

Actes du colloque du 14 juin 2007

organisé par Bruitparif

*avec le soutien du Conseil Régional d'Ile-de-France
et la participation du Ministère de l'Ecologie,
du Développement et de l'Aménagement Durables*



*Etat d'avancement
des cartes de bruit en
Ile-de-France à J-15 de
l'échéance réglementaire*



Débats et échanges animés par Stéphane Bugat, Sténa Conseil

Lieu du colloque :

**ASIEM
6, rue Albert Lapparent
Paris 7ème**

Actes du colloque du 14 juin 2007

Etat d'avancement des cartes de bruit en Ile-de-France à J-15 de l'échéance réglementaire

Sommaire

Allocution d'ouverture	3
<i>par Pascal Marotte, Conseiller Régional, Président de Bruitparif</i>	
Rappel du dispositif réglementaire	4
<i>par Pascal Valentin, Chef de la Mission Bruit, Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables</i>	
Rappel du contexte francilien	5
<i>par Fanny Mietlicki, Directrice, Bruitparif</i>	
Etat d'avancement relatif aux cartes de bruit des grandes infrastructures de transport en Ile-de-France.....	6
<i>avec la participation de :</i>	
<i>- Bertrand Barbo, Chef de la section acoustique, Laboratoire, Pôle Environnement, Aéroports de Paris</i>	
<i>- Frédéric Leray, Chargé d'études environnement, Direction Général des Routes, MEDAD</i>	
<i>- Richard Durang, Chef de la section acoustique, Laboratoire Régional de l'Est Parisien, DREIF</i>	
<i>- Anne Guerrero, Chef de la mission environnement et développement durable, Réseau Ferré de France</i>	
<i>- Corinne Fillol, Responsable Acoustique et Vibrations, RATP</i>	
Etat d'avancement relatif aux cartes de bruit de l'agglomération parisienne.....	10
<i>avec la participation de :</i>	
<i>- Yann Françoise, Responsable de la cartographie du bruit routier à Paris, Service d'Ecologie Urbaine, Ville de Paris</i>	
<i>- Marc Généau, Direction de la voirie et des déplacements, Chef du service des études générales, Conseil Général de Seine-Saint-Denis</i>	
<i>- Piotr Gaudibert, Directeur de l'Observatoire départemental de l'environnement sonore du Val de Marne (ODES 94)</i>	
<i>- Aude David, Ingénieur environnement, Conseil Général de l'Essonne</i>	
<i>- Stéphane Jourdain, Responsable de la mission bruit, pollutions et nuisances, Direction Départementale de l'Equipement et de l'Agriculture du Val d'Oise</i>	
<i>- Delphine Bouillon-Marillier, Ingénieur Chargée des projets environnement et développement durable - Service environnement et paysage urbain, Communauté d'Agglomération Val de Seine</i>	
<i>- Laurence Gaubert, Directrice du service Environnement, Ville de Puteaux</i>	
<i>- Stève Clavier, Chef du service Déchets Bruit Air, Direction de l'Eau et de l'Environnement, Conseil Général de Seine-et-Marne</i>	
<i>- Pascal Clerc, Sous-Directeur chargé du pôle environnement, Conseil Général des Yvelines</i>	
Synthèse de l'état d'avancement des travaux	15
<i>par Fanny Mietlicki, Directrice, Bruitparif</i>	
Retours d'expériences et échanges sur la réalisation technique des cartes	16
<i>avec la participation de :</i>	
<i>- Bertrand Masson, Ingénieur chef de projet, Impédance</i>	
<i>- Laurent Droin, Directeur d'Acouphen Environnement</i>	
<i>- Piotr Gaudibert, Directeur de l'ODES 94</i>	
<i>- Michel Rumeau, Adjoint au chef du département des mesures physiques, Laboratoire Central de la Préfecture de Police</i>	
<i>- Philippe Lepoutre, Responsable du pôle technique, ACNUSA</i>	
<i>- Christophe Lambourg, Chef de projet, Signal développement</i>	
<i>- Jean-Marc Abramowitch, Expert acousticien, Scétauroute</i>	

Actes du colloque du 14 juin 2007

Etat d'avancement des cartes de bruit en Ile-de-France à J-15 de l'échéance réglementaire

Les cartes de bruit : implications et enjeux pour les collectivités locales de l'agglomération parisienne.....	22
<i>avec la participation de :</i>	
<i>- Yves Contassot, Adjoint au Maire chargé de l'environnement, de la propreté, des espaces Verts et du traitement des déchets, Ville de Paris</i>	
<i>- Jean-François Bel, Maire de Montesson, Vice-Président au Conseil Général des Yvelines</i>	
<i>- Marie Lucas, Adjointe au Maire de Sèvres, Membre du bureau, chargée de la propreté et de l'environnement à la Communauté d'Agglomération de Val de Seine</i>	
<i>- Michèle Mignonac, Vice-Présidente de la Communauté d'Agglomération d'Argenteuil-Bezons, Adjointe au Maire, Déléguée à l'Environnement et aux Espaces Verts, Ville d'Argenteuil</i>	
<i>- Jean-Loup Martin, Adjoint au Maire du Mesnil-le-Roi, chargé de l'urbanisme, de l'environnement et du cadre de vie</i>	
La communication des cartes au public	26
<i>avec la participation de :</i>	
<i>- Jérôme Larivé, Chargé de mission, Mission Bruit, MEDAD</i>	
<i>- Yann Françoise, Responsable de la cartographie du bruit routier à Paris, Service d'Ecologie Urbaine, Ville de Paris</i>	
<i>- Gaëlle Stotzenbach, Direction de la voirie et des déplacements, Chargée d'étude, Conseil Général de Seine-Saint-Denis</i>	
<i>- David Guérin, Ingénieur chef de projet, Bruitparif</i>	
Perspectives pour les plans de prévention du bruit dans l'environnement	29
<i>Présentation du guide « PPBE »</i>	<i>29</i>
<i>par Didier Cattenoz, Chargé de mission, Mission Bruit, MEDAD</i>	
<i>La notion de « zones calmes » en Ile-de-France</i>	<i>30</i>
<i>par Erwan Cordeau, Chargé d'études environnement, IAURIF</i>	
<i>Le développement d'un observatoire permanent, outil d'aide à la décision</i>	<i>33</i>
<i>par Fanny Mietlicki, Directrice, Bruitparif</i>	
<i>Des cartes aux plans de prévention : quelles perspectives d'intervention pour la Région ?</i>	<i>35</i>
<i>par Michel Vampouille, Vice-Président au Conseil Régional d'Ile-de-France, chargé de l'Environnement, du Développement Durable et de l'Eco Région</i>	
Retour sur la journée.....	36
<i>par Pascal Valentin, Chef de la Mission Bruit, MEDAD</i>	
Clôture de la journée.....	36
<i>par Pascal Marotte, Conseiller Régional, Président de Bruitparif</i>	

Allocution d'ouverture

Stéphane Bugat, Animateur

A J-15 de l'échéance réglementaire pour la remise des cartes de bruit, j'imagine que certains d'entre vous sont en proie à un sentiment d'inquiétude. Vous ne serez pas tous dans les temps. Un des objectifs de cette journée est de vous permettre d'être plus rassurés et sereins sur la manière dont vous allez pouvoir faire face à vos responsabilités.

Le programme de ce colloque, organisé par Bruitparif, est particulièrement dense. Nous allons entendre de nombreux intervenants (politiques, ingénieurs, techniciens...) et nous privilégierons aussi les échanges avec la salle, de manière à ce que toutes les questions que vous souhaitez poser puissent l'être.

Pascal Marotte, cette journée s'inscrit dans une action de Bruitparif engagée depuis un certain temps déjà et qui a aujourd'hui trouvé son rythme.

Pascal Marotte, Conseiller Régional, Président de Bruitparif



Il est vrai que cela s'inscrit dans une certaine continuité, depuis la création de l'association à l'initiative de différentes collectivités dont le Conseil Régional. Voilà un peu plus d'un an (depuis le 5 avril 2006 pour être précis), nous avons eu la volonté de mettre à plat la situation pour que les collectivités puissent réfléchir à la façon de mettre en œuvre cette directive européenne et sa transcription en droit français.

Depuis un an et quelques mois, nous avons donc cheminé ensemble et Bruitparif a démontré sa volonté d'aider, d'assister les collectivités et de permettre une coordination à l'échelle de l'Ile-de-France, ce qui n'est pas une mince affaire. Notre agglomération est spécifique,

avec huit départements concernés par cette directive. C'est un obstacle que nous devons surmonter ensemble.

Stéphane Bugat

J'imagine que ce n'est pas un hasard si vous insistez, dans l'énoncé de cette journée, sur l'approche de l'échéance. Qu'attendez-vous d'une journée comme celle-ci ?

Pascal Marotte

J-15... Les collectivités ne sont évidemment pas prêtes à rendre leur copie, nous le savons tous. Nous avons donc la volonté de faire avancer le plus possible le travail de coordination à l'échelle de notre région, de mettre en œuvre des dispositifs qui favorisent les transmissions d'informations, notamment des données, et de montrer que la construction de l'observatoire à laquelle travaille Bruitparif permet de répondre aux besoins du moment.

Stéphane Bugat

Après ce colloque, comment envisagez-vous la suite des travaux ?

Pascal Marotte

Sur un plan purement technique, nous avons déjà signé des conventions avec certains organismes importants comme l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France pour la mise en place des cartes à l'échelle de l'Ile-de-France, comme RFF pour le bruit ferré, ou encore la DRIRE pour le bruit industriel. C'est un travail que nous avons entamé récemment, même s'il y a eu, en amont, une préparation qui s'est traduite par des contacts étroits et de nombreux échanges. Ces conventions représentent un pas supplémentaire et permettront de nourrir une réflexion qui nous fera sans aucun doute poursuivre avec d'autres organismes.

Je vais suivre avec intérêt ces débats qui, j'en suis sûr, seront fructueux pour tous et je reviendrai en fin de journée pour faire un bilan avec vous.



Rappel du dispositif réglementaire

Pascal Valentin, Chef de la mission Bruit, Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables

Au milieu des années 90, la Commission européenne s'est penchée sur le problème du bruit et a constaté que les enseignements et les éléments disponibles en la matière étaient fort disparates. Elle a donc décidé de lancer une étude sur le sujet qui a abouti à ce que l'on a appelé « Le Livre Vert de 96 ». Dans ce Livre Vert, il a été proposé une directive cadre : la 2002-49-CE du 25 juin 2002. Son objet est de définir une approche commune pour éviter, prévenir et réduire autant que possible les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Pour ce faire, la directive prévoit de déterminer cette exposition grâce à des cartes de bruit destinées d'une part à informer le public du niveau de bruit de l'environnement dans lequel il vit et d'autre part à fonder des plans d'action.



Cette directive prescrit la réalisation de cartes de bruit autour des principales infrastructures (les routes qui portent plus de 3 millions de véhicules par an ; les voies ferrées qui portent plus de 30 000 trains par an ; les aéroports qui enregistrent plus de 50 000 mouvements par an, à l'exclusion des vols réalisés sur des avions légers ; les agglomérations de plus de 100 000 habitants). Sont exclues du champ de cette directive les activités militaires dans les zones affectées à la défense, les activités domestiques, le bruit au travail, dans les moyens de transport et au sein du voisinage.

Cette directive, qui devait être transposée en juillet 2004, a fait l'objet d'une première partie de transposition, à l'occasion d'une ordonnance du 14 novembre 2004, qui a engendré les articles L-572-1 à L-572-11 du code de l'environnement. Cette ordonnance a été ratifiée environ un an plus tard (26 octobre 2005). La loi de ratification ne change pas grand-chose, elle vient seulement préciser certains points, notamment en ce qui concerne les autorités compétentes. Dans le cadre de cette transposition, le Conseil d'Etat, contrairement au gouvernement, a considéré que les aéroports faisaient déjà l'objet d'un dispositif suffisamment nourri puisqu'il reposait essentiellement sur les plans d'exposition au bruit. Il a donc refusé la partie législative concernant ces aéroports et nous a vivement incités à traiter leur cas par la voie réglementaire. C'est ce qui a été fait dans le cadre du décret du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Ce décret précise la façon de procéder. On procède selon deux échéances et en distinguant les cartes des infrastructures des cartes des agglomérations. Pour ce qui est des cartes des infrastructures, dans un premier temps, on cartographie les plus grosses infrastructures, celles qui portent plus de 6 millions de véhicules. Dans un second temps, cinq ans plus tard, on s'intéresse aux infrastructures routières qui en portent plus de trois millions. En ce qui concerne les voies ferrées, on traite dans un premier temps (soit actuellement) celles qui portent plus de 60 000 trains. Dans cinq ans, on s'intéressera à celles qui en portent plus de 30 000. En revanche, on traite les infrastructures aéroportuaires (les aéroports qui enregistrent plus de 50 000 mouvements par an – Bâle, Bordeaux, Lyon, Marseille, Nice, Toulouse, Orly, Charles de Gaulle et le Bourget) dès la première échéance.

En ce qui concerne les agglomérations, on cartographie, dans un premier temps, celles qui enregistrent une population de plus de 250 000 habitants, dans un second temps, cinq ans plus tard, celles qui en comptent plus de 100 000. Les autorités compétentes sont la commune ou l'établissement public compétent en matière de lutte contre les nuisances sonores lorsque cet établissement existe. Au départ, cela n'a pas été très bien compris par les communes qui considéraient qu'elles n'étaient concernées par l'échéance que si elles-mêmes comptaient plus de 250 000 habitants.

Le contenu des cartes de bruit est défini par un arrêté du 4 avril 2006. Il prévoit que pour chaque indicateur (le Lden, le LAeq pour les périodes journée, soirée et nuit), on doit fournir des cartes des zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones. Il faut également indiquer sur ces cartes les secteurs affectés par le bruit (ceux qui sont répertoriés dans le cadre du classement sonore) et mentionner les zones où les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être. Il faut aussi réaliser une carte consacrée aux évolutions prévisibles du bruit.

Ces cartes seront complétées par des tableaux donnant une estimation des populations vivant dans des bâtiments d'habitation ainsi que le nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés au bruit.

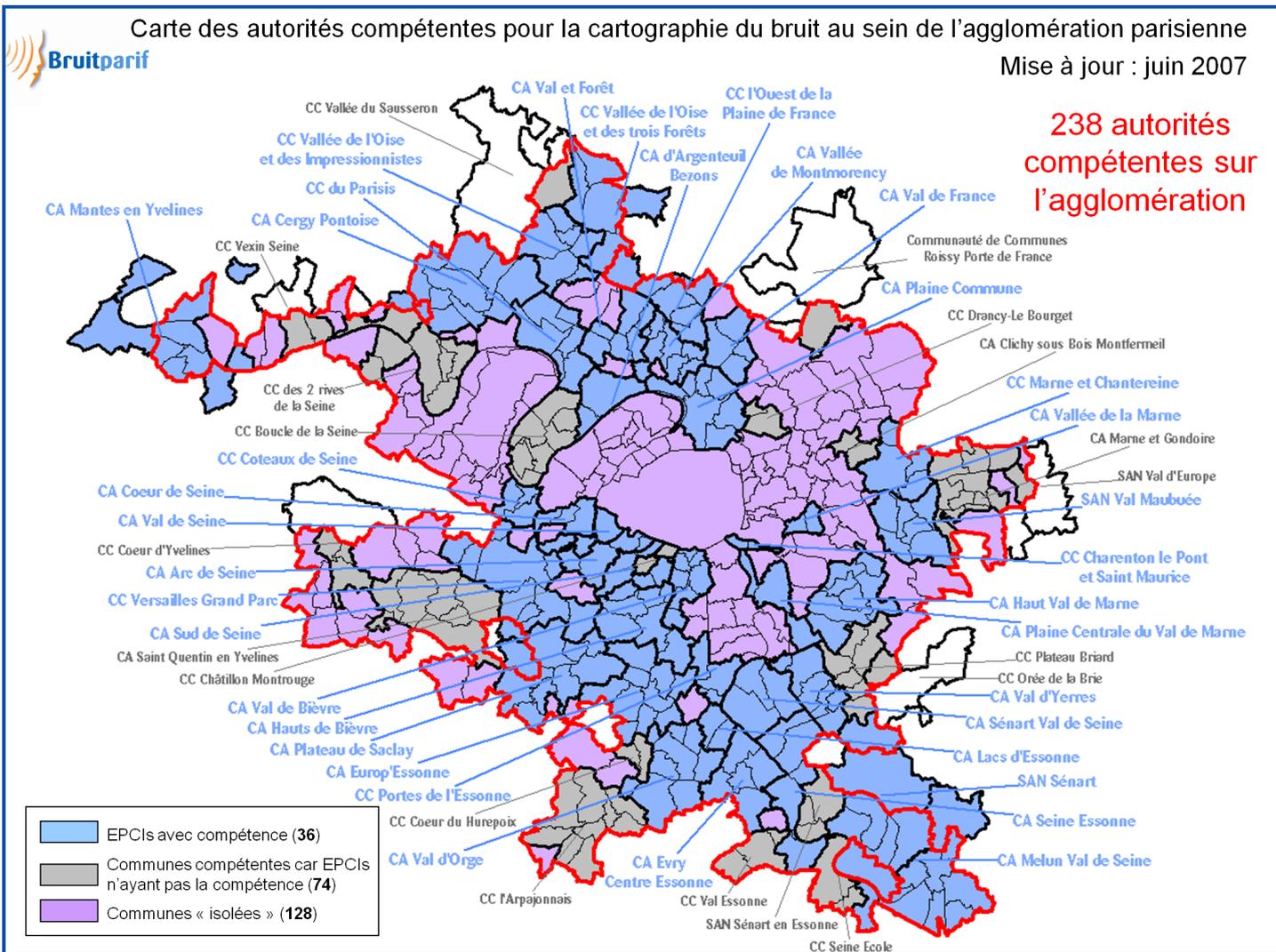
Les cartes de bruit doivent être publiées au 30 juin de cette année. Nous risquons visiblement de ne pouvoir respecter l'échéance. L'objectif est néanmoins de tout mettre en oeuvre pour que le retard soit le moins important possible.

On nous a demandé à plusieurs reprises d'intervenir auprès de l'Union Européenne pour obtenir des délais supplémentaires. Cela est totalement impossible. La seule chose sur laquelle nous pouvons encore éventuellement compter, c'est la clémence de l'Union. La directive devait être transposée en droit interne pour le mois de juillet 2004. La transposition est effective depuis la publication du dernier arrêté (celui du 4 avril 2006). Quand Bruxelles s'est aperçu de notre dérive, nous avons fait l'objet d'une mise en demeure puis d'un avis motivé, ce qui constitue la dernière étape avant la Cour de Justice Européenne. Entre temps, nous avons réussi à publier nos derniers textes, interrompant grâce à cela la procédure. Si la dérive reste raisonnable, nous ne risquons qu'une mise en demeure de la part de la Commission Européenne dans les premiers jours de l'année 2008. Si les cartes sont alors produites dans un volume raisonnable (90 ou 95% d'entre elles), il ne se passera rien. En revanche, si à la même échéance, l'Etat n'est pas en mesure de produire les cartes dont il a la charge, il est certain que la situation sera dramatique.

Les plans doivent être réalisés pour le 18 juillet 2008, les cartes de la deuxième échéance doivent être fournies en 2012 et les plans correspondants en 2013.

Actuellement, c'est l'Etat qui est compétent pour réaliser la cartographie de toutes les voies portant des trafics supérieurs aux seuils que j'ai indiqués et ce, quel que soit le statut de ces voies. En ce qui nous concerne, la difficulté reposait sur la question du financement de cette cartographie. Il y avait quelques pierres d'achoppement entre nos collègues des Transports et ceux de l'Ecologie (nous ne dépendions pas alors du même ministère). Ces difficultés ont été aplanies et ont fait l'objet d'une circulaire en date du 7 juin dernier. Celle-ci prévoit en outre des lieux d'échanges pour les informations et précise dans quelles conditions celles-ci seront échangées. Ces lieux d'échanges pourront en particulier s'appuyer sur les observatoires départementaux du bruit. Il n'est pas exclu de faire appel à d'autres instances, telles que Bruitparif, avec qui nous souhaitons continuer à travailler.

Nous sommes aujourd'hui au pied du mur. Il ne faut cependant pas baisser les bras. Cette échéance du 30 juin sera certes très difficile à respecter. Mais elle le sera par certaines communes. Nous en verrons des exemples cet après-midi. Le pari doit être relevé et tous ensemble nous devons faire en sorte de tenir autant que faire se peut les délais fixés.



Rappel du contexte francilien

Stéphane Bugat

Nous allons à présent analyser plus spécifiquement, avec Fanny Mietlicki, la situation sur le territoire d'Ile-de-France.

Fanny Mietlicki, Directrice de Bruitparif



Qui fait quoi sur quels territoires en Ile-de-France, région doublement concernée par ces cartographies ? C'est ce que je vais tenter de vous exposer rapidement.

La cartographie des grandes infrastructures répondant aux critères de seuil de trafic relève de la responsabilité des représentants de l'Etat et donc des préfets de départements (échéance du 30 juin 2007).

L'Ile-de-France comporte le territoire de l'agglomération parisienne (représentant environ 23 % de l'Ile-de-France et concentrant 88 % de la population francilienne, soit 9,75 millions d'habitants) qui doit être cartographié, selon la directive, pour le 30 juin 2007. Les autorités

compétentes pour réaliser les cartes sont les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale, situés au sein du territoire de l'agglomération et qui se sont saisis d'une compétence en termes de lutte contre les nuisances sonores ou en termes d'études liées à cette cartographie.

La difficulté repose sur la structure même de l'agglomération parisienne puisqu'il n'y a pas une seule communauté d'agglomération ou communauté urbaine compétente au niveau de l'agglomération. A ce jour, on compte 238 autorités compétentes, chacune sur leur petit territoire, soit communal soit intercommunal. Il y a 36 EPCI avec compétence, ainsi qu'un certain nombre qui n'ont pas pris la compétence. Les 74 communes situées au sein de ces EPCI sans compétence doivent réaliser directement leurs cartes. 128 communes sont quant à elles isolées, n'appartenant à aucune structure intercommunale. Elles doivent donc réaliser leurs cartes elles-mêmes également.

On mesure ainsi la variété des situations. Il convient de mentionner que l'agglomération parisienne touche les huit départements franciliens (petite et grande couronne). Des démarches volontaires menées par certains départements vont permettre de faciliter le travail de mutualisation de ces travaux.

Etat d'avancement relatif aux cartes de bruit des grandes infrastructures de transport en Ile-de-France

Stéphane Bugat

Bertrand Barbo, vous travaillez dans le secteur aéroportuaire qui a déjà une certaine antériorité en matière de collecte de données sur les nuisances sonores, de cartographie, etc.

Bertrand Barbo, Chef de la section acoustique, Laboratoire Pôle Environnement, Aéroports de Paris



Il est vrai que nous avons travaillé sur ces aspects-là bien avant la directive. Aéroports de Paris était, à l'origine, un établissement public. Il a été transformé, voilà deux ans, en société anonyme. Lors de cette mutation, l'Etat nous a confié la réalisation d'un cahier des charges stipulant qu'Aéroports de Paris est en charge de la réalisation d'une cartographie du bruit pour ses aéroports. Cela recouvre les plans d'exposition au bruit, les plans de gêne sonore pour les aéroports concernés pour chaque révision et enfin, chaque année, les courbes d'environnement sonore pour Orly, Le Bourget et Charles-de-Gaulle. Ces dernières sont des modélisations du trafic de l'année antérieure (celles de 2007 concernent donc l'année 2006). Ces courbes de bruit sont réalisées avec le logiciel INM (Integrated Noise Model), mondialement utilisé. Il permet de réaliser des cartographies en Lden et Lnight (ainsi que l'exige la directive). Nous réalisons ces cartes chaque année pour les transmettre à l'Etat et à la DGAC.

Stéphane Bugat

La fiabilité des données que vous publiez est-elle parfois mise en doute par certains de vos interlocuteurs, tels que les collectivités, les bureaux d'études, etc. ?

Bertrand Barbo

C'est effectivement le cas, ce qui est tout à fait normal. Il faut toutefois savoir que les cartographies que nous réalisons sont auditées et expertisées par l'ACNUSA, Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires, qui commande en outre une expertise de l'une des cartographies à un bureau d'études indépendant. Nous réalisons également des comparaisons avec des mesures de bruit. L'écart entre mesure et modélisation se situe dans une fourchette de 1dB par rapport à la cartographie, ce qui est très satisfaisant.

Stéphane Bugat

Auriez-vous un conseil à donner à ceux qui travaillent également sur la cartographie du bruit ?

Bertrand Barbo

A l'occasion de cette cartographie du bruit, tout le monde a été plus ou moins tenté de refaire intégralement les calculs : ce qui me rend un peu sceptique. Je considère qu'il est dommage de ne pas utiliser un travail qui a déjà été effectué. Repartir à la base implique une recherche pointue d'exactitude, ce qui n'est pas forcément utile. La finalité des cartographies de bruit, ce n'est pas tant de faire des « colorriages » sur un fond de carte, mais bien de mettre en place des plans d'action. Et la recherche d'une trop grande précision ne présente pas de réel intérêt pour les prises de décision qui s'ensuivent.

Stéphane Bugat

Pour Réseau Ferré de France, la culture de la cartographie du bruit est sensiblement moins ancienne que pour les gestionnaires d'aéroports...

Anne Guerrero, Chef de la mission environnement et développement durable, Réseau Ferré de France

C'est vrai, en matière de cartographie généralisée. Néanmoins nous élaborons des cartes dans le cadre de chaque projet d'aménagement. Il faut cependant reconnaître que nous ne le faisons pas de façon aussi systématique que les aéroports.



D'abord parce que nous n'avons pas cette culture, ensuite parce que nous n'avons pas cette vocation, enfin parce que nous ne sommes pas organisés pour cela. C'était d'ailleurs cette difficulté que nous devons surmonter. Voilà pourquoi nous sommes fournisseurs de données et que les cartes seront établies par les centres techniques de l'équipement. J'ajoute même que les données que nous fournissons ne sont pas organisées pour des objectifs acoustiques. Nous avons des bases de données extrêmement importantes (liées aux 32 000 km de voies) qui concernent à la fois le trafic, les types de trafic, les vitesses, etc. mais tout cela d'abord avec un objectif d'exploitation, d'entretien et de sécurité.

Stéphane Bugat

Votre travail doit être d'autant plus compliqué en Ile-de-France où le réseau ferré est particulièrement dense, de même que les zones urbaines qu'il traverse...

Anne Guerrero

Il y a de nombreux appareillages de voies, de connexions, etc., ce qui conduit à des bases de données d'une très grande complexité. Il s'agissait pour nous de surmonter cette difficulté majeure et nous avons commencé à travailler dans ce sens depuis septembre dernier. Lorsque l'on nous a demandé les données ferroviaires, nous aurions pu les fournir en l'état, en avril dernier. Mais il nous fallait faire en sorte qu'elles puissent être exploitées par les agglomérations et les communes. C'est cela qui a nécessité un travail lourd et délicat, rendu possible grâce à une très forte mobilisation de nos équipes. Nous avons d'ailleurs commencé par l'agglomération parisienne où nous avons pu compter sur l'aide déterminante de Bruitparif.

Stéphane Bugat

Avez-vous rencontré des problèmes particuliers pour l'évaluation du bruit du trafic de fret ?

Anne Guerrero

Le fret est effectivement difficile à évaluer, non en termes de circulations, car celles-ci sont connues, mais plutôt en termes de constitution des convois (nombre de wagons, longueur, etc.). Ce qui exige un travail encore plus précis sur les bases de données.

Stéphane Bugat

Fournissez-vous seulement les données brutes ou devez-vous répondre à des sollicitations plus spécifiques sur telle ou telle partie du territoire ?

Anne Guerrero

Nous sommes, pour l'instant, fournisseurs de données et nous intervenons dans le cadre des processus de validation d'informations en tant que gestionnaire d'infrastructures.

Stéphane Bugat

En l'état actuel de l'avancement de vos travaux, quels sont les points positifs, les difficultés éventuelles que vous rencontrez et avez-vous des recommandations à formuler ?

Anne Guerrero

Les difficultés sont désormais derrière nous. Depuis environ un mois, les données ferroviaires ont été remises aux autorités d'Etat. Nous voulions ensuite obtenir de leur part une validation sur l'exactitude ou du moins la facilité d'exploitation de ces données. Dès l'obtention de leur feu vert sur ces points-là, nous avons réalisé les fichiers pour les agglomérations, organisés par départements, dont disposent depuis hier toutes nos directions régionales. Ainsi, toute agglomération peut désormais contacter nos directions régionales pour leur demander les fichiers.

Stéphane Bugat

Et du côté de la RATP, Corinne Fillol, comment s'est déroulé le travail d'apporteur de données ? Celles-ci existaient-elles préalablement ou vous ont-elles demandé un travail spécifique ?

Corinne Fillol, Responsable acoustique et vibrations, RATP



A la RATP, ce travail repose sur un réseau bien moindre que celui de RFF. Il concerne seulement 132 kilomètres de voies aériennes. Nous sommes dans une démarche de partenariat avec les collectivités. Nous avons voulu, avant tout, faire de la mesure. Nous ne connaissons pas le critère Lden car nous avons l'habitude de travailler sur les indicateurs de gêne ferroviaire. Aussi avons-nous mené une grande campagne de mesure sur tout notre tronçon aérien.

Pour valider notre mode de calcul, nous disposons de plus de 50 points de prélèvement et de mesure en région parisienne. Notre laboratoire fait aussi les cartes en interne, que nous fournissons ensuite aux agglomérations. Lorsque des cabinets d'études travaillent pour des agglomérations en particulier, celles-ci nous transmettent leurs informations que nous croisons avec les nôtres.

Stéphane Bugat

Où en êtes-vous de l'avancement de ces travaux ?

Corinne Fillol

L'ensemble des points de mesure est quasiment réalisé. Sur la ligne de travaux T1, il nous manque encore quelques points. Sur la ligne 8, en aérien, il nous manque quelques validations. Mais nous avons calé nos modèles, l'erreur de calcul variant entre 0,5 et 2 dB. Nous sommes donc assez confiants. Nous lançons actuellement tous les calculs de cartes que nous pourrions fournir, je pense, d'ici mi-juillet.

Stéphane Bugat

Avec les transferts de compétences vers les départements pour une partie du réseau routier autrefois national, la configuration ne doit pas être simple pour la Direction Générale des Routes, s'agissant de la collecte des données sur le bruit. Frédéric Leray, comment vous êtes-vous organisé ?

Frédéric Leray, Chargé d'études environnement, Direction Générale des Routes, MEDAD

Dans les textes, cela semblait pourtant simple, le préfet étant responsable de l'élaboration des cartes pour les routes de plus de 6 millions de véhicules, quel que soit leur gestionnaire.



Dans les faits, entre le transfert des routes et le fait que, in fine, tous les réseaux sont concernés par ce travail sur le bruit (réseaux d'Etat, réseaux concédés, réseaux des collectivités), il apparaissait nécessaire de disposer d'un comité permettant de centraliser toutes les commandes et d'être un point d'appui, aussi bien pour nos services que pour les collectivités. L'existence des observatoires du bruit, au niveau départemental, a également influencé le transfert du pouvoir aux préfets de département.

Nous avons donc récemment réussi à mettre au point une circulaire (datée du 7 juin) visant à clarifier enfin cette organisation. Elle rappelle aux préfets les appuis dont ils peuvent disposer (DDE, observatoire du bruit...) ainsi que leurs obligations : l'élaboration des cartes ainsi que l'impératif pour eux de travailler avec les communes dans le cadre de la réalisation de leur carte. Le préfet a une obligation de suivi, qui est préférable à l'application de l'article sur la substitution.

Les différents contextes de cartographie exigeaient une organisation précise ainsi qu'une gestion concertée et cohérente.

Pour le réseau routier national, nous avons, au niveau de la DGR (Direction Générale des Routes), passé une commande généralisée à tous nos centres techniques pour l'élaboration des cartographies du réseau routier national. Pour le réseau concédé, cela incombe aux sociétés concessionnaires.

Stéphane Bugat

Vous ne semblez pas en avance sur l'élaboration des cartes. Comment comptez-vous procéder pour gérer ce retard ?

Frédéric Leray

Il y a, d'un centre technique à l'autre, de grandes différences de progression. Elles sont fonction des difficultés rencontrées par chacun.

Stéphane Bugat

D'autant que l'Ile-de-France est très complexe en matière routière.

Frédéric Leray

C'est une grosse zone urbaine (hormis la Seine-et-Marne qui présente des zones plus rurales). De plus, Paris est un cas particulier. L'Etat n'y a quasiment aucune route.

L'échéance du 30 juin paraît certes impossible à tenir. Ce n'est pas pour autant que nous relâchons la pression vis-à-vis de nos services pour faire en sorte que les cartes sortent le plus vite possible, tout en s'assurant de leur qualité finale. Le but majeur n'est pas la rapidité d'exécution mais de montrer que nous travaillons bien, même avec ces obligations de timing, et que nous mettons tout en œuvre pour respecter au mieux l'échéance.

Stéphane Bugat

En attendant, que répondez-vous aux représentants des collectivités territoriales qui ont besoin de vos données et ne doivent certainement pas manquer de vous presser ?

Frédéric Leray

Dans la circulaire, nous avons bien pris soin de préciser tous les éléments nécessaires pour cartographier et faire tourner les modèles. Nous nous sommes fixés comme obligation de fournir ces éléments aux collectivités afin de leur permettre de cartographier, au sein de leurs agglomérations, les routes de nos réseaux. Toutefois, il doit y avoir réciprocité. Les collectivités sont ainsi tenues de nous fournir leurs données pour que nos services puissent travailler sereinement et fournir les cartes dans les meilleurs délais.

Stéphane Bugat

Dans ce contexte, Richard Durang, quelle est la mission du Laboratoire de l'Est Parisien ?

Richard Durang, Chef de la section acoustique, Laboratoire Régional de l'Est Parisien, DREIF

Notre mission est très claire : produire les cartes de bruit des infrastructures terrestres pour les départements d'Ile-de-France, excepté pour le 95 qui a initié une démarche de consultation spécifique. Pour tous les autres départements, qui n'avancent pas à la même vitesse, la démarche a lieu en plusieurs étapes, puisque nous ne pouvons pas tous les traiter de manière simultanée. Le département le plus avancé est le 92, pour lequel les calculs sont en cours mais uniquement pour le réseau routier, les données ferrées n'étant disponibles que depuis très peu de temps.



Pour les autres départements, la carte de bruit se fait en plusieurs étapes. Pour commencer, il s'agit de la préparation du tracé à partir des bases de données existantes sur le réseau. Sur ce point, seul le 94 n'a pas encore été soumis à ce travail. Une fois ces données terrain prêtes, nous y transférons les données de trafic. Ce qui est actuellement en cours pour quatre départements sur six. Nous pensons pouvoir terminer ce travail sur le réseau routier d'ici la fin de l'année pour l'ensemble des départements à traiter.



Stéphane Bugat

Avez-vous encore des raisons de douter de cette échéance ou considérez-vous que, désormais, d'un point de vue technique, vous maîtrisez suffisamment la mécanique ?

Richard Durang

Nous utilisons un outil très jeune, le logiciel Mitra-sig. Celui-ci présente encore un certain nombre de bugs qui sont corrigés « au fil de l'eau ». Cela n'avance pas aussi vite qu'on le souhaiterait mais je pense que ce logiciel va se consolider au fur et à mesure de l'utilisation.

Questions / Réponses avec le public

Laurent Raffali, Communauté d'agglomération de Melun - Val de Seine

Vous avez évoqué un seuil de 6 millions de véhicules/an pour les premières fournitures de cartes de bruit pour les routes. La compétence de l'Etat dépassant celle des collectivités (une route communale de plus de 6 millions sera traitée par les laboratoires), comment pouvons-nous savoir, au niveau de la collectivité, quelles sont les routes impactées par vos études ?

Richard Durang

Selon la logique des textes, chaque service devra faire les calculs pour ses voies. Sur les grandes infra, nous faisons les calculs sans prendre en compte les autres voies (celles-ci pouvant se connecter sur la grande infra) et l'agglomération prend en considération toutes les autres voies, si bien que les cartes obtenues ne seront pas les mêmes. Chacun doit faire les calculs de son côté, deux cartes différentes sont demandées.

Céline Waeterloos, Ville d'Argenteuil

Comment les calculs actuellement réalisés sur le département 92 peuvent-ils être globalisés avec les autres études ? Chaque entité se devant d'établir sa propre carte, comment être certains que chacune prenne en compte les mêmes paramètres ? Comment rendre ensuite une carte unique et cohérente ?

Frédéric Leray

Il faut bien différencier la commande passée au LREP et celle passée au préfet. Le LREP a pour obligation de cartographier les routes de plus de 6 millions de véhicules/an, qu'elles relèvent du réseau national non concédé ou des routes départementales et des communales. La question de la cohérence est justement celle à laquelle nous essayons de répondre dans la circulaire. Le rôle du préfet et des services des

observatoires du bruit est de créer un comité au sein duquel les autorités compétentes puissent échanger des données et mettre en cohérence ce qu'elles réalisent chacune de leur côté. Le LREP doit simplement cartographier les routes, fournir les données routières du réseau national aux collectivités afin qu'elles puissent réaliser leurs cartes d'agglomération, et réciproquement récupérer des données sur les routes départementales.

Thierry Dussautoir, Conseil Général des Hauts-de-Seine

Ma question s'adresse à Monsieur Durang. Pour vos routes, faites-vous une seule carte par département ou plusieurs ? Tenez-vous compte des hypothèses d'évolution du réseau ?

Richard Durang

Nous devons faire des cartes d'évolution prévisible. Par exemple, s'il existe des voies en projet, nous devons les intégrer.

Piotr Gaudibert, Directeur de l'Observatoire Départemental de l'Environnement Sonore du Val-de-Marne, ODES 94

Je voudrais une précision sur la réalisation de cette cartographie, car j'ai entendu différentes choses. Vous parlez du seuil des 6 millions de véhicules qui détermine l'implication des services de l'Etat ou du préfet. Vous indiquez aussi que vous allez travailler seulement sur le réseau national, mais vous évoquez ensuite les grandes infrastructures. J'aimerais que ces différentes notions soient explicitées, afin d'appréhender plus précisément ce que vous allez cartographier.

Richard Durang

Compte tenu de la commande qui a été passée, nous traitons toutes les voies qui ont plus de 6 millions de véhicules/an, indépendamment de leur statut, car il est plus facile de tout intégrer dans un même modèle.



Etat d'avancement relatif aux cartes de bruit de l'agglomération parisienne

Stéphane Bugat

Nous allons commencer cette 2^e table ronde en nous intéressant à la ville de Puteaux dont la disposition géographique est quelque peu particulière.

Laurence Gaubert, Directrice du service Environnement, Ville de Puteaux

Nous incluons effectivement les deux tiers de la Défense, ce qui représente 23 % du territoire de la Ville de Puteaux.

Stéphane Bugat

A Puteaux, comment avez vous procédé et où en êtes-vous de vos travaux pour la carte de bruit ?

Laurence Gaubert



Après la réunion de l'an dernier, j'ai très vite pris contact avec Bruitparif. J'ai en effet estimé qu'avec le nombre de collectivités concernées, il risquait d'y avoir de l'encombrement au niveau des bureaux d'études. Une collaboration s'est très vite mise en place, et je tiens à remercier personnellement David Guérin. N'étant pas du tout acousticienne, ni technicienne, il m'a été d'une aide plus que précieuse pour la rédaction du CCTP (cahier des charges). Nous y avons réfléchi ensemble, multipliant les échanges, et nous avons ainsi pu publier l'appel d'offres, le MAPA, fin décembre 2006. Les réponses nous sont parvenues début février 2007. La première réunion avec Signal Développement, le bureau d'études retenu, a eu lieu le 23 mars. Ce bureau est actuellement dans la phase de calculs avec l'intégration, plus ou moins dans les délais, des informations qu'il a pu récolter. J'apprends ici que RFF a peut-être des données plus récentes à nous fournir. Nous sommes impatients de les recevoir.

Nous avons essayé d'être dans les temps. Même si nous ne le sommes pas tout à fait, j'estime que nous avons bien relevé le challenge. A cet égard, je voudrais adresser une petite critique à l'IGN (Institut Géographique National) qui m'a désagréablement surpris, en nous livrant avec un mois de retard un fichier qui n'est même pas de bonne qualité.

Stéphane Bugat

Vous indiquez que le colloque de l'an dernier vous a, en quelque sorte, servi de détonateur. Comment se comportent vos élus par rapport aux obligations qui sont faites aux collectivités ? Plus généralement, quel est le sentiment des politiques sur cette question des cartes de bruit ?

Laurence Gaubert

J'ai été très rassurée de leur réaction. Suite au colloque, je leur ai communiqué un bref rapport dans lequel je rappelais les obligations

légales de la collectivité territoriale. Nous avons immédiatement obtenu carte blanche pour répondre aux obligations, avec une ligne budgétaire votée en 2007. La collaboration avec le Conseil Général, qui nous a accordé une subvention, fut, elle aussi, satisfaisante.

Stéphane Bugat

Autre exemple, toujours dans les Hauts-de-Seine, mais assez différent, la communauté d'agglomération du Val de Seine. Delphine Bouillon-Marillier, depuis quand travaillez-vous sur ce dossier et comment procédez-vous ?

Delphine Bouillon-Marillier, Ingénieur, chargée des projets Environnement et Développement Durable – Service environnement et paysage urbain, Communauté d'agglomération Val de Seine

Nous avons fait partie du projet européen Gipsynoise Life, piloté par le Grand Lyon. Il avait pour objectif de mettre au point un logiciel de cartographie sonore, compatible avec les systèmes d'informations géographiques. Nous avions connaissance de la directive européenne depuis 2003. Les échéances auxquelles nous devions faire face nous semblaient tout de même un peu floues. C'est le colloque de l'an dernier qui nous a incités à tirer le signal d'alarme. Nous nous sommes donc mis au travail dès septembre 2006. D'abord avec un pré programme en quatre axes, afin de mettre en place un dispositif d'application de la directive au sein de la collectivité. Le premier des quatre axes repose sur les outils de diagnostic, ce qui comporte bien évidemment la carte, ainsi que des campagnes de mesure. Le second et le troisième axe concernent les actions préventives que l'on pourrait engager afin de réduire le bruit, ainsi que des actions correctives. Le quatrième axe aborde la communication autour de ce dispositif.



Jusqu'au début 2007, nous avons mené ce travail avec un bureau d'études (Acoustique et Conseil). C'est ensuite le bureau d'études Scetauroute qui a été retenu pour réaliser nos cartes de bruit stratégiques.

Ces cartes sont toutes chaudes ! Elles m'ont été transmises en début de semaine. Nous entrons, à présent, dans une phase de validation avec les personnes qui ont participé à ce projet. En externe comme en interne, nous avons organisé deux groupes de travail. Le premier, que nous avons appelé « comité technique », rassemblait l'ensemble des techniciens concernés par le projet, au sein de l'agglomération. L'objectif était de les faire adhérer au projet et de récolter par leur intermédiaire l'ensemble des données internes nécessaires. Le second groupe, « comité de pilotage », rassemblait les associations et les partenaires institutionnels et détenteurs de données. L'objectif ici était de faire un travail de communication en amont, cette carte étant une carte de modélisation, non de mesures, et ne concernant que quelques sources de bruit. L'idée était de faire un travail de sensibilisation auprès de tous ces interlocuteurs, avant de présenter un produit fini.

Stéphane Bugat

Ne craignez-vous pas, lorsque vous rendrez publique votre carte, que vos interlocuteurs du début vous fassent remarquer que cela ne correspond pas à ce qu'ils vous avaient indiqué ?

Delphine Bouillon-Marillier

J'espère que non. Normalement nous avons pris en compte l'ensemble des remarques qui nous ont été faites au cours des cinq réunions qui ont eu lieu.

Stéphane Bugat

Quelles difficultés marquantes avez-vous rencontrées tout au long de cette démarche ?

Delphine Bouillon-Marillier

Le plus difficile fut de comprendre la différence entre ce que voulait Bruxelles (connaître l'exposition des populations à une échelle très globale) et l'attente réelle des citoyens par rapport aux enjeux de bruit.

Stéphane Bugat

Nous allons maintenant entendre plusieurs représentants de Conseils Généraux qui, s'ils n'ont pas, a priori, de responsabilité particulière dans ce travail de cartographie, ont tous choisi d'en être acteurs, en apportant leur aide et leurs compétences aux collectivités territoriales plus directement impliquées.

Aude David, quel rôle s'attribue le Conseil Général de l'Essonne en matière de cartes du bruit ?

Aude David, Ingénieur environnement, Conseil Général de l'Essonne

Il est vrai que nous n'avons pas d'obligation réglementaire stricte pour la cartographie, mais nous en avons pour le plan d'action. Nous sommes en cours de réalisation d'une cartographie du bruit sur l'ensemble du département qui s'inscrit dans la démarche de l'agenda 21 voté en octobre 2003.



Stéphane Bugat

Où en êtes-vous de ce travail ?

Aude David

Le marché a été divisé en trois phases : diagnostic et recueil des données (cette phase est terminée), essais sur un territoire test et premiers résultats de sorties de cartes (nous allons entrer prochainement dans cette phase) et enfin, mise en œuvre généralisée sur l'ensemble du territoire.

Stéphane Bugat

Nombre d'élus doivent penser que si la réalisation de ces cartes est nécessaire, il importe surtout de passer rapidement à l'action, de financer des programmes de prévention, d'aménagement... Est-ce le point de vue qui prédomine au Conseil Général de l'Essonne ?

Aude David

Nous avons décidé de participer financièrement à la réalisation des cartes des autorités compétentes du département, autant pour cel-

les qui ont l'obligation réglementaire que pour celles qui ne font pas partie de l'agglomération parisienne mais qui souhaiteront néanmoins le faire dans le sud du département. Nous apporterons une aide financière, mais aussi technique, formalisée par des conventions dont certaines sont déjà en cours de signature. Nous agissons ainsi sur l'étude de cartographie et l'étude du plan d'actions.

Stéphane Bugat

Piotr Gaudibert, vous êtes à la tête de l'Observatoire Départemental de l'Environnement Sonore du Val-de-Marne, l'ODES 94. Pouvez-vous déjà nous préciser vos missions ?

Piotr Gaudibert



Lors du précédent colloque, nous avons présenté le projet de cartographie qui est une initiative du Conseil Général du Val-de-Marne, issu d'une programmation dans le cadre de la charte de l'environnement sonore. La première phase repose sur une vision macroscopique, à l'échelle du Val-de-Marne. Il s'agit d'avoir une connaissance de l'environnement sonore du département et de certaines spécificités, telles que la prise en compte du bruit fluvial qui, s'il paraît anecdotique aujourd'hui, devient important dans une problématique de développement durable. L'idée est que la Seine (qui traverse le Val-de-Marne) peut devenir une infrastructure de transport importante dans le futur. C'est pourquoi il nous a semblé intéressant d'établir dès aujourd'hui ce référentiel. Les limites étaient de respecter à minima la directive européenne tout en ayant une vision départementale de la problématique.

Dans le cadre de la transposition, les autorités compétentes étaient les communes et les EPCI. Une deuxième phase a alors été envisagée. Avec l'observatoire, il s'agissait de pouvoir centraliser un grand nombre d'informations tout en permettant aux collectivités locales de répondre aux exigences réglementaires de cette première étape, qui est la cartographie sonore, avec pour objectif sous-jacent de se concentrer sur la deuxième étape : le plan d'action.

Stéphane Bugat

L'objectif n'est donc pas de s'imposer mais de mettre des éléments à disposition et de pouvoir également suivre les évolutions ?

Piotr Gaudibert

Il y a une permanence du travail qui est d'ailleurs la raison d'être de l'observatoire.

Stéphane Bugat

Où en êtes-vous aujourd'hui ?

Piotr Gaudibert

Nous sommes parmi les précurseurs en Ile-de-France. C'est la raison pour laquelle nous avons rencontré de nombreuses difficultés en matière de collecte d'infos. Nous allons toutefois disposer désormais, en Val-de-Marne, d'un système organisé d'informations sur l'ensemble des sources de bruit que nous tenterons d'enrichir par un travail plus local. Le niveau d'informations dont nous ne disposons pas encore est le niveau communal. Avec l'aide d'un bureau d'études, nous avons essayé de mettre en place une méthodologie que nous allons répéter avec chaque commune.

Stéphane Bugat

En Seine-Saint-Denis, le Conseil Général a fait montre d'une détermination claire et affichée en prenant l'initiative d'un vrai travail de cartographie au niveau du département, conçu pour être ensuite mis à disposition des communes...

Marc Géneau, Direction de la voirie et des déplacements, chef du service des études générales, Conseil Général de Seine-Saint-Denis

L'idée d'élaborer une telle carte remonte à fin 2003 - début 2004. L'exécutif départemental avait la volonté d'élaborer une politique de maîtrise des nuisances sonores. L'outil cartographique est alors apparu comme le mieux adapté pour co-élaborer des programmes d'actions à partir d'un diagnostic complet et le plus objectif possible.

Stéphane Bugat

Comment avez-vous procédé et où en êtes-vous ?

Marc Géneau



L'objectif initial n'était pas déterminé par les contraintes de la réglementation puisque nous ignorions alors quelle serait l'autorité compétente. Certes, rien n'interdisait de penser que ce pourrait être les départements, ce qui nous aurait certes confortés dans notre démarche. Mais même si cela n'a pas été le cas, nous avons souhaité, malgré tout, disposer d'un outil départemental.

En 2004, nous avons établi un premier territoire test : Bobigny. Puis nous avons décidé de poursuivre ce travail, collectant à nouveau les données entrantes sur l'ensemble du territoire départemental dès la fin 2005. Cela nous a permis de faire un premier calcul sur tout le département au cours du deuxième trimestre 2006. Notre objectif était de présenter un premier résultat en septembre 2006 lors d'une manifestation que nous organisons tous les deux ans, la Biennale de l'Environnement. Si nous avons choisi d'aller vite et de ne pas communiquer avec les autorités compétentes, c'était pour mieux le faire ensuite en leur montrant ce qu'un tel travail pouvait apporter.

Nous avons lancé, depuis le début de l'année, une seconde phase de travail en communiquant aux 33 autorités compétentes du département, notre dossier technique, notre méthodologie, ainsi que les données que nous avons récoltées. Il s'agissait d'obtenir une validation de leur part et recueillir des observations complémentaires.

Après le retour des communes et après réception des éléments de RFF (le 29 mai dernier), nous nous sommes fixés comme objectif le 10 juin 2007 pour recalculer entièrement la carte sur toutes les communes, afin de pouvoir en disposer le plus rapidement possible et de la mettre ensuite à disposition.

Stéphane Bugat

Vous vous êtes donc lancés assez tôt dans ce processus. Au stade actuel, rencontrez-vous encore des difficultés ou avez-vous au contraire le sentiment que vous maîtrisez bien les choses ?

Marc Géneau

Si nous avons une bonne maîtrise de l'ensemble, il y a néanmoins des problèmes qui ont été rapportés par des communes. Ils concernent notamment le bruit aérien (comment l'intégrer ? Doit-on le considérer de manière isolée ?...). Rappelons que le territoire de la Seine-Saint-Denis accueille deux aéroports (Le Bourget et Roissy). Il s'agit donc de savoir si on les agrège ou non.

On mesure surtout la volonté des communes d'aller plus loin que la carte avec ses limites actuelles. Pour un certain nombre d'entre elles, la carte représente quelque chose de connu, même s'il nous a fallu, pour la réaliser, récolter un grand nombre de données. Ces communes souhaiteraient, par exemple, y voir intégrer des activités bruyantes qui ne sont pas classées. Cela exige évidemment un travail beaucoup plus lourd et complexe. Nous nous interrogeons actuellement sur la possibilité de réaliser un tel travail.

Stéphane Bugat

Avec vous, Stève Clavier, passons à la Seine-et-Marne. Comment caractériser la démarche du département à l'égard des cartes de bruit ?

Stève Clavier, Chef du service Déchets Bruit Air, Direction de l'Eau et de l'Environnement, Conseil Général de Seine-et-Marne

Le territoire de Seine-et-Marne représente 514 communes, ce qui nous rapproche de la problématique rencontrée par les départements de grande couronne. 48 communes sont intégrées dans l'agglomération parisienne, ce qui représente environ 500 000 habitants. Le département, s'il n'est pas autorité compétente, a néanmoins l'obligation de produire des plans de prévention du bruit dans l'environnement, notamment pour le réseau routier dont il est gestionnaire. Notre volonté était donc de travailler sur ces plans en disposant d'un outil et, si possible, de répondre aux collectivités dans un souci d'harmonisation et de mutualisation pour l'élaboration de la carte dans les territoires, ainsi que dans un souci d'équité sur l'ensemble du département. Le Conseil Général a proposé aux collectivités et EPCI compétentes la réalisation de cette cartographie par le département en maîtrise d'ouvrage.



Nous en sommes actuellement à la phase d'élaboration des projets de convention. Comme certaines EPCI ont des territoires qui dépassent le cadre de l'agglomération parisienne, nous serons vraisemblablement amenés à réaliser cette carte sur un territoire plus vaste que les 48 communes de l'agglomération parisienne. D'après les premières réponses obtenues des collectivités, cela devrait avoisiner les 59 communes.

Stéphane Bugat

L'aide que votre département propose aux communes semble non seulement acceptée, mais appréciée ?

Stève Clavier

L'idée de ce partenariat est bien d'arriver à quelque chose de rationnel le plus rapidement possible avec comme premier objectif le respect des exigences réglementaires. Contrairement à certains collègues, nous avons commencé tardivement puisque l'appel d'offres ne sera lancé qu'en septembre et que l'objectif de réalisation des cartes est pour l'été prochain. Nous comptons véritablement sur une certaine

clémence autour des délais et nous espérons pouvoir être rassuré sur ce point. Malgré tous les efforts que nous ferons, certains délais restent incompressibles, telle que la phase de recueil de données.

Stéphane Bugat

Avez-vous des échanges avec les techniciens de départements ?

Stève Clavier

C'est effectivement le cas, y compris avec le Conseil Régional d'Ile-de-France, la question de la mutualisation globale à l'échelle de la région ayant été évoquée. L'idée du département, au même titre que ce qui a été fait dans l'Essonne, est d'étendre la cartographie à l'ensemble du département.

Stéphane Bugat

Pascal Clerc, pour quelle démarche avez-vous opté dans les Yvelines et où en êtes-vous ?

Pascal Clerc, Sous-directeur chargé du pôle environnement, Conseil Général des Yvelines

La compétence n'étant pas aux départements, il nous a semblé risqué de nous l'attribuer pour encourir ensuite des problèmes juridiques. Nous nous sommes donc plutôt rapprochés des services de l'Etat pour rappeler aux communes leurs obligations. Au printemps, nous avons fourni à l'Etat nos données sur les 1500 kilomètres de routes départementales. Une première réunion a été organisée grâce à Bruitparif pour sensibiliser les communes. Actuellement, nous essayons de pousser au regroupement pour disposer de cinq ou six groupements de commande sur les territoires concernés de l'agglomération. Ce n'est pas si simple. Les communautés de communes n'ont pas toutes la compétence bruit. Cette question est en cours d'examen. Parallèlement à cela, le département devrait débloquer au mois de juillet une aide financière pour aider ces collectivités à réaliser les cartographies dans un premier temps et les plans de prévention dans un second temps, toujours avec une incitation au regroupement. L'objectif est d'agglomérer, autour de communautés de communes, les communes des alentours qui sont quelque peu isolées, de manière à avoir des schémas techniquement cohérents.



Stéphane Bugat

Quelles sont vos échéances ?

Pascal Clerc

Nous sommes à peu près dans la même logique que nos collègues du Val-d'Oise. Comme nous, ils ont essayé de faire un regroupement de commandes. Le préfet y a repris la main, mais un peu tardivement.

Stéphane Bugat

Stéphane Jourdain, la DDEA du Val d'Oise que vous représentez ici est en charge d'une étude que vous pilotez pour le compte des collectivités.

Stéphane Jourdain, Responsable de la mission Bruit, Pollutions et Nuisances, Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture du Val-d'Oise



Dans le département du Val-d'Oise, le préfet a organisé une réunion d'information en décembre 2006 avec les différentes collectivités concernées par les cartes de bruit (ce qui représente 61 communes). A ce moment-là, 23 collectivités avaient la compétence pour organiser les cartes de bruit. Il s'agissait de leur rappeler leurs obligations et les directives. Ensuite, différentes réunions de travail ont été organisées pour trouver quel était le meilleur moyen pour réaliser les cartes de bruit en mutualisant les moyens. Ce qui a été proposé aux collectivités était l'instauration d'un groupement de commandes. Cependant, pour pouvoir passer un appel d'offres, nous avons besoin d'un coordinateur de groupement de commandes.

Début 2007, nous n'avions toujours pas de collectivités pour prendre la responsabilité et la coordination du pilotage de l'étude. C'est donc le Directeur Départemental de l'Équipement qui a proposé au préfet de prendre la coordination du groupe.

Stéphane Bugat

Quel est l'avantage d'un groupement de commandes ?

Stéphane Jourdain

Nous passons un appel d'offres unique pour une étude unique. Cela permet de mutualiser les moyens et d'aider certaines communes qui n'ont ni les moyens nécessaires, ni les compétences, dans la réalisation de ce travail.

Stéphane Bugat

Votre appel d'offres est en cours, à quelle date prévoyez-vous la remise des plis ?

Stéphane Jourdain

Elle est prévue pour le 17 juillet et le démarrage est prévu pour début août.

Stéphane Bugat

Quand les autorités compétentes pourront-elles pleinement disposer des outils ?

Stéphane Jourdain

Nous espérons que la cartographie du bruit pour ces collectivités sera réalisée au plus tard en janvier 2008.

Stéphane Bugat

Parmi les problèmes que vous allez avoir à traiter dans le Val-d'Oise, je suppose que Roissy reste l'élément central ?

Stéphane Jourdain

Sur la prise en compte du bruit de l'aéroport de Roissy, nous avons décidé d'utiliser les courbes de l'environnement sonore réalisées par ADP. Le débat sur le bruit aérien s'est déroulé avant la réalisation des cartes de bruit, puisque le plan d'exposition au bruit a été approuvé en avril dernier.

Stéphane Bugat

Yann François, vous représentez Paris qui a la caractéristique d'être à la fois une ville et un département, et dont le maire est très sensible aux questions d'environnement. Ce qui explique probablement que vous travaillez depuis déjà un certain temps sur la carte de bruit ?

Yann François, Responsable de la cartographie du bruit routier à Paris, Service d'Ecologie Urbaine, Ville de Paris



Nous avons la chance d'avoir un historique favorable et d'avoir commencé les cartes de bruit bien en amont des directives, même si la transcription française de la directive et l'adaptation des textes nous ont obligés à modifier considérablement notre outil. La carte de bruit routier de Paris, telle qu'elle a existé en 2003 et 2004 (publiée sur notre site Internet) sera mise à jour pour la date du 30 juin prochain, dans le cadre des nouvelles règles européennes, non sans difficultés. La plus importante de ces difficultés repose sur la production des autres cartes de bruit (industriel, ferré, métro...). Nous, agglomérations, connaissons plus de complications que les services de l'Etat, même si je préfère actuellement ma position à celle des préfetures, à qui on ne laisse qu'un faible délai pour s'exécuter.

Faire les autres cartes de bruit ne sera donc pas chose aisée pour nous. Comme l'a dit Anne Guerrero, nous avons tous reçu des informations la semaine dernière, mais il convient de préciser qu'elles sont dans des formats qui ne sont pas immédiatement exploitables. Il va ainsi falloir retravailler ces données, et pour cette raison, on ne peut pas affirmer que nous réussirons à réaliser des cartes de bruit ferré quand il nous fallu plus de neuf mois pour faire nos cartes de bruit routier.

On nous demande d'éviter les dérapages dans les délais. Nous allons tous tenter de le faire, mais ce sera plus facile pour ceux qui ont démarré plus en amont, comme nos collègues de Lille, Lyon, Bordeaux ainsi que nous-mêmes. Nous allons réussir à sortir nos cartes de bruit dans des délais corrects, mais qu'on ne nous demande pas d'en sortir plus quand nous ne disposons pas de tous les éléments techniques. J'ai évoqué le ferré, or on rencontre les mêmes obstacles dans d'autres domaines. Pour les cartes de bruit des industries, les agglomérations doivent récupérer des données ICPE que les préfetures de police ou les DRIRE n'ont pas dans des formats exploitables techniquement, ce qui nécessite un gros travail de la part de chacun. Et nous n'avons pas de moyens pour pouvoir les réaliser.

Paris publiera donc ses cartes mises à jour dans les temps, avec toutes les données dont nous disposerons à la date T (le 30 juin). On y intégrera par exemple les courbes d'exposition sonore de l'héliport de Paris. Pour l'instant, sur les cartes ferrées, nous intégrerons un « blanc » en attendant la transmission officielle. Heureusement, nous avons des échanges avec nos collègues des autres départements. Toutefois, avec les mêmes données, nous pouvons arriver d'un département à l'autre à des cartes différentes. Je souhaite bon courage aux réceptionnaires de toutes les cartes pour les mettre en cohérence avant la transmission officielle à Bruxelles.

Questions / Réponses avec le public

Joël Ravenel, ADVOCNAR - Association de défense des riverains de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle

Je voulais faire une remarque à Monsieur Jourdain qui signalait que le PEB a été approuvé. Il faut savoir que toutes les communes du Val-d'Oise s'y sont opposées, ainsi que les habitants, et c'est le préfet de région qui a imposé ce PEB.



Jacques Roland, Centre scientifique et technique du bâtiment

Vous nous avez beaucoup parlé de collecte de données concernant les trafics. Je sais que dans la directive, il est également demandé de compter les populations exposées au bruit. Anticipez-vous des difficultés pour réaliser ce travail ?

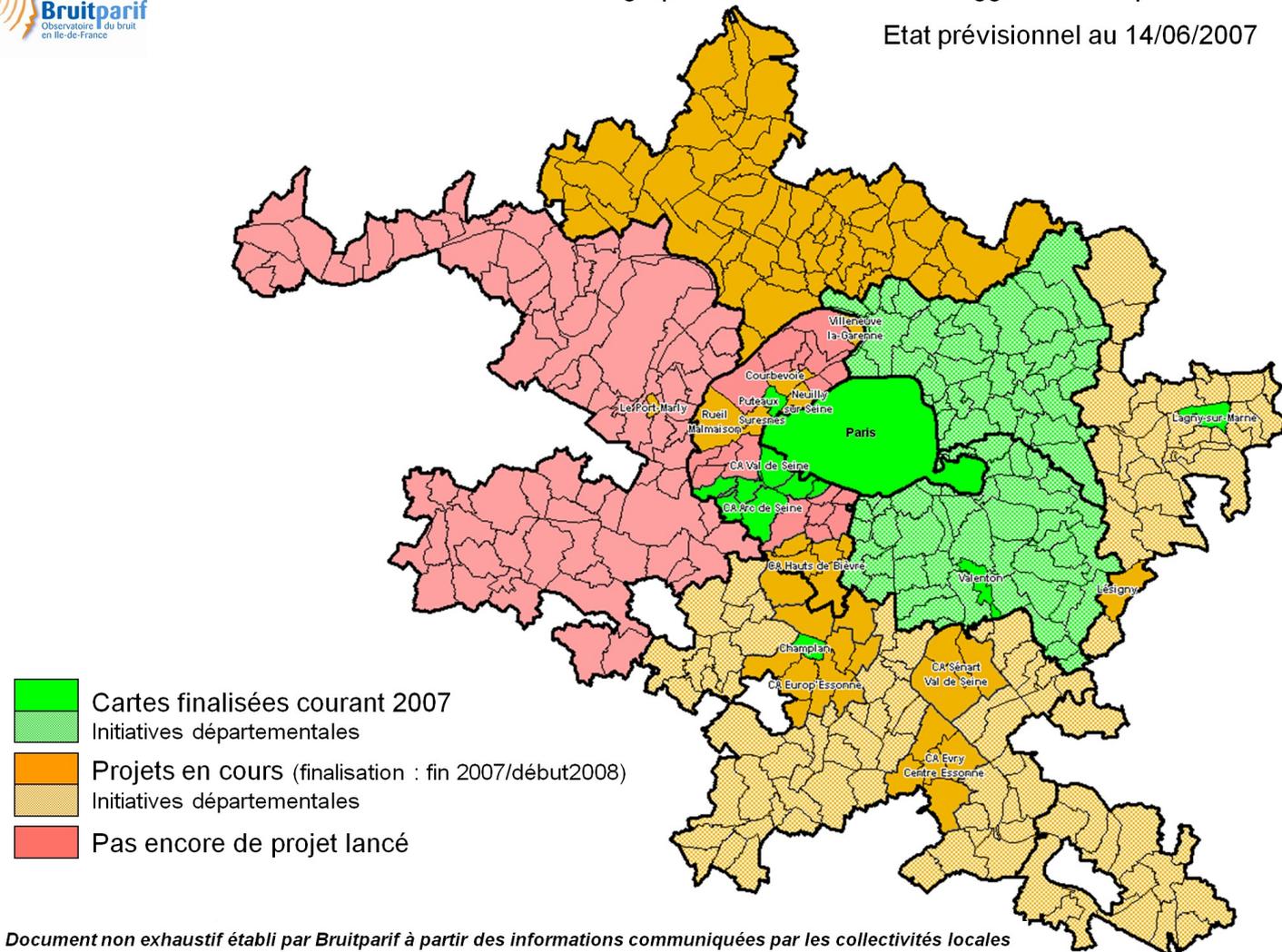
Yann François

Pour notre méthode de calcul, nous utilisons le moteur Mithra. La base de données qui y est intégrée est la base Insee 99 adapté aux îlots parisiens (la base complète réévaluée sera publiée en 2008). Il s'agit ensuite de faire des calculs intérieurs de volumétrie adaptés à la population affectée aux logements, que nous replaçons sur la façade la plus exposée pour déterminer les calculs d'exposition de la population. Si je peux le faire, c'est parce que je dispose de toutes les données dont j'ai besoin sur le bruit routier. Mais je ne pourrai pas fournir les éléments d'exposition de la population parisienne au bruit ferré ou aérien pour le 30 juin car les différents prestataires (l'Etat ou le Préfet) ne nous auront pas fourni les informations nécessaires.

Piotr Gaudibert

On s'est déjà interrogé sur la nécessité d'harmoniser la façon d'estimer les populations exposées aussi bien au niveau de chaque commune que des intercommunalités, des départements, des régions...

Nous avons des possibilités assez différentes en fonction des logiciels. Les valeurs qui nous sont demandées dans le cadre européen sont un peu contraignantes car ce sont des valeurs absolues. Ce qui n'est pas évident à obtenir à partir des îlots Insee (un nombre d'habitants sur une surface à distribuer dans des immeubles en fonction de la hauteur). Estimer ensuite la façade exposée, voire le nombre d'habitants, est très compliqué à réaliser. Pour l'instant, le mode de représentation qui semble le plus pertinent est le pourcentage par classe de bruit et non les valeurs absolues.



Synthèse de l'état d'avancement des travaux

Fanny Mietlicki

Nous avons entendu les représentants de l'Etat dire qu'au niveau des grandes infrastructures, les délais prévisionnels se situent en fin d'année 2007, pour le routier notamment. Au niveau de l'agglomération parisienne, j'ai essayé de faire une carte synthétique des projets qui ont de grandes chances d'être finalisés autour de l'échéance réglementaire du 30 juin. Il y a Paris. Il y a un certain nombre de communes ou intercommunalités qui ont pris des initiatives directes dans les Hauts de Seine comme Puteaux, la communauté d'agglomération du Val de Seine, ainsi que celle d'Arc de Seine. Il y a aussi les initiatives qui préexistaient telles que celles de Lagny-sur-Marne qui avait réalisé une carte pilote dès 2003, ou de Champlan.

Les initiatives de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne vont profiter aux collectivités concernées qui devraient également avoir bientôt ces cartes. En résumé, une bonne partie du territoire sera bientôt couverte par des cartes.

Il existe aussi un panel de territoires qui ont des projets en cours et où les marchés sont soit lancés, soit bien avancés. Dans ce cas, on peut espérer que les cartes seront finalisées soit en fin d'année 2007, soit en début d'année 2008. C'est le cas de territoires au sein de l'Essonne, du Val-d'Oise, de la Seine-et-Marne...

Il reste des territoires sur lesquels les projets ne sont pas encore lancés ou pas complètement mis au point. Le représentant des Yvelines nous disait que son département avait entrepris une démarche pour essayer de faciliter ce travail de mutualisation par les communes. On peut donc espérer que dans les mois qui viennent certaines parties du territoire seront plus avancées.

Enfin il reste encore un certain nombre de communes des Hauts-de-Seine qui n'ont pas lancé de projet à ce jour.



Retours d'expérience et échanges sur la réalisation technique des cartes

Stéphane Bugat

Les personnes présentes pour cette 3^e table ronde ont déjà travaillé très concrètement sur un certain nombre de démarches cartographiques. Nous allons essayer de voir quelles sont les difficultés rencontrées. Bertrand Masson, vous avez travaillé sur la réalisation des cartes de la commune de Champlan...

Bertrand Masson, Ingénieur, chef de projet, Impédance



Cette commune a été désignée village pilote pour des études multi-thématiques (environnementale et sanitaire). Parmi ces études pilotées par l'ADEME, une étude acoustique a permis de faire un diagnostic. Si cette petite commune de Champlan (2500 habitants) a été choisie comme commune pilote, c'est parce qu'elle se situe à proximité de l'Aéroport d'Orly, qu'elle est ceinturée par d'importantes infrastructures routières et qu'elle est traversée par des lignes à haute tension...

Stéphane Bugat

Comment avez-vous travaillé ?

Bertrand Masson

Nous avons travaillé à partir de données récoltées auprès des autorités compétentes et des fournisseurs de données. Pour cette commune, nous n'avons pas rencontré de problèmes particuliers car c'est un petit territoire. Nous avons disposé de paramètres précis, de données horaires de trafic. Cela s'est très bien passé à la différence de l'Essonne sur laquelle nous travaillons également. Pour ce département, nous serons obligés pour les voies routières, par exemple, de prendre des valeurs forfaitaires sur certaines périodes.

Ce que nous fournissons au maître d'ouvrage, c'est une base de données acoustiques. Pour cela nous utilisons un logiciel de calcul (il s'agit en l'occurrence de Prédicator) pour générer les cartes de bruit et les restituer sous SIG. On voit bien, sur le document qui vous est présenté, le bruit des avions. En bas, à droite, figurent les proportions de la population exposée par tranche de niveaux sonores. Sans surprise, sur Champlan, on s'aperçoit que l'ensemble de la population est exposé au moins à 55 dB.

Le territoire étant relativement réduit, nous avons fait un nombre important de mesures, et nous avons caractérisé précisément les ICPE. Dans cette commune, comme on le voit, l'ensemble de la population est touché par le bruit routier. Toutes sources confondues, on retrouve évidemment la trace du passage des avions et donc du bruit routier.

Ce ne sont là que des exemples pour rappeler le rôle du bureau d'études dans sa mission d'assistance au maître d'ouvrage.

Marc Loué, Maire de Champlan

Nous avons été choisis comme commune pilote pour l'étude de l'impact des différentes nuisances et notamment du bruit sur la santé sanitaire et morale de la population. Une petite commune de 368 hectares qui a le triste privilège de devoir supporter un certain nombre de servitudes d'utilité publique : l'autoroute A10, la nationale 20, la départementale 188, une ligne à haute tension de 120 000 volts qui dessert le sud-ouest parisien, la ligne C du RER, l'approche et le décollage des avions de la piste 3 d'Orly. Sans oublier, à 400 mètres du centre du village, de l'autre côté de l'autoroute, l'incinérateur du chauffage urbain de Massy-Antony...



Décrit de cette manière, cela paraît cataclysmique. Et pourtant, la population inférieure à 2500 habitants semble vivre normalement. Il est évident que le couvre-feu d'Orly – sauf exceptions, il n'y a ni décollage, ni atterrissage, entre 23h30 et 6 heures du matin – est une petite respiration dans les contraintes générales de bruit que nous subissons. L'ambiance sonore, en moyenne journalière, se situe entre 55 et 65 dB.

Il y a une question que j'aimerais poser à l'occasion de ce colloque. Nous disposons aujourd'hui de la carte du bruit différenciée pour les quatre principales sources (avions, routes, entreprises et la circulation ferroviaire qui nous touche très peu). Quid d'une commune de moins de 2500 habitants, avec les revenus dont elle dispose, pour prendre les décisions nécessaires pour limiter, voire faire disparaître l'impact du bruit ?

Stéphane Bugat

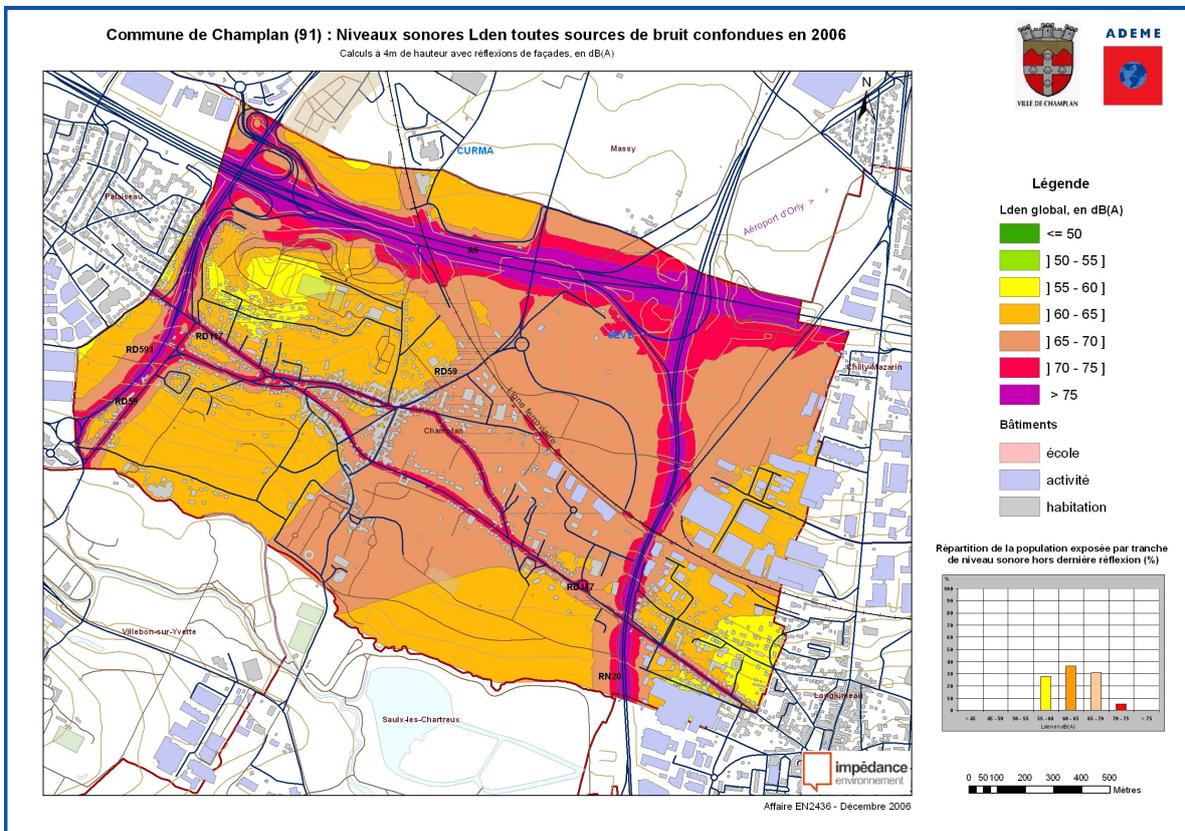
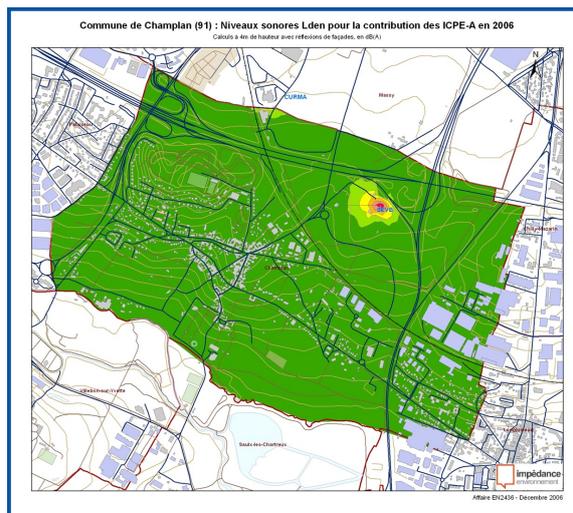
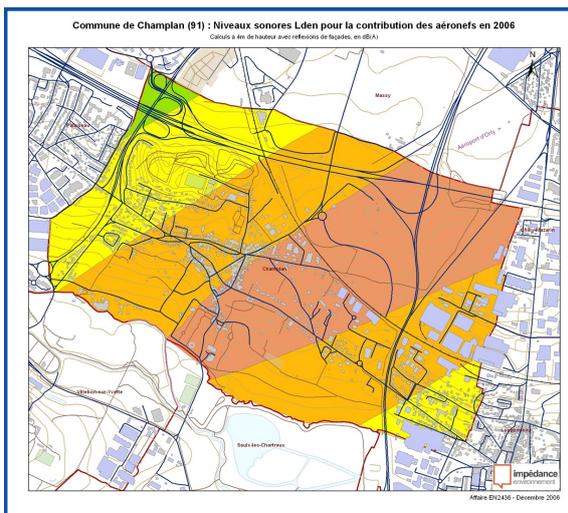
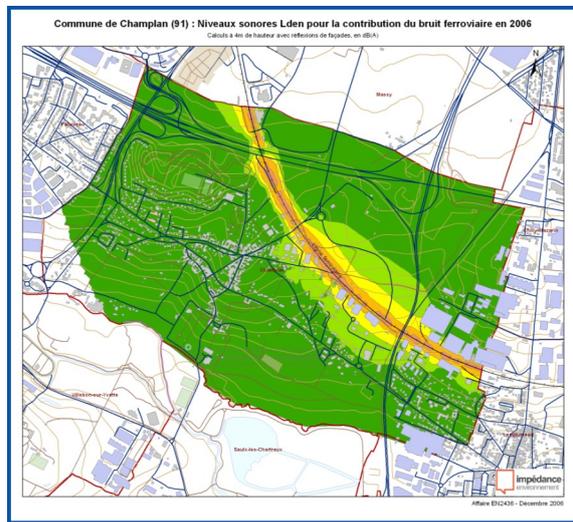
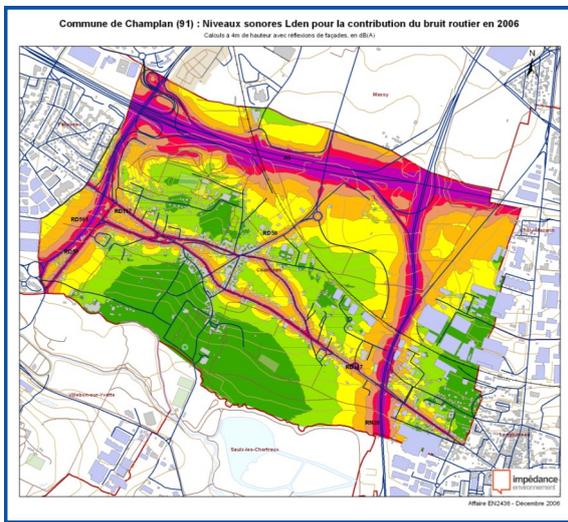
Monsieur le maire, je crains que nous ne soyons pas tout à fait en mesure de répondre à votre question. Mais si vous m'y autorisez, je voudrais vous en poser une autre en retour. Cette carte dont vous avez disposé bien avant les autres communes de manière quelque peu expérimentale, a-t-elle changé quelque chose dans votre perception de ces problèmes de bruit qui, ainsi que vous nous l'avez indiqué, ne datent pas d'aujourd'hui ? De ce point de vue, la carte vous a-t-elle servi à quelque chose ?

Marc Loué

Elle sert à confirmer ce que nous ressentions en ayant parfois l'impression que cela n'était pas forcément partagé par tous les responsables. A confirmer, par exemple, que la circulation routière a augmenté de manière exponentielle dans le secteur. Les comptages des services de l'Etat indiquent que nous en sommes à 400 000/420 000 véhicules jour, avec un trafic poids lourds de l'ordre de 3%.

Au niveau de la population, la réaction est plutôt : on ne pensait pas que c'était aussi important que cela. Tout à l'heure, l'un de vos intervenants a indiqué que le cerveau zappe certaines sources sonores qui le gênent. D'une certaine manière, on s'habitue. Un avion qui passe, cela gêne, mais entre deux avions, on fait une pause.

Cela étant, une telle étude amène à se poser la question suivante : quelles seront les mesures réglementaires et contraignantes qui suivront ? Il faut savoir que le plan d'exposition au bruit couvre la totalité de la commune, ce qui fait que Champlan, qui n'est pourtant qu'à 17 kilomètres de Paris, n'a pas augmenté sa population depuis 1975.



Comparaison entre les cartes de bruit routier, ferroviaire, aérien, industriel et toutes sources de bruit confondues

Stéphane Bugat

Michel Rumeau, en quoi consiste le travail de votre laboratoire ?

Michel Rumeau, Adjoint au chef du département des mesures physiques, Laboratoire Central de la Préfecture de Police

Notre laboratoire n'appartient pas à la police. C'est une structure territoriale qui est un ancien service commun du département de la Seine et qui n'existe dans sa forme actuelle et sous cet intitulé que depuis 1968. Notre laboratoire voue son activité à des problèmes d'environnement (pollution de l'eau, de l'air, du sol, etc.) qui relèvent des activités de police comme le déminage et certaines analyses.



Stéphane Bugat

Dans ce travail de cartographie, vous intervenez plutôt sur les sites industriels des installations classées ? C'est sans doute compliqué. Comment procédez-vous et quelles sont les données que vous fournissez ?

Michel Rumeau

Vous avez raison d'indiquer que c'est compliqué. Tout comme ça l'est de l'expliquer. D'autant que je ne suis pas un spécialiste du contrôle des installations industrielles dans le cadre des installations classées. Ces contrôles sont d'une grande complexité. La principale difficulté provient de la collecte des données de bruit. L'objectif initial était de se limiter à ce qui a été prévu par le dispositif réglementaire, soit seulement les installations relevant de la liste des installations classées et parmi celles-ci uniquement celles qui sont soumises à autorisation et qui produisent des bruits d'origine industrielle, et parmi celles-ci plus particulièrement celles qui sont amenées à produire des bruits au-delà de 70-71 décibels. Tous ces critères représentent d'importantes limitations. D'autant que nous sommes dans un dispositif, en région parisienne, qui conduirait à exclure l'essentiel des sources de bruit d'origine industrielle. Quand on sait quels sont les plans d'action censés en découler, il ne paraît pas opportun de prévoir un dispositif où l'on établirait qu'il y a des sources de bruit industriel aussi importantes que les autres mais sans les prendre en compte. Les futurs rédacteurs de plans d'action se retrouvent ainsi dans une position difficile.

C'est pourquoi, dès le début, il m'est apparu préférable de ne pas respecter entièrement ces limites pour faire le premier recensement des sources de bruit industriel. La méthodologie qui avait été recommandée est fondée sur l'évaluation de la puissance acoustique des sources, ce qui présente des difficultés d'application dans un tissu urbain dense ou dans un tissu semi urbain car la norme à laquelle il fait référence procède d'une exploration spatiale du champ sonore autour de la source industrielle. Cela est adaptable à de grandes implantations entourées d'un vaste champ libre, ce qui n'est pas fréquent en région parisienne. Sans remettre en cause les fondements de l'évaluation qui est préconisée par l'arrêté, il nous est apparu nécessaire d'explorer de quelles façons ce dispositif devait être adapté dans un tissu urbain ou semi urbain.

Stéphane Bugat

Actuellement, à quelle mission vous attachez-vous dans l'élaboration de ces cartes de bruit et où en êtes-vous dans ce processus ?

Michel Rumeau

Nous n'avons aucune compétence administrative, donc nous ne nous sommes rien attribués. Avec nos camarades de Bruitparif, nous jouons à mettre en place une méthodologie simplifiée, mais dont nous n'ignorons pas qu'elle ne pourra se satisfaire d'une évaluation forfaitaire pour laquelle il sera nécessaire de faire des recouvrements avec de la mesure sur site. Il faut reconnaître que pour l'instant nous ne sommes pas prêts, ce que j'ai moins de réticence à avouer après avoir entendu deux heures d'exposé à ce sujet-là.

Stéphane Bugat

Quels sont les moyens techniques dont vous disposez ?

Michel Rumeau

Nous avons des moyens techniques de mesure de bruit et c'est pour cela que l'on fait appel à nous. Notre service d'acoustique existe depuis un certain nombre d'années. Au début, il était voué à la mesure de bruits de voisinage et de bruits d'origine industrielle. Il intervient en appui des services administratifs sur Paris et sur les trois départements de la petite couronne. A ce titre, nous disposons d'équipes constituées pour faire de la mesure sur des sites de faible envergure (comme c'est généralement le cas pour des bruits de voisinage) mais aussi sur des sites d'importance plus établie, tels que les sites industriels. L'essentiel de nos structures n'est pas tant dans la sophistication des moyens, ceux-ci ayant tendance, de fait, à s'homogénéiser. Notre spécificité tient davantage à l'oreille tendue et à la possibilité d'intervenir simultanément sur un certain nombre de points tout autour d'un site ou d'une situation et à la possibilité de procéder à des mesures de grande envergure.

Stéphane Bugat

Philippe Lepoutre, quel est le rôle d'un organisme de contrôle tel que le vôtre dans l'élaboration des cartes de bruit ?

Philippe Lepoutre, Responsable du pôle technique, ACNUSA, Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires



Pour le comprendre, il faut rappeler ce qu'est l'ACNUSA. C'est une autorité qui a été créée en 1999 par la loi, au moment où les relations entre les riverains et l'administration étaient extrêmement tendues. Instance de concertation et de dialogue, elle doit être garantie, pour ce qui concerne les cartes, de la validité des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore autour des aéroports qui sont effectivement les plans officiels qui régissent le bruit autour des aéroports. Lorsque la cartographie du bruit a été mise en place, l'autorité s'est penchée sur la question. Avec pour objectif qu'il n'y ait pas de discordances trop importantes entre les plans officiels existants et la cartographie devant être mise en place.

Stéphane Bugat

Comment avez-vous rempli ce rôle ?

Philippe Lepoutre

Il faut préciser avant tout que nous n'avons pas un rôle de « juge de paix » par rapport à la cartographie actuellement mise en place.

Stéphane Bugat

Vous jouez en fait un rôle par rapport aux données ?

Philippe Lepoutre

C'est cela. Nous avons envoyé un courrier aux différentes instances qui réalisaient ces cartes de bruit dans lequel nous leur demandions de préserver l'indépendance et l'absence de conflit entre les PEB et les PGS et les cartes de bruit stratégiques. Il s'agit en fait d'assurer la cohérence entre les données utilisées pour produire les cartes stratégiques et celles qui servent à élaborer les plans (PEB, PGS).

Stéphane Bugat

Avez-vous la capacité effective d'intervenir dans ce sens ?

Philippe Lepoutre

Notre rôle est de prévenir et d'inciter à la prudence quant aux données incluses dans les cartes.

Stéphane Bugat

En ce qui concerne les cartes de bruit, votre mission serait donc terminée...

Philippe Lepoutre

Non car nous continuons à travailler avec les personnes qui les réalisent, en accord avec elles. Nous pouvons en outre être un intermédiaire utile pour vérifier que les données sont compatibles.

Stéphane Bugat

Christophe Lambourg, vous êtes intervenu sur la commune de Puteaux dont nous avons entendu la représentante. Avec vous, nous allons essayer d'identifier plus précisément les problèmes auxquels elle a fait allusion.

Christophe Lambourg, Chef de projet, Signal développement



Puteaux est une petite commune, donc nous n'avons pas rencontré de problème lié à la taille du territoire. Le bruit prédominant est routier avec la RN 13, les quais et le boulevard circulaire de la Défense qui sont extrêmement chargés. La principale difficulté technique rencontrée avec Puteaux repose sur la zone de la Défense qui est très construite avec des terrasses et des habitations à différentes hauteurs. Le boulevard circulaire, ainsi que les différents

accès, sont également surélevés par rapport au sol. L'absence de connaissance de l'altitude des différents éléments au niveau de la modélisation nous a posé problème. Notre base de travail est la BD Topo® de l'IGN (c'est une description de la géographie des lieux). Il s'est avéré que la version dont nous disposions présentait un certain nombre de failles dans ses données, telles que les pentes par exemple. Sachant que ce paramètre-là est pris en compte dans les calculs d'émissions, nous ne pouvions faire l'impasse et avons dû le corriger par nous-mêmes.

Stéphane Bugat

Vous vous êtes donc rendu compte que vous étiez dans l'obligation de refaire une bonne partie des calculs.

Christophe Lambourg

Au départ, nous avons fortement négligé le temps de contrôle des données et il est vrai que nous avons passé beaucoup de temps à parcourir la Défense à l'altimètre pour reprendre les cotes.

Stéphane Bugat

Avez-vous le sentiment que la remarque que vous faites concerne un organisme en particulier et les outils dont il dispose ou en tirez-vous une leçon plus générale où il faut être vigilant par rapport aux données fournies ?

Christophe Lambourg

Cela concerne effectivement toutes les données que nous avons été amenés à manipuler. Il faut être particulièrement prudent avec celles de l'IGN pour les zones très urbanisées.

Stéphane Bugat

Jean-Marc Abramowitch, vous êtes intervenu sur deux chantiers : le département de la Seine-Saint-Denis et la communauté d'agglomération de Val de Seine. Quelles sont les difficultés que vous avez rencontrées ?

Jean-Marc Abramowitch, Expert acousticien, Scétauroute

Compte tenu du fait que nous avons débuté, avec notre maître d'ouvrage, relativement en amont, les difficultés étaient surtout liées au recueil de données. Ce problème ne se pose plus aujourd'hui compte tenu de la présence de Bruitparif dont nous ne pouvons que nous réjouir. Il reste cependant quelques soucis, même si nous avons pratiquement terminé nos deux cartes.



Je voudrais faire une remarque sur la BD Topo®. Je considère qu'il ne faut pas trop exagérer les récriminations. La qualité de la BD Topo® est ce qu'elle est et nous travaillons avec cela depuis que l'IGN nous l'a fournie soit une quinzaine d'années. Nous connaissons par cœur son fonctionnement. On sait très bien par exemple que lorsqu'il y a un passage supérieur, l'altimétrie ne passe pas sous le pont, mais va de la route au dessus du pont pour redescendre derrière. Il suffit donc à cet endroit-là d'enlever les 6,50 mètres du pont pour se retrouver à

bonne altitude. Par ailleurs, les logiciels n'extrapolent pas de la même façon les cotes d'immeubles. On observe donc des différences, parfois même des aberrations. Tous les maîtres d'ouvrage savent que la BD Topo® se vérifie et le coût de vérification fait partie de notre prestation.

Sur les ICPE, on ne traite pas réellement le problème. Comme nous avons du mal à qualifier acoustiquement les ICPE, nous nous sommes contentés, sur les quelques 2300 ICPE de Seine-Saint-Denis, de sélectionner de façon empirique celles qui étaient censées faire du bruit et les positionner sur un fond de carte. Le bruit des ICPE n'est donc pas calculé, car nous ne parvenons pas aujourd'hui à obtenir les données.

Enfin, je voudrais rebondir sur ce que disait Monsieur Valentin, à savoir qu'il fallait s'approprier les cartes. L'enjeu mais aussi la difficulté est là. Si les cartes de bruit stratégiques doivent être réalisées d'un point de vue strictement réglementaire, cela n'intéresse personne. Ni les maîtres d'ouvrage, ni les associations, ni les élus... Les cartes ne sont utiles à ceux qui se les approprient que si elles leur permettent de les utiliser demain pour faire de l'urbanisme. L'intérêt est donc de faire entrer dans la carte des données qui serviront ensuite à nos maîtres d'ouvrage. Hélas, nous ne disposons pas de ces données. Par exemple, pour le bruit d'un hélicoptère, les PEB d'Issy-les-Moulineaux ne concernent aucun des deux territoires sur lesquels nous travaillons. Et ce qui intéresse le maître d'ouvrage, c'est justement le bruit sous la trace d'un passage d'hélicoptère à travers son territoire. Cette donnée n'existant pas en l'état, il nous a fallu demander à la DGAC des éléments qui nous ont permis de calculer les PEB.

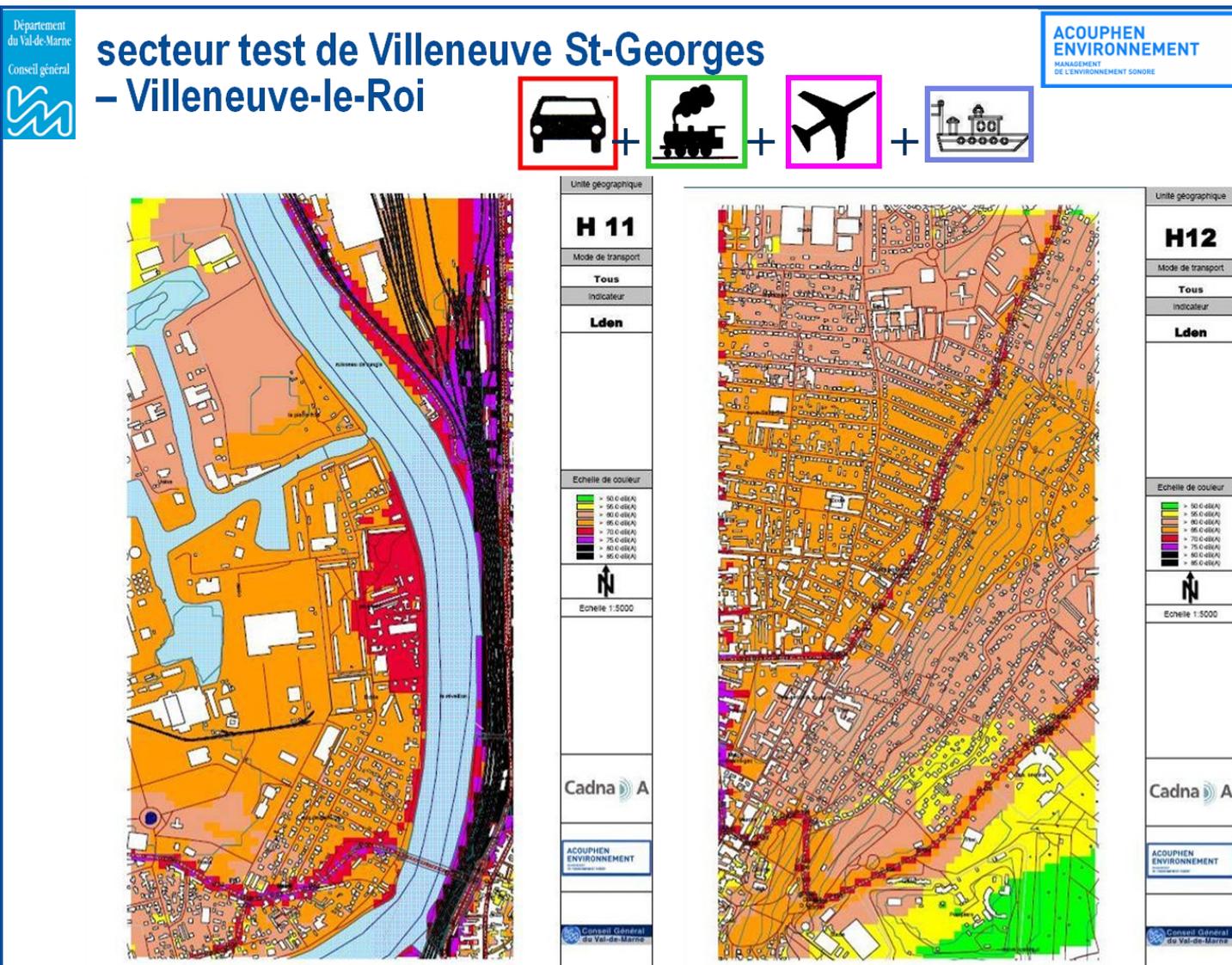
Laurent Droin, Directeur d'Acouphen Environnement



Comme pour le 93, le 94 s'est lancé très tôt dans la démarche. Nous avons commencé ce travail fin 2005 et nous avons souffert d'une certaine inertie dans la fourniture des données qui sont arrivées pour l'essentiel depuis quelques mois ou quelques semaines.

La démarche du 94 consistait d'abord à travailler sur un territoire test de 4 km² (Villeneuve-Saint-Georges et Villeneuve-le-Roi) ce qui permet d'identifier tous les freins et problèmes et de valider un certain nombre d'éléments. Le travail d'extension à l'ensemble sera terminé dans 2 à 3 semaines.

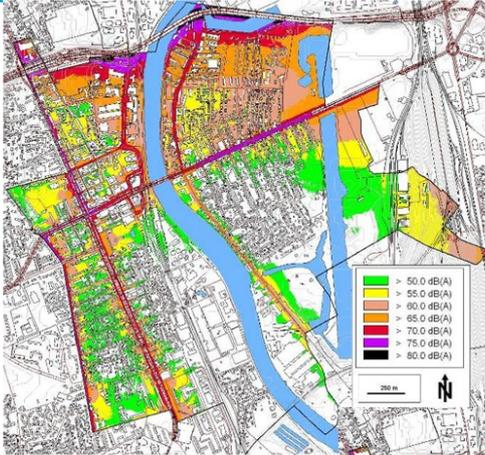
Par ailleurs, nous avons mené une approche experte sur une commune pilote (Choisy-le-Roi) pour laquelle nous avons travaillé sur le bruit des voies communales, puisqu'il n'existe pas de données dans ce domaine.



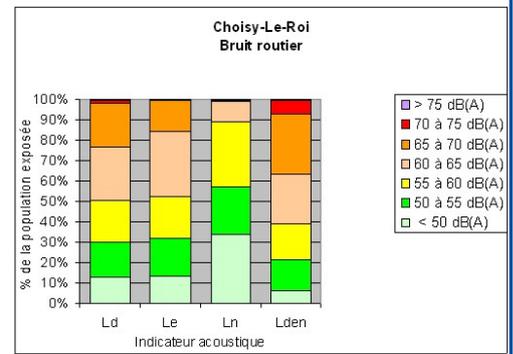
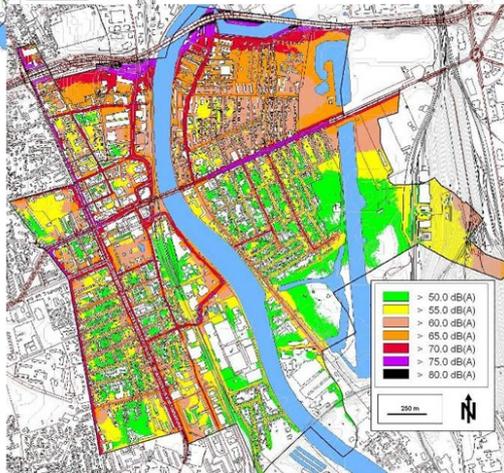
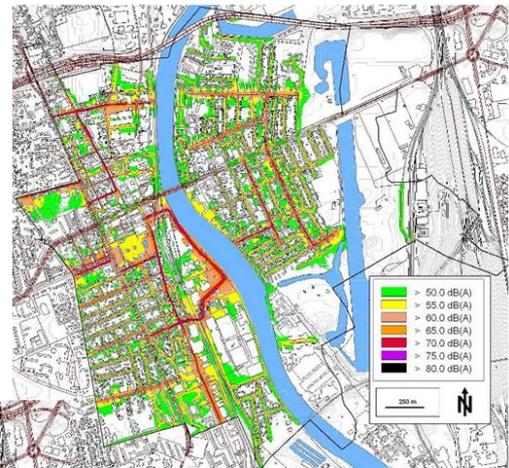
Axes structurants



Voies communales



global



Questions / Réponses avec le public

Laurent Breton, Institut Géographique National/IGN

Je suis chargé des produits BD Uni, ce qui correspond à la base de données internes dont sont issues la BD Topo® et d'autres bases de données. Nous avons bien vu, à travers les différentes interventions, que le problème des bases et des données est complexe. Celui de la BD Topo® l'est aussi. C'est une base de données généraliste qui a pour objectif de répondre à différents besoins. Or, quand on veut répondre à tous les besoins on répond souvent mal à chacun d'eux. C'est particulièrement vrai avec le bruit. Monsieur Abramowitch indiquait que ces problèmes étant connus, les bureaux d'études les résolvait souvent en interne dans le cadre de leurs prestations.

J'engage chacun d'entre vous à faire remonter les problèmes rencontrés à l'IGN soit par votre contact commercial, soit par le SAV professionnel. Je peux vous assurer que ces comptes-rendus sont lus et pris en compte dans la mesure du possible. Nous répondons à toutes

les questions posées. Je n'ai pas eu de retours sur le 92 ou sur Puteaux en particulier, mais s'il devait y en avoir, nous regarderons dans le détail les problèmes rencontrés.

Nous avons de plus en plus d'outils permettant de corriger les problèmes de Z, ce qui n'était pas le cas au début de la BD Topo®. Nous pouvons donc faire des efforts dans ce domaine, particulièrement aujourd'hui alors que nous sommes dans l'urgence de réalisation des cartes de bruit.

Yann Françoise

Je voudrais apporter un complément pour ce qui concerne la question des tronçons, du trafic et du forfait. A Paris, nous avons la chance d'avoir un observatoire des déplacements qui nous permet d'avoir des comptages permanents sur 250 kilomètres de voies, quel que soit le niveau de trafic. Des comptages occasionnels ont également été faits ces deux dernières années. Nous descendons sur tout niveau de voies (c'est l'obligation européenne) quel que soit le niveau de trafic. Sur nos 1700 km de voies, nous avons environ 2 à 300 km de voies forfaitaires (impasses, allées, etc.). Les petites communes ne devraient pas hésiter à faire du forfait sur les voies où elles n'ont pas de comptage.

Les cartes de bruit : implications et enjeux pour les collectivités locales de l'agglomération parisienne

Stéphane Bugat

Cette table ronde avec des élus, des responsables politiques, intervient à point nommé, car nous avons bien vu jusqu' alors les questions posées, au regard des contraintes imposées aux collectivités territoriales : la manière dont celles-ci procèdent, le sens politique donné à cet outil carte bruit... C'est ce que nous allons voir à travers les expériences que chacun d'entre vous va relater.

Il semble, Madame Lucas, que la communauté d'agglomération de Val de Seine, pour ce qui la concerne, soit bien avancée puisque vous êtes à la veille de la présentation de vos travaux ?

Marie Lucas, Adjointe au maire de Sèvres, membre du bureau, chargée de la propreté et de l'environnement à la Communauté d'agglomération de Val de Seine

Si nous avons souhaité mettre rapidement en application cette directive et respecter les délais, c'est parce que les deux maires ont une volonté politique très affirmée dans le domaine de la lutte contre le bruit. Boulogne a déjà lancé deux plans de lutte contre le bruit initiés par la région. Une vingtaine d'actions était menée dans chacun de ces plans. D'autre part, Boulogne est également intervenu dans le projet Gipsynoise initié par le grand Lyon. Le maire de Sèvres a, quant à lui, une implication constante et tenace au sein de la commission consultative de l'environnement pour lutter contre les nuisances émises par les hélicoptères. Si nous avons une volonté politique forte dans le domaine de la lutte contre le bruit, nous sommes toutefois une petite commune (22 000 habitants) et nous n'avons pas vraiment les moyens de nous lancer dans de grandes études, des plans d'action, etc.

Nous avons essayé de faire au mieux avec les moyens dont nous disposons. Nous sommes donc passés directement à l'action. Nous avons tout simplement fait preuve de bon sens. Dans une petite commune, il est très facile d'identifier les nuisances sonores. Nous avons mené des actions de réparation suite aux revendications des riverains, ainsi que des actions de prévention. Ce qui m'a semblé important est que le réflexe anti-bruit rentre dans le cortex du personnel communal et des élus, que l'on prenne en compte cette réflexion dans tous les domaines et dans tous les projets.

Stéphane Bugat

La carte du bruit que vous présentez à la fin du mois vous semble-t-elle un outil de meilleure sensibilisation et de meilleure mobilisation pour agir contre cette nuisance ?

Marie Lucas

Pour être tout à fait honnête, je me pose des questions. Cette cartographie présente de nombreux intérêts. Elle est plus complète que les cartes que nous avons jusqu' alors puisqu'elle répertorie l'ensemble du territoire. Elle est évolutive, le logiciel dont nous avons fait l'acquisition nous permettra en outre d'intégrer de nouveaux bruits. Elle sera publiable sur le site internet de la ville avec un plan interactif. Elle est intéressante en matière d'urbanisme, permettant de choisir entre deux projets celui qui sera le plus conforme au plan de prévention et de gestion du bruit. L'ensemble de la démarche présente aussi un intérêt, notamment celui d'avoir signé un partenariat avec Bruitparif et d'avoir été partie prenante dans le projet Gipsynoise.

Tout cela étant dit, la cartographie présente des limites dont nous nous sommes aperçus au sein du comité de pilotage. Je précise que dans la méthode de travail que nous avons mise en place, nous avons créé deux comités : un comité technique et un comité de pilotage dont le rôle était d'analyser et de valider le travail présenté par le comité technique. Ce comité de pilotage était composé des élus et des organismes compétents, ainsi que des associations de protection de l'environnement (une trentaine était représentée). Au cours de ces comités, nous nous sommes rendus compte que cette cartographie ne répondait pas à la demande des administrés. Car les bruits qui les gênent le plus concernent surtout les bruits de voisinage (festivités organisées au Parc des Princes, haut-parleurs du tramway, deux roues motorisés, sirènes de police, etc.) qui ne sont pas répertoriés dans la carte.

Stéphane Bugat

Jean-Loup Martin, où en êtes-vous, au Mesnil-le-Roi, dans la réalisation de votre carte de bruit et partagez-vous le scepticisme de votre collègue de Sèvres ?

Jean-Loup Martin, Adjoint au maire du Mesnil-le-Roi, chargé de l'urbanisme, de l'environnement et du cadre de vie



Sur la cartographie qui nous est signifiée, nous sommes une commune de taille moyenne (6500 habitants) répertoriée en tant que « commune isolée » (à 25 km de Paris). Pour l'instant, nous sommes évidemment partie prenante de la cartographie bruit et nous ferons ce qu'il faut lorsque nous serons sollicités de façon plus impérative.

La commune a été menacée par deux vagues de bruit très sérieuses. La première fut la création de l'autoroute A14. Après de multiples péripéties, nous sommes parvenus à une solution satisfaisante avec des protections. Les riverains immédiats sont à l'abri du bruit provenant de cette infrastructure. C'est bien, mais la commune a eu chaud. La deuxième vague de bruit provient de l'aérien. Il y a 30 ans, le problème n'existait pas mais depuis 10 ans, il ne fait que s'aggraver. Certains quartiers du Mesnil-le-Roi sont désormais impactés alors qu'ils ne l'étaient pas il y a trois ans. Les isolations n'ont pas été prévues à l'origine car la perspective n'était pas le passage de couloirs aériens au-dessus de ces quartiers.

Stéphane Bugat

Madame Mignonac, à Argenteuil, quelle place prend le travail sur les cartes de bruit dans le dispositif d'action contre les nuisances sonores ?

Michèle Mignonac, Vice-Présidente de la communauté d'agglomération d'Argenteuil-Bezons, adjointe au maire, déléguée à l'environnement et aux espaces verts, ville d'Argenteuil



Nous attendons en effet beaucoup de cette cartographie du bruit. D'autant que le Val-d'Oise présente une configuration qui me fait un peu redouter le rendu final. Il y a de très petites communes au nord du département, tandis qu'Argenteuil, par exemple, est une ville de 1770 km² pour 100 000 habitants. La problématique n'est certes

pas la même. Argenteuil présente une situation de bruit très importante : un nœud autoroutier avec l'A15, une liaison entre l'A15 et l'A115, l'A86 au sud de la commune, 10 km de voies ferrées, etc. Chaque entité est en charge de récolter les données qui nous seront transmises. La question est de savoir ce que nous pourrions en faire. Nous serons obligés d'augmenter nos actions.

A la ville d'Argenteuil, nous avons déjà commencé à prendre cette problématique du bruit très à cœur. D'autant qu'elle est ressentie de manière vive par nos habitants qui sont de plus en plus touchés par les bruits de voisinage. Par exemple, la ville connaît actuellement une véritable invasion de quads. On peut évoquer aux habitants le bruit de l'autoroute ou de la voie ferrée, eux parleront toujours du bruit des mobylettes sous leurs fenêtres. Voilà pourquoi il est important de leur faire comprendre que si nous prenons en compte les grosses problématiques de bruit, nous ne laissons pas pour autant de côté les situations d'ordre local.

La commune d'Argenteuil représente une voie de transit importante. Nous essayons de faire un plan de circulation des poids lourds afin de limiter la production, non seulement de la pollution atmosphérique, mais aussi sonore. Nous essayons aussi de sensibiliser les scolaires à ces questions, avec notamment la création d'un pédibus, pour encadrer nos enfants afin d'éviter à leur parent de les conduire en voiture à l'école.

Stéphane Bugat

Est-il exact, Yves Contassot, que parmi les récriminations des Parisiens, le bruit figure parmi les nuisances les plus vivement ressenties ? Comment ce travail sur les cartes de bruit s'inscrit-il dans le travail politique de la municipalité en matière d'environnement ?

Yves Contassot, Adjoint au maire chargé de l'environnement, de la propreté, des espaces verts et du traitement des déchets, Ville de Paris

Comme vous l'indiquez, le bruit est la première source de plainte à Paris. Ce qui n'est pas très étonnant, Paris étant une ville vivante à bien des égards. Il était donc indispensable de pouvoir rapidement identifier les différentes sources de bruit. Sans se limiter pour autant à la carte de bruit. Souvent les gens se plaignent du bruit de voisinage et finissent par occulter totalement le bruit de fond, le bruit permanent qui pourtant, du point de vue physiologique et du bien-être, est dramatique. Mais on finit par l'oublier au profit des bruits plus ponctuels. Il faut donc veiller à ne pas opposer ces émergences ponctuelles à ce bruit de fond structurel.

La carte de bruit que nous avons publiée en 2003 a eu un effet immédiat : des centaines de milliers de consultations, des réactions nombreuses et un impact auprès de certains professionnels, notamment ceux de l'immobilier qui affichent désormais le niveau d'exposition comme facteur de valorisation d'un bien. Cette carte nous a surtout permis de démarrer un plan de lutte contre le bruit en isolant ses différents facteurs et en travaillant sur les revêtements de chaussée, la vitesse des véhicules, les plans d'isolation des bâtiments... On peut agir et il en va de notre responsabilité de définir immédiatement les axes d'actions. Hélas, nous avons face à nous des interlocuteurs qui préfèrent ne pas dire la vérité : les transporteurs par voie ferrée, la DGAC, la préfecture, etc. Il y a véritablement tromperie sur la marchandise. Soit on nous donne des données inexploitable, soit on refuse de prendre en compte certaines données. Des hélicoptères passent régulièrement près du périphérique parisien, mais officiellement, ils sont silencieux... Eh bien il serait temps que la DGAC se débouche les oreilles ! Dans ce domaine, je considère qu'il y a arnaque. C'est la crédibilité des cartes qui est en jeu. On présente aux citoyens des cartes de bruit routier, leur indiquant le niveau sonore qu'ils subissent, alors qu'il en manque une grosse partie. Nous avons véritablement besoin de travailler avec des gens de bonne foi qui coopèrent et prennent en compte les besoins de ceux qui sont chargés de faire les cartes du bruit ainsi que la meilleure manière de leur transmettre les données.



Si ces cartes sont importantes pour nous, c'est aussi parce qu'elles nous permettent, lors de concertations sur les aménagements, de travailler avec les citoyens. Dans les services, avec les aménageurs, nous devons être plus pédagogues afin de faire des tests en amont et non a posteriori sur l'impact d'une implantation par exemple. Cela représente aussi une nouvelle manière de travailler : avant de prendre des décisions, il faut évaluer l'ensemble des paramètres. Et le paramètre sonore me paraît tout à fait indispensable. Un des enjeux majeurs aujourd'hui est de disposer d'un certain nombre de mesures très concrètes à des endroits stratégiques. Le périphérique est sans doute l'un des endroits les plus bruyants d'Ile-de-France, avec les autoroutes. En même temps, il est traversé par de grands faisceaux ferrés et ferroviaires, et survolé par des hélicoptères. Il y a là des nœuds d'une importance majeure sur lesquels nous devons nous concentrer. Nous l'avons fait pour la pollution atmosphérique à Porte de Bagnolet, nous devons également le faire pour la pollution sonore. Il nous faut ainsi être capables d'identifier la gêne réelle afin de pouvoir se retourner vers les émetteurs et les contraindre à mettre en place de vrais plans de diminution des nuisances sonores, quels que soient ces émetteurs. A défaut d'une telle démarche, nous perdrons la crédibilité des cartes elles-mêmes.

Stéphane Bugat

A vous entendre, il y a une double difficulté : lutter contre les bruits à la source, ou en tout cas sensibiliser ceux qui sont les fauteurs, et les processus longs que cela représente, souvent insurmontables. D'autant qu'en zone urbaine dense, il y a des services à rendre donc des bruits qui y correspondent. Enfin, il y a la nécessité que vous évoquiez d'arbitrer les nuisances...

Yves Contassot

Si on raisonne à trafic constant, on en arrive effectivement à des arbitrages et on ne fait que déplacer le problème. Mais si, en faisant un aménagement, on a pour objectif de réduire la nuisance globale, à ce moment-là on se pose les questions de manière différente. Il faut étudier les choses dans un contexte très large.

Stéphane Bugat

Quand on parle de carte de bruit, quel est le Jean-François Bel qui réagit avec le plus de sensibilité : le maire de Montesson ou le vice-président du Conseil Général ?

Jean-François Bel, Maire de Montesson, Vice-Président au Conseil Général des Yvelines

Les deux. Je voudrais indiquer en tout premier lieu que je suis admiratif de ce qui se fait à Paris. Je suis d'accord avec ce que dit Monsieur Contassot. Dans le domaine du bruit, il me semble indispensable d'établir au préalable les cartographies pour savoir de quoi on parle. Cela représente un véritable thermomètre. Ce n'est qu'à partir de ce constat que l'on pourra prendre des décisions pour améliorer la situation.

Le département des Yvelines est le canard boiteux de l'Île-de-France car nous sommes celui où la situation avance le moins à l'heure actuelle. Où en sommes nous précisément ? En ce qui concerne la carte des infrastructures, la première demandée par Bruxelles, elle relève très clairement de la responsabilité de l'Etat. Celui-ci a demandé aux départements le bruit des départementales. Or, il vient de nous en refourguer plus de 800 km. Nous avons cependant rendu la carte des bruits des 1500 km de voiries nouvellement départementales pour que l'Etat puisse faire la carte des infrastructures.

La deuxième carte obligatoire au niveau européen est la cartographie des territoires. Je regrette qu'au lieu d'avoir une carte générale de l'agglomération parisienne, on ait demandé ça commune par commune ou groupement de communes par groupement de communes, ce qui est demandé par la communauté européenne étant une carte d'ensemble.

J'exprime le souhait qu'il y ait une carte générale initiée par la région. Juridiquement, ce n'est pas ce qui a été décidé par les pouvoirs publics. Je voudrais donc interpeler le gouvernement – en particulier le nouveau ministre en charge de l'Environnement et du Développement Durable – pour qu'il modifie cela. Il serait tellement plus rationnel d'avoir une carte d'ensemble. C'est comme le nuage de Tchernobyl dont on a voulu nous faire croire qu'il s'arrêtait juste à nos frontières. La problématique est la même pour le bruit. Il ne s'arrête pas à la limite de nos communes. La situation est beaucoup plus générale, même si chacun a ses décisions à prendre pour faire progresser les choses.

Dans le département des Yvelines nous avons rappelé à l'Etat son obligation de faire cette cartographie du bruit dans nos territoires. Et nous avons délibéré pour indiquer formellement que nous allions subventionner à hauteur de 50 % les études sur le bruit. Mais, encore une fois, l'initiative doit revenir à l'Etat. Il serait souhaitable d'arriver à une carte unique pour les Yvelines. Il semble que nous en soyons encore à quatre ou cinq cartes, à l'initiative de regroupements de communes.

Je suis aussi maire d'une ville de 15 000 habitants, ce qui est peu de choses en région parisienne. Plus de la moitié de notre territoire est encore composé de champs de salades, mais il est aussi traversé par plusieurs autoroutes et il est survolé par 180 avions par jour. Ma population n'en est pas moins sensible, en matière de bruit, à la petite mobylette sans pot d'échappement qui réveille 2000 personnes à une heure du matin. La problématique du bruit est très diverse selon l'endroit où l'on se trouve. Il est ainsi vrai que l'on est plus sensible aux

bruits émergents soudains qu'aux bruits de fond, alors qu'il faut traiter les deux, ne serait-ce que pour des raisons de santé.

Ma commune est membre d'une communauté des Boucles de la Seine, qui représente 170 000 habitants et à laquelle nous allons transférer la responsabilité de la réalisation de la cartographie du bruit. Il serait bon de s'étendre aux villes voisines, mais la division territoriale est tellement complexe que le simple fait d'en contacter les responsables demande un effort important.

Mon sentiment est que nous n'aurons pas avant un an une cartographie du bruit à peu près aboutie pour l'ensemble de nos territoires dans les Yvelines comme dans l'ensemble de l'Île-de-France. Et ce ne sera déjà pas si mal ! Encore faut-il que nous puissions nous appuyer sur une cartographie satisfaisante des infrastructures. A l'évidence, l'Etat est encore incapable de nous la fournir. On ne peut que le regretter.

Questions / Réponses avec le public

Pascal Valentin, Chef de la Mission Bruit, Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables

Je ne peux que me féliciter de ce que j'ai entendu des intervenants à cette tribune. La crainte que nous avons, au ministère de l'Ecologie, c'est que les élus opposent un refus quasi général à cette cartographie du bruit, prétextant qu'ils savent tous très bien où sont les points noirs du bruit sur leur territoire respectif. J'entends que vous êtes tous d'accord pour reconnaître que vous avez là un outil utile pour vos prises de décision en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire. J'ai également noté que les cartes de bruit telles qu'elles sont exigées par l'Union Européenne ne répondent pas forcément à l'attente de vos administrés qui, au delà du bruit des infrastructures, sont sensibles à d'autres sources de bruits. A cet égard, nous tenons à vous rassurer. Ce qu'exige Bruxelles, c'est un minimum. Si une commune souhaite faire une cartographie enrichie, elle le peut. Certaines communes nous ont ainsi fait savoir que ce qui les intéressait plus particulièrement, c'est la cartographie des terrasses de cafés. Rien ne leur interdit de l'intégrer, même si ce n'est pas ce que demande Bruxelles. Il est d'ailleurs possible qu'à l'occasion du réexamen de cette directive, prévu en 2009, Bruxelles décide d'étendre son champ d'application et de renforcer les exigences en matière de contenu des plans de prévention. Pour l'heure, toute latitude est laissée aux autorités compétentes pour bâtir le contenu de ces plans de prévention.

J'ai entendu Madame Lucas signaler que des indicateurs autres que les Lden et Lnight pouvaient être importants pour les riverains. Je suppose que vous pensiez aux indicateurs événementiels, les pics de bruits, les Lmax, etc. Là encore, l'Union Européenne a prescrit l'utilisation minimum de deux types d'indicateurs. Quand on étudie les annexes, on constate qu'il est possible pour les autorités compétentes d'utiliser d'autres indicateurs du type de ceux que vous avez mentionnés.

En somme, les uns comme les autres, nous apprenons en marchant. Cette directive nous est tombée dessus, même si elle a été discutée voilà quelques années. Le moment est venu de la mettre en œuvre et nous le faisons comme nous pouvons. Monsieur Bel considère que les autorités compétentes désignées par le gouvernement ne sont peut-être pas les plus pertinentes. Pour procéder autrement, c'est une loi qu'il faudrait modifier, mais en l'espèce rien n'est gravé dans le bronze. Nous avons l'obligation de procéder, dans cinq ans, à la cartographie des territoires et des infrastructures, pour les agglomérations inférieures à 100 000 habitants et pour les routes sous le seuil des six millions de véhicules. Si on se rend compte, d'ici là, que les cartes qui remontent sont difficilement exploitables, en premier lieu par Bruxelles, certaines évolutions sont tout à fait imaginables.

Marc-Ambroise Rendu, Président de Ile-de-France Environnement

Je voudrais demander à Monsieur Valentin comment ils se sont arrangés pour traduire la directive qui parle d'une autorité compétente par agglomération par trois cent autorités compétentes pour l'Ile-de-France. Cette multiplication est d'autant plus mystérieuse qu'elle n'existe pas dans la directive.



Stéphane Bugat

Cher confrère, vous posez une question pertinente, dont vous connaissez la réponse, à un interlocuteur dont vous savez qu'il n'est pas en situation de vous répondre.

Marc Ambroise-Rendu

Je la pose à l'interlocuteur, au-delà de lui à la salle et à ceux qui, d'une manière ou d'une autre, ont la capacité et l'autorité pour faire évoluer les choses. Comme le dit si bien Monsieur Bel, nous ne sommes pas des imbéciles ; quand on fait une bêtise, on peut la corriger. Faisons donc en sorte que cela soit corrigé.

Pascal Valentin

Nous n'allons ni faire l'exégèse de la directive, ni la polémiquer. La directive dit, en substance : les Etats membres désignent les autorités compétentes au niveau qu'elles souhaitent. L'Etat avait plusieurs choix.

Marie Lucas

Je voudrais rebondir sur le caractère évolutif des cartographies. Pour l'instant, elles ne prennent en compte que les bruits et les sources de bruits prévus par la directive. On peut tout à fait les enrichir, notamment avec les bruits de voisinage que j'ai évoqués tout à l'heure. Mais le problème n'est pas là. Si nous enrichissons davantage les cartes, que vont nous demander nos administrés ? D'essayer de résoudre ces nuisances. Et c'est bien là le problème pour nous élus. Il ne suffit pas de

disposer ces données sur une carte pour faire joli. Les nuisances qui relèvent de nos compétences communales, comme la collecte des ordures ménagères, l'enfouissement des conteneurs à verre, l'isolation acoustique de nos crèches et de nos cantines, etc. on sait faire. Mais nous sommes démunis face aux nuisances qui relèvent de la RATP, de la SNCF, de l'héliport de Paris, etc. Nous sommes le lien entre nos administrés et ces organismes, mais nous n'arrivons pas à peser suffisamment pour que ces nuisances soient résolues.

L'intérêt de la démarche des cartes, c'est d'avoir mis ces interlocuteurs autour de la table, ce que nous faisons déjà avec un groupe permanent du bruit. Pour que chacun prenne enfin conscience de ce que représente cette nuisance sonore et de sa responsabilité à cet égard. Les constructeurs le sont, les transporteurs aussi. Nous le sommes également à notre niveau de collectivités locales et nous n'oublions pas de sensibiliser la population qui a aussi sa part dans le bruit.

Yves Contassot

Je souscris d'autant plus que l'on connaît la plupart des problèmes techniques. Ce sont des difficultés financières qui subsistent. On sait parfaitement, par exemple, comment régler les problèmes de bruit que pose le réseau ferré en proche couronne comme en centre ville. Quand on en parle à la RATP, se dresse devant nous l'insurmontable obstacle budgétaire. On pourrait prendre bien d'autres exemples. Seulement qui peut dire à la RATP, « nous finançons » ? Certainement pas les collectivités locales. Il n'y a que l'Etat qui puisse mettre en œuvre un programme national de résorption des bruits les plus nuisibles pour les grandes infrastructures. Soit l'Etat anticipe avec un vrai programme, sans attendre 2009, 2012 ou 2025, années de révision des cartes, et sans attendre que l'Europe nous mette en demeure, soit on constatera qu'il y a plus de gens qui souffrent et se plaignent. Relever les plafonds aériens en Ile-de-France, cela ne dépend que de l'Etat.

Stéphane Bugat

Monsieur Bel, vous aurez remarqué que votre proposition de régionaliser le travail sur les cartes de bruit n'a laissé personne indifférent ? Pensez-vous avoir une chance d'être entendu ?

Jean-François Bel

Nous aurons parmi nous, cet après-midi, un vice-président du Conseil Régional. Il a ma question, nous aurons sa réponse.

Stéphane Bugat

Je ne suis pas certain que cela ne dépende que de lui...



La communication des cartes au public

Stéphane Bugat

Nous allons maintenant nous intéresser à la communication. Il ne suffit pas d'élaborer ces cartes du bruit de la façon la plus fiable possible, il faut également savoir comment faire circuler l'information notamment auprès du grand public. Cela fait partie des exigences fixées par la réglementation. Jusqu'à quel point et dans quelles conditions : c'est ce que va nous expliquer Jérôme Larivé.

Jérôme Larivé, Chargé de mission à la Mission Bruit, MEDAD



Je dois vous parler des aspects réglementaires en essayant de ne pas être trop rébarbatif.

J'aimerais placer le sujet dans son contexte. Vous avez retenu des interventions de ce matin, notamment de celle de Monsieur Valentin, que le bruit émis dans l'environnement par deux cibles particulières que sont les abords des principales infrastructures et les grandes agglomérations doit faire, l'objet d'une évaluation, et d'autre part d'actions qui vont tendre à le prévenir ou à le réduire.

Parmi les enjeux, il s'agit d'informer le public et de fonder les actions locales adaptées. Il y a d'autres enjeux, telle l'harmonisation de l'information entre les différents pays de l'Union pour orienter les futures politiques européennes.

S'agissant de l'information et de la participation, vis-à-vis du public, l'essentiel à retenir c'est que les cartes de bruit comme le plan de prévention dans l'environnement doivent être mis à la disposition du public au minimum au siège de l'autorité compétente. Et elles doivent faire l'objet d'une publication par voie électronique. Elles contiennent des représentations graphiques mais aussi des données, sous forme de textes. En matière de base de données numériques sur l'exposition au bruit, les estimations à recueillir sont celles des populations qui vivent dans les bâtiments d'habitation ainsi que celles des établissements de santé et d'enseignement exposés au bruit. Sur la rédaction des textes explicatifs à prévoir, la réglementation prévoit des résumés non techniques : la présentation des principaux résultats d'évaluation et l'exposé sommaire de la méthodologie utilisée.

Les plans, en ce qui les concerne, doivent faire l'objet non seulement d'une information du public mais aussi d'une concertation. J'ajoute quelques précisions : vous avez noté qu'il y a plusieurs indicateurs possibles pour les cartes de bruit mais qu'au moins deux sont à utiliser, avec les explications de communication à apporter. Les représentations graphiques sont en 2 D, mais rien n'interdit à la collectivité de les faire en 3 D si tel est son souhait.

Pour les évaluations de façades, il y a des exigences qui diffèrent des pratiques habituelles en France, ce qui nécessite un accompagnement particulier en termes de communication.

Pour les cadres communs d'interopérabilité, un lien existe. Il s'agit du site Internet : synergie.modernisation.gouv.fr. Dans sa rubrique référentielle, il mentionne toutes les informations utiles. Le principe

à en retenir est que c'est un cadre qui fixe les normes et les standards communs à usage des administrations de l'Etat et des collectivités et de leurs partenaires pour les différents systèmes d'information publique qu'elles envisagent.

Stéphane Bugat

Si j'ai bien compris, la réglementation prévoit des exposés non techniques, préconise des représentations claires et compréhensibles, accessibles au public. Yann François, je vous sens sceptique ...

Yann François

Je ne vois pas pourquoi vous dites que je suis sceptique ! Je suis juste sceptique quand on annonce que l'on va transformer la norme 31/130. Je sais que c'est en cours puisque nous faisons partie du groupe de travail. Il est dommage que le changement de la norme intervienne en plein milieu d'une publication future des cartes par les communes. On sait pertinemment que dès l'an prochain le fait d'harmoniser toutes les normes européennes en termes de bruit va peut-être apporter des modifications. Toutes les cartes qui sont en cours de réalisation pour juin prochain devront ainsi intégrer de nouvelles couleurs ou de nouveaux codes de calculs.

Stéphane Bugat

Revenons sur ce que vous avez fait à Paris. Vous avez expliqué ce matin la manière dont vous avez travaillé sur la conception et l'élaboration de votre carte. Mais dans l'action que vous avez entreprise, il y a évidemment un volet communication, au sens très large, comprenant notamment la mobilisation des acteurs. Avec le recul, avez-vous le sentiment que cet outil carte de bruit tel que vous l'avez utilisé a eu un impact positif du point de vue de la communication ? On a bien compris que les Parisiens sont très sensibles à cette question du bruit. Yves Contassot nous l'a confirmé ce matin. La carte vous a-t-elle permis de faire avancer les choses à cet égard et de quelle manière ?

Yann François

Je n'irai pas jusqu'à affirmer qu'elle a fait avancer les choses, en tout cas au point de changer le bruit à Paris. Ce qu'a permis la publication des cartes en 2003, puis en 2004 avec la version de nuit, c'est déjà une confirmation. Le bruit routier est une nuisance que tout le monde connaît. Cette fois, on a pu mettre des couleurs sur des chiffres que personne ne comprend. Après, il y a la dimension plus politique qui n'est pas de ma responsabilité de technicien : une fois que la carte est publiée, il faut l'assumer. C'est pour cela qu'il est délicat pour certaines agglomérations de publier des cartes alors qu'elles n'ont ni les compétences ni l'autorité directe pour changer les choses. Toujours est-il qu'une fois que la carte est publiée, mise à la disposition du public, il faut être capable d'expliquer pourquoi on a tel niveau de bruit et comment ce bruit peut éventuellement être résorbé, sachant que ce n'est pas toujours possible y compris techniquement.

C'est là que la communication est importante, le travail de vulgarisation des procédures, des calculs, des modélisations, de confirmation de l'exactitude des données, etc. Si vous consultez le site Paris.fr, vous verrez qu'il y a très probablement plus de pages de textes d'entourage que de pages de cartes proprement dites.

Stéphane Bugat

Il semble que ce site bénéficie d'une importante fréquentation. Son utilisation est-elle vraiment interactive ? Les internautes font-ils des commentaires ?

Yann Françoise

Pas vraiment, même si les Parisiens peuvent écrire au Maire ou réagir par téléphone au 39 75. Le site a été très visité les deux premières années. C'était une nouveauté. Il faut tout de même faire attention en termes de représentation. Nous avons obligation de transmettre aux autorités une carte au 1/10 000e. Or, cette échelle ne représente rien, sauf à avoir des cartes d'un mètre sur deux et on imagine ce que cela peut donner par voie électronique. Il faut donc savoir jusqu'à quel niveau de zoom on est capable d'aller sur Internet.

Parallèlement à la publication sur Internet, nous avons mis à disposition les cartes papiers des arrondissements dans les mairies d'arrondissement. Tout cela a permis, d'élaborer un plan d'action contre le bruit.

Stéphane Bugat

Nous avons longuement expliqué, ce matin, le travail engagé par le département de la Seine-Saint-Denis. La dimension communication y a été intégrée assez en amont. De quelle manière ? C'est ce que va nous expliquer Gaëlle Stotzenbach.

Gaëlle Stotzenbach, Direction de la voirie et des déplacements, Chargée d'étude, Conseil Général de la Seine-Saint-Denis



Nous nous sommes appuyés sur la Biennale de l'Environnement, une manifestation au cours de laquelle divers débats et échanges permettent notamment de mettre en exergue les politiques départementales un peu phares. En 2004, une première carte test sur Bobigny a été présentée. Marc Généau en a parlé ce matin. En 2006, notre exécutif nous ayant demandé d'étendre la carte test à l'ensemble du territoire départemental, un site dédié a été réalisé et présenté à un public scolaire en semaine, au grand public le week-end. Ce site comprenait 17 000 images fixes, à partir desquelles on peut sélectionner une commune, puis un quartier. Ce site doit cependant être fermé pour des raisons d'harmonisation, afin de basculer sur le site du département, en septembre, une fois que la carte sera requalifiée.

Ce que l'on peut dire de cette mise en ligne et des premiers échanges avec la population, en particulier avec les associations, c'est qu'il y a effectivement une insatisfaction sur la question de la variété des sources. C'est vrai pour les bruits de voisinage mais aussi pour la cohabitation entre les activités et le logement. Chez nous, le survol des hélicoptères est un thème qui revient assez souvent.

Ce qui me frappe, c'est que le niveau de connaissance à l'égard du bruit est encore relativement faible alors que c'est une nuisance particulièrement stigmatisée par les habitants, y compris parmi les associations qui se battent pour améliorer les choses. Ce qui signifie pour nous qu'il y a un effort assez conséquent à faire en termes d'informations complémentaires, comme le disait mon collègue de Paris. Il faut vraiment une démarche didactique pour expliquer ce qu'est un décibel, comment il se calcule, pourquoi les chiffres obtenus ne correspondent pas nécessairement au ressenti des habitants.

Surtout, la question qui revient en boucle, c'est celle de l'usage et de l'exploitation de cette carte. On nous fait souvent remarquer qu'elle n'est pas opposable. Peut-elle au moins servir d'appui à une mobilisation ? Mais alors comment en organiser la coordination au niveau régional, vis-à-vis des transporteurs, notamment ? Nous avons donc prévu, sur le site Internet tel qu'il fonctionnera à partir de septembre, un espa-

ce grand public, délibérément didactique, avec une ou deux cartes de présentation et une entrée plus professionnelle où figureront des données plus techniques sur la méthodologie employée pour la construction de la carte. Notre exécutif souhaite développer plus particulièrement l'aspect impact sanitaire. Il considère en effet que nous avons un vrai rôle d'alerte à cet égard. Nous travaillons d'ailleurs avec le CIDB (Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit) pour monter une exposition spécifique sur cette question de la santé.

Stéphane Bugat

Autrement dit, vous allez utiliser cette carte pour poursuivre la sensibilisation et même la mobilisation sur cette question du bruit et de ses impacts ?

Gaëlle Stotzenbach

C'est un peu ce qui a été évoqué ce matin avec Monsieur Abramowitch. Nous voulons présenter cette carte comme un outil d'aménagement et d'urbanisme. Pour la population dont ce n'est pas le métier, c'est certes difficile à comprendre. Aussi nous essayons de rendre les choses plus accessibles. Nous avons développé un partenariat avec la CAUE 93. Mais quand nous avons rencontré les communes, nous avons surtout été face aux services d'hygiène, pas des services en charge de l'urbanisme et de l'aménagement. Il faut donc que l'on se relance en multipliant les réunions spécifiques avec ces interlocuteurs. Il y a encore beaucoup de choses à impulser.

Stéphane Bugat

David Guérin, en tant qu'ingénieur chef de projet à Bruitparif, vous avez sans doute une vision d'observation globale privilégiée sur ce qui se fait en région. Peut-on essayer avec vous de résumer quelques grandes recommandations sur la bonne manière d'intégrer la communication dans le processus cartes de bruit ?

David Guérin, Ingénieur acousticien, chef de projet à Bruitparif

Je suis ingénieur acousticien. Pourquoi cette précision ? Parce que tout ce que Yann Françoise et Jérôme Larivé viennent de nous dire m'interpelle. Quand on parle de décibels, je comprends puisque c'est mon métier. L'enjeu de la directive européenne est d'obtenir de grandes orientations au niveau européen pour mener des politiques mais aussi pour avoir une communication assez importante – ce qui ne s'est encore jamais vraiment fait – en direction du public. Il faut pour cela des clés de compréhension. Il n'est pas possible de laisser les cartes de bruit sur les sites Internet sans accompagnement ni explications. Il faut faire comprendre ce que ces cartes représentent mais surtout ce qu'elles ne représentent pas. De ce point de vue, le site de la Ville de Paris est très bien conçu.



Il faut aussi une harmonisation. Si je vis à Champlan et que je travaille en Seine-Saint-Denis, si je veux savoir ce qu'il en est du bruit dans ces deux endroits alors que je ne sais pas lire une carte, il faut que je puisse juger en fonction des situations respectives. Il est donc nécessaire que les couleurs de référence soient les mêmes, c'est d'ailleurs un minimum, et que les échelles soient cohérentes.

Quand on parle de cartes stratégiques du bruit, cela implique qu'il n'y a pas que des cartes, mais aussi des graphiques et que ce ne

sont pas des cartes de gêne. Il ne s'agit pas de réduire la gêne mais de réduire le bruit, celui du trafic routier, par exemple. A contrario, si on s'attaque au bruit de la mobylette qui réveille tout un quartier, on va peut-être réduire la gêne qu'elle occasionne mais on ne va pas réduire le bruit sur le plan statistique.

Stéphane Bugat

Ce sont là des rappels utiles. Pour autant, j'imagine l'élu local qui a dû venir à bout de tous les problèmes techniques que nous avons évoqués pour élaborer la carte du bruit de sa commune et à qui on dit : « à présent, il faut rendre tout cela compréhensible ». C'est probablement son réflexe naturel d'élu, mais avez-vous tout de même des conseils, des trucs à leur donner ?

David Guérin

On a parlé de cartes calculées. L'outil de mesure prend tout son sens au niveau communication. Il permet à l'élu de dire : j'ai fait un calcul sur la totalité de mon territoire et, pour vérifier, j'ai fait des mesures à divers endroits. La nécessaire cohérence entre ces deux démarches est indispensable et doit être expliquée.

Autre principe simple, déjà plusieurs fois préconisé : pas de carte sans texte d'explications. Les personnes qui consultent le site doivent avoir une impression de transparence. Je citerai également les enquêtes de perception qui peuvent utilement accompagner les réunions publiques.

Questions / Réponses avec le public

Marie-Elise d'Orléans, Communauté urbaine de Nantes

Je voulais savoir ce qu'il faut réaliser pour la diffusion au public et ce qui est à envoyer à l'Europe ? En lisant le guide du Certu on a l'impression que pour le public ce ne sont que des cartes et pour l'Europe que des tableaux. Les choses sont-elles très strictes ou plus vagues ?

Jérôme Larivé

Ce que décrivent les textes, c'est le travail à réaliser et c'est également ce qu'il faut publier, y compris ce qu'il faut remonter à l'Europe. Les cartes, l'Union va en prendre connaissance, ne serait-ce que pour vérifier qu'elles ont bien été faites. En revanche, ce n'est peut-être pas à ce niveau que les représentations graphiques vont être exploitées. Cela relève bien davantage du contact avec le public. Rappelons que les éléments à transmettre à l'Europe doivent passer par les préfets des départements.

Jacques Roland

Un des objectifs de la Commission, en publiant ces cartes, était de les utiliser de manière différentielle. Je m'explique. Une des demandes figurant dans la directive, c'est la comparaison par rapport à des valeurs limites. Ce que comprend bien le public, c'est le feu vert et le



feu rouge. D'autres Etats en Europe ont présenté des cartes différentielles pour chaque moyen de transport : je dépasse la valeur limite, c'est rouge, je ne la dépasse pas, c'est vert. En termes de communication, c'est efficace. De telles cartes sont certes de petites bombes. Elles signifient que l'autorité en question affiche de manière très visible les situations qui sont tolérables et celles qui ne le sont pas.

Autre aspect : l'évolution dans le temps. A quoi sert la carte ? A mesurer l'engagement du personnel politique. A un instant T, on dispose d'un thermomètre, aussi imparfaite soit la carte. Cinq ans plus tard, si on utilise le même thermomètre, on va pouvoir constater si le bruit a baissé et quelle est la frange de population la moins exposée. Bref, on observera ce qu'auront fait les politiques pour améliorer la situation.

On sent très bien que cette carte est difficile à expliquer en valeur absolue. Bruitparif et Paris vont-ils s'engager dans des cartes plus explicites à destination des électeurs ?

Yann Françoise

La comparaison dans le temps est intéressante. Faut-il encore qu'on puisse le faire avec une première référence. Or, nous sortons les premières cartes. Nous pourrions faire des comparaisons en 2012, en espérant que les normes n'auront pas changé entre temps, ce qui est pourtant en préparation.

Nous pourrions, à Paris, envisager une telle comparaison. Notre carte de 2003 a été élaborée avec des données de 2001, début de la législature municipale, ce qui tombe bien. Seulement, notre carte a été établie avec l'ancienne législation française. On a évalué le bruit à partir d'un mètre cinquante et surtout à cinq mètres de hauteur, sur les périodes 6 heures/22 heures et 22 heures/6 heures. Or, nous avons maintenant trois périodes, avec une hauteur à quatre mètres. Vous comprenez que la comparaison devient difficile. C'est même un challenge pour nous d'expliquer aux Parisiens qu'ils ne vont pas pouvoir comparer.

L'autre point délicat dont l'Europe se moque, c'est que je vois mal les élus, à quelques mois des municipales, engager un débat sur les comparaisons de cartes. Nous allons cependant essayer de trouver une forme de carte intelligible, sachant que ce sont le niveau d'exposition mais aussi les bâtiments exposés qui intéressent. Au risque d'oublier le tronçon de route ou de voie ferrée à qui on doit cela.

Il faut aussi éviter de faire peu et essayer plutôt d'expliquer certaines situations. En milieu urbain, 55 à 60 dB, ce n'est pas si mal, en termes de qualité de vie.

David Guérin

Juste pour rappeler que c'est une obligation réglementaire de fournir des cartes source par source. On va donc avoir une vision sectorisée. Il y a tout de même un moyen d'avoir une évaluation globale en termes de dépassement des seuils. Pour le public, c'est immédiatement compréhensible et cela permet aux décideurs de hiérarchiser les problèmes.

Question de la salle

J'ai vu des cartes où l'on additionne les décibels de la route, du rail, de l'avion, etc. Cela ne veut rien dire. Ce qui s'additionne, c'est la gêne. Des cartes où l'on additionne les décibels avec des niveaux limites différents n'ont aucune véritable signification.

Perspectives pour les plans de prévention du bruit dans l'environnement

Présentation du guide « PPBE »

Stéphane Bugat

Vous avez aimé les cartes de bruit, vous allez adorer les plans de prévention du bruit dans l'environnement. C'est cette perspective complémentaire que nous allons maintenant évoquer. Nous allons commencer avec vous Didier Cattenoz. Vous êtes chargé de mission, à la Mission Bruit, au Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables. Vous allez nous parler d'un travail en phase d'élaboration : il s'agit d'un guide.

Didier Cattenoz, Chargé de mission, Mission Bruit, MEDAD

C'est l'ADEME qui pilote l'élaboration de ce guide, à l'intention des agglomérations, qui va être prochainement publié, d'abord sur Internet, puis imprimé. L'idée centrale est d'aider les acteurs à inscrire la lutte contre le bruit dans toutes les politiques publiques. Le document

aura d'abord une partie organisationnelle et abordera ensuite l'ensemble des actions possibles, en apportant des éléments de langage, de coût, d'efficacité. Figureront par exemple les dispositions possibles au niveau de l'urbanisme, de la construction. Il y sera étudié ce qui peut être fait au niveau des matériels, des infrastructures, de la maîtrise des trafics, etc.



Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (que l'on appelle « plan d'action » dans la directive), c'est une sorte de projet d'aménagement durable dédié au bruit. La réglementation fournit un cadre d'élaboration. Le contenu est laissé à l'entière discrétion des collectivités locales.

Avec ce guide, outre sa fonction d'outil opérationnel, nous voulons faire passer quelques messages simples. L'idée, par exemple, que les cartes de bruit vont montrer des zones où les valeurs limites sont dépassées. Mais aussi, le fait qu'il ne s'agit pas de traiter tout, tout de suite. Le programme d'action permettra une hiérarchisation et une mise en cohérence des actions dans le temps et entre les différents acteurs. Pour ce guide, nous essayons ainsi d'identifier les différents acteurs influents.

J'ajoute que ce guide s'inscrit dans une boîte à outil qui comprend de nombreux autres guides. L'idée générale de ces publications est de réaffirmer que la prévention est toujours plus économique que la réparation.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE
www.ecologie.gouv.fr

Urbanisation et constructions

- éloigner
- orienter
- protéger
- isoler

PLAN LOCAL D'URBANISME & BRUIT
La boîte à outils de l'aménageur

BRUITPARIF
Journée du 14 juin 2007
Guide PPBE

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

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE

Diapo n°16

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE
www.ecologie.gouv.fr

Actions

➤ Sur le bruit routier, ferroviaire, aéroportuaire, des industries:

- Sélection des matériels
- Aménagement de l'infrastructure, du bâtiment
- Maîtrise des trafics

➤ Les écrans

ZONE 30

BRUITPARIF
Journée du 14 juin 2007
Guide PPBE

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

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE

Diapo n°17

Projet de SDRIF, 2007

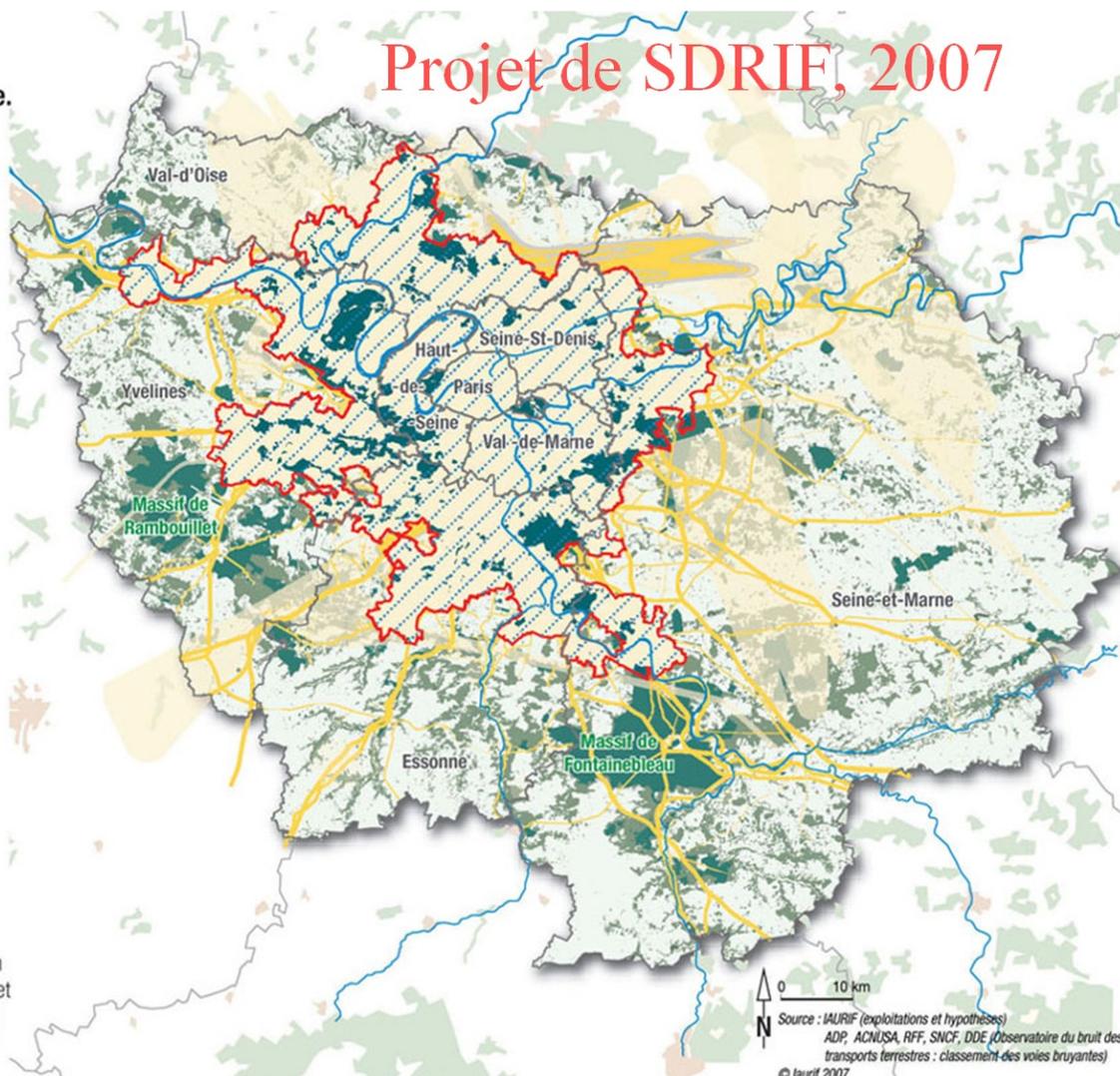
**Conforter les zones de calme.
Valoriser la couverture
végétale et
les poumons verts.**

Préserver et valoriser les
zones de calme et grands massifs
forestiers hors agglomération.

-  espace vert et boisé public
-  espace vert et boisé privé
-  espace rural, gisement de calme
-  secteurs surveillés
-  secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres ou aéroportuaires

Préserver et valoriser les
zones de calme et grands massifs
forestiers de l'agglomération.

-  principaux espaces verts publics du centre de l'agglomération et de la couronne périurbaine
-  valoriser le végétal en ville
-  limite d'agglomération désignant les communes devant élaborer une carte stratégique du bruit et un plan d'actions associé d'ici 2008, et zone d'émissions importantes de polluants atmosphériques



La notion de « zones calmes » en Ile-de-France

Stéphane Bugat

Etude exploratoire sur la notion de zone de calme. Qu'est-ce qui a incité l'IAURIF à entreprendre cette étude et comment définir cette zone de calme ? C'est ce que va nous expliquer Erwan Cordeau.

Erwan Cordeau, Chargé d'études environnement, IAURIF/Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France



Nous avons souhaité lancer une étude exploratoire sur la notion de zone de calme car c'est une notion qui est présente dans les plans d'action. Mais elle n'est pas suffisamment décrite ni explicite. Les Etats et les communes sont laissés libres pour définir ce qu'est une zone de calme. Notre travail avait donc pour ambition d'aider à avancer sur cette définition.

Pour ce faire, nous nous sommes appuyés sur un certain nombre de cartes et

nous avons consulté une centaine de personnes, soit en entretiens individuels, soit en enquêtes.

La première référence au niveau régional, c'est la contribution au schéma de services des espaces naturels et ruraux. L'effort a consisté à souligner les aspects valorisants de ces espaces boisés et de ces gisements de calme que sont les espaces agricoles. En effet, on s'aperçoit surtout de l'importance de zones de calmes lorsqu'elles.... disparaissent !

L'exemple des zones calmes urbaines dans une agglomération finlandaise de 180 000 habitants, Vanta, montrent qu'elles ne sont pas seulement identifiées en fonction du chapitre bruit. De plus, les autorités locales ont fait intervenir la population afin de décliner la connaissance des usages sur ces espaces.

Les zones de calme figurent dans le projet de schéma directeur d'Ile-de-France 2007. Hors agglomération, c'est essentiellement la fragmentation sonore des grands espaces naturels et ruraux qui est pointé comme des aménités, avec le risque d'évolution de la pression anthropique. Sur la partie plus agglomération, nous avons juste symbolisé l'aspect espace vert comme le chantre de l'espace public pouvant prétendre à un accueil potentiel de population recherchant cette aménité. On a laissé le soin aux communes et aux EPCI d'aller plus loin, parce qu'il nous semble, au vu des enseignements de cette étude, que seule une échelle locale très fine permet d'inventorier les zones de calme.

Ce qui est ressorti très profondément de cette étude, c'est que ces espaces ont des valeurs intrinsèques, des valeurs naturelles (verdissement, place de l'eau, etc.), mais aussi la valeur des sens et pas seulement acoustique. S'agissant du contexte géographique et environnemental, il y a l'accessibilité de la zone, sa taille, son organisation, son

aménagement intérieur. Il y a beaucoup d'éléments à prendre en compte qui pointent la nécessaire pluridisciplinarité d'approches. On peut aussi mettre en avant la demande sociale, ce qui renvoie aux usages de ces zones de calme et au caractère temporaire des besoins.

En somme, pour déterminer cette notion de zone de calme, il n'est pas satisfaisant de partir du négatif des cartes de bruit. Il faut faire travailler d'autres approches, en parallèle, et solliciter la population pour la connaissance des usages.

La tentative de définition qui ressort finalement de cette étude, chaque mot étant pesé, c'est : une zone de calme se définit comme un espace où l'environnement sonore est maîtrisé et non soumis à des agressions sonores et, plus largement, sensorielles. Selon le niveau d'exigence des personnes sollicitées, il s'agit d'un espace au minimum de moindre désagrément et, au mieux, de qualité remarquable.

Questions / Réponses avec le public

Jean-Claude Loncke, Président de Décibel Environnement Seine-et-Marne

Sur les anciennes cartes, on avait des zones de silence dans la forêt de Fontainebleau. Peut-on éventuellement retrouver ces espaces intéressants pour la faune mais aussi pour la population parisienne, malgré les couloirs aériens au dessus de la ville ?



Erwan Cordeau

C'est le niveau d'exigence absolu. Permettre à certains espaces d'assurer la contemplation. Cela dit, la forêt de Fontainebleau était déjà référencée comme traversée par de grandes infrastructures comme l'A6, particulièrement nuisante et impactante déjà. Je le constate d'ailleurs puisque je suis en train de faire le diagnostic préalable pour le secteur du Gâtinais français. Il y a un certain nombre d'espaces forestiers désertés à cause de cette traversée de la forêt de Fontainebleau. Quelles sont les solutions? Faut-il protéger avec des écrans acoustiques dans un milieu très végétal ? Il y a certainement une réflexion à mener autour de ces questions.

René Durand, Ville de Tremblay-en-France



Je vais d'abord m'excuser d'avoir applaudi la bonne idée consistant à encourager l'intervention des élus sur le trafic aérien. Sur la question des zones calme, à l'heure de l'étalement urbain, ne risque-t-on pas, en se concentrant trop sur l'aspect bruit, de voir apparaître une contradiction avec la lutte contre la production de gaz à effet de serre. Avoir une vision globale de l'environnement, c'est aussi savoir lier les déplacements, le bruit, l'habitat, etc.

Stéphane Bugat

Je ne sais pas si la réponse à une remarque aussi fondamentale nous incombe. Elle est plutôt livrée à notre réflexion collective.

Erwan Cordeau

Nous sommes toujours cloisonnés et il est nécessaire de réfléchir aussi à l'ensemble des problématiques. Ce que j'ai présenté, c'est

une aménité que peuvent apporter les espaces naturels boisés et ruraux. Il en existe bien d'autres. Si on veut parler de l'extension urbaine, il faut valoriser l'ensemble de ces aménités.

Jean-Loup Martin, Adjoint au maire du Mesnil-le-Roi

Nous équipons actuellement une réserve naturelle régionale avec l'aide de la région et de l'Agence de l'Eau. Cette qualification de zone de calme est-elle applicable à une RNR ? Si oui, cela ouvre-t-il des possibilités de conseils ou d'équipements ?

Erwan Cordeau

On peut répondre oui, mais il faut faire un diagnostic. Ce que l'on observe sur le Gâtinais français, c'est qu'il y a des problématiques locales très particulières de conflits d'usage. 98 % des communes du parc constatent des nuisances occasionnées par les loisirs motorisés, dont 26 % se cristallisent sur l'aspect bruit.

Laurent Raffalli, Ingénieur d'Etudes Aménagement-Travaux, Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine



On parle de zones de calme inscrites dans la directive européenne et des cartes de bruit dans l'agglomération parisienne. Or, il se trouve que la plupart des zones de calme, sauf à les définir très localement, sont hors de l'agglomération parisienne. D'où ma question : qui sont les acteurs qui vont produire les cartes des zones de calmes et qui va les protéger ?

Erwan Cordeau

La directive parlait de zones de calme en agglomération et en rase campagne. Sur le principe, en dehors des voies de plus de six millions de véhicules/an et de trois millions dans une seconde échance, il n'y aura pas une couverture totale de la région Ile-de-France.

Stéphane Bugat

La question, si j'ai bien compris, est : quelle collectivité va être responsable en matière de zones de calme ?

Michel Vampouille, Vice-Président du Conseil Régional d'Ile-de-France

Il peut y avoir plusieurs interlocuteurs. A commencer par le schéma directeur. Quand il dit que des zones ne sont pas constructibles, elles ne le sont pas. On a évoqué les quads et autres engins de ce type. Je suis vice-président du parc naturel régional du Vexin et je constate que c'est effectivement une calamité. Les Conseils Généraux peuvent réaliser des plans départementaux des chemins qui leur sont ouverts. Il me semble que seule la Seine-et-Marne s'y est essayée.





Le fait d'indiquer dans une carte l'objectif de préservation d'une zone de calme, ne veut pas dire qu'un grand chef l'a décidé mais peut encourager une mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés.

Ma réponse n'est sans doute pas totalement satisfaisante. Mais on ne peut pas dire qu'il y ait des cartes qui fixent le responsable de tel ou tel aspect, jusqu'à la fin des temps. Il y a des choses qui sont de la responsabilité collective. Les élus doivent agir, certes, mais ils ne sont pas les seuls. J'ai construit une maison à cinquante mètres d'une voie ferrée. Eh bien, je n'ai pas mis de fenêtre de ce côté-là. Ce n'est pas compliqué pour se protéger du bruit. Dans les écoles d'architecture, enseigne-t-on aux élèves comment construire en prévenant le bruit venant de l'extérieur ? J'en doute. J'ai reçu il y a deux jours un courrier de l'Ecole des Ponts qui organise une séance de formation, le 24 et 25 septembre 2007, pour respecter la directive applicable au... 30 juin dernier. Une directive qui date de 2002.

Laurence Gaubert

La caractéristique espace vert est-elle indispensable à la définition de zone calme ?

Erwan Cordeau

Non, même si l'on constate que l'aspect végétal participe à l'acceptation sociale d'un tel espace. Mais on peut aussi avoir des îlots minéraux qui remplissent une telle fonction.

Laurence Gaubert

L'esplanade de la Défense pourrait être retenue comme zone calme. Cela vous choquerait-il ?

Erwan Cordeau

Ce n'est pas choquant dès lors que la communication est possible entre les gens qui y sont et autres éléments de ce type.

Michel Vampouille

Je suis d'accord avec l'idée qu'il puisse y avoir des zones de calme en zones urbaines. A l'inverse, il peut y avoir des réserves naturelles régionales en zone de fort bruit. Les grenouilles et les lapins ne sont pas gênés par ces nuisances. Qu'on laisse revenir à une nature quasiment sauvage des espaces très nuisants dont on ne sait plus quoi faire, pourquoi pas ?

Pascal Valentin

En fait, la zone calme est une action. Ce n'est pas quelque chose que l'on va trouver dans les cartes de bruit. C'est une décision politique. L'article 572/6 du code de l'environnement précise : « *les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit dans lesquelles l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition, compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues.* ».

En clair, si on a l'intention de continuer à urbaniser du côté de la dalle de La Défense, il faut tout en faire sauf une zone calme. Une zone calme, une fois qu'on l'a décidée, devient un sanctuaire.

Le développement d'un observatoire permanent, outil d'aide à la décision

Stéphane Bugat

Avec vous, Fanny Mietlicki, nous allons maintenant parler du développement d'un observatoire permanent, outil d'aide à la décision.

Fanny Mietlicki

Mon intervention vient en complément de ce qui a été présenté aujourd'hui. On a vu ce matin que les cartes répondent à une demande sociale. On a vu également qu'elles ne vont pas répondre à toutes les questions, notamment celles qui concernent les émergences, les variations du bruit au cours d'une journée ou sur une période plus large. Pour cela, nous essayons, à Bruitparif, de mettre en place une démarche complémentaire basée sur un réseau de surveillance que nous comptons développer dans les prochaines années, au niveau régional.

Ce dispositif, nous voulons le mettre en place en étroite partenariat avec les collectivités locales qui vont être directement impliquées dans ces processus de cartographie du bruit et de plans de prévention. Nous voulons aboutir à un outil efficace pour le suivi de leurs actions et de communication, complémentaire aux cartographies du bruit, s'agissant d'éléments qu'il est parfois difficile de faire passer auprès du public.

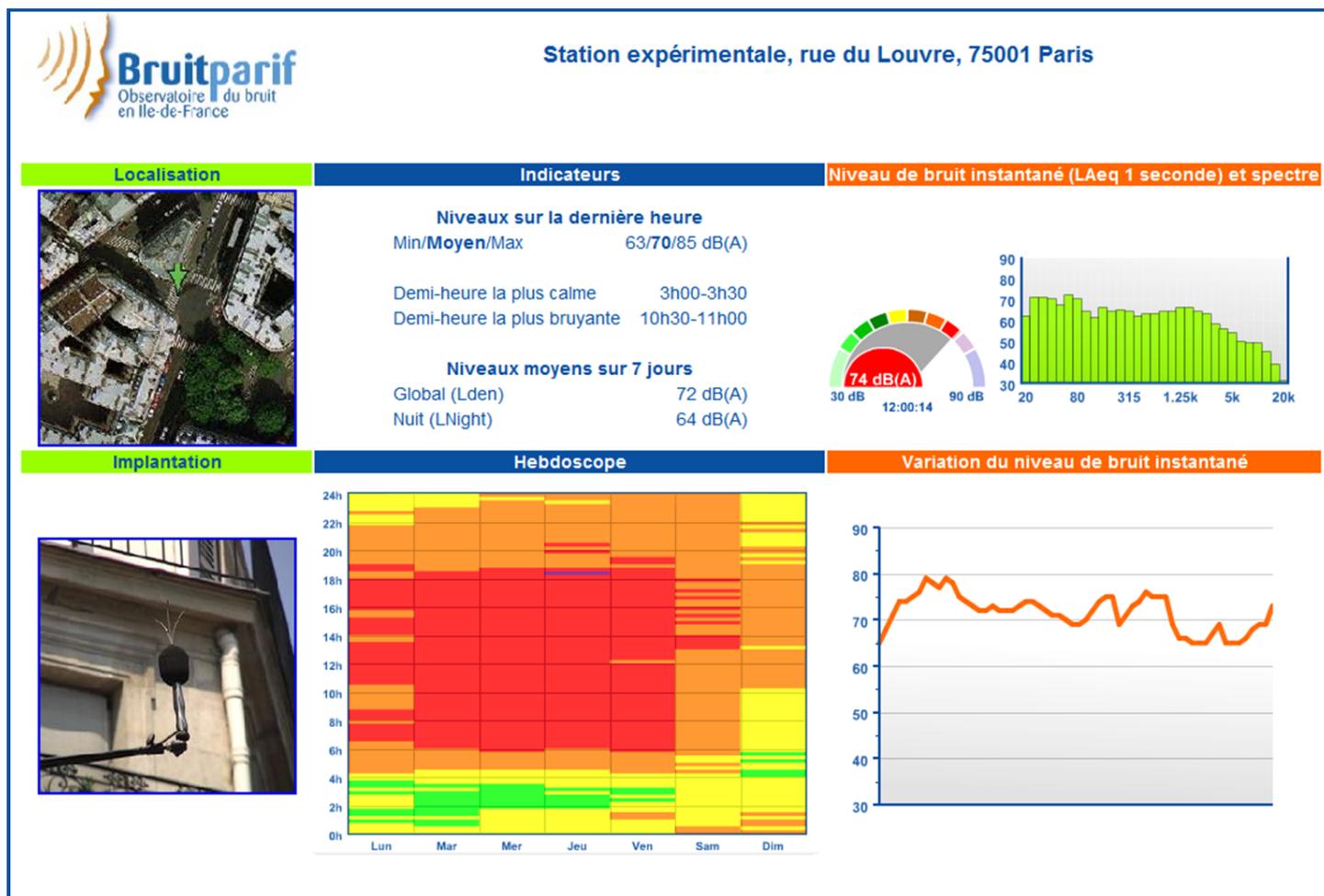
Cet observatoire a ainsi une triple vocation. D'abord, la compréhension des phénomènes. Le bruit est un phénomène compliqué avec

de multiples facteurs d'influence (météorologie, contexte urbain, etc.). La réalisation de mesures à partir de stations conçues à cet effet, permettra de mieux connaître ces facteurs d'influence. L'autre objectif, c'est d'avoir des outils permettant d'évaluer l'évolution du bruit sur le long terme avec des données fiables et objectives. Nous devons être capables de répondre à des questions du type : sur tel quartier, depuis une dizaine d'années, le bruit a-t-il augmenté ou pas ? Nous sommes encore assez démunis, sur la région parisienne, pour répondre de manière fiable et précise à de telles interrogations. Bien entendu, des données précises sur l'exposition du bruit dans l'environnement peuvent permettre de progresser sur la connaissance des effets du bruit sur la santé et, par conséquent, d'améliorer les études épidémiologiques. Enfin, il s'agira d'éléments importants pour la mise en cohérence des cartes et l'aide à la compréhension des phénomènes.

Tout cela, c'est l'objectif de compréhension scientifique. Au-delà, il y a les enjeux d'évaluation. Mettre en place une station de mesure sur un quartier, c'est aussi pour une collectivité bénéficier d'un outil objectif de suivi, afin de relier les données sur les caractéristiques d'exposition des populations avec les politiques de prévention, avec les grandes évolutions sur le secteur concerné, en termes de trafics, d'urbanisation, etc.

Enfin, c'est un outil d'information globale, un élément de transparence, les gens pouvant à travers un site Internet voir en direct les évolutions sur un certain nombre de stations placées en divers points de la région.

Ce projet a maintenant un nom : il s'appelle le projet RUMEUR (Réseau Urbain de Mesure de l'Environnement Sonore d'Utilité Régionale). Nous sommes dans la phase de test et d'étude de faisabilité. Il va bientôt commencer à vivre. Un partenariat est en voie de finalisation avec la Communauté d'Agglomération du Val de Seine pour implanter



Quelques indicateurs fournis en temps réel par les stations de mesure

une première station sur le territoire de Sèvres et de Boulogne-Billancourt.

Ce réseau permanent comportera trois types de stations. Celles destinées à suivre les enjeux sur le long terme couvriront plutôt de grands secteurs de l'agglomération et ne seront pas situées directement à proximité des sources de bruit afin de refléter l'ambiance globale du secteur ; celles qui seront davantage implantées sur le moyen/long terme, c'est-à-dire sur quelques années pour suivre des évolutions d'aménagement ou d'action précises, menées par des collectivités ; enfin, un sous-réseau de stations visant plus le court terme et dont nous disposons déjà à Bruitparif et qui sont là pour faire de la documentation de situations de zones particulières, avec des dispositifs semi mobiles lors de campagnes de mesures.

Ce réseau va vivre grâce à un certain nombre de partenariats. Des partenariats scientifiques, notamment pour progresser sur la notion même d'indicateurs, en cherchant à nous rapprocher de ce que ressentent concrètement les gens. Des partenariats sur les outils de traitement des données. A l'heure actuelle, il est encore difficile lorsque l'on est dans un environnement avec plusieurs sources de bruits en présence, comme c'est généralement le cas en zone urbaine, d'isoler les différentes contributions.

D'autres villes déploient déjà de tels moyens de surveillance. La Communauté urbaine de Lille, celle de Lyon, avec l'association « Acoucity ». Ces démarches existent aussi à l'étranger, à Bruxelles, à Madrid, etc. Nous souhaitons également travailler avec cette communauté d'observatoires pour aboutir à des démarches cohérentes s'enrichissant mutuellement.

Enfin, il y a une complémentarité à trouver entre le réseau que l'on va mettre en place et le réseau de surveillance d'Aéroport de Paris, qui existe autour des principales plates-formes aéroportuaires.

Ce travail de constitution d'un réseau doit aussi s'appuyer sur un partenariat avec les détenteurs de données : les données de trafic, qu'elles soient de type routier, ferré ou aérien, les données de météorologie, de caractérisation de l'occupation du sol et des populations. On l'a bien vu, les données acoustiques ne sont qu'une partie de l'explication de la problématique du bruit en zone dense. Il faut aussi comprendre les caractéristiques sociales et socio-économiques du territoire, ainsi que ses attentes.



Questions / Réponses avec le public

Claude Boiteau, Association des sites d'Orgeval

Il est très intéressant d'avoir cette cartographie pour l'ensemble de la France et, plus particulièrement, pour l'Ile-de-France. C'est une première approche, mais il est important que ce travail ne soit pas seulement un bilan de la situation actuelle et serve aux habitants pour juger de l'évolution du bruit dans une zone donnée.



Au mois d'octobre, le ministre de l'Équipement et des Transports, Dominique Perben, a donné son accord pour la réalisation du prolongement de l'autoroute A12 et de l'autoroute Cergy/Orgeval. Dans ces deux cas, aucune étude acoustique – ni même sur la pollution – n'a été réalisée alors que plusieurs communes vont être traversées. Il y aura ainsi, à hauteur d'Orgeval, sur cinquante cinq hectares, un échangeur de 350 000 véhicules.

Il est donc important que ces cartographies nous permettent d'avoir une vision plus prospective, en particulier sur les conséquences qu'aura la construction de ces deux autoroutes.

Par ailleurs, il est certain que l'on connaît mal les conséquences du bruit sur la santé. Quelqu'un disait tout à l'heure que le cerveau occulte le bruit. Ce n'est pas faux. Toutefois, le système nerveux, lui, subit le bruit. L'INSERM a récemment publié une étude sur la pollution apportée par les automobiles. Une étude sur plusieurs années portant sur plus de 5000 enfants, sur l'ensemble de la France. On s'est aperçu que les enfants vivant dans des endroits où la pollution était conforme aux normes de Bruxelles étaient pourtant deux à trois fois plus sujets à diverses allergies. Il est probable que ce que l'on a constaté à propos de la pollution chimique se vérifierait si on se livrait à une étude similaire sur les effets du bruit et l'efficacité des normes existantes à cet égard.

Michel Vampouille

La région a engagé il y a deux ans et demi une étude sur ce lien entre bruit et santé. Les conclusions seront prochainement rendues publiques, dès que le conseil scientifique les aura validées. Cette étude a été menée avec des médecins généralistes auprès de 4500 patients. C'est quasiment une première mondiale, ce qui explique que la seule définition de la méthodologie ait pris un certain temps.

Sans dévoiler les résultats, je peux indiquer que ces travaux montrent que le bruit a des effets qui ne sont d'ailleurs pas forcément ceux auxquels on pouvait s'attendre. Ce qui est évident, c'est que l'on se posera encore plus de questions au terme de cette étude. Si je fais le lien avec les études sur l'air lancées il y a une dizaine d'années en Ile-de-France, il a fallu trois séries d'études pour qu'un consensus s'établisse au sein du monde scientifique sur l'interprétation que l'on pouvait en tirer. On n'en est évidemment pas encore là sur le bruit, d'autant qu'il est assurément compliqué d'évaluer la totalité de la nuisance sonore qui arrive sur une personne durant une journée, en fonction de ses lieux de vie et de travail, de ses moyens de transports, etc.

Des cartes aux plans de prévention : quelles perspectives d'intervention pour la région ?

Stéphane Bugat

Puisque nous sommes avec vous, Monsieur le vice-président du Conseil Régional, je vous propose de prolonger votre intervention. Nous avons beaucoup parlé de la région aujourd'hui. Et nombre de commentaires ont tourné autour de l'idée suivante : la région Ile-de-France étant spécifique, par sa densité urbaine et aussi par le fait qu'elle ne dispose pas de structure intercommunale forte au cœur de l'agglomération, à la différence de Lyon ou de Lille, pourquoi n'aurait-elle pas une responsabilité plus marquée et plus directe à l'égard du travail engagé sur la cartographie du bruit ? Pour être plus précis encore, puisque la question a été directement posée : la région veut-elle et peut-elle encore obtenir de l'Etat qu'il lui reconnaisse un véritable leadership en la matière ?

Michel Vampouille



Quand le gouvernement Raffarin a lancé sa nouvelle phase de décentralisation, figuraient parmi les revendications de la région Ile-de-France la mise en place d'un plan régional pour la gestion des déchets et la réalisation de cette cartographie du bruit à l'échelon régional. Un des arguments était que cette question du bruit

se posait différemment dans une région agglomérée comme la nôtre. La meilleure preuve, c'est que nous avons un plan de déplacement urbain régional, non pas métropolitain. Le gouvernement de l'époque n'a pas répondu favorablement à cette demande. On ne sait d'ailleurs pas pourquoi. Il se serait débarrassé d'un problème et pourrait dire aujourd'hui, « c'est la faute de la région si l'on est en retard et ce sera donc à elle de payer les pénalités qui seront imposées par la Commission Européenne. »

Ces pénalités n'ont pas encore été décidées parce que l'Europe est gentille avec nous. Sur ces questions environnementales, on est quand même si souvent en retard et tellement souvent condamné qu'il y a une certaine nervosité de Bruxelles à l'égard des demandes de compréhension maintes fois réitérées par la France.

Dans ces conditions, la région, en créant et en finançant majoritairement Bruitparif, a mis en place un outil qui permet aux collectivités d'avoir un certain nombre d'informations et qui intervient comme un relai utile auprès des grands émetteurs de bruit. C'est important. Plusieurs départements, y compris Paris, apportent leur contribution au travail de cartographie, soit directement, soit par des contributions financières.

Aujourd'hui, la question qui se pose pour la région porte plutôt sur la deuxième phase du processus, celle des plans d'action, avec un souci de cohérence entre ce qui va se faire dans tel ou tel secteur. Une fois la première phase de cartographie à son terme, il sera d'ailleurs peut-être nécessaire de se dire : on n'a pas très bien travaillé, en tout cas on l'a fait trop en désordre, il est peut-être possible de progresser sur de nouvelles bases, ce qui nécessitera, peut-être, une implication plus directe de la région. Si l'Etat l'accepte, sans pour cela totalement se désengager financièrement, pourquoi pas ?

On a commencé à travailler sur le bruit des trains. Lentement ! RFF et la SNCF ne sont pas vraiment moteur. J'entendais l'interview d'un

représentant de RFF à l'occasion de l'inauguration du TGV Est : il expliquait que toutes les précautions environnementales avaient été prises. Je me souviens du débat que nous avons eu sur le bruit du TGV Est en Ile-de-France. Résultat : c'est le Conseil Régional qui a dû payer les protections phoniques. Sur une infrastructure d'intérêt national, la charge devrait pourtant incomber à une structure nationale.

En tout cas, sur des infrastructures d'intérêt régional, il semblerait logique de prévoir un plan d'action régional ne s'arrêtant pas à la frontière de telle ou telle commune. C'est une logique qui pourrait être intégrée, s'agissant des grosses infrastructures génératrices de bruit, dans les contrats particuliers en cours d'élaboration entre la région et les départements, à défaut de figurer dans le contrat Etat/région, ce que nous n'avons pas réussi à obtenir.

Nous réfléchissons à tout cela, ce qui explique qu'il est prématuré pour moi de faire ici de véritables annonces. Disons que l'on peut envisager certaines priorités, dans la perspective des plans de prévention. D'abord, la réduction du bruit. Pour réduire le bruit des avions, on mettra encore un certain temps. Pour réduire le bruit des infrastructures routières, il suffit de baisser la vitesse de circulation. Descendre à 90 kilomètres/heure sur toutes les autoroutes franciliennes qui passent en zones urbanisées et sur de grands boulevards urbains, ce serait peut-être aussi une manière d'améliorer la fluidité. C'est une décision qui peut être prise très vite. Ne négligeons pas non plus les actions de prévention, aussi bien auprès des émetteurs publics que particuliers.

En ce qui concerne la protection, il me semble que la région ne réussit pas encore à dépenser la totalité de ses budgets disponibles pour l'installation des dispositifs de protections phoniques le long des infrastructures ferroviaires. Ces budgets existent depuis sept ou huit ans et on n'a commencé à les dépenser que l'année dernière. Il a fallu pratiquement six ans pour que ces sommes soient dépensées, par défaut de capacité de maîtrise d'ouvrage des opérateurs. Les crédits, c'est bien, encore faut-il qu'il y ait des ingénieurs et des techniciens pour mettre en œuvre les travaux.

Il y a ensuite l'évaluation. Tout le monde accepte l'idée selon laquelle les politiques doivent être évaluées. Lorsqu'il s'agit d'y consacrer quelques milliers d'euros, c'est nettement plus difficile. Consacrer des sommes considérables pour couvrir le périphérique ne pose pas trop de problème. En revanche, le financement d'un observatoire du bruit se heurte à bien des réticences. C'est pourtant indispensable pour prendre les bonnes décisions qui éviteront le gaspillage de l'argent public. Aujourd'hui, y compris pour la réalisation des protections phoniques, les interventions ne se font pas forcément en priorité là où le plus de gens subissent le plus de bruit. L'influence de tel ou tel élu, par exemple, entre aussi en ligne de compte...

Stéphane Bugat

Vous croyez que ça joue...

Michel Vampouille

Je le crains. Et je constate que l'on a beaucoup dépensé à certains endroits alors qu'il n'y avait pas tellement de gens concernés.

Stéphane Bugat

Tout à l'heure, Yves Contassot nous disait que pour Paris le bruit est la principale nuisance dont se plaignent les habitants. Considérez-vous que c'est également le cas au niveau régional ?

Michel Vampouille

Le bruit est effectivement la nuisance la plus souvent citée, à l'exception de la pollution de l'air durant la période juin/septembre.

Retour sur la journée

Stéphane Bugat

Pascal Valentin, vous avez accepté une mission difficile. Nous proposer, au terme de cette journée qui fut assez dense, non pas une synthèse – l'exercice serait par trop aléatoire – mais plutôt quelques idées fortes sur lesquelles vous estimez nécessaire d'attirer notre attention.

Pascal Valentin



Nous étions à peu près dans la même configuration les 4 et 5 avril de l'année dernière. Et je n'ai pas alors senti l'adhésion qui me semble se dégager de nos travaux, aujourd'hui. Le terrain était un peu plus conflictuel. Nous venions de sortir notre décret du 24 mars. On nous reprochait son caractère quelque peu tardif. Dans notre propre maison, nous n'étions pas tout à fait au clair sur les conditions exactes de la transposition. Bref, nous étions encore dans une situation de flou artistique.

J'ai déjà constaté une nette amélioration de la situation, à l'occasion de la réunion organisée à l'initiative du Conseil Général du 93, au mois de septembre. Il était clair que nous étions tous conduits et disposés à faire un pas en avant, compte tenu de l'avancement des échéances.

Aujourd'hui, il apparaît que vous être tous au fait des problèmes qui se posent à vous et vous avez les mains dans le cambouis. J'ai toutefois bien noté que pour la majorité d'entre vous, l'échéance du 30 juin sera difficile à tenir, mais nous ne désespérons pas, les uns et les autres, de réussir à produire ces cartographies dans des délais à peu près raisonnables.

Vous avez posé des questions intéressantes auxquelles des éléments de réponse ont été apportés. Je pense au bruit des avions militaires, sujet difficilement plaidable par les élus face aux populations concernées. J'ai noté, dans un autre domaine, que la représentante de RFF a indiqué que les difficultés sont maintenant derrière nous.

Plusieurs questions ont porté sur le financement des plans. Je rappelle qu'ils sont à la charge de l'autorité compétente pour décider de leur mise en œuvre mais que des co-financements peuvent être envisagés.

J'ai aussi constaté que vous avez été capables, lorsque les décisions prises par l'Etat ne vous paraissaient pas totalement satisfaisantes – je pense à la désignation de l'autorité compétente – de trouver des solutions de remplacement, en confiant la charge de cette cartographie du bruit à des autorités qui, sans être compétentes, au sens de notre réglementation, constituent cependant un échelon peut-être un peu plus pertinent que celui qui a été fixé.

Nous aurons une autre échéance dans cinq ans. Il nous faudra préalablement tirer des bilans. Il appartiendra aux différentes autorités de déterminer si les dispositions actuelles peuvent évoluer.

J'ajouterai enfin que nous nous employons, dans la mesure de nos moyens, à soutenir Bruitparif, dont nous ne méconnaissons pas l'action, soyez-en assurés.

Clôture de la journée

Stéphane Bugat

Monsieur le Président de Bruitparif, ce matin je vous ai demandé quelle était notre feuille de route pour ce colloque. Ce soir, comme il se doit, je vous demande si nous avons correctement rempli la mission qui nous incombait, à vos yeux ?

Pascal Marotte

Oui, je pense que nous avons bien tenu notre feuille de route. Ce colloque a certainement été utile pour beaucoup de participants. Et je tiens particulièrement à féliciter l'ensemble des intervenants pour la qualité de leurs propos. Pour autant, le débat reste ouvert. Il est clair que les solutions qui nous sont actuellement proposées ne permettent pas de donner satisfaction à tous. Ce qui ne veut pas dire que des progrès sont impossibles. Le Président, Monsieur Vampouille, a bien indiqué que la région était prête à une intervention plus forte, notamment à l'occasion des plans de prévention.



Ce que je peux encore évoquer, c'est le fait que Bruitparif, organisme certes voulu par la région, compte également les huit départements parmi ses membres fondateurs, ainsi que l'Etat. Nous sommes assurément l'observatoire qui était attendu par les collectivités, mais aussi par les associations ou encore par les acteurs économiques. Et nous sommes évidemment à la disposition de tous pour faire avancer les dossiers. Sur la cartographie, mais ce n'est qu'une étape, nous l'avons vérifié aujourd'hui, de même que nous avons perçu l'utilité comme les limites de l'exercice. C'est pourquoi nous sommes déjà tournés vers les plans de prévention et, ainsi que l'a décrit notre Directrice, vers la mise en place d'un réseau permanent de mesure.





Responsable de la publication : Pascal Marotte, Président de Bruitparif

Transcription des actes du colloque : Sténa Conseil
Relecture, réécriture, mise en page et impression : Bruitparif
Crédits photos : Bruitparif

Date de publication : novembre 2007



Bruitparif - Observatoire du bruit en Ile-de-France

25 rue coquillière - 75001 Paris

Tél : 01 75 00 04 00 - Fax : 01 75 00 04 01 - Email : contact@bruitparif.fr

Rendez-vous sur notre site web : www.bruitparif.fr