouvrages suivants ont été mis en place :

- dans le sens Héricourt-Vesoul : merlon en terre de 125 ml, suivi d'un écran réfléchissant de 32 ml sur l'ouvrage de rétablissement de la RD18, suivi d'un merlon en terre de 125 ml (voie nouvelle) ;
- dans le sens Vesoul-Héricourt : écran absorbant de 170 ml, au niveau de la zone de la Maie (aménagement à 2x2 voies sur place).

La création de cette déviation a permis de capter le trafic traversant la commune de Lure, contribuant ainsi à réduire significativement le bruit sur l'ancien tracé de la RN19.

Par ailleurs, pour faire suite à l'étude acoustique réalisée, une opération d'isolation de façades a été engagée au niveau de la zone de la Maie pour 3 habitations.

- **Sur la RN57 : Déviation de Luxeuil**

La déviation de Luxeuil a été réalisée en application de la réglementation relative à la création d'infrastructures nouvelles et à la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes.

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

La deuxième tranche, entre l'échangeur de Saint Valbert et le diffuseur de «La Zouzette » avec la RD 6 à Froideconche (extrémité Nord de la déviation de St-Sauveur) a été mise en service en décembre 2011.

Afin de garantir aux riverains des niveaux sonores en dessous des seuils réglementaires, un écran réfléchissant sur l'échangeur de la Zouzette (rétablissement de la RD6) a été mis en place.

La création de cette déviation a permis de capter le trafic empruntant l'ancien tracé de la RN 57, contribuant ainsi à réduire significativement le bruit sur la commune de Luxeuil.

### **3.3 Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2014 et 2018**

L'État s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 2013.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modifications/transmutations 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 s'engage 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 de proposer le cas échéant au Préfet une révision des arrêtés de classement.

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.

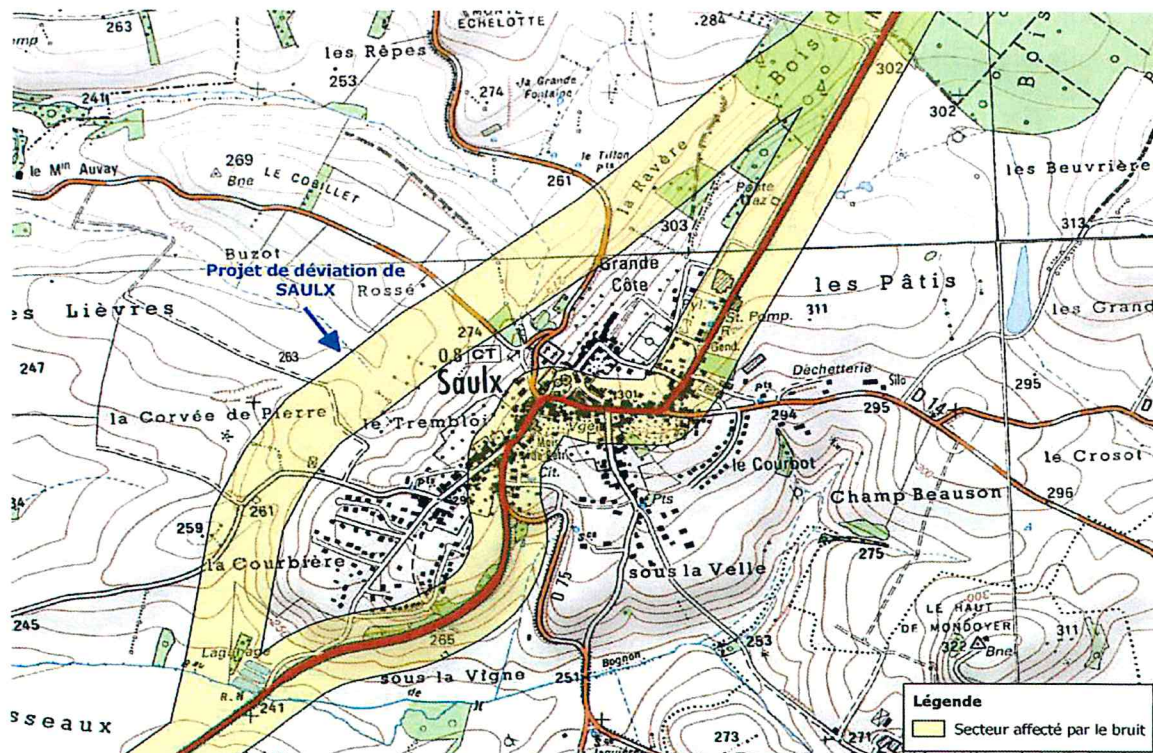
Les actions présentées ci-après vont être menées sur le réseau routier national non concédé du département de la Haute-Saône. Elles concernent trois types de traitement du bruit :

- le traitement à la source par la mise en place de merlon ou de mur anti-bruit,
- la diminution du trafic dans des zones sensibles résultant de la réalisation de projets neufs réalisés dans le respect des règles en matière de niveau d'émission de bruit,
- le traitement du bâti.

Ces traitements seront réalisés dans les secteurs faisant l'objet de projets neufs d'infrastructure ou de traitements acoustiques spécifiques.

### 3.3.1 Les secteurs faisant l'objet de projets neufs d'infrastructure (travaux prévus ou études en cours)

- **RN 57 : Déviation de Saulx**



La maîtrise d'ouvrage de la déviation de Saulx par la RN57 a été transférée au Conseil général de la Haute-Saône par convention du 1<sup>er</sup> juillet 2011. Sa réalisation est envisagée sur la période 2014-2018. le Département mettra en place, en bordure de la déviation, des dispositifs antibruit au droit des zones habitées riveraines, conformément aux engagements pris lors de la concertation locale et inscrits dans le dossier des engagements du maître d'ouvrage.

La majeure partie du trafic empruntant actuellement la RN57 au niveau de la commune de Saulx se reportera sur la déviation permettant ainsi de régler les problèmes de bruit dans la traverse.

- **RN 57 : Déviation Est de Vesoul**

Cette déviation permettra de capter une part du trafic actuellement sur la RN57 entre Valleriois-Lorioz et Frotey-Lès-Vesoul ou sur la RN19 dans la traversée de Vesoul et Frotey-les-Vesoul. Elle aura donc un impact favorable sur l'exposition au bruit des PNB situés sur la RN57 dans Vesoul et Echenoz-la-Méline, ainsi que sur ceux situés sur la RN19 entre Vesoul et Frotey-les-Vesoul.

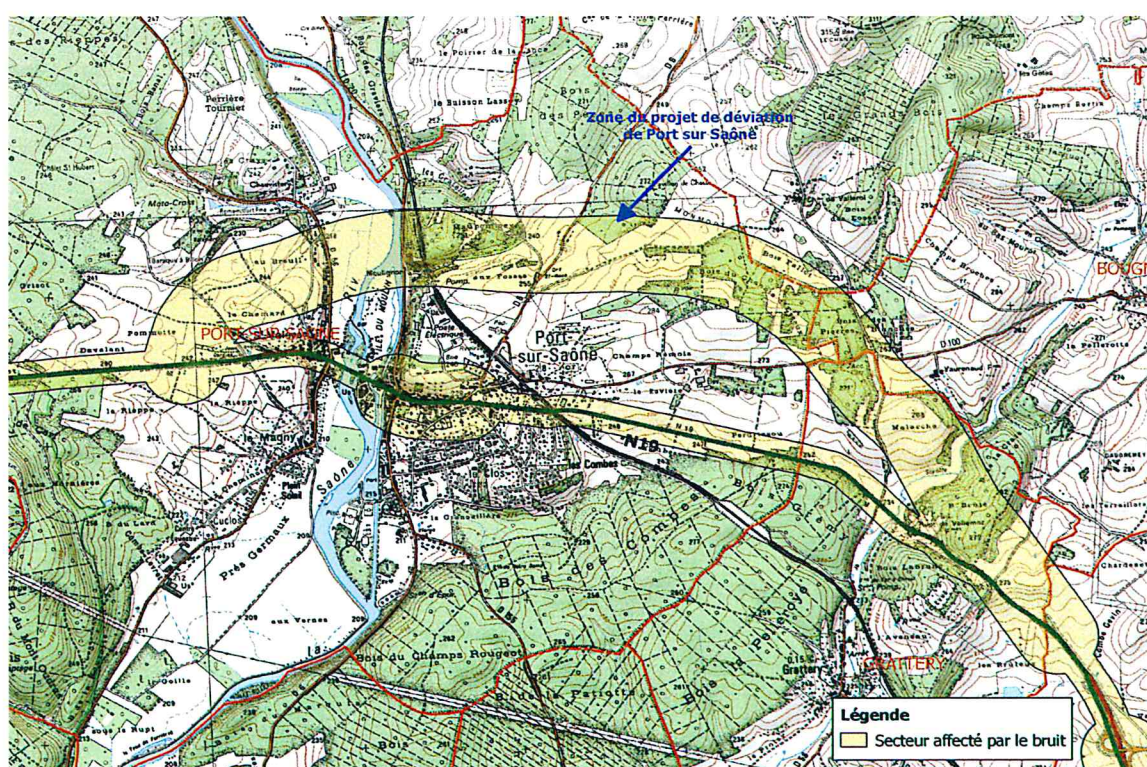
- **RN 19 : Aménagement à 2x2 voies entre Vesoul et Lure**

Le projet de mise à 2x2 voies de la RN19 entre Vesoul Est et Lure a été déclaré d'utilité publique le 10 juillet 2005.

Pour la section entre Vesoul Est et Amblans, il est prévu, dans le cadre de la convention RN19 du 29 avril 2000, de procéder aux études projet de l'opération ainsi qu'aux acquisitions foncières afin de maîtriser le foncier avant la fin de validité de la déclaration d'utilité publique en 2015. La réalisation ultérieure de ces aménagements permettra de traiter les PNB sur les communes de Dampvalley-les-Colombe, Velleminfroy, Pomoy, Genevreville et Amblans.

- **RN 19 : Déviation de Port-sur-Saône**

Le projet de déviation de Port-sur-Saône a été déclaré d'utilité publique le 28 février 2013. Son achèvement est envisagé pour 2018. A terme, cette déviation permettra de résorber les 70 points noirs du bruit identifiés sur les communes de Port-sur-Saône et de Gratterey en captant la majeure partie du trafic.



### 3.3.2 Les secteurs faisant l'objet de traitements acoustiques spécifiques

- **Le traitement à la source sur la RN 19 sur la commune de Froty-lès-Vesoul**

L'agglomération vésulienne a fait l'objet, en 2011, d'une étude acoustique réalisée par un bureau d'études pour le compte de la DREAL. Après modélisation des niveaux de bruit, l'analyse comparative des solutions envisageables a démontré la pertinence d'un écran antibruit pour 18 PNB sur la commune de Froty-lès-Vesoul (Sabot de Froty).

Il est prévu de conduire les études de projet de cet écran, en vue de son inscription dans un futur contrat de financement.



- **Les traitements du bâti**

La solution de protection par l'isolation des façades a été retenue pour plusieurs tronçons routiers :

- Pour la RN19 à Combeaufontaine, Pusey et Vesoul,
- Pour la RN57 entre Fougerolles et Frotey-les-Vesoul (hors traverse de Saulx) et entre Valleriois-Lorioz et Voray-sur-L'Ognon,

Une analyse des bâtiments exposés au bruit et identifiés dans les Cartes Stratégiques du Bruit au regard du critère de nature (locaux d'habitation, de soins, de santé ou d'action sociale) a permis de distinguer les PNB potentiellement éligibles.

Ces travaux d'isolation de façades concerneraient :

- 63 PNB potentiels identifiés sur la RN19,
- 59 PNB potentiels identifiés sur la RN57,

Une étude acoustique préalable sera conduite pour confirmer le critère acoustique des PNB potentiels.

### **3.4 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.

Les travaux à réaliser sur une infrastructure routière du réseau national non concédé et ses dépendances (revêtements, écrans, modelés, ...) ainsi que les opérations mixtes (isolations de façade complémentaires associées ...) 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) sur le programme 203 « infrastructures et services de transport » et réalisés sous le pilotage de la DREAL de Franche-Comté (STMI) en liaison avec la Direction Interdépartementale des Routes de l'Est.

Les travaux sur les bâtiments soumis aux nuisances sonores consistent uniquement en un renforcement des isolations acoustiques des façades. Ils sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage des propriétaires concernés. Ils sont 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) sur le programme 181 « prévention des risques ». La Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône en assure le pilotage et le contrôle.

### **3.4.1 Les secteurs faisant l'objet de projets neufs d'infrastructure (travaux prévus ou études en cours)**

- **RN 57: Déviation est de Vesoul**

Une première tranche de 5 millions d'euros couvrant les études, acquisitions foncières et premiers travaux est inscrite au programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014.

- **RN 19: Aménagement à 2x2 voies entre Vesoul et Lure**

Les études d'acquisition foncière du projet sont financées à hauteur de 8,1 M€ à la convention RN19.

Les travaux de la section Amblans-Lure sont financés au PDMI actuel pour un montant de 34M€. Ils devraient s'achever en 2016. Ils permettront de résorber les points noirs du bruit identifiés sur la commune de Bouhans.

- **RN 19: Déviation de Port-sur-Saône**

Les travaux de la déviation de Port-sur-Saône sont financés au PDMI actuel pour un montant de 100 M€.

### **3.4.2 Les secteurs faisant l'objet de traitements acoustiques spécifiques**

- **Le traitement à la source sur la RN 19 sur la commune de Frotey-lès-Vesoul**

L'étude du mur antibruit est estimée à 60 000 € TTC. Elle serait financée sur le BOP 203 sous maîtrise d'ouvrage de la DREAL.

- **Traitement du bâti**

Les travaux d'isolation de façades envisagés représentent un coût estimé de :

- 450 000 € TTC pour les 63 PNB potentiels identifiés sur la RN19,
- 490 000 € TTC pour 59 PNB potentiels identifiés sur la RN57.

L'étude acoustique préalable, nécessaire pour confirmer le critère acoustique des PNB potentiels, est estimée à 30 000 € TTC hors Frotey-lès-Vesoul et Vesoul-ouest déjà étudiés dans le cadre de l'étude de l'agglomération vésulienne.

Cette étude sur les travaux d'isolation de façades sera financée sur le BOP 181 et réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la DDT 70.

## **3.5 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 protection

acoustiques sont mises en œuvre pour résorber les PNB.

Pour les sections pour lesquelles il n'est pas prévu d'aménagement au titre de l'investissement sur le réseau routier national non concédé, une analyse coût/avantage des différentes mesures envisageables de résorption du bruit a été menée. Les mesures inscrites dans le PPBE résultent de cette analyse.

### 3.6 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, cependant, 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.

En partant de l'hypothèse qu'un logement est occupé par 3 habitants en moyennes, les données statistiques et les résultats d'analyse permettent d'évaluer le nombre de personnes qui bénéficieraient des mesures programmées ou envisagées.

Sur le réseau routier national non concédé de la Haute-Saône, cette évaluation donne les résultats suivants par type de traitement :

Mesures programmées ou envisagées	Nombre de PNB identifiés dans les cartes stratégiques de bruit, potentiellement éligibles	Evaluation du nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln
<b>Écrans et modelés</b>		
RN 19 sur la commune de Frotey-lès-Vesoul	18	54
<b>Réduction du trafic</b>		
RN 57 : Déviation de Saulx	48	144
RN 19 : Aménagement à 2x2 voies entre Vesoul et Lure	74	222
RN 19 : Déviation de Port-sur-Saône	70	201
<b>Isolations de façades</b>		
RN19 à Combeaufontaine	41	123
RN19 à Pusey et Vesoul	5	15
RN19 à Vesoul	17	51
RN57 entre Fougerolles et Frotey-les-Vesoul (hors traverse de Saulx)	41	123

<b>Mesures programmées ou envisagées</b>	<b>Nombre de PNB identifiés dans les cartes stratégiques de bruit, potentiellement éligibles</b>	<b>Evaluation du nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln</b>
RN57 entre Vallerois-Lorioz et Voray-sur-L'Ognon	18	84

Il est à noter qu'à ce stade, il n'y a pas de différenciation entre les bâtiments d'habitation et les bâtiments de santé ou d'enseignement. Par ailleurs les données restent des données statistiques. Il est indispensable de réaliser des mesures sur le terrain pour caractériser de manière formelle les PNB réellement à traiter.

Beaucoup d'actions curatives peuvent avoir des effets directement visibles sur les cartes d'exposition. Les actions consistant à renforcer l'isolation acoustique des façades n'influent pas directement sur la propagation du bruit dans l'environnement et ne sont donc pas directement visibles sur les cartes de bruit.

## 4 LA CONSULTATION DU PUBLIC

L'élaboration du PPBE a été menée en quatre étapes (voir chapitre 1.3). Lors de la quatrième étape, le public a été consulté et a eu l'occasion de faire connaître son avis sur les actions proposées.

La liste des communes consultées est présentée en annexe 2.

### 4.1 Les modalités de la consultation

Les textes de référence prévoient que le projet de PPBE soit mis à la disposition du public durant 2 mois.

- consultation des services concernés par le projet (gestionnaire de réseau, DREAL),
- mise à disposition du public du dossier et d'un recueil des observations à la Direction Départementale des Territoires de la Haute-Saône et sur son site internet, ainsi que dans toutes les communes concernées par le PPBE,
- publication d'un avis, précisant les lieux où sont disponibles les informations, dans l'Est Républicain, 15 jours avant le début de la mise à disposition du document,

Les gestionnaires de réseaux ont été invités à participer à l'élaboration du présent PPBE. Leurs remarques ont été intégrées dans le document final avant mise à disposition du public.

Le projet de PPBE a été mis à la consultation du public pour une durée de deux mois entre le 15 décembre 2013 et le 15 février 2014 sur le site internet des services de l'Etat. À cet effet, une annonce légale a été publiée dans le journal l'Est Républicain, édition de la Haute-Saône du 22 novembre 2013. Dans le cadre de cette consultation, le public était invité à formuler ses remarques

auprès de la DDT 70, soit par courrier soit directement sur le registre mis en place à l'accueil de la DDT 70, à cet effet.

En complément de l'avis paru dans la presse, les maires des communes du département concernées par le plan ont été invités par courriel à retirer le dossier sur l'espace collaboratif TERRITORAL, et à formuler leurs observations auprès de la DDT 70.

## **4.2 Les avis recueillis en phase de consultation**

Le dossier mis à la disposition du public à l'accueil de la DDT 70 n'a fait l'objet d'aucune remarque. Par ailleurs la DDT 70 n'a pas reçu de remarque écrite.

Les maires des communes sollicitées n'ont émis aucune observation.

## **4.3 Conclusion**

Le Plan de prévention du bruit dans l'environnement n'a fait l'objet d'aucune modification après consultation des maires des communes concernées et de la consultation du public.





---

Direction des Services techniques  
et des transports

Service des routes et des infrastructures

---

Aménagement de la véloroute V50  
entre PORT-SUR-SAONE et CORRE  
en Haute-Saône

Commune de Port-sur-Saône, Chaux-les-Port, Conflandey, Purgerot, Faverney, Amance, Baulay, Fouchécourt, Gevigney et Mercey, Montureux-les-Baulay, Cendrecourt, Betoncourt, Ormoy et Corre.

---

*Annexe 7 : Compte rendu de la  
réunion de concertation « réduire  
les impacts »*

---







Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE DE LA HAUTE-SAÔNE

Direction départementale  
des territoires

Vesoul, le 15 septembre 2016

Service environnement et  
risques

Cellule forêt biodiversité  
chasse

Référence

Affaire suivie par  
BRAULT Brigitte  
03 63 37 92 44  
brigitte.brault@haute-  
saone.gouv.fr

## Compte-rendu

<b>Objet de la réunion</b>	Véloroute Charles le Téméraire
<b>Date et lieu de la réunion</b>	15 septembre 2016 à la DDT
<b>Participants</b> Jean-Daniel PAUL (CD 70) ; Alain DORMOY (CD70) ; Philippe JACOT (CD 70) ; Pascal BRESSON (CD 70) Geraud GAGNY (VNF) ; Mr JEANDENAND Jean-Paul BALAY (DREAL) Guillaume BLONDEL (EPTB) Michel BOHL (DDT) ; Brigitte BRAULT (DDT)	

### ⑨ Tracés de la véloroute :

Présentation par le CD 70 du projet de tracé de la véloroute Charles le Téméraire entre Corre et Port sur Saône, et notamment les alternatives proposées par rapport au projet de base, au niveau de 2 zones particulièrement sensibles sur le plan environnemental : le territoire de la Noue Rouge (entre Conflandey et Port d'Atelier) et le secteur autour de Baulay.

- Au niveau de la Noue, l'alternative est le passage en rive droite et non plus en rive gauche, ce qui constitue un évitement total de cette zone naturelle, qui constitue l'habitat de nombreuses espèces protégées (Râle des genêts, Tarier des prés...) et pour laquelle un classement est en cours dans la continuité du classement en réserve naturelle volontaire qui existait auparavant.

Le circuit en rive droite ne pose pas de problème foncier puisque sur voie communale ou chemin d'AF (remontée au niveau de l'écluse de Conflandey – suivi sur la voie communale et vers Chargey les Port)

La problématique reste en passant sur cette rive pour la réhabilitation de la voie de chemin de fer et la jonction avec la véloroute (projet Terre de Saône)

Le passage par la RD n'est pas envisageable car il faut moins de 1000 véhicules / jour

- Autour de la zone de Baulay, l'évitement n'est pas possible. Il convient donc de minimiser les impacts sur cette zone sensible où l'augmentation de la fréquentation aura forcément des répercussions sur les espèces présentes : pas de création de zones de pique-niques ou pose de bancs....

Envisager une information pour le public sur la richesse de cette zone ; c'est là le rôle d'un comité qui réfléchira dans une démarche plus globale.

### ⑨ Etudes – autorisations – travaux – échéancier

D'une façon générale sur l'ensemble du circuit (Port sur Saône-Corre)

Points à prendre en compte (Eviter-réduire-compenser)

- œ étude d'impact
- œ voir si soumission au cas/cas pour la création (question posée à la Dreal)
- œ aspect zone inondable (PPRI)
- œ zones humides avec les compensations dans le cadre de destructions
- œ passage sur prairies pâturées : cas de prairies sensibles où destruction non autorisée,
- œ passage au niveau d'habitats d'intérêt communautaire avec compensations à l'appui.
- œ espèces protégées et dossier de dérogation
- œ dossier loi sur l'eau
- œ évaluations Natura 2000
- œ espèces invasives

Echéancier :

- œ Entre janvier et août 2017:travail d'études, inventaires flore...
- œ Septembre 2017 : rendu du dossier
- œ Octobre-novembre 2017 : dérogation espèces protégées
- œ Août 2018 : travaux

A prendre en compte :

Au vu de ces différents points à prendre en compte, dans un souci d'efficacité, prévoir très en amont, au stade des inventaires, de la recherche des compensations, une collaboration étroite avec l'animateur du site Natura 2000 et notamment avec le bureau d'études.

⑨ Suite à la déstabilisation du sol et la nécessité de couper des arbres en bordure de Saône dans le secteur d'Apremont, il est décidé de laisser la végétation repartir avant toute action.

⑨ Guillaume Blondel soulève la question de l'entretien de la ripisylve (problématique frêne) et la nécessité de mener une réflexion globale par anticipation.

Mr Jeandenand de VNF souligne un manque de crédit , plutôt des difficultés par rapport aux arbres d'alignement et le fait que des plants sont mis en « pépinière » afin de répondre à cette problématique.

