



Vu pour être annexé à  
l'arrêté de ce jour  
Cergy-Pontoise, le 10 OCT. 2019

Le Préfet,

Amaury de SAINT-QUENTIN

# Résumé non technique relatif à l'élaboration des cartes stratégiques de bruit

## Val Parisis (95)

Communauté d'Agglomération

## Sommaire

---

<b>I. Contexte autour de l'élaboration des cartes stratégiques de bruit.....</b>	<b>2</b>
1. Objectif général de la politique européenne dans le domaine du bruit .....	2
2. Transposition en droit français, exigences réglementaires et documents attendus .....	2
<b>II. Notions d'acoustique .....</b>	<b>6</b>
1. Définitions du bruit et des principaux indicateurs .....	6
2. L'addition des décibels, une arithmétique particulière .....	8
3. La propagation du bruit.....	9
<b>III. Méthodologie d'élaboration des cartes stratégiques de bruit.....</b>	<b>11</b>
1. Généralités .....	11
2. Le projet de cartographie régionale du bruit .....	11
3. Protocole d'élaboration de la cartographie régionale du bruit .....	15
4. Données d'entrée .....	19
5. Logiciels utilisés .....	20
6. Paramètres de calcul.....	20
7. Données de population utilisées .....	21
8. Cartes produites .....	22
9. Tableaux statistiques .....	26
<b>IV. Résultats .....</b>	<b>27</b>
1. Cartes stratégiques de bruit.....	27
2. Statistiques d'exposition au bruit des populations et des établissements sensibles .....	32
3. Bruit industriel.....	35

## I. Contexte autour de l'élaboration des cartes stratégiques de bruit

### 1. Objectif général de la politique européenne dans le domaine du bruit

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour vocation de définir une approche commune à tous les Etats membres de l'Union européenne visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. A cette fin, elle prescrit la mise en œuvre, dans chaque Etat membre, des orientations suivantes :

- déterminer l'exposition au bruit dans l'environnement à l'aide d'une cartographie du bruit et estimer les populations exposées (élaboration des cartes stratégiques de bruit « CSB »),
- garantir l'information du public concernant le bruit dans l'environnement et ses effets,
- adopter des plans d'action visant à prévenir et réduire le bruit dans l'environnement, et à préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante (notion de zone calme).

### 2. Transposition en droit français, exigences réglementaires et documents attendus

La directive européenne 2002/49/CE a été transposée dans le droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 (partie législative) et R. 572-1 à R. 572-11 (partie réglementaire) du Code de l'environnement.

En application de cette directive, les agglomérations ainsi que les grandes infrastructures doivent faire l'objet de cartes stratégiques de bruit établies par les autorités compétentes en la matière (la première échéance était fixée au 30 juin 2007) puis de plans de prévention du bruit dans l'environnement « PPBE » (la première échéance était fixée au 18 juillet 2008), des productions à réviser ensuite au minimum tous les 5 ans.

**Les sources de bruit concernées** par cette directive sont :

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et communal.
- Les infrastructures de transport ferroviaire.
- Les infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires.
- Les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

Les sources de bruit liées aux activités humaines, à caractère localisé, fluctuant ou aléatoire, ne sont pas visées par la directive. L'intégration d'autres sources de bruit est laissée à l'entière discrétion des autorités compétentes.

Les articles R. 572-1 à R.572-11 du Code de l'environnement définissent **les autorités compétentes** pour la réalisation des cartes stratégiques de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent.

L'arrêté du 14 avril 2017 et du 26 décembre 2017 complété par celui du 26 décembre 2017 a redéfini la liste des agglomérations de plus de 100 000 habitants et des communes qui en sont membres, qui sont concernées par l'application de l'article 572-2 du Code de l'environnement, à savoir par l'obligation d'établir une carte stratégique de bruit et un plan de prévention du bruit (PPBE) conformément à la directive européenne 2002/49/CE. Il s'agit d'une évolution importante par rapport aux dispositions antérieures (cf. décret n° 2006-361 du 24 mars 2006) qui avaient confié la compétence aux communes et intercommunalités qui composaient les agglomérations de plus de 100 000 habitants, au sens de l'unité urbaine définie par l'INSEE. Cette précédente définition avait généré une complexité importante avec parfois de très nombreuses autorités compétentes au sein d'une même agglomération. Pour ne citer qu'un exemple, l'agglomération parisienne comptait ainsi pas moins de 241 communes ou intercommunalités compétentes.

Le dispositif est donc désormais simplifié afin d'en améliorer l'efficacité, en faisant coïncider la notion d'agglomération avec les découpages administratifs, et en retenant les collectivités territoriales ou les établissements publics de coopération intercommunale qui répondent à l'une des désignations suivantes :

- métropoles,
- communautés urbaines de plus de 100 000 habitants,
- communautés d'agglomération de plus de 100 000 habitants et dont la densité de population dépasse 1000 habitants/km<sup>2</sup>.

Selon l'arrêté du 14 avril 2017 et du 26 décembre 2017, ce sont désormais en France 47 agglomérations de plus de 100 000 habitants qui sont concernées. Il s'agit des collectivités territoriales et des établissements publics de coopération intercommunale dont les villes centres sont les suivantes : Angers, Arras, Aubergenville, Beauchamp, Bordeaux, Brest, Brunoy, Caen, Cannes, Cergy, Clermont-Ferrand, Courcouronnes, Dijon, Dunkerque, Grenoble, Hénin-Beaumont, Le Havre, Le Mans, Le Pecq, Lens, Lille, Lyon, Marseille, Metz, Montmorency, Montpellier, Nancy, Nantes, Nice, Orléans, Orsay, Paris, Perpignan, Poitiers, Reims, Rennes, Roissy-en-France, Rouen, Sainte-Geneviève-des-Bois, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Tours, Torcy, Trappes, Versailles.

Au niveau francilien, cette révision implique une très forte diminution du nombre d'autorités compétentes. Alors qu'on dénombrait, pour l'établissement des cartes et des plans d'agglomération de première échéance (2007/2008), 241 autorités compétentes pour 396 communes et 10,1 millions d'habitants concernés au sein de l'agglomération parisienne (INSEE 2006), le nouveau découpage concerne **14 autorités compétentes** représentant 436 communes et 10,4 millions d'habitants. Il s'agit des agglomérations suivantes :

- la Métropole du Grand Paris, composée de 12 territoires (131 communes),
- la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (73 communes),
- la communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne (12 communes),
- la communauté d'agglomération Saint Germain Boucles de Seine (20 communes),
- la communauté d'agglomération Versailles-Grand-Parc (19 communes),
- la communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines (12 communes),
- la communauté d'agglomération Cœur d'Essonne Agglomération (21 communes),
- la communauté Paris-Saclay (27 communes),
- la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart (24 communes),
- la communauté d'agglomération du Val d'Yerres Val de Seine (9 communes),
- la communauté d'agglomération Cergy-Pontoise (13 communes),
- la communauté d'agglomération Plaine Vallée (18 communes),
- la communauté d'agglomération Roissy Pays de France (42 communes),
- **la communauté d'agglomération Val Parisis (15 communes).**

Les autorités compétentes pour la mise en œuvre de la 3<sup>ème</sup> échéance (2017/2018) de la directive européenne à l'échelle de l'Île-de-France sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.

		<p><b>Grandes infrastructures</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Routes de plus de 3 millions de véhicules par an</li> <li>- Voies ferrées de plus de 30 000 trains par an</li> <li>- Aéroports de plus de 50 000 mouvements d'avions par an : Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-LBG</li> </ul>	<p><b>Au sein des 14 agglomérations concernées en Ile-de-France</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toutes les routes</li> <li>- Toutes les voies ferrées</li> <li>- Tous les aéroports ou aérodromes (à l'exception des trafics militaires)</li> <li>- Activités bruyantes des ICPE A</li> </ul>
<b>CSB</b>	<b>Echéances</b>	<b>30 juin 2017 (3<sup>ème</sup> échéance) puis tous les 5 ans</b>	<b>30 juin 2017 (3<sup>ème</sup> échéance) puis tous les 5 ans</b>
	<b>Autorités compétentes</b>	<b>CSB des grandes infrastructures</b> Préfets de département	<b>CSB des agglomérations</b> Les 14 autorités compétentes en Île-de-France, telles que désignées par l'arrêté du 14 avril 2017
<b>PPBE</b>	<b>Echéances</b>	<b>18 juillet 2018 (3<sup>ème</sup> échéance) puis tous les 5 ans</b>	<b>18 juillet 2018 (3<sup>ème</sup> échéance) puis tous les 5 ans</b>
	<b>Autorités compétentes</b>	<p><b>PPBE des grandes infrastructures</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les Préfets de départements pour les autoroutes, routes d'intérêt national ou européen, infrastructures ferroviaires et les aéroports</li> <li>- les conseils départementaux pour le réseau routier départemental</li> </ul>	<p><b>PPBE des agglomérations</b></p> <p>Les 14 autorités compétentes en Île-de-France, telles que désignées par l'arrêté du 14 avril 2017</p>

Tableau 1 : Autorités compétentes pour la mise en œuvre de la troisième échéance de la directive européenne 2002/49/CE en Ile-de-France

Les deux indicateurs de niveau sonore qui doivent être nécessairement utilisés pour produire les cartes sont le **Ln** et le **Lden** définis dans le chapitre II.1.

L'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 définit les valeurs limites réglementaires pour ces deux indicateurs pour les différents types de source de bruit (en dB(A)) :

	<b>Aérodrome</b>	<b>Route et/ou LGV</b>	<b>Voie ferrée conventionnelle</b>	<b>Activité industrielle</b>
<b>Lden</b>	55	68	73	71
<b>Ln</b>		62	65	60

Tableau 2 : Tableau des valeurs limites visées à l'article 3 du décret 2006-361 du 24 mars 2006

Les documents à produire (cf. article 3 du décret n°2006-361) sont récapitulés ci-dessous :

Source	Routes		Fer		Avion		Industrie	
	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden
Cartes de type A : Carte des zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones délimitant des plages de niveaux sonores	X	X	X	X	X	X	X	X
Cartes de type B : Cartes des secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet en application du 1 <sup>er</sup> alinéa de l'article 5 du décret n°95-21 du 9 janvier 1995 (classement des voies)	X		X					
Cartes de type C : Cartes des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L.572-6 du code de l'environnement sont dépassées (cartes de dépassement des seuils)	X	X	X	X		X	X	X
Cartes de type D : Cartes des évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence	X	X	X	X	X	X	X	X
Tableaux statistiques fournissant une estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones de bruit cartographiées	X	X	X	X	X	X	X	X
Résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration	X							

Tableau 3 : Tableau de synthèse des documents à produire

Ces documents sont, d'une part des représentations graphiques des niveaux sonores (les cartes de bruit) et des secteurs affectés par le bruit ouvrant à des obligations réglementaires antérieures à la directive n°2002/49/CE (le classement sonore), et d'autre part, des informations statistiques sur les populations exposées.

Au total, l'autorité compétente doit produire 25 cartes, 8 tableaux et un résumé non technique récapitulant les principaux résultats et la méthodologie employée. Ce nombre de documents peut être moins élevé si le territoire n'est pas concerné par l'ensemble des sources de bruit observées.

Les cartes de bruit sont, une fois établies, arrêtées par les instances de l'autorité compétente et mises à disposition du public au siège de l'autorité compétente. Elles sont publiées par voie électronique.

Suite à ce travail d'élaboration et de publication des cartes stratégiques de bruit, les autorités compétentes doivent réaliser un plan d'actions : le plan de prévention du bruit dans l'environnement ou « PPBE ». Ce document constitue un engagement de l'autorité compétente pour s'impliquer dans la lutte contre le bruit en présentant des actions, soit curatives, soit de prévention, menées sur son territoire.

## II. Notions d'acoustique

### 1. Définitions du bruit et des principaux indicateurs

#### Bruit

Le bruit est un « phénomène acoustique produisant une sensation généralement considérée comme désagréable ou gênante » (AFNOR).

Le son est dû à des vibrations d'un milieu qui se transmettent de proche en proche. La vitesse du son change d'un milieu à l'autre : plus le milieu est dense et plus la vitesse de propagation du son est élevée (ainsi dans l'air, celle-ci est de 340 m/s, dans l'eau de 1500 m/s et dans l'acier de 5900 m/s). Il peut être caractérisé par sa fréquence (grave entre 20 Hz et 200 Hz, medium entre 200 Hz et 2000 Hz et aigue entre 2000 et 20 000 Hz) ainsi que par son amplitude – ou niveau de pression acoustique.

La sensation auditive est due à la fluctuation de la pression acoustique dans l'air autour de la pression atmosphérique.

L'oreille humaine a une sensibilité très élevée, puisque le rapport entre un son juste audible ( $P_0 = 2 \cdot 10^{-5}$  Pa) et un son douloureux (20 Pa) est de l'ordre d'un million ( $10^6$ ). Afin de se ramener à une échelle plus facile à manipuler, les niveaux de bruit sont généralement exprimés en dB (décibel). Il s'agit d'une échelle logarithmique, le niveau de pression sonore L (dB) étant proportionnel au rapport logarithmique de la pression acoustique sur la pression de référence correspondante au seuil d'audibilité.

$$L \text{ (dB)} = 20 \log (P/P_0) \text{ où } P_0 = 2 \cdot 10^{-5} \text{ Pa}$$

L'utilisation de cette échelle permet de ramener les niveaux sonores dans une gamme allant de 0 à 140 dB environ (cf. échelle de bruit ci-contre).

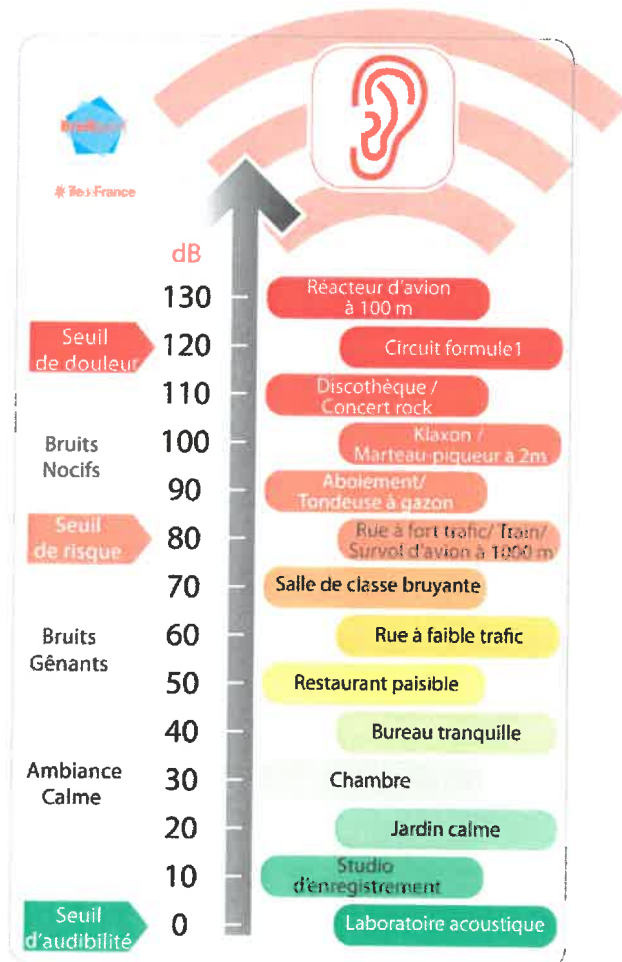


Figure 1 : Echelle des niveaux sonores (source : Bruitparif)



## Décibel A – dB(A)

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même manière à toutes les fréquences. A niveau équivalent, un son grave sera ainsi perçu moins fort qu'un son médium ou aigu. Afin de tenir compte de cette différence de sensibilité de l'oreille aux différentes fréquences, les niveaux sonores sont généralement exprimés en dB(A) – il s'agit de niveaux qui sont pondérés par un coefficient différent (on parle de courbe de pondération A) en fonction de la gamme de fréquence afin de tenir compte du filtre appliqué par l'oreille aux différentes fréquences.

## Bruit ambiant

Il s'agit du bruit total existant dans une situation donnée, pendant un intervalle de temps donné. Il est composé des bruits émis par toutes les sources proches ou éloignées.

## Bruit particulier

C'est une composante du bruit ambiant qui peut être identifiée spécifiquement et peut être attribuée à une source d'origine particulière.

## Bruit résiduel

C'est la composante du bruit ambiant lorsqu'un ou plusieurs bruits particuliers sont supprimés.

## Niveau sonore équivalent – $L_{eq,T}$

Si on considère une période  $T$  pendant laquelle le bruit fluctue, le niveau sonore équivalent correspond au niveau qui serait continu sur la même période  $T$  et dont l'énergie acoustique dépensée serait la même que celle du niveau fluctuant. La figure ci-dessous illustre cette notion.

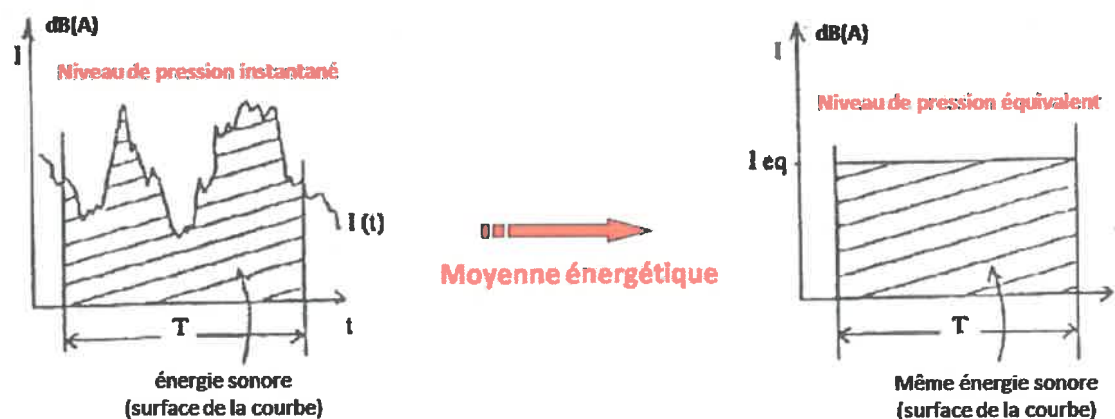


Figure 2 : Illustration du niveau sonore équivalent

## Indicateurs de niveau sonore – $L_d/L_e/L_n/L_{den}$

Les indicateurs de niveau sonore utilisés dans le cadre de la réalisation des cartes stratégiques de bruit caractérisent 3 périodes d'une journée :

- $L_{day}$  : niveau sonore de la période de jour, de 6h à 18h (d'une durée de 12h)
- $L_{evening}$  : niveau sonore de la période de soirée, de 18h à 22h (d'une durée de 4h),
- $L_{night}$  : niveau sonore de la période de nuit, de 22h à 6h (d'une durée de 8h).



L'indicateur **Lden** est le niveau sonore équivalent pondéré sur 24 heures calculé à partir des niveaux sonores pour les périodes jour, soir et nuit, en donnant un poids plus fort au bruit en soirée (+ 5 dB(A)) et la nuit (+ 10 dB(A)) afin de tenir compte de la sensibilité accrue des populations au bruit durant ces deux périodes.

$$L_{den} = 10 \log \left( \frac{12 \cdot 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}}}{24} \right)$$

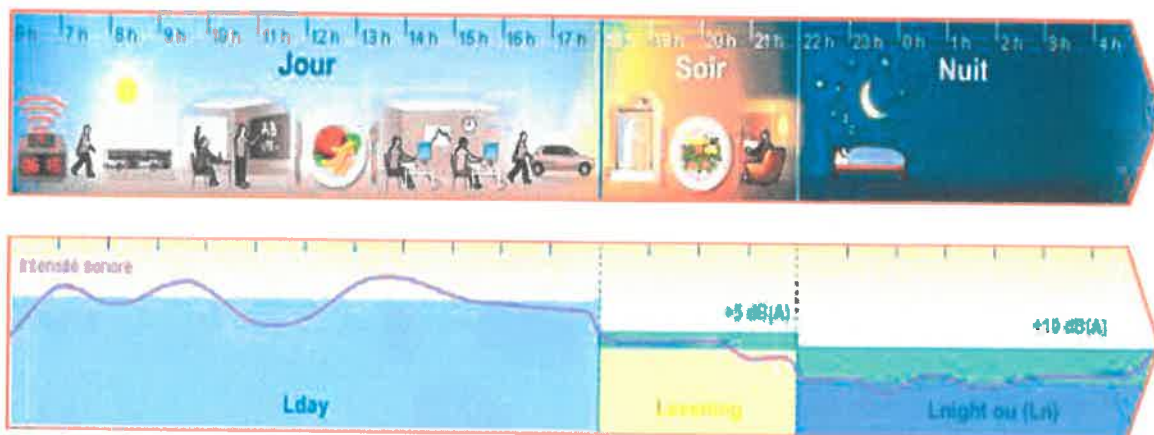


Figure 3 : Illustration du mode de calcul de l'indicateur Lden (source : <http://bruit.seine-et-marne.fr/indicateurs-Lden-et-Ln>)

## 2. L'addition des décibels, une arithmétique particulière

Le doublement de l'intensité sonore, du par exemple à un doublement du trafic, se traduit par une augmentation de 3 dB(A) du niveau de bruit.



Figure 4 : Addition de niveaux sonores (source : Bruitparif)

Si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par deux sources sonores, et si le premier est supérieur au second d'au moins 10 dB(A), le niveau sonore résultant est égal au plus puissant des deux. C'est l'effet de masque : le bruit le plus faible est masqué par le plus fort.



Figure 5 : Illustration de l'effet de masque (source : Bruitparif)

La sensation de bruit est doublée par une augmentation de 10 dB(A) (énergie sonore multipliée par 10).







Perception	Niveau sonore	Nombre de sources de bruit identiques
quatre fois plus fort	+ 20 dB(A)	 x 100
deux fois plus fort	+ 10 dB(A)	 x 10
nettement plus fort	+ 6 dB(A)	 x 4
plus fort	+ 3 dB(A)	 x 2
à peine plus fort	+ 1 dB(A)	 x 1,25
Niveau de référence	Par. ex. 70 dB(A)	 x 1

Figure 6 : Correspondance entre perception auditive, niveau sonore et sources de bruit (source : Bruitparif)

### 3. La propagation du bruit

Le bruit est produit par une vibration. Tout élément matériel qui se déplace alternativement dans l'atmosphère vibre et fait vibrer l'air. Un élément en vibration (auss appelé source de bruit) transmet son mouvement aux molécules d'air situées à sa proximité immédiate. De proche en proche, la vibration se propage d'une molécule d'air à l'autre, à la vitesse approximative de 340 m/s (phase de propagation). Au bout de ce cheminement, le bruit provient à notre oreille dont le tympan se met à vibrer à son tour entraînant le mécanisme de l'audition (phase de réception) puis sa transmission au cerveau qui va l'interpréter (phase de la perception).

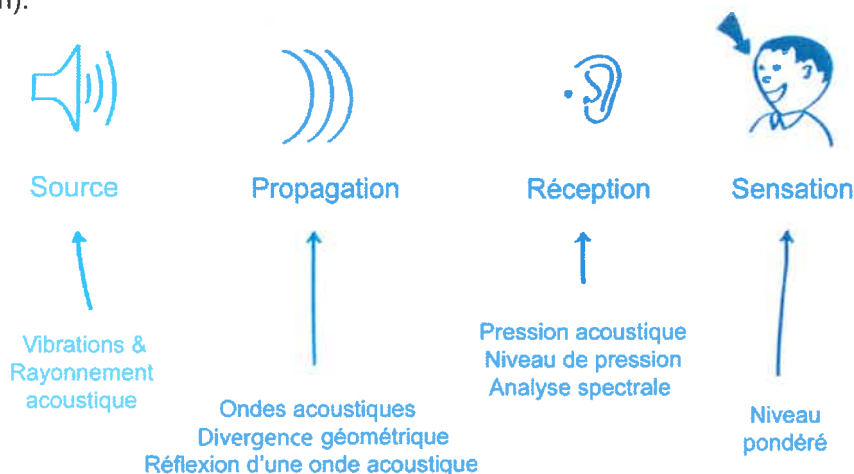


Figure 7 : De la source à la perception du bruit (source : Bruitparif)

La propagation d'un bruit dans un site donné dépend des conditions du milieu ambiant et notamment des paramètres suivants :

- L'effet de sol : la nature du sol intervient dans la propagation du son en l'absorbant ou en le réfléchissant. Un sol dur et lisse réfléchira beaucoup plus d'énergie acoustique qu'un terrain meuble, de culture ou recouvert d'une végétation dense.
- L'effet d'obstacle : lorsqu'un obstacle matériel se trouve entre la source et le récepteur, ce dernier va bénéficier d'une « zone d'ombre », dans laquelle l'énergie acoustique est atténuée par rapport à celle perçue à la même distance de la source, mais en vue directe de celle-ci. Cet effet, très sensible, est à la base de la conception des écrans acoustiques.

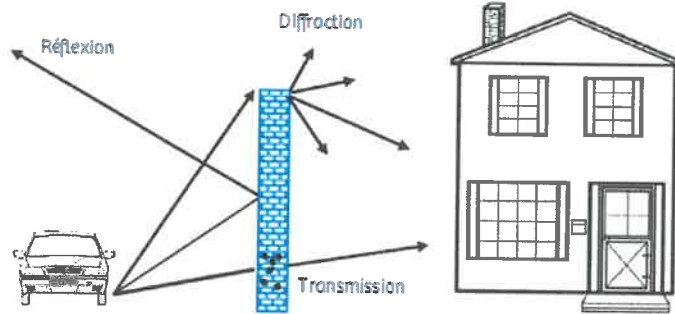


Figure 8 : Effet d'un obstacle sur la propagation du bruit (source : Bruitparif)

- La divergence géométrique qui est liée à l'atténuation du bruit avec la distance. Le niveau de bruit décroît à mesure que l'on s'éloigne de la source. Cette décroissance dépend de la manière dont la source rayonne (directivité de la source). Il peut s'agir d'une source ponctuelle, elle émet alors du bruit de manière homogène dans toutes les directions et le niveau de bruit décroît de 6 dB(A) à chaque doublement de distance. Elle peut être linéique, par exemple une route, le niveau de bruit décroît alors de 3 dB(A) à chaque doublement de distance. Elle peut être linéique de longueur limitée, par exemple un train en circulation, le niveau de bruit décroît alors de 4 dB(A) à chaque doublement de distance. La figure ci-dessous illustre l'influence de la distance sur la propagation du bruit.

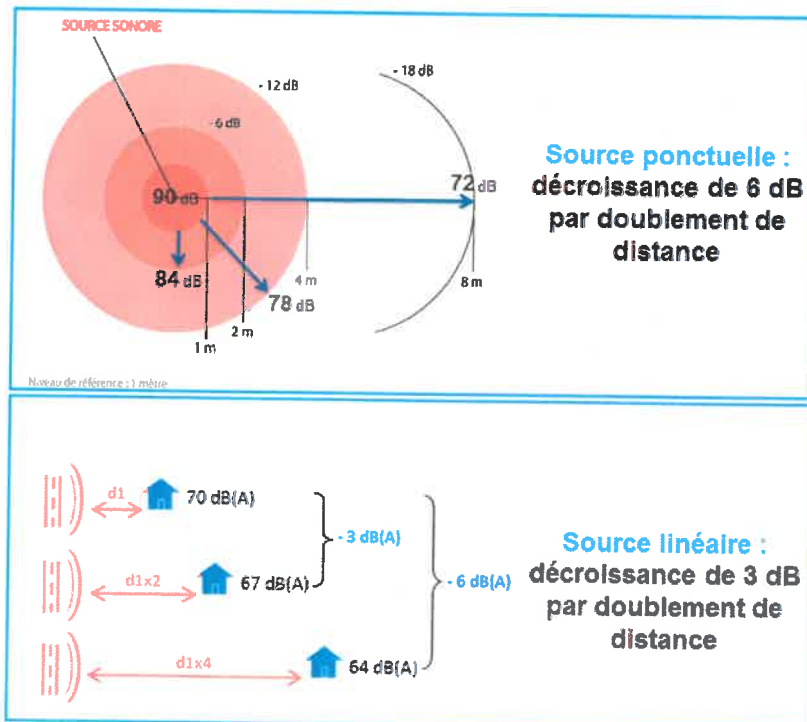


Figure 9 : Décroissance du bruit avec la distance (source : Bruitparif)

### III. Méthodologie d'élaboration des cartes stratégiques de bruit

#### 1. Généralités

Les cartes stratégiques de bruit ne sont généralement pas issues de mesures sur le terrain mais de calculs réalisés par modélisation informatique à partir de données descriptives de la topographie (relief, bâtiments, écrans anti-bruit...) et des sources de bruit (trafics routiers, ferroviaires, aériens, parc de véhicules et flottes d'aéronefs, types de revêtements de chaussée et caractéristiques des rails...) recueillies auprès de multiples acteurs.

La réalisation d'une carte de bruit nécessite de collecter et de structurer les données d'entrée, puis de produire un modèle numérique avant de lancer les calculs informatiques qui vont permettre d'estimer les émissions sonores des sources de bruit et d'évaluer les niveaux sonores sur le territoire en tenant compte des lois de propagation et de réflexion du bruit.

Des mesures réelles de bruit sur le terrain peuvent toutefois être réalisées en complément pour vérifier la cohérence des niveaux sonores modélisés avec la réalité et/ou pour accéder à des informations complémentaires (variations du bruit au cours du temps par exemple). Cette étape de validation peut entraîner des corrections du modèle afin de mieux refléter la réalité.

#### 2. Le projet de cartographie régionale du bruit

Bruitparif assure le pilotage du projet de cartographie à l'échelle régionale. Ce projet a un triple objectif :

- Mettre à disposition de tous un référentiel commun cohérent techniquement à l'échelle régionale, produit selon des méthodes homogènes.
- Permettre aux autorités compétentes en charge de la mise en œuvre de la directive européenne 2002/49/CE en Île-de-France de remplir leurs obligations réglementaires, en leur fournissant l'ensemble des documents et statistiques devant être arrêtés.
- Mutualiser les moyens techniques et réaliser ainsi des économies d'échelle pour la collectivité dans son ensemble.



Figure 10 : Les enjeux du projet de cartographie régionale du bruit (source : Bruitparif)



Le projet coordonné par Bruitparif associe différents partenaires qui sont soit fournisseurs de données d'entrée nécessaires à la réalisation des cartes (en vert), soit producteurs de cartes pour certains types d'infrastructures (en bleu), soit animateur au niveau régional des services de l'Etat pour la mise en œuvre des politiques publiques relatives au bruit dans l'environnement (en rouge). Les partenaires et membres de Bruitparif qui participent au cofinancement du projet sont en outre soulignés dans la liste ci-dessous.

- **Les partenaires de l'Etat**
  - [DRIEE](#)
  - [DRIEA, sa direction des routes et ses unités départementales](#)
  - [Les Directions départementales des territoires de l'Essonne et du Val d'Oise](#)
  - [CEREMA DTerIdF \(Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement\)](#)
  - [DGAC](#)
- **Bruitparif**
- **Les collectivités territoriales**
  - [Conseil régional d'Île-de-France](#)
  - [Conseils départementaux](#)
  - [Ville de Paris](#)
  - [Collectivités territoriales qui ont la compétence lutte contre les nuisances sonores](#)
- **Les gestionnaires d'infrastructures**
  - [SNCF, SNCF Réseau](#)
  - [RATP](#)
  - [ADP](#)
  - [Gestionnaires d'autoroutes](#)
- **Autres organismes**
  - [IAU-IdF](#)

#### Les fournisseurs de données d'entrée

Le tableau ci-après synthétise les fournisseurs de données d'entrée pour la réalisation des cartes de bruit relatives à la troisième échéance de la directive 2002/49/CE.

Fournisseur	Données d'entrées
<b>DRIEA</b> Sa direction des routes et ses unités départementales	Ecrans acoustiques Trafics routiers
<b>Conseil régional d'Île-de-France</b>	<i>Via la plateforme open data</i> : localisation des établissements d'enseignement et de santé
<b>Conseil départementaux</b>	Trafics routiers ; comptages ; informations sur les établissements sensibles gérés par les conseils départementaux ; informations sur les protections phoniques ; revêtements routiers ; limitations de vitesse
<b>Collectivités territoriales</b>	Trafics routiers ; comptages ; informations sur les établissements sensibles ; informations sur les protections phoniques ; revêtements routiers ; limitations de vitesse
<b>SNCF</b> <b>SNCF Réseau</b>	Trafics et caractéristiques des voies par SNCF Réseau, données sur les émissions acoustiques des différents types de trains fournies par SNCF.
<b>IAU-IdF</b>	Dénombrement de la population au bâtiment ; limites administratives
<b>Gestionnaires d'autoroutes</b>	Trafics routiers (réseau concédé)

Tableau 4 : Fournisseurs de données pour la cartographie de 3<sup>ème</sup> échéance

Les producteurs de cartographies

Le tableau ci-après synthétise l'ensemble des producteurs de cartes de bruit relatives à la troisième échéance de la directive 2002/49/CE.

	Cerema DTER-IdF	Bruitparif	Ville de Paris	RATP	ADP et DGAC
Bruit routier	Voies de plus de 3 millions de véh/an (à l'exception des départements 75, 91 et 95)	Voies de plus de 3 millions de véh/an pour les départements 91 et 95  Voies avec moins de 3 millions de véh/an (pour tous les départements à l'exception de Paris)	Ensemble des voies sur Paris		
Bruit ferré	Voies en surface du réseau SNCF			Voies en surface du réseau RATP	
Bruit des aéronefs		Etudes autour des aéroports et aéroports menées par Bruitparif			Aéroports > 50 000 mvts/an : Paris-CDG, Paris-Orly, Paris-Le Bourget ADP pour DGAC Autres aéroports : PEB (DGAC)

Tableau 5 : Producteurs de la cartographie de 3<sup>ème</sup> échéance

Précision au sujet des cartes de bruit industriel

Pour l'application de la troisième échéance de la directive 2002/49/CE, la réactualisation des cartes de bruit industriel (Installation Classées pour la protection de l'Environnement et soumises à autorisation – ICPE A) ne constitue pas un enjeu prioritaire en Île-de-France. Aussi, il a été décidé exclusivement la mise à jour des cartes de bruit des transports terrestres et aériens. A minima, les autorités compétentes pourront adjoindre aux cartes et statistiques de bruit des transports, la liste des ICPE A de leur territoire potentiellement bruyantes, à partir de la liste des ICPE A fournie par la DRIEE IdF et d'une table de correspondance proposée par Bruitparif (potentialité de bruyance en fonction des activités).

La potentialité de bruyance des activités a été estimée à partir de la méthode développée par Bruitparif. Cette méthode a été mise en œuvre par Acoucity<sup>1</sup> sur 377 industries sur le territoire du Grand Lyon. Pour chaque industrie de la base de données, un niveau de bruyance a été attribué (faible=1 ; moyen=2 ; fort=3). Une classe d'activité pouvant comporter des industries aux niveaux de bruyance différents, la potentialité de bruyance a été synthétisée sous forme de pourcentage.

*Exemple : Pour l'activité « Traitements de déchets industriels », 75% des industries de cette catégorie ont un niveau de bruyance moyen (=2), 13% fort (=3), et 12% faible (=1).*

Il a été retiré du tableau les activités avec une potentialité de bruyance faible (=1) égale à 100%, afin de ne présenter que les activités les plus potentiellement bruyantes.

<sup>1</sup> Observatoire de l'environnement sonore de la Métropole de Lyon

Activité	Bruyance		
	1	2	3
Activité de régénération	0	100	0
Assemblage, montage	43	57	0
Ateliers réparation entretien véhicules	0	100	0
Automobiles (récupération, démolition)	0	100	0
Blanchiment, teinture, impression	75	25	0
Bois et de l'ameublement (industrie du)	0	50	50
Caoutchouc et matières plastiques	0	100	0
Carrières	0	0	100
Carrières	50	0	50
Centrales à béton	0	0	100
Centrales d'enrobés	0	100	0
Chantiers, construction, bitumes, enrobés	0	100	0
Chantiers, construction, terrassement	0	100	0
Chaufferies urbaines	0	0	100
Déchetterie	40	60	0
Dépôts de ferraille	75	25	0
Dépôts de pétrole, produits dérivés ou gaz naturel	33	67	0
Ebéniste menuisier	0	0	100
Entreprise de peinture, revêtements de murs et sols	0	100	0
Fab. produits minéraux non métal	0	100	0
Fabrication d'autres matériaux de construction	0	83	17
Fabrication de groupes électrogènes	0	100	0
Fabrication de matières plastiques de base	0	100	0
Fabrication de peintures	50	50	0
Fabrication de portes souples	0	100	0
Fabrication d'électrodes	0	100	0
Fabrication d'enseignes et signalétique	0	100	0
Fonderie des métaux ferreux	0	100	0
Fonderie des métaux non ferreux	0	100	0
Fonderie et travail des métaux	0	0	100
Imprimerie, presse, édition	0	100	0
Imprimerie, presse-édition, photographie	0	100	0
Industrie des gaz	0	100	0
Industrie du caoutchouc	0	100	0
Industrie pharmaceutique	83	0	17
Industries diverses	60	27	13
Métallurgie de l'aluminium	0	100	0
Métallurgie des métaux non ferreux, affinage	0	0	100
Podologie. Appareils spéciaux	0	100	0
Poudres et explosifs	0	100	0
Production de chaleur, chaufferies	0	29	71
Production d'eau	0	100	0
Production d'électricité	0	100	0
Produits en bois, ameublement (fabrication de)	50	50	0
Raffinage de pétrole, carburants et lubrifiants	0	100	0
Récupération de matières métalliques recyclables	0	100	0
Récupération non ferreux	60	40	0
Récupération, dépôts de ferrailles	60	33	7
Recyclages matières plastiques	0	100	0
Regroupement d'OM, DIB	60	40	0
Regroupement, reconditionnement de déchets	67	33	0
Réparation et entretien de véhicules	0	100	0
Scierie, fabrication de panneaux	0	100	0
Traitement de déchets industriels	13	75	13
Traitement de déchets urbains	9	91	0
Traitement de surface	81	19	0
Traitement des déchets	0	100	0
Traitement thermique	50	50	0
Transformation de papiers et carton	0	100	0
Transformation des matières plastiques	0	100	0
Travail des métaux, chaudronnerie, poudres	11	78	11
Usinage	40	60	0
Vente et réparation automobile	80	20	0

Tableau 6 : Potentialité de bruyance des ICPE A (en pourcentage)



### 3. Protocole d'élaboration de la cartographie régionale du bruit

Le processus général d'élaboration de la cartographie régionale du bruit est schématisé ci-dessous.

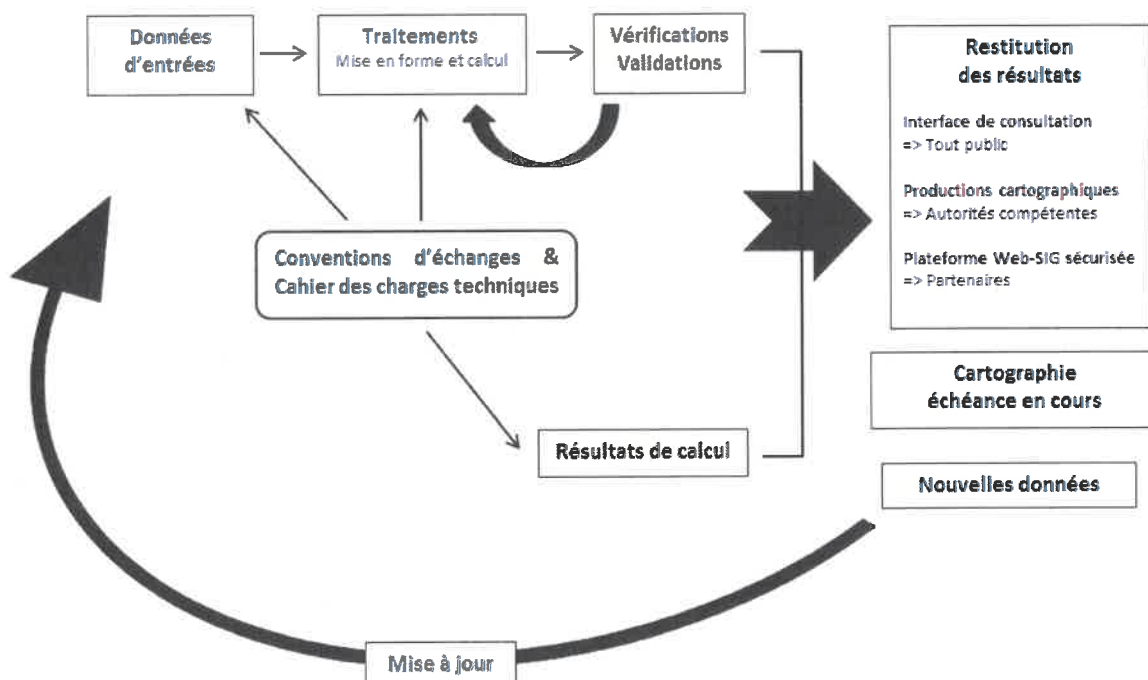


Figure 11 : Les étapes d'élaboration des cartes de bruit

#### BRUIT ROUTIER

Nous détaillons ci-dessous la manière dont ont été réalisées les cartes du territoire de Val Parisis.

##### **Etape 1 : Détermination des réseaux pour les modélisations**

Bruitparif a réalisé la modélisation complète du réseau routier sur le territoire de Val Parisis.

##### **Etape 2 : Synthèse des données existantes et constitution de la base de données**

Les bases de données nécessaires à la réalisation des cartes de bruit ont été constituées à partir de données récupérées dans le cadre de conventions d'échanges ou de données diffusées en open data. Des traitements ont été effectués pour la mise au format géométrique et attributaire.

##### **Etape 3 : Réalisation de cartes thématiques**

Afin d'impliquer en amont les collectivités qui ont été désignées autorités compétentes, un envoi de cartes thématiques a été effectué par Bruitparif à chacune d'entre elles afin qu'elles puissent apporter des modifications sur les données d'entrée proposées, ou en fournir de nouvelles. Ces cartes thématiques portaient sur les données suivantes :

- Localisation des protections phoniques
- Identification des établissements sensibles
- Estimation du trafic routier
- Estimation de la part des poids lourds dans le trafic total
- Estimation de la vitesse du trafic routier

Pour Bruitparif, il s'agissait de valider les données utilisées et de récupérer des données complémentaires nécessaires à la réalisation des cartes de bruit.

**Etape 4 : Intégration des retours**

Mise à jour des bases de données à partir des retours des collectivités locales.

**Etape 5 : Construction des modèles de calcul**

Intégration des différentes données dans les logiciels de calcul et réalisations des paramétrages par chacun des producteurs de cartographies de bruit routier.

**Etape 6 : Modélisation des niveaux sonores**

Les modélisations réalisées fournissent les niveaux de bruit sous forme de maillages réguliers pour les différents indicateurs (Lden, Ln, Ld, Le) ainsi que l'évaluation du bruit en façade des bâtiments (pour les bâtiments d'habitation et/ou établissements sensibles).

**Etape 7 : Production des résultats**

Bruitparif a ensuite édité les différentes cartes (type A et C, pour les indicateurs Lden et Ln, à l'échelle 1:10 000<sup>ème</sup>, à l'échelle des communes et pour l'ensemble du territoire communautaire) ainsi que les statistiques demandées par la Directive.

**Etape 8 : Diffusion des résultats aux autorités compétentes**

Les résultats obtenus ont été présentés et transmis à la Communauté d'agglomération Val Parisis afin que cette dernière puisse les approuver pour répondre à ses obligations réglementaires.

Après approbation, les cartes et données consolidées de bruit routier seront également rendues publiques sur le site internet de Bruitparif au sein de l'espace cartographique web-SIG générique (<http://carto.bruitparif.fr/>). Un lien spécifique permettra d'accéder directement aux résultats concernant le territoire de Val Parisis ou l'une des communes du territoire (exemple : le lien <https://carto.bruitparif.fr/zone/CA%20Val%20Parisis> donne accès directement aux résultats pour le territoire communautaire).

La Communauté d'agglomération Val Parisis peut utiliser ces cartes et ces données pour les soumettre à l'approbation de son organe de décision et les mettre à la disposition du public sur son site internet (ou en faisant un lien depuis leur site sur celui de Bruitparif).

## **BRUIT FERROVIAIRE**

La Direction Territoriale d'Île-de-France du CEREMA a réalisé les cartes du réseau de SNCF Réseau à partir des données de trafics et de caractéristiques des voies fournies par SNCF Réseau et des données sur les émissions acoustiques des différents types de trains fournies par SNCF.

La RATP a modélisé quant à elle l'intégralité de son réseau ferré de surface (métro et RER aériens, tramway).

Bruitparif a récupéré les résultats de ces deux types de modélisations et a effectué des sommations énergétiques sur les voies qui se superposent ou se jouxtent afin de rendre compte du niveau de bruit cumulé sur ces zones.

Les cartes sont ensuite mises en forme et éditées.

La RATP et la DTer-IdF du Cerema réalisent chacun le décompte des populations exposées. Néanmoins, Bruitparif effectuant la compilation et la sommation des cartes réalisées par la DTer-IdF du Cerema et la RATP, il réalise également les statistiques globales d'exposition au bruit ferré des populations et des établissements sensibles.

Les résultats obtenus ont été présentés et transmis à la Communauté d'agglomération Val Parisis afin que cette dernière puisse les approuver pour répondre à ses obligations réglementaires.

Après approbation, les cartes et données consolidées de bruit ferroviaire seront rendues publiques sur le site internet de Bruitparif au sein de l'espace cartographique web-SIG générique (<http://carto.bruitparif.fr/>). Un lien spécifique permettra d'accéder directement aux résultats concernant le territoire de Val Parisis ou l'une des communes du territoire (exemple : le lien <https://carto.bruitparif.fr/zone/CA%20Val%20Parisis> donne accès directement aux résultats pour le territoire communautaire).

La Communauté d'agglomération Val Parisis peut utiliser ces cartes et ces données pour les soumettre à l'approbation de son organe de décision et les mettre à la disposition du public sur son site internet (ou en faisant un lien depuis son site sur celui de Bruitparif).

## **BRUIT AERIEN**

Les cartes stratégiques de bruit des aéroports Paris-CDG et Paris-Le Bourget ont été élaborées par Aéroports de Paris pour le compte de la DGAC, puis transmises à Bruitparif.

Il convient de noter que les cartes mises à disposition par Aéroports de Paris et la DGAC à Bruitparif sont uniquement des courbes isophones par pas de 5 dB(A), à partir de 55 dB(A) pour l'indicateur Lden et de 50 dB(A) pour l'indicateur Ln, qui sont les seuils de représentation obligatoire des niveaux de bruit, fixés par la Commission européenne. Aussi, pour pouvoir réaliser la sommation énergétique du bruit lié au trafic aérien sur les zones qui subissent un cumul de nuisances liées aux aéroports de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget, Bruitparif a dû effectuer au préalable une interpolation des niveaux à partir des isophones sur un maillage.

En outre, afin de décrire également les zones exposées à des niveaux moindres mais néanmoins survolées, Bruitparif a réalisé une extrapolation des courbes de niveaux sonores à partir de la connaissance des trajectoires de survols (chevelus des journées caractéristiques 2017) et des résultats des mesures réalisées dans le cadre du projet SURVOL (<http://survol.bruitparif.fr/>).

Pour les aéroports Paris-CDG et Paris-Le Bourget, le décompte des populations et établissements sensibles exposés au-dessus des niveaux de 55 dB(A) en Lden et de 50 dB(A) en Ln a été réalisé par Aéroports de Paris pour le compte de la DGAC puis transmis à Bruitparif. Bruitparif a complété les informations pour les expositions aux plages de niveaux inférieurs pour les bruits associés à ces deux aéroports.

Après approbation, les cartes et données consolidées de bruit aérien seront rendues publiques sur le site internet de Bruitparif au sein de l'espace cartographique web-SIG générique (<http://carto.bruitparif.fr/>). Un lien spécifique permettra d'accéder directement aux résultats concernant le territoire de Val Parisis ou l'une des communes du territoire (exemple : le lien <https://carto.bruitparif.fr/zone/CA%20Val%20Parisis> donne accès directement aux résultats pour le territoire communautaire).

La Communauté d'agglomération Val Parisis peut utiliser ces cartes et ces données pour les soumettre à l'approbation de son organe de décision et les mettre à la disposition du public sur son site internet (ou en faisant un lien depuis son site sur celui de Bruitparif).

## 4. Données d'entrée

Les données d'entrée servent à construire un modèle d'information géographique le plus précis possible. Les couches de données et les informations qui ont été utilisées sont les suivantes :

- **Bâtiments** (IGN, BDTopo 2.1 – 2014 et BD Topo 2011 pour Paris bruit routier)
- **Etablissements sensibles** (établissement d'enseignement et de santé) (Région Île-de-France, Conseils Départementaux, autres collectivités territoriales, BDTopo de l'IGN, APUR, 2012 à 2015)
- **Routes et voies ferrées**
  - **Tracés et principales caractéristiques géographiques** (IGN, BDTopo 2.1 – 2014 et BD Topo 2011 pour le réseau routier sur Paris)
  - **Trafics réseau routier** : Bruitparif 2006-2014 à partir des données communiquées par les conseils départementaux et les autres collectivités territoriales, Cerema DTer-IdF 2008-2010 à partir des données fournies par la DiRIF et les sociétés d'autoroutes concédées
  - **Trafics voies ferrées** : RATP 2012, SNCF Réseau 2010, SNCF (cf. « Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement », RFF, SNCF, DGITM, version 3b du 21/10/2012).
- **Ecrans et murs anti-bruit** (Etat, Conseils Départementaux, collectivités territoriales, 2008-2015)
- **Modèle numérique de terrain** (MNT – IGN, 2013)
- **Absorption du sol** (Corine Land Cover, 2006)

Les informations spatiales sont principalement issues de la BD TOPO 3D de l'IGN qui fournit la localisation des sources de bruit et des obstacles sur le territoire.

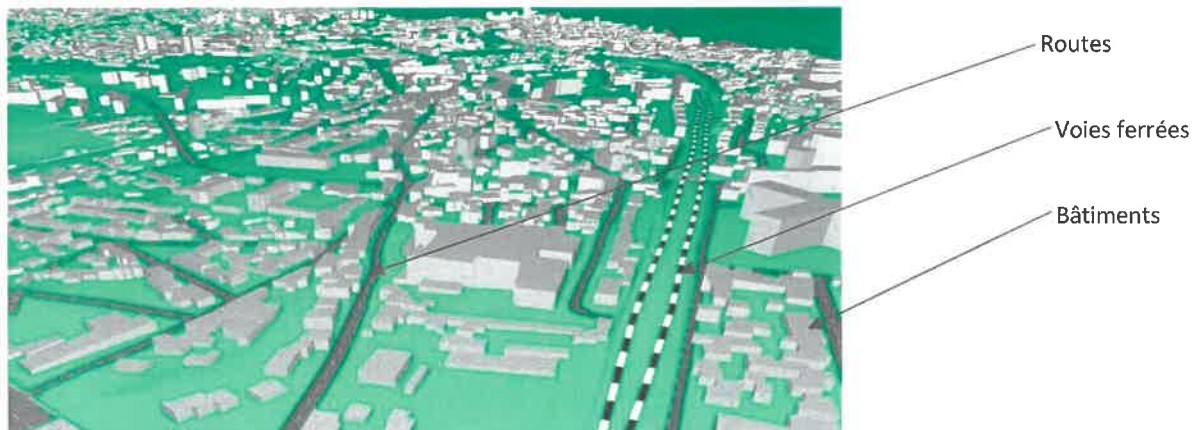


Figure 12 : Représentation 3D du modèle de calcul acoustique

- **Données de trafic**

Les informations de qualification et de quantification des sources de bruit sont issues de divers organismes. Le rassemblement de ces données constitue une étape primordiale pour réaliser les cartes stratégiques de bruit. Elles sont très nombreuses et leur recueil auprès des différents acteurs des transports (Etat, Conseils Départementaux, collectivités territoriales, SNCF Réseau, RATP, ADP, DGAC) est long et difficile, mais indispensable.

Pour le réseau routier, il faut obtenir les données de trafic, la répartition poids lourds/véhicules légers, la vitesse (réglementaire ou réelle), l'allure des véhicules, la nature de la chaussée. Les données ferroviaires nécessaires sont le nombre, la vitesse et la



répartition horaire des trains, le type de matériel roulant, et les types de traverses, de rails et de pose (voie ballastée ou non).

Lorsque tous les paramètres nécessaires à la construction du modèle ne sont pas disponibles, des estimations peuvent être réalisées. Pour le réseau routier des voies de moins de 3 millions de véhicules/an, Bruitparif utilise notamment les valeurs forfaitaires proposées par un groupe de travail de la Commission européenne sur l'évaluation de l'exposition au bruit (WG-AEN)<sup>2</sup> :

Catégorie	Type de route	TMJA véh/j	Vitesse km/h	% PL 6-18h	% PL 18-22h	% PL 22-6h
N	Routes non circulées	0	0	0	0	0
E	Routes sans issues	250	30	2%	1%	0
D	Routes de desserte	500	50	5%	2%	1%
C	Voie de distribution	1000	50	10%	6%	3%
B	Petites routes ex-nationales	2000	50	15%	10%	5%
A	Routes ex-nationales/ Autoroutes	Données de comptages				

Tableau 7 : Valeurs forfaitaires pour le réseau routier issu du WG-AEN, 2006

## 5. Logiciels utilisés

La modélisation des cartes de bruit et la production de l'évaluation des bâtiments exposés nécessitent l'utilisation de logiciels spécialisés en modélisation acoustique (calcul du maillage du niveau acoustique sur une zone d'étude et évaluation des niveaux en façade des bâtiments) : **CadnaA** (DataKustik) pour Bruitparif, la RATP, et la Ville de Paris, **MITHRA-SIG** (Geomod) pour le CEREMA DTer IdF, et **INM** pour Aéroports de Paris et la DGAC.

## 6. Paramètres de calcul

La directive n°2002/49/CE fixe certains paramètres de calcul pour la réalisation des cartes stratégiques de bruit. D'autres sont laissés au choix des producteurs de carte. La définition de ces paramètres est une étape qui va impacter la précision et le temps de calcul.

### Paramètres fixés par la réglementation

La transposition de la directive n°2002/49/CE, plus précisément l'arrêté du 4 avril 2006, recommande de calculer les cartes stratégiques de bruit en utilisant les normes spécifiques suivantes :

- Bruit des trafics routier et ferroviaire : XP S 31-133<sup>3</sup>
- Bruit des aéronefs : CEAC doc.29
- Bruit industriel : ISO 9613-2

<sup>2</sup> Source : Groupe de travail de la Commission européenne sur l'évaluation de l'exposition au bruit (WG-AEN), Guide de bonnes pratiques de la cartographie stratégique du bruit et la production de données associées sur l'exposition au bruit, 13 janvier 2006

<sup>3</sup> La norme XP S 31 133 mentionnée à l'article 2 de l'arrêté du 4 avril 2006 a été remplacé par la norme française NF S31-133 : 2008, puis 2011. La norme française NF S31-133 : 2011 reprend la nouvelle méthode de prévention du bruit (NMPB) 2008.

Ces normes décrivent précisément, comment à partir de la source de bruit, les ondes sonores évoluent dans l'environnement en fonction des obstacles rencontrés.

Les valeurs d'émission des sources de bruit sont fournies dans les documents suivants :

- **Infrastructures routières** : Nouvelle méthode de prévision du bruit (NMPB 2008)<sup>4</sup>.
- **Infrastructures ferroviaires** : Nouvelle méthode de prévision du bruit (NMPB 2008)
- **Avions** : Base de données européenne « ANP » (base de données internationale de bruit et de performance des avions dont toutes les valeurs sont insérées dans la directive).

La directive n°2002/49/CE fixe le calcul du niveau sonore à **4 mètres de hauteur** par rapport au sol. L'évaluation des niveaux de bruit en façade de bâtiment, permettant d'obtenir les estimations des personnes exposées au bruit, est calculée à la même hauteur, à **2 mètres en avant de la façade** du bâtiment et **sans tenir compte de la dernière réflexion du bruit sur la façade** (celle qui provient du bâtiment évalué, ce qui amène à enlever 3 dB(A) aux résultats obtenus à partir des cartes de type A de modélisation des niveaux sonores).

#### Paramètres spécifiques au projet de cartographie régionale

Pour calculer le bruit généré par le réseau routier, Bruitparif, le CEREMA Dter-IdF et la Ville de Paris ont utilisé la méthode NMPB 2008.

Des choix ont par ailleurs été faits sur les paramètres suivants afin d'optimiser la production des résultats :

- Le pas de maillage des points de calcul : un calcul est réalisé tous les **5 mètres** pour **Bruitparif** et la **RATP**, **2 mètres** pour la **Ville de Paris**, **20 mètres** pour le **CEREMA Dter-IdF**.
- Le rayon de considération des sources autour d'un point de calcul : **1500 mètres** pour **Bruitparif**, **1000 mètres** pour la **Ville de Paris**, le **CEREMA Dter-IdF**, et la **RATP**.
- Le nombre maximum de réflexions des rayons sonores sur des obstacles : les ondes sonores peuvent se réfléchir, au maximum, **2 fois** sur des obstacles avant de parvenir au point de calcul pour **Bruitparif**, la **Ville de Paris** et la **RATP**, contre **3 fois** pour le **CEREMA Dter-IdF**.
- Le nombre de rayons sonores tirés à partir d'un point de calcul pour rechercher des sources : **180 rayons** (1 rayon tous les 2 degrés) pour **Bruitparif** et la **Ville de Paris**, **24 rayons** (pas angulaire de 15° par rayon) pour le **CEREMA Dter-IdF**.

Les normes de calcul prennent également en compte les conditions météorologiques. La direction, la vitesse du vent et la température ont une influence sur la propagation du bruit quand on s'éloigne de la source. Les conditions issues des valeurs d'occurrences favorables pour la France métropolitaine citées dans la NMPB 2008 ont été utilisées.

Pour calculer les cartes stratégiques de bruit des aéronefs, le Laboratoire d'Aéroports de Paris suit le guide technique du STAC "Élaboration des cartes de bruit autour des aérodromes".

## 7. Données de population utilisées

Les données de population utilisées sont issues de la couche « densibati » produite par l'IAU IdF dans laquelle la population du RGP (recensement général de la population) 2009 de l'INSEE est répartie à l'intérieur des bâtiments d'habitation (couche bâtiment issue de la BDTOPO 2008 de l'IGN) de façon proportionnelle au volume du bâtiment. Les statistiques de population et d'établissements exposés au bruit routier sur Paris ont été produites par la Ville de Paris à partir bases de données de l'IAU IdF (2008) et de l'APUR (2010).

<sup>4</sup> Disponible dans le guide «Prévision du bruit routier. 2 Méthode de calcul de propagation du bruit incluant les effets météorologiques (NMPB 2008)», du SETRA de juin 2009.



## 8. Cartes produites

Les cartes de bruit sont produites aux échelles suivantes :

- l'échelle réglementaire (1 : 10 000<sup>ème</sup>),
- l'échelle des communes,
- l'échelle des EPT de la Métropole du Grand Paris,
- l'échelle des 14 autorités compétentes au titre des agglomérations au sein de la région Île-de-France,
- l'échelle de la région Île-de-France.

### Cartes des niveaux sonores (cartes de type A)

Ces cartes représentent pour chaque source de bruit (bruit routier, bruit ferré et bruit aérien) et chaque indicateur ( $L_{den}$  et  $L_n$ ), les zones exposées au bruit. Ces zones sont délimitées par des isophones, courbes de même niveau sonore, qui vont de 5 en 5 dB(A) et qui sont colorées conformément à la norme NF-S 31-130 (version 2008), comme indiqué dans le tableau suivant :

Couleur	Niveau sonore en dB(A)
Violet foncé	$\geq 75$
Violet lavande	70 – 75
Rouge	65 – 70
Orange	60 – 65
Jaune	55 – 60
Vert clair	< 55

Tableau 8 : Correspondance entre niveau sonore et couleur de représentation



Figure 13 : Illustration d'une carte des niveaux sonores

Afin d'apporter davantage d'informations, Bruitparif est allé au-delà de ces plages de niveaux sonores, en introduisant les plages 45-50 et 50-55 dB(A) pour l'indicateur  $L_{den}$  et les plages 40-45 dB(A) et 45-50 dB(A) pour l'indicateur  $L_n$  dans les cartes stratégiques de bruit produites pour le trafic aérien. Cela permet notamment de mieux rendre compte des zones du territoire concernées par les nuisances sonores aéroportuaires, bien qu'étant en-deçà de la valeur limite réglementaire de 55 dB(A) selon l'indicateur  $L_{den}$ . L'Organisation Mondiale de la Santé a ainsi récemment publié ses lignes directrices pour le bruit dans l'environnement et recommande pour protéger la santé, de réduire l'exposition à des niveaux en  $L_{den}$  inférieurs à 45 dB(A) pour le bruit du trafic aérien contre 53 et 54 dB(A) respectivement pour le bruit du trafic routier et du trafic ferroviaire. Pour l'indicateur  $L_n$  associé au bruit du trafic aérien, la valeur recommandée descend même à 40 dB(A).

**Cartes des secteurs affectés par le bruit (cartes de type B)**

Ces cartes représentent les secteurs affectés par le bruit définis dans les arrêtés préfectoraux de classement sonore établis distinctement pour les routes et les voies ferrées. Ces cartes ont été établies sur une évolution prévisionnelle du trafic à l'horizon de 2015.

Le classement sonore est une démarche réglementaire prise en application de l'article L.571-10 du code de l'environnement, détaillée par le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 30 mai 1996. Elle conduit au classement, par le préfet du département, des infrastructures de transport terrestre en 5 catégories, selon leur niveau d'émission, et à la définition de secteurs affectés par le bruit. Des règles portant sur l'isolement acoustique des bâtiments nouveaux s'appliquent dans ces secteurs en fonction du classement.

Des arrêtés préfectoraux définissent, pour chaque infrastructure, la catégorie de classement correspondante ainsi que le périmètre du secteur affecté.

L'illustration suivante montre une route de catégorie 3 et deux routes de catégorie 2 représentées respectivement par une couleur rouge et une couleur orange (norme NFS 31-130). Les secteurs affectés, en gris transparent, s'étendent respectivement sur 100 mètres et sur 30 mètres de part et d'autres de ces routes. Les nouveaux bâtiments construits à l'intérieur de ces secteurs doivent respecter des critères de protection acoustique.

Couleur	Catégorie	Secteur affecté
violet foncé	1	300 m
violet lavande	2	250 m
rouge	3	100 m
orange	4	30 m
jaune	5	10 m

Tableau 9 : Correspondance entre catégorie de classement, secteurs affectés et couleur de représentation



Figure 14 : Illustration d'une carte des secteurs affectés par le bruit

**Précision importante :**

Les secteurs affectés par le bruit représentés ne sont pas comparables avec les cartes de niveaux sonores. Elles sont issues d'une autre méthodologie de calcul et n'ont pas les mêmes objectifs. Le classement sonore constitue un dispositif réglementaire préventif. Il se traduit par la classification du réseau routier et ferroviaire en tronçons auxquels est affectée une catégorie sonore, ainsi que par la délimitation de secteurs dit "affectés par le bruit", dans lesquels les bâtiments sensibles au bruit doivent présenter une isolation acoustique renforcée.

**Cartes de dépassement des valeurs limites (cartes de type C)**

Les cartes de dépassement de seuils représentent les secteurs où les valeurs limites réglementaires (rappelées dans le tableau ci-dessous) sont dépassées.

		Valeurs limites en dB(A)	
		Lden	Ln
Source	Indicateur		
Route		68	62
Fer	Ligne conventionnelle	73	65
	LGV	68	62
Avion		55	
ICPE A		71	60

Tableau 10 : Valeurs limites en fonction de la source de bruit considéré et de l'indicateur



Figure 15 : Représentation graphique de la zone dépassant la valeur limite

Ces cartes ne prennent pas en compte la dernière réflexion du bruit en façade de bâtiment. Elles sont obtenues en retirant 3 dB(A) aux résultats obtenus à partir des cartes de type A de modélisation des niveaux sonores, pour ce qui est du bruit des transports terrestres (bruit routier et bruit ferroviaire).

**Cartes d'évolution (cartes de type D)**

Ces cartes présentent les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence.

L'article 3 de l'arrêté du 4 avril 2006 précise qu' « une évolution connue ou prévisible ... est une modification planifiée des sources de bruit, ainsi que tout projet d'infrastructure susceptible de modifier les niveaux sonores, dès lors que les données nécessaires à l'élaboration d'une carte de bruit sont disponibles ... »

Les données nécessaires à la création de ces cartes sont généralement indisponibles ou trop imprécises. Ces cartes n'ont donc pas été produites à ce stade.



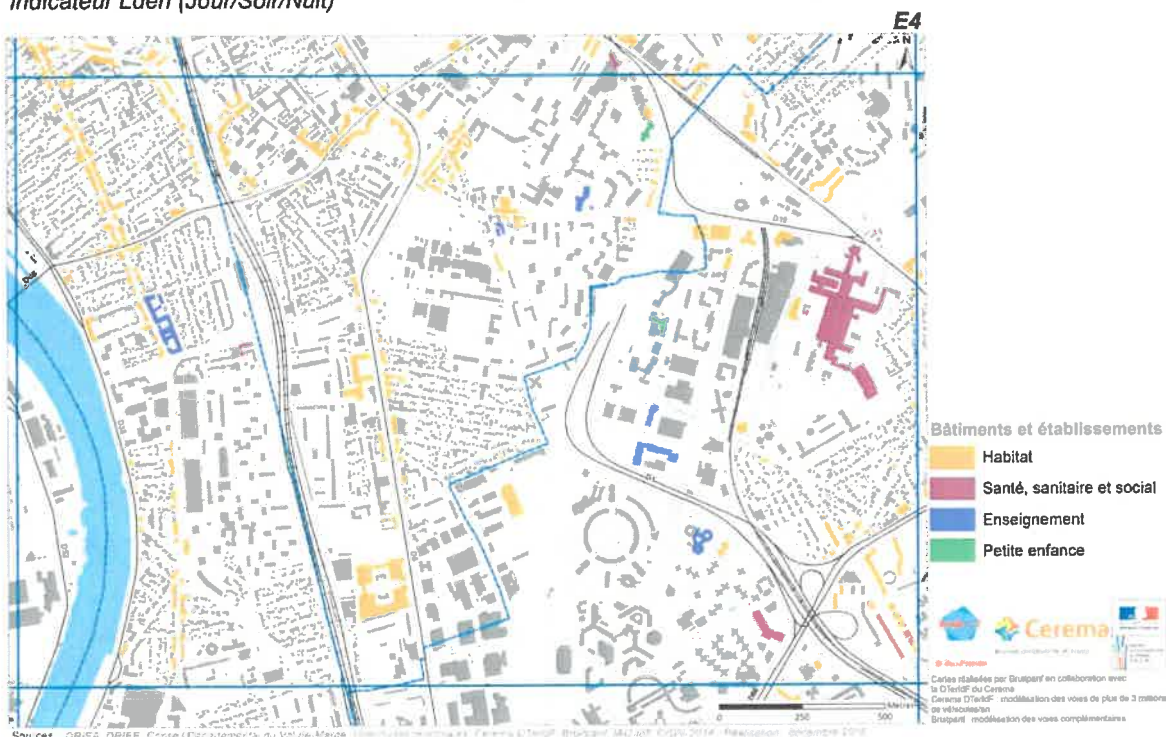
### **Cartes des bâtiments d'habitation et des établissements sensibles exposés à des niveaux de bruit supérieurs aux valeurs limites réglementaires**

Ces cartes présentent les bâtiments sensibles (« Habitat », établissements « Santé, sanitaire et social », « Enseignement », « Petite enfance ») exposés à des niveaux de bruit supérieurs aux valeurs limites réglementaires, pour les indicateurs Lden et Ln.

Ces cartes n'ont pas d'obligation réglementaire, elles ont été produites par Bruitparif afin d'apporter des informations complémentaires.

Le niveau de bruit au bâtiment utilisé pour réaliser ces cartes, est celui le plus élevé constaté à une hauteur de 4 m par rapport au sol et à 2 m en avant de la façade du bâtiment (sans tenir compte de la dernière réflexion sur le bâtiment, c'est à dire en retirant 3 dB(A) aux niveaux sonores obtenus pour les bruits des transports terrestres, tout comme pour les cartes de type C). Pour une meilleure lisibilité, elles ont uniquement été réalisées à l'échelle de la commune et au 1 :10 000<sup>ème</sup>.

#### **Bruit routier - Bâtiments d'habitation et établissements sensibles exposés à des niveaux de bruit supérieurs à la valeur limite** *Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)*



*Figure 16 : Exemple de carte représentant les bâtiments d'habitation et les établissements sensibles exposés à des niveaux de bruit supérieurs aux valeurs limites réglementaires (ici pour le bruit routier selon l'indicateur Lden)*

## 9. Tableaux statistiques

Les tableaux statistiques indiquent le nombre d'habitants et le nombre d'établissements de santé et d'enseignement qui sont exposés au bruit par tranche de niveau de bruit.

Les estimations des populations touchées par le bruit sont calculées de manière conforme aux préconisations européennes et aux prescriptions énoncées dans l'arrêté du 4 avril 2006, en affectant la population d'un bâtiment considéré au niveau de bruit le plus élevé constaté à une hauteur de 4 m par rapport au sol et à 2 m en avant de la façade du bâtiment (sans tenir compte de la dernière réflexion du son sur le bâtiment).

Ces estimations doivent donc être considérées avec précaution, la méthode ayant tendance à maximiser le décompte des populations fortement exposées au bruit. En effet, les façades d'un même immeuble peuvent être exposées à des niveaux de bruit très différents en fonction de leur orientation vis-à-vis de la source de bruit, ou en fonction de la hauteur de l'immeuble. Pour un immeuble parallèle à une route, la différence entre la façade la plus proche de la voie et la façade opposée (donnant sur cour intérieure par exemple) peut dépasser 20 dB(A).

Les tableaux présentent pour chaque source de bruit et chaque indicateur :

- Le nombre de personnes, et le nombre d'établissements sensibles pour chacune des plages suivantes :
  - Lden en dB(A) : <55 ; [55 -60[ ; [60 -65[ ; [65 -70[ ; [70 -75[ ; >=75
  - Ln en dB(A) : <50 ; [50 -55[ ; [55 -60[ ; [60 -65[ ; [65 -70[ ; >=70
- Le nombre de personnes, et le nombre d'établissements sensibles dépassant les valeurs limites.

*N.B. Des estimations des populations exposées ont également été fournies pour les plages 45-50 dB(A) et 50-55 dB(A) selon l'indicateur Lden et pour les plages 40-45 dB(A) et 45-50 dB(A) selon l'indicateur Ln pour le bruit du trafic aérien, afin de tenir compte des niveaux de bruit recommandés pour protéger la santé définis par l'OMS (valeurs Lden de 45 dB(A) et Ln de 40 dB(A)).*

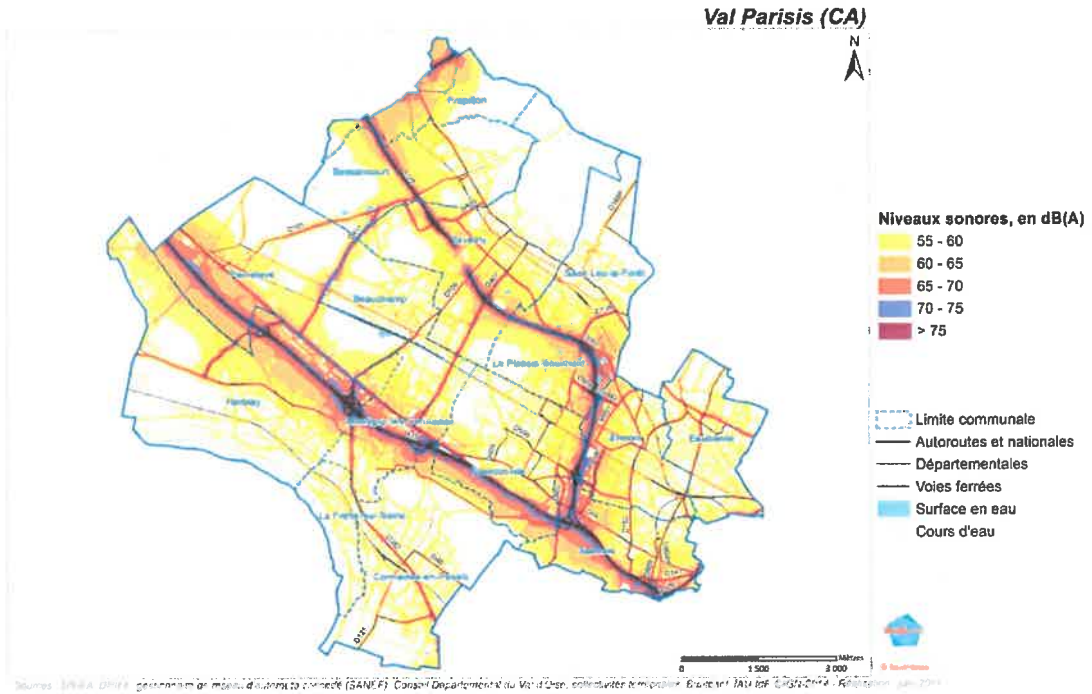
## IV. Résultats

### 1. Cartes stratégiques de bruit

#### BRUIT ROUTIER

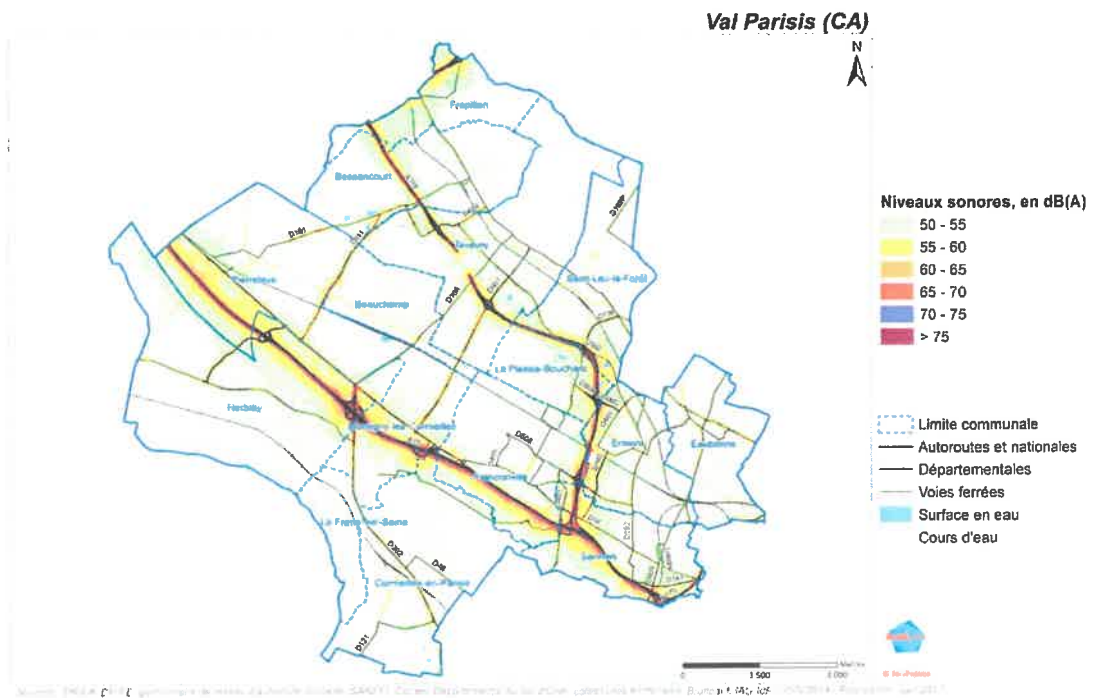
##### Bruit routier

Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



##### Bruit routier

Indicateur Ln (Nuit)

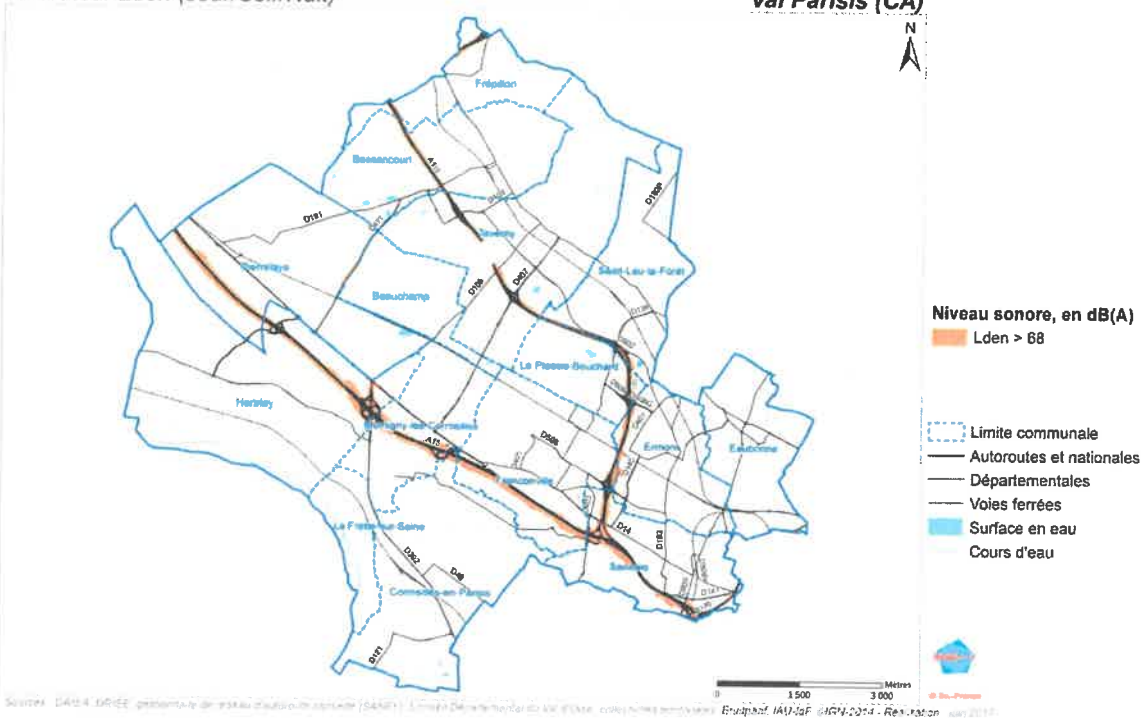


**Bruit routier**

**Zones de dépassement de la valeur limite**

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden dépasse 68 dB(A)

Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)

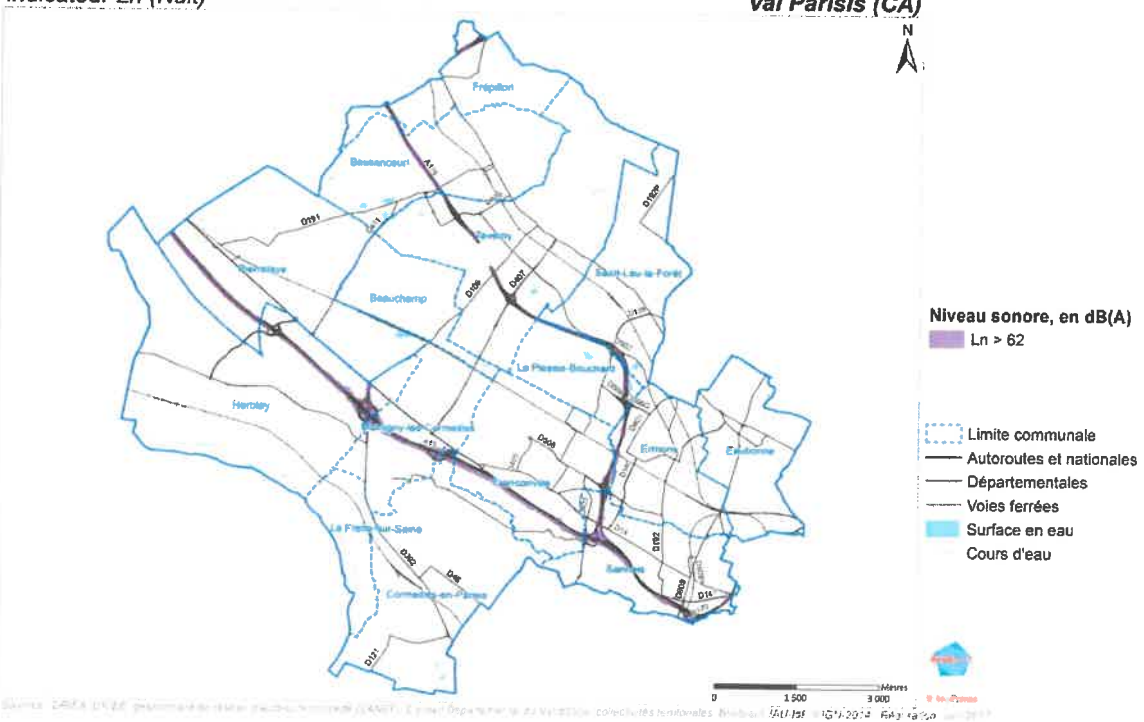


**Bruit routier**

**Zones de dépassement de la valeur limite**

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln dépasse 62 dB(A)

Indicateur Ln (Nuit)

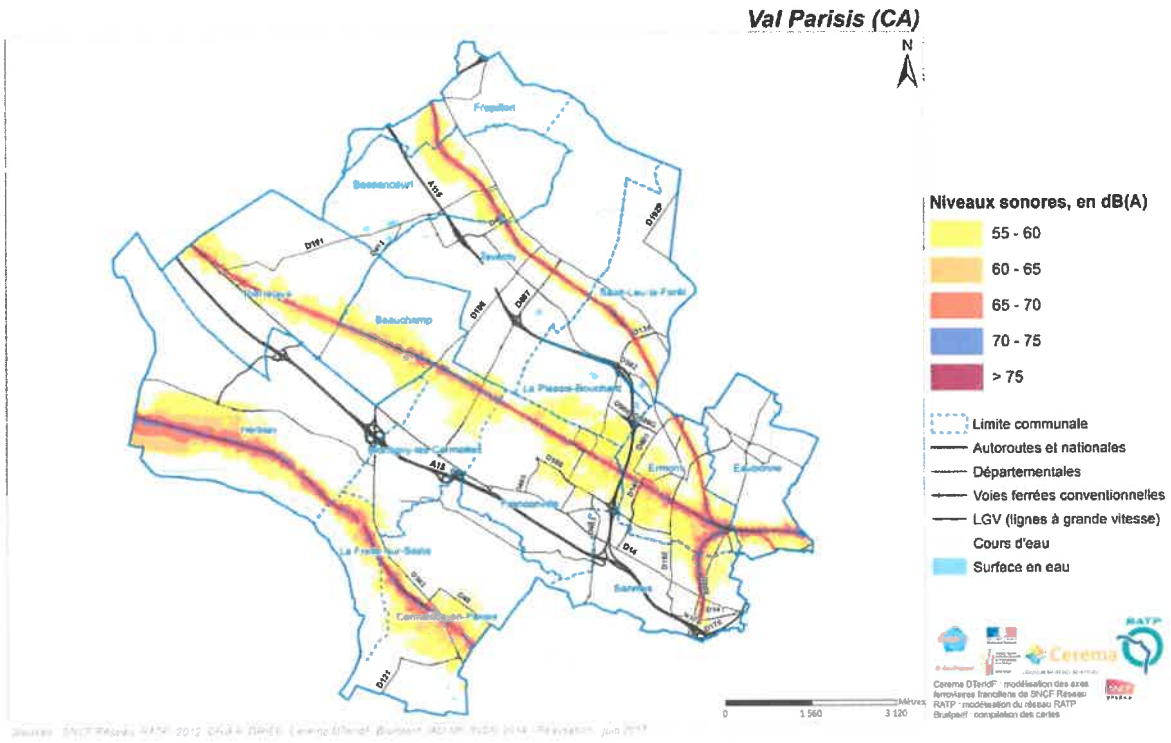




# BRUIT FERRE

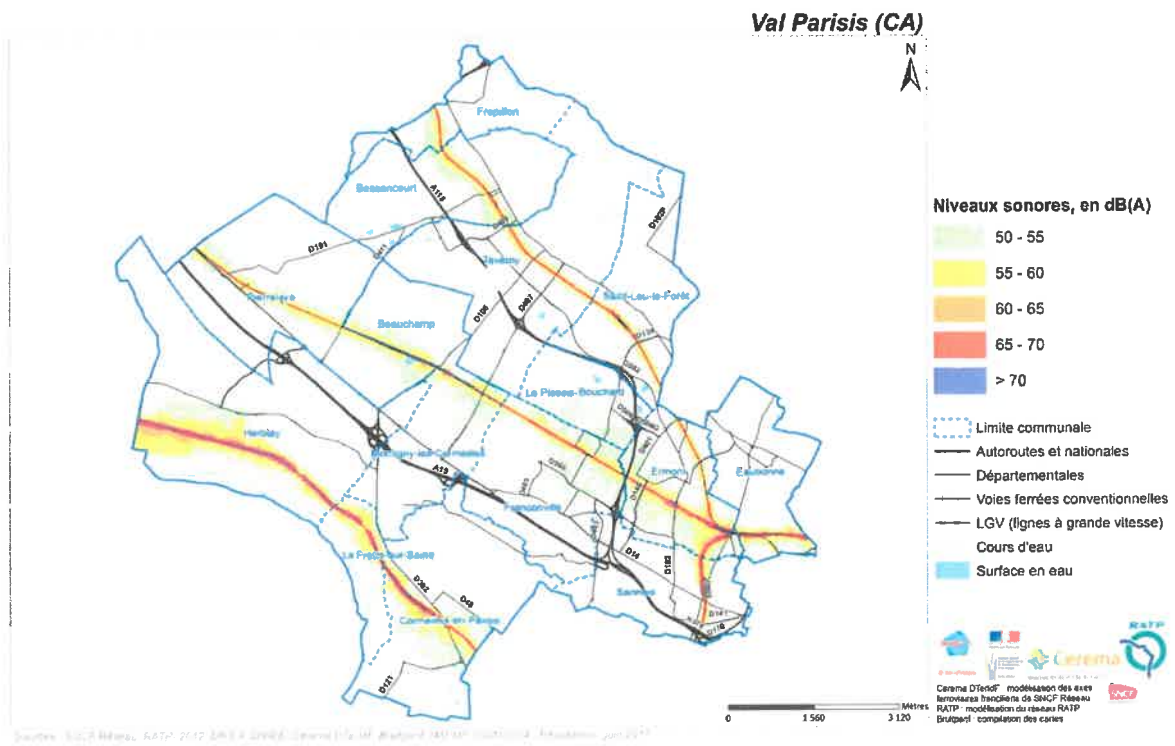
## Bruit ferré

Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



## Bruit ferré

Indicateur Ln (Nuit)



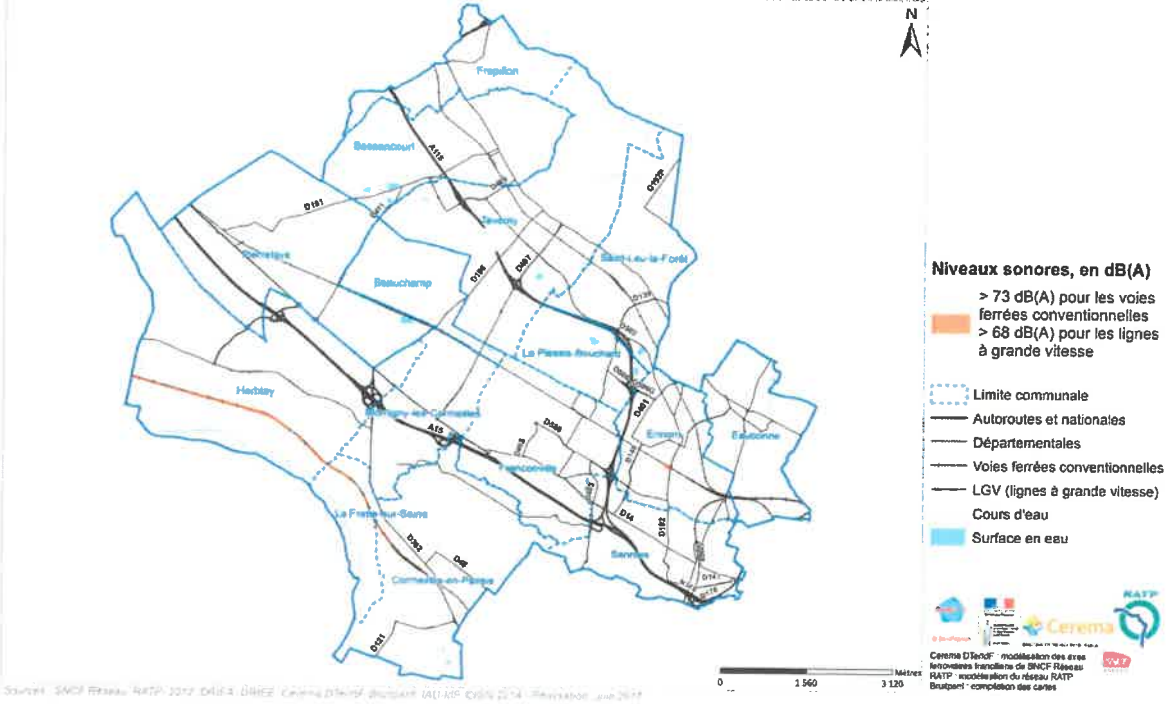
### Bruit ferré

#### Zones de dépassement de la valeur limite

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden dépasse 73 dB(A) (voies conventionnelles) ou 68 dB(A) (lignes à grande vitesse)

Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)

Val Paris (CA)



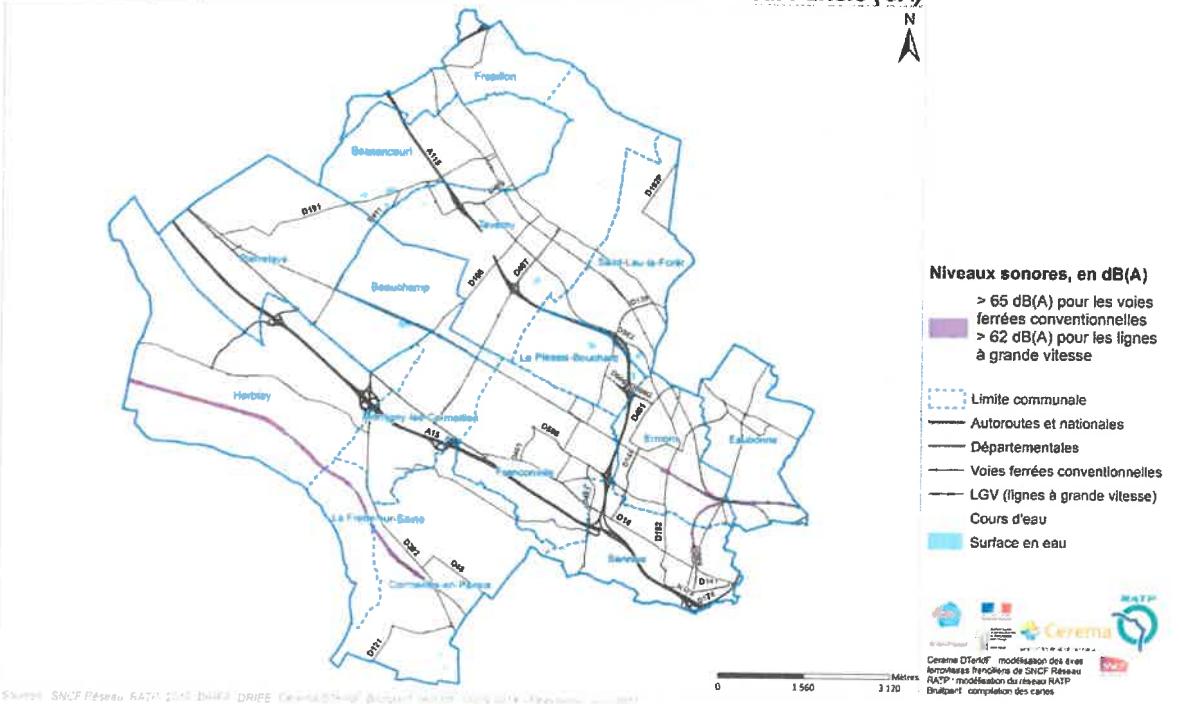
### Bruit ferré

#### Zones de dépassement de la valeur limite

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln dépasse 65 dB(A) (voies conventionnelles) ou 62 dB(A) (lignes à grande vitesse)

Indicateur Ln (Nuit)

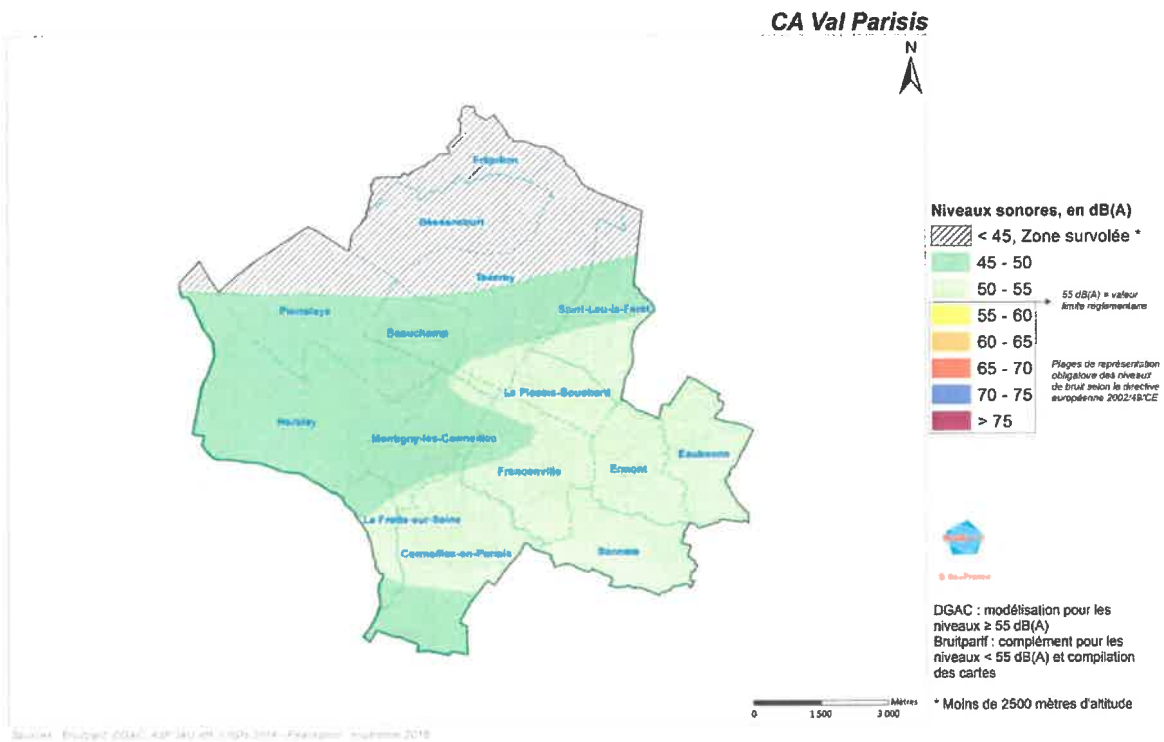
Val Paris (CA)



## BRUIT AERIEN

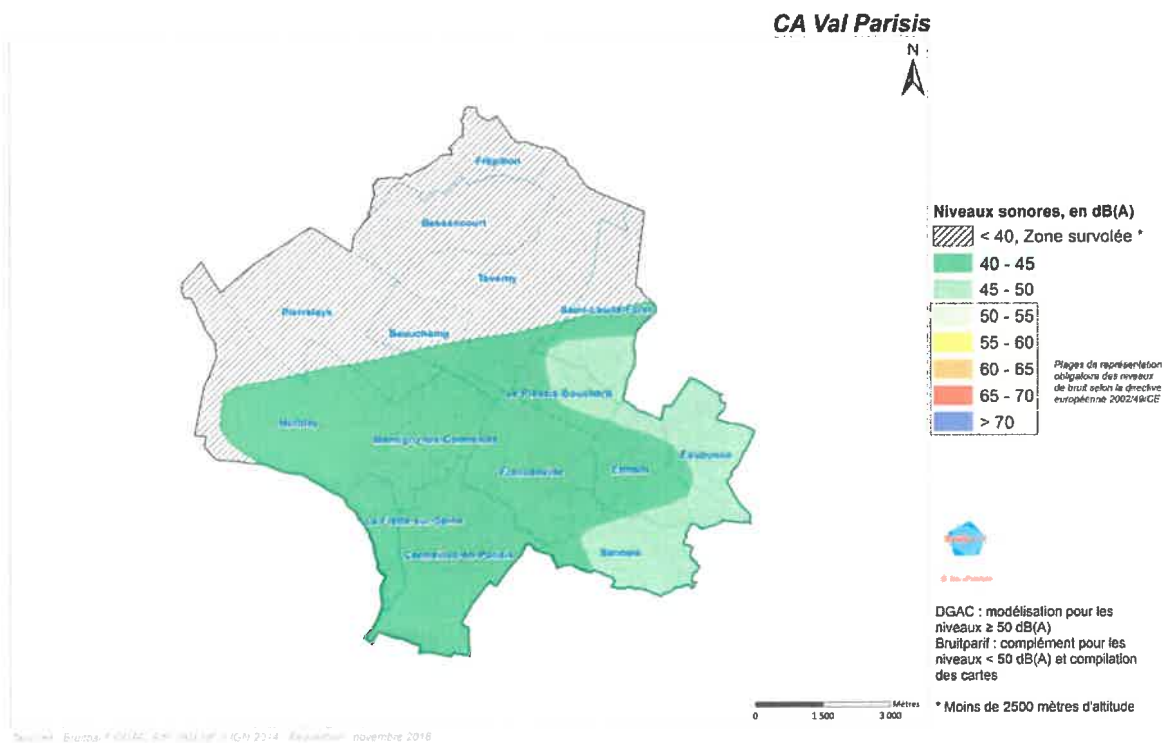
### Bruit aérien

Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



### Bruit aérien

Indicateur Ln (Nuit)



## 2. Statistiques d'exposition au bruit des populations et des établissements sensibles

### POPULATION

#### Indicateur Lden

Population exposée	Bruit routier		Bruit ferré		Bruit aérien	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
entre 45 et 50 dB(A)	-	-	-	-	87 031	35%
entre 50 et 55 dB(A)	-	-	-	-	148 095	59%
entre 55 et 60 dB(A)	105 096	42%	34 471	14%	0	0%
entre 60 et 65 dB(A)	47 994	19%	11 427	5%	0	0%
entre 65 et 70 dB(A)	24 903	10%	7 377	3%	0	0%
entre 70 et 75 dB(A)	3 688	1%	3 961	2%	0	0%
à plus de 75 dB(A)	95	0%	1 019	0%	0	0%
<b>Au-dessus du seuil</b>	<b>9 472</b>	<b>4%</b>	<b>2 289</b>	<b>1%</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
<b>Au-dessus du seuil Fer LGV</b>			<b>0</b>	<b>0%</b>		

#### Indicateur Ln

Population exposée	Bruit routier		Bruit ferré		Bruit aérien	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
entre 40 et 45 dB(A)	-	-	-	-	147 304	59%
entre 45 et 50 dB(A)	-	-	-	-	56 512	23%
entre 50 et 55 dB(A)	52 636	21%	26 897	11%	0	0%
entre 55 et 60 dB(A)	28 549	11%	10 488	4%	0	0%
entre 60 et 65 dB(A)	6 184	2%	6 737	3%	0	0%
entre 65 et 70 dB(A)	138	0%	2 742	1%	0	0%
à plus de 70 dB(A)	4	0%	542	0%	0	0%
<b>Au-dessus du seuil</b>	<b>2 405</b>	<b>1%</b>	<b>3 284</b>	<b>1%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Au-dessus du seuil Fer LGV</b>			<b>0</b>	<b>0%</b>		

## ETABLISSEMENTS SENSIBLES

### Indicateur Lden

Etablissements	Bruit routier		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
entre 55 et 60 dB(A)	74	21	27
entre 60 et 65 dB(A)	45	11	14
entre 65 et 70 dB(A)	23	7	3
entre 70 et 75 dB(A)	2	0	1
à plus de 75 dB(A)	0	0	0
<b>Au-dessus du seuil</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

Etablissements	Bruit ferré		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
entre 55 et 60 dB(A)	19	5	5
entre 60 et 65 dB(A)	13	3	2
entre 65 et 70 dB(A)	5	1	0
entre 70 et 75 dB(A)	2	2	1
à plus de 75 dB(A)	0	0	1
<b>Au-dessus du seuil</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Au-dessus du seuil Fer LGV</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Etablissements	Bruit aérien		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
entre 55 et 60 dB(A)	0		0
entre 60 et 65 dB(A)	0		0
entre 65 et 70 dB(A)	0		0
entre 70 et 75 dB(A)	0		0
à plus de 75 dB(A)	0		0
<b>Au-dessus du seuil</b>	<b>0</b>		<b>0</b>

## ETABLISSEMENTS SENSIBLES

### Indicateur Ln

Etablissements	Bruit routier		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
entre 50 et 55 dB(A)	53	12	14
entre 55 et 60 dB(A)	26	8	5
entre 60 et 65 dB(A)	4	0	1
entre 65 et 70 dB(A)	0	0	0
à plus de 70 dB(A)	0	0	0
<b>Au-dessus du seuil</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

Etablissements	Bruit ferré		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
entre 50 et 55 dB(A)	19	5	4
entre 55 et 60 dB(A)	8	3	2
entre 60 et 65 dB(A)	6	2	0
entre 65 et 70 dB(A)	0	0	2
à plus de 70 dB(A)	0	0	0
<b>Au-dessus du seuil</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>Au-dessus du seuil Fer LGV</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Etablissements	Bruit aérien		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
entre 50 et 55 dB(A)	0		0
entre 55 et 60 dB(A)	0		0
entre 60 et 65 dB(A)	0		0
entre 65 et 70 dB(A)	0		0
à plus de 70 dB(A)	0		0



### 3. Bruit industriel

La liste des ICPE A potentiellement bruyantes est accessible sur le site de la DRIEE IdF :

<http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/> → **Base des Installations Classées**

A partir de ce site, il est possible de faire une recherche par localisation (région, département, commune) pour sélectionner les installations classées dans la base de données de la DRIEE IdF. L'activité de chaque établissement est indiquée en cliquant sur le nom de l'établissement.

Numéro inspection	Nom établissement	Code postal	Commune
65.05451	3M FRANCE - Beauchamp	95250	BEAUCHAMP
65.05453	SILAR	95250	BEAUCHAMP
65.05455	TEMLER SERVICE (ex PENVEN)	95250	BEAUCHAMP
65.05476	METAUX 116 SOREVO ENVIRONNEMENT	95550	BESSANCOURT
65.09273	TRI ACTION	95550	BESSANCOURT
65.21041	PHOTOBOX	95240	CORMEILLES EN PARISIS
65.05584	PLACOPLATRE SA	95240	CORMEILLES EN PARISIS
65.06644	PLACOPLATRE ex GYPSE LAMBERT Cormeilles	95240	CORMEILLES EN PARISIS
65.0734	CORA	95120	ERMONT
65.05672	SEFIR - ENGIE Réseaux	95130	FRANCONVILLE
65.05673	SEFIR - ENGIE Réseaux	95130	FRANCONVILLE
65.09759	LOGICOR (CURVE) France SNC	95220	HERBLAY
65.05786	SEA SOCIETE D'EXPLOITATION AUT	95220	HERBLAY
65.09787	VOG	95220	HERBLAY
65.15208	PROCUVES	95130	LE PLESSIS BOUCHARD
65.06671	FRANCE DEMOLITION	95220	PIERRELAYE
65.08502	LOGICOR (Loren) GARONOR II SAS	95220	PIERRELAYE
65.05949	LOGIGAZ NORD SAS	95220	PIERRELAYE
65.05957	MECACHIMIQUE	95220	PIERRELAYE
65.05955	PICHETA	95480	PIERRELAYE
65.05951	SPORT AUTO TZANOS PIERRELAYE	95220	PIERRELAYE
65.16102	ALLIECO ENVIRONNEMENT	95150	TAVERNY



Résumé non technique - Cartes stratégiques de bruit - CA Val Parisis

65.09636	Auchan Taverny	95150	TAVERNY
65.09351	COMETAL (ex LUX METAL)	95150	TAVERNY
65.06166	SEGO-IDF	95150	TAVERNY

Bruitparif propose une table de correspondance, qui indique la potentialité de bruyance en fonction des activités (cf. *Tableau 6 : Potentialité de bruyance des ICPE A (en pourcentage)*, page 14).

