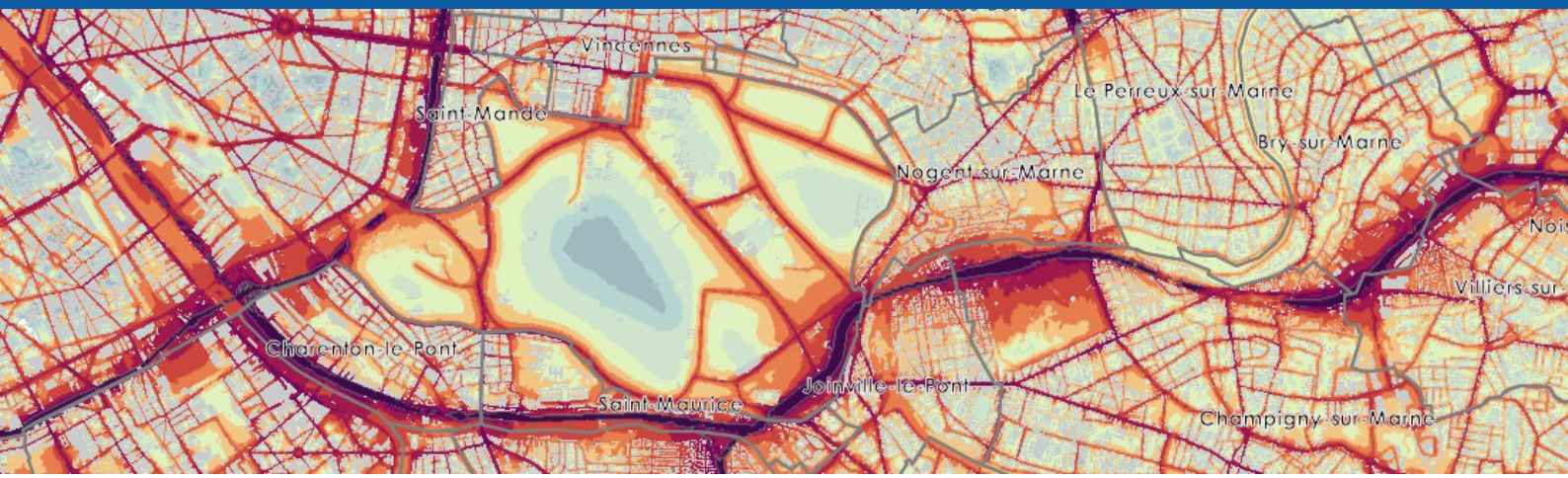
Dossier spécial
Lutte contre les nuisances sonores : les cartes stratégiques du Grand Paris



Edito

A partir du 1er janvier 2018, la Métropole du Grand Paris verra ses compétences opérationnelles en matière environnementale étendues à la pollution de l'air, au bruit et à la maîtrise de la demande énergétique. Nous avons souhaité mettre en place dès 2017 un travail de préfiguration de cette prise de compétence, notamment en nous appuyant sur l'expertise technique de Bruitparif, l'observatoire régional du bruit, à travers la signature d'une convention de partenariat entre nos deux structures.

La Métropole du Grand Paris devra en effet remplir ses obligations réglementaires en lien avec la directive européenne 2002/49/CE, qui consistent en l'élaboration d'un Plan de Prévention de Bruit dans l'Environnement (PPBE) métropolitain et en la mise à jour, au minimum tous les cinq ans, des cartes stratégiques du bruit sur son territoire. Au-delà de ces obligations, il s'agit avant tout de répondre à un enjeu majeur en termes non seulement de qualité de vie mais également de santé publique : l'impact du bruit des transports a récemment été chiffré à 75 000 années de vie en bonne santé perdues par an au sein de l'agglomération parisienne.

La première étape consistera en la réalisation d'un diagnostic approfondi de l'environnement sonore, préliminaire indispensable à l'élaboration d'un plan d'actions. Pour cela, la Métropole du Grand Paris va pouvoir s'appuyer sur les cartes stratégiques de bruit dont Bruitparif vient de finaliser la mise à jour pour le territoire métropolitain. Elle bénéficiera ainsi d'un référentiel sonore consolidé, actualisé et homogène, élaboré selon une méthodologie conforme à la réglementation européenne.

Nous avons souhaité profiter de la tenue du salon des maires d'Île-de-France pour présenter ces cartes aux élus et aux gestionnaires concernés, afin de lancer dès aujourd'hui la dynamique collective et concertée qui nous portera, en 2018, dans la démarche d'élaboration du plan d'actions métropolitain. La présentation de ces cartes, et de la plateforme internet de consultation dédiée, sera l'occasion d'affirmer l'engagement de la Métropole à accompagner les territoires en charge de la lutte contre les nuisances sonores dans la finalisation de leur PPBE, et à préfigurer l'organisation future de sa prise de compétence. Un engagement qui s'est manifesté dès 2016, par un soutien du fonds d'investissement métropolitain à plusieurs programmes de résorption de points noirs de bruit, par exemple ceux dont bénéficient les riverains d'infrastructures ferroviaires de Vanves-Malakoff ou de Saint-Denis, ou routières comme à Bagnolet.

Ce document vous permettra, après un rappel du cadre réglementaire s'appliquant à la lutte contre le bruit dans l'environnement, de prendre connaissance des premiers enseignements concernant le bruit routier et le bruit ferroviaire. Nous vous en souhaitons une excellente lecture.

Sommaire

Pages 2-3 : La directive européenne 2002/49/CE

Pages 4-7 : Cartes du bruit des transports terrestres : les premiers enseignements sur le territoire métropolitain

Page 8 : Interview de Didier Gonzales Président de Bruitparif

Patrick OLLIER
Ancien Ministre
Député-Maire de Rueil-Malmaison
Président de la Métropole du Grand Paris

Laurent LAFON
Maire de Vincennes
Vice-président délégué à la mise en œuvre des mesures de lutte contre les nuisances sonores de la Métropole du Grand Paris

La directive européenne 2002/49/CE

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 définit les bases communautaires de la lutte contre le bruit dans l'environnement. Elle impose aux Etats membres la réalisation de cartes stratégiques de bruit et de plans d'actions destinés à lutter contre les nuisances sonores et à protéger les zones calmes.

Les objectifs

Cette directive vise trois objectifs :

- Permettre une évaluation harmonisée, au sein des Etats membres, de l'exposition au bruit dans l'environnement, au moyen des cartes stratégiques de bruit établies pour des niveaux moyens annuels à l'aide des indicateurs préconisés par la Commission européenne : Lden (Level day-evening-night) et Ln (Level night).
- Mettre en œuvre des plans d'actions visant à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux d'exposition, ainsi qu'à identifier et préserver les zones calmes. Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours, et définir celles dorénavant prévues pour les prochaines années.
- Informer le public et le faire prendre part au processus de décision.

Les bruits concernés

Le champ d'application de cette directive concerne les routes, les voies ferrées, les aéroports et les industries. Sont par contre exclus les bruits de voisinage, le bruit perçu sur les lieux de travail ou à l'intérieur des transports et le bruit résultant d'activités militaires.

Les échéances

Pour la réalisation des cartes stratégiques de bruit et la production des plans d'actions, deux échéances ont été fixées en fonction de la taille des infrastructures et des agglomérations concernées :

30 juin 2007 et 18 juillet 2008

pour les cartes stratégiques de bruit puis les plans d'actions relatifs aux grandes infrastructures (axes routiers dont le trafic dépasse les 6 millions de passages de véhicules par an, axes ferroviaires dont le trafic dépasse les 60 000 passages de trains par an, aéroports comptant plus de 50 000 mouvements par an) et aux agglomérations de plus de 250 000 habitants.

30 juin 2012 et 18 juillet 2013

pour les cartes stratégiques de bruit puis les plans d'actions relatifs aux autres grandes infrastructures (axes routiers dont le trafic dépasse les 3 millions de passages de véhicules par an, axes ferroviaires dont le trafic dépasse les 30 000 passages de trains par an) et aux agglomérations comprises entre 100 000 et 250 000 habitants.

Les cartes et plans doivent être révisés au minimum tous les cinq ans. Ainsi, en 2017/2018, devra être mise en œuvre la révision dite de 3ème échéance.

Les autorités compétentes

La désignation des autorités compétentes pour la mise en œuvre de la directive a été laissée à l'appréciation de chaque Etat membre.

La France a confié aux services de l'Etat la réalisation des cartes stratégiques de bruit le long des grandes infrastructures, et aux communes ou EPCI compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, celle des cartes d'agglomération.

En ce qui concerne les plans d'actions, dénommés en France Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), les autorités diffèrent selon s'il s'agit d'un PPBE d'infrastructures ou d'un PPBE d'agglomération. Les PPBE d'infrastructures doivent être réalisés par les services de l'Etat pour les routes de compétence nationale, les voies ferrées et les grands aéroports et par les conseils départementaux pour les voies relevant de leur compétence. Les PPBE d'agglomération doivent, quant à eux, être élaborés par les communes ou EPCIs compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores qui composent les agglomérations concernées (comme pour les cartes stratégiques de bruit d'agglomération).

La France en retard

La France a pris beaucoup de retard dans la réalisation des cartes et des plans de 1ère et 2ème échéances, et la communication pour informer et associer les habitants et les associations a souvent été réduite au minimum.

Ceci lui a valu d'être mise en demeure par la Commission européenne, par courrier en date du 31 mai 2013, pour une mise en œuvre insuffisante de la directive 2002/49/CE à l'échelle du territoire français.

Fin 2016, les cartes d'infrastructures ont été réalisées à 100 % pour la 1ère échéance (2007) et à 90 % pour la 2ème (2012). Les cartes des agglomérations ont été réalisées, quant à elles, à hauteur de 80 % pour les agglomérations qui relèvent de la 1ère échéance mais seulement de 27 % pour celles qui relèvent de la 2ème. Des retards plus importants encore sont constatés en ce qui concerne les PPBE des agglomérations, respectivement réalisés à hauteur de 25 % et 18 % selon les échéances.

La situation en Île-de-France

En Île-de-France, la situation, bien qu'encore insatisfaisante, est bien meilleure qu'au plan national, grâce notamment à l'appui technique apporté par Bruitparif.

Ainsi, fin 2016, les cartes de 1ère échéance ont été réalisées à 100 % et les PPBE d'agglomération sont disponibles à 60 %.

Pour la 3ème échéance (2017/2018), Bruitparif assure le pilotage du projet de cartographie régionale. Ce projet a un double objectif : mettre à disposition de tous un référentiel commun cohérent à l'échelle régionale, produit selon des méthodes homogènes et en collaboration avec l'ensemble des producteurs de données ; et permettre aux collectivités concernées par l'application de la directive européenne 2002/49/CE de remplir leurs obligations réglementaires, en leur fournissant l'ensemble des documents et statistiques devant être arrêtés.

Dans le détail, Bruitparif réalise la modélisation du bruit produit par les infrastructures routières de moins de 3 millions de véhicules par an (hors Paris), et les agrège avec les cartes relatives aux grandes infrastructures hors Paris (plus de 3 millions de véhicules par an) produites par les services de l'Etat (CEREMA Île-de-France) ainsi qu'avec les cartes produites par la Ville de Paris sur son réseau. Pour cela, un travail considérable de remise à jour de l'ensemble des données d'entrée nécessaires (données de trafic, localisation des établissements sensibles, des écrans anti-bruit, nature des revêtements...) a été réalisé, qui a nécessité l'implication des collectivités et des gestionnaires d'infrastructures et a permis in fine la production de cartes les plus fidèles à la réalité.

Les cartes de bruit ferré sont produites par le CEREMA Île-de-France pour les infrastructures de la SNCF, et par la RATP pour son propre réseau, et Bruitparif en réalise la sommation pour produire une carte globale du bruit ferré.

Les cartes de bruit des trois grands aéroports franciliens sont réalisées par Aéroports de Paris pour le compte de la DGAC, Bruitparif réalisant la mise au format réglementaire pour les collectivités, et mettant également à disposition des données complémentaires issues de ses stations de mesure.

Enfin, le bruit industriel ne représentant pas un enjeu prioritaire en Île-de-France, une mise à jour de la liste des installations (ICPE de catégorie A potentiellement bruyantes) est réalisée par commune en complément des cartes de première échéance déjà disponibles.

Cette répartition des tâches entre les acteurs autorise le respect d'un calendrier de réalisation des cartes stratégiques de bruit en trois temps :

- Début 2017 : finalisation des cartes de bruit routier et de bruit ferré pour le territoire de la Métropole du Grand Paris.

- Mi-2017 : finalisation des cartes de bruit routier et de bruit ferré pour l'ensemble des collectivités de l'agglomération parisienne concernées par l'application de la directive européenne ; mise à disposition des cartes de bruit aérien au fur et à mesure de leur production par les gestionnaires.

- Fin 2017 : production des cartes de bruit à l'échelle régionale.

La 3ème échéance de 2017/2018 devrait ainsi permettre à toutes les collectivités concernées de se doter de cartes approuvées sur lesquelles elles pourront s'appuyer pour l'élaboration de leur Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, et ainsi rattraper le retard en matière de mise en œuvre de la directive européenne.

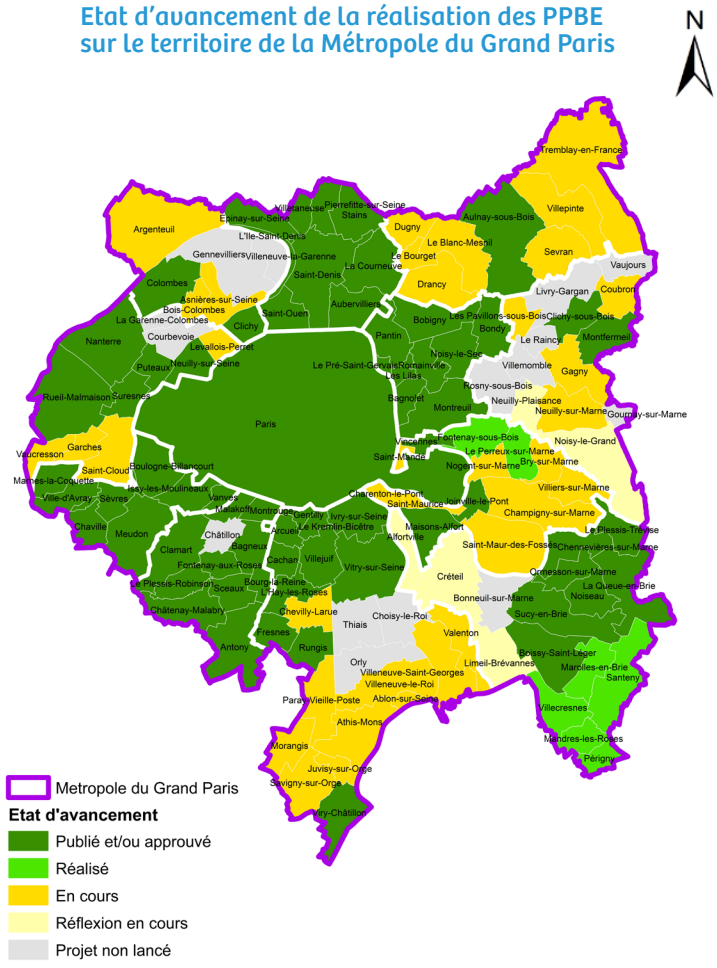
Situation au sein du territoire métropolitain

La compétence « Lutte contre les nuisances sonores » sera exercée de plein droit par la Métropole du Grand Paris au 1er janvier 2018 : il lui reviendra alors d'élaborer un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement métropolitain et de l'approuver avant le 18 juillet 2018.

La Métropole pourra compter pour cela sur les cartes de bruit de 3ème échéance mises à disposition par Bruitparif et qui devront être approuvées avant le 30 juin 2017 par les actuelles autorités compétentes (à savoir les EPT pour les anciennes intercommunalités et les communes ayant la compétence) ainsi que sur les PPBE déjà réalisés et/ou publiés par ces dernières. Le degré d'avancement dans l'élaboration des PPBE est très variable (voir carte ci-dessous) : fin 2016, moins de la moitié des communes font l'objet d'un PPBE publié, ce qui représente toutefois les deux tiers de la population métropolitaine. 15 communes ne semblent pas encore s'être engagées dans cette démarche.

Consciente de cet état de fait, la Métropole a souhaité s'appuyer sur Bruitparif pour travailler à la préfiguration de sa prise de compétence, notamment en accompagnant les acteurs des territoires dans la finalisation des PPBE encore manquants et en menant une réflexion sur les aspects organisationnels et l'articulation des actions aux différents échelons territoriaux.

Etat d'avancement de la réalisation des PPBE sur le territoire de la Métropole du Grand Paris



Cartes du bruit des transports terrestres : les premiers enseignements sur le territoire métropolitain

Les cartes stratégiques des bruits routier et ferré de 3ème échéance sont terminées sur le territoire de la Métropole du Grand Paris. Elles permettent de mettre en lumière les enjeux spécifiques de bruit qui y sont posés du fait de la très forte concentration de population (8 600 habitants/km²) et d'un réseau extrêmement dense d'infrastructures terrestres.

Une population très exposée au bruit routier

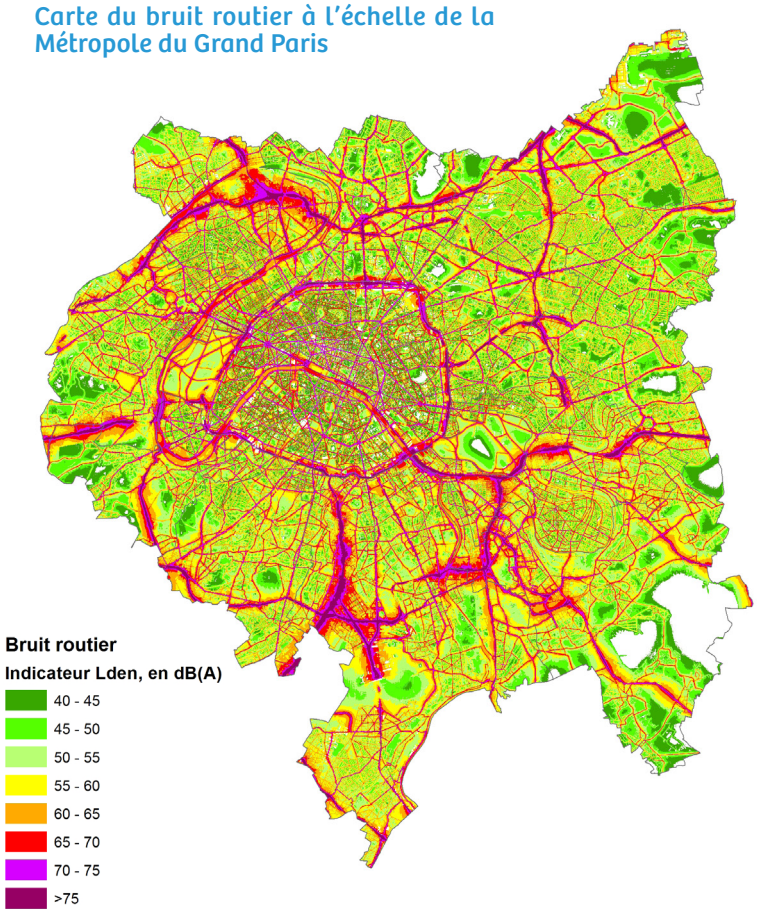
La population de la Métropole du Grand Paris est fortement exposée au bruit routier sur l'ensemble de la journée, puisque 82 % de sa population – soit 5,6 millions de personnes – sont exposées à des niveaux supérieurs à 55 dB(A) selon l'indicateur Lden*, valeur à partir de laquelle gêne et conséquences sanitaires peuvent se manifester selon l'Organisation Mondiale de la Santé.

La grande majorité de cette population se répartit dans les classes de bruit 55-60 dB(A) (29 %, soit 1,9 million de personnes), 60-65 dB(A) (25 %, soit 1,7 million de personnes) et 65-70 dB(A) (21 %, soit 1,4 million de personnes). 6 % des habitants sont exposés à des niveaux qui dépassent 70 dB(A), soit 425 000 personnes.

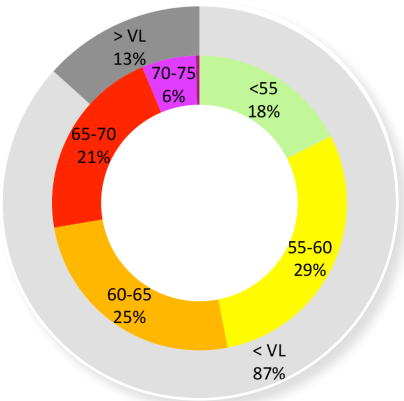
Ces tendances se retrouvent à travers le nombre de personnes qui subissent des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites réglementaires prises par la France en application de la directive bruit : 892 600 personnes, soit 13 % de la population de la MGP, seraient exposées à des niveaux supérieurs à 68 dB(A) selon l'indicateur Lden*.

La nuit, l'exposition au bruit routier diminue. Toutefois, un tiers de la population vit encore dans un logement avec une façade exposée à plus de 55 dB(A) et 280 400 habitants (soit 4 % de la population de la zone métropolitaine) seraient concernés par des niveaux nocturnes qui dépassent la valeur limite réglementaire de 62 dB(A) selon l'indicateur Ln.

Carte du bruit routier à l'échelle de la Métropole du Grand Paris

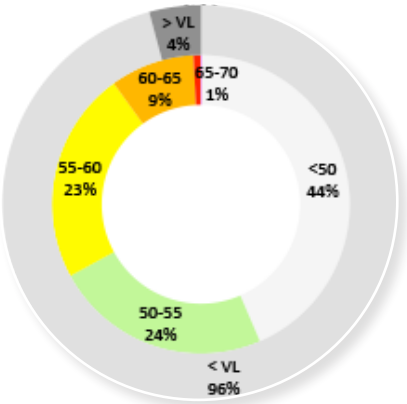


Répartition de la population de la Métropole du Grand Paris par niveau d'exposition au bruit routier pour les indicateurs Lden* et Ln



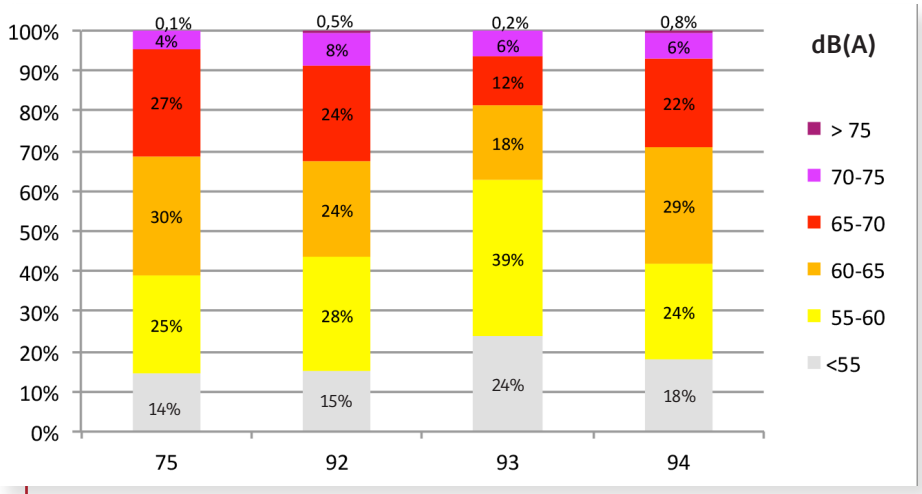
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)

*** Indicateur Lden**
L'indicateur réglementaire Lden (Level day evening night) représente le niveau de bruit global pendant une journée type (jour, soir et nuit). Il est calculé à partir des niveaux sonores moyennés sur les périodes jour (6-18h), soir (18-22h) et nuit (22-6h). Une pondération de +5 dBA) et de +10 dB(A) est appliquée respectivement sur les périodes de soir et de nuit, pour tenir compte de la sensibilité accrue de la population au bruit au cours de ces périodes.



Indicateur Ln (Nuit)

Les Hauts-de-Seine et Paris globalement plus touchés par le bruit routier



Répartition de la population par tranche d'exposition au bruit routier (indicateur Lden) pour les différents départements de la petite couronne

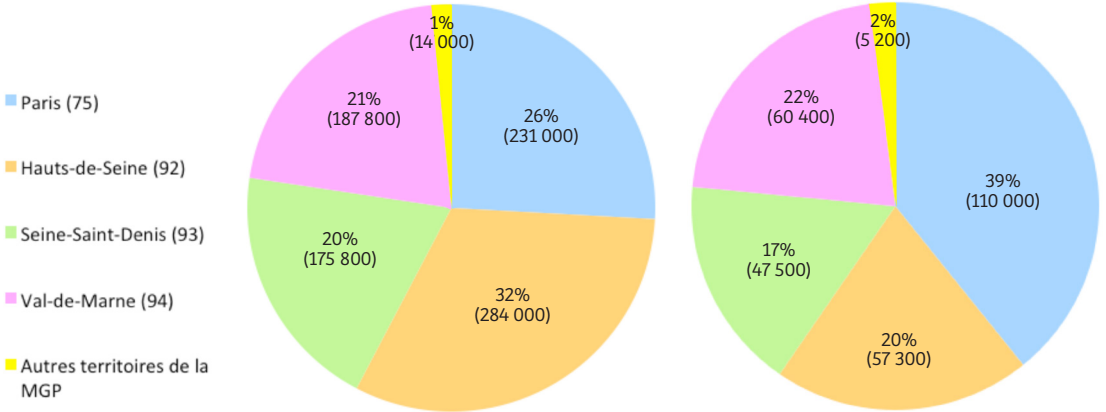
Au-delà de ces statistiques globales, on relève de réelles différences de profils d'exposition entre départements. Selon l'indicateur Lden, les départements de Paris, des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne présentent une répartition de leur population assez proche en fonction des classes de bruit : alors que 14 % à 18 % de leurs habitants sont exposés à des niveaux inférieurs à 55 dB(A), 24 % à 28 % connaissent un niveau de 55-60 dB(A), 24 % à 30 % entre 60 et 65 dB(A), et 22 % à 27 % entre 65 et 70 dB(A).

La part importante de population exposée dans les Hauts-de-Seine s'explique en particulier par la forte densité de population vivant autour d'axes bruyants et la traversée de certaines communes par de très forts volumes de circulation en lien avec les déplacements pendulaires que suscite l'intense concentration de sièges sociaux (quartier d'affaires de La Défense, secteur d'Issy-les-Moulineaux Boulogne-Billancourt).

L'exposition de la population de Seine-Saint-Denis au bruit routier apparaît relativement moindre que celle de ses voisins : plus de six habitants sur dix y sont exposés à des niveaux inférieurs à 60 dB(A), contre seulement 40 % pour les autres départements de la petite couronne parisienne. 30 % des Séquano-dyonisiens éprouvent un niveau de bruit routier ambiant allant de 60 et 70 dB(A), contre la moitié des habitants des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne. A noter néanmoins que la part de la population confrontée aux niveaux dépassant 70 dB(A) est assez proche dans les quatre départements : de 4 % à 8 %.

Sur la totalité des habitants de la MGP dont l'exposition dépasse la valeur limite de 68 dB(A) selon l'indicateur Lden, 32 % habitent dans le département des Hauts-de-Seine, 26 % à Paris, 21 % dans le Val-de-Marne et 20 % en Seine-Saint-Denis.

Les tendances observées à travers l'indicateur Lden se retrouvent pour la période nocturne, même si la part totale de population exposée intra-muros au-delà de 55 dB(A) apparaît plus importante que dans les autres départements : elle y représente 43 % du total, contre 35 % dans les Hauts-de-Seine, 32 % dans le Val-de-Marne et 20 % en Seine-Saint-Denis. Toujours la nuit, 39 % des habitants de la Métropole dont l'exposition nocturne dépasse la valeur limite de 62 dB(A) habitent à Paris, pour 22 % dans le Val-de-Marne, 20 % dans les Hauts-de-Seine et 17 % en Seine-Saint-Denis. La capitale est donc particulièrement touchée de nuit par le bruit provenant des grands axes de sa voirie.



Pour la valeur limite de 68 dB(A) Lden *Pour la valeur limite de 62 dB(A) Ln*

Appartenance départementale des populations exposées à un dépassement des valeurs limites réglementaires pour le bruit routier au sein de la Métropole du Grand Paris

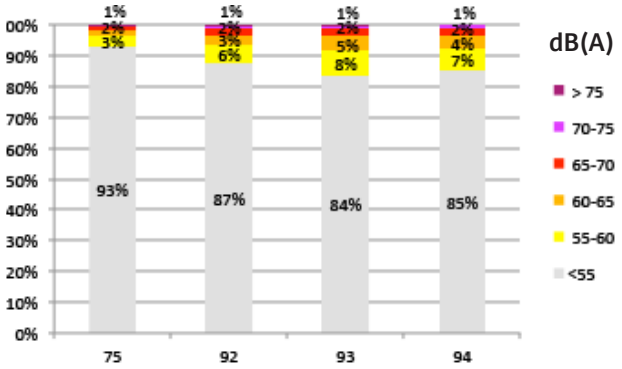
Une exposition moindre au bruit ferroviaire mais localement importante

A l'échelle métropolitaine, le bruit ferroviaire affecte une partie non négligeable du territoire. Toutefois, la population qui y est exposée est bien moindre que pour le bruit routier.

13 % des habitants de la zone métropolitaine vivent ainsi dans un bâtiment ayant une façade soumise à des niveaux de bruit ferroviaire en Lden supérieurs à 55 dB(A. Avec 7 % de personnes exposées au-delà de 55 dB(A), Paris apparaît relativement moins exposée au bruit ferroviaire que les départements des Hauts-de-Seine (13 %), du Val de Marne (15 %) et de Seine-Saint-Denis (16 %). Ces départements concentrent notamment des lignes voyageurs (Transilien, RER, lignes TGV) fortement circulées à destination ou en provenance de la Gare Saint-Lazare, de Gare du Nord, de la Gare de l'Est, de la Gare d'Austerlitz, de la Gare de Lyon et de la Gare Montparnasse, ainsi qu'un trafic fret important évoluant entre Valenton et Noisy-le-Sec ainsi qu'au niveau de la Gare de triage de Drancy-Le-Bourget.

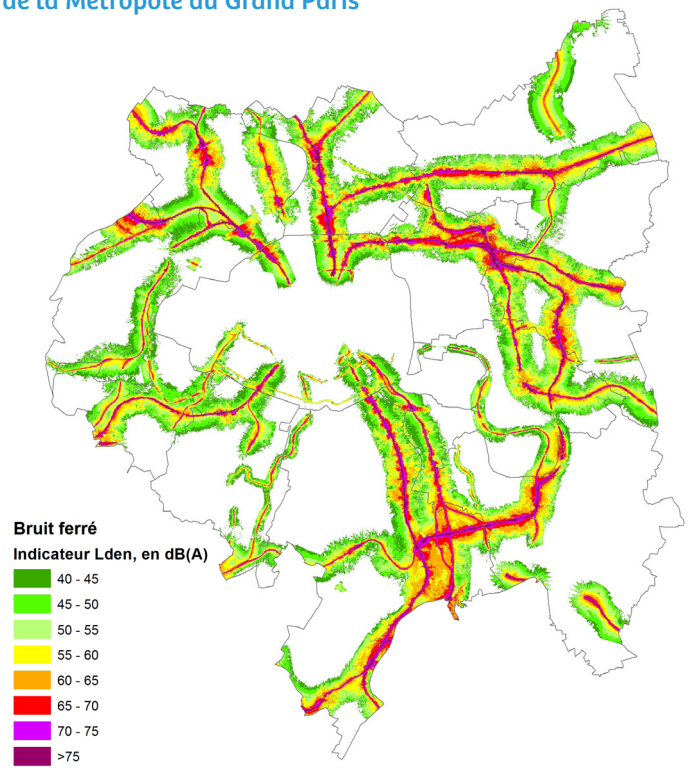
Environ 30 000 personnes (0,45 % de la population métropolitaine) seraient en situation de dépassement de la valeur limite réglementaire de 73 dB(A) selon l'indicateur Lden.

Répartition de la population par tranche d'exposition au bruit ferroviaire (indicateur Lden) pour les différents départements de la petite couronne

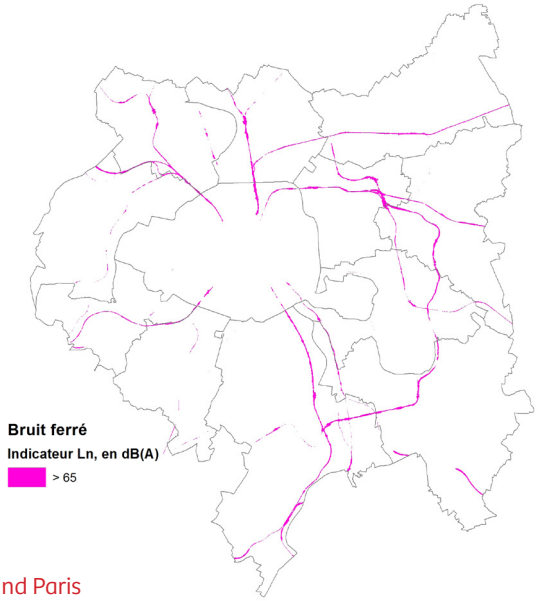


Durant la nuit, les niveaux de bruit ferroviaire diminuent le long des lignes de transport de voyageurs mais ils peuvent rester importants, notamment aux abords de certaines lignes accueillant un trafic de fret ferroviaire. 5 % de la population résiderait ainsi dans un logement dont une façade serait encore exposée à plus de 55 dB(A) du fait du bruit des circulations ferroviaires la nuit. Environ 45 000 personnes (soit 0,67 % de la population métropolitaine) seraient par ailleurs en situation de dépassement de la valeur limite réglementaire de 65 dB(A) selon l'indicateur Ln, ce qui est plus que pour l'indicateur Lden.

Carte du bruit ferroviaire à l'échelle de la Métropole du Grand Paris



Carte des zones de dépassement de la valeur limite nocturne pour le bruit ferroviaire (Ln > 65 dB(A))



Une exposition très variable selon les territoires

Les cartographies des bruits routier et ferré établies à l'échelle des établissements publics territoriaux (EPT) de la MGP permettent de quantifier les écarts entre les expositions des différents territoires, ce qui illustre les spécificités locales des nuisances sonores.

Situé dans le département des Hauts-de-Seine, l'EPT Grand Paris Seine Ouest, dit T3, apparaît comme l'EPT le plus exposé de la MGP au bruit routier : un quart exactement de sa population est exposé au dépassement de la valeur limite de 68 dB(A) pour l'indicateur Lden.

L'EPT dit T6, Plaine Commune, arrive en deuxième rang en termes d'exposition de sa population, toujours pour le bruit routier. Ce territoire de Seine-Saint-Denis offre cependant la particularité de présenter des situations très fortement contrastées. Il comprend des secteurs géographiques qui comptent parmi les plus exposés – Saint-Ouen, Saint-Denis et Aubervilliers, mais aussi certaines des zones les moins exposées du département : Pierrefitte-sur-Seine, Épinay-sur-Seine, Stains et Villetaneuse. Bien que comprenant la zone de calme qu'est le Bois de Vincennes, Paris Est Marne et Bois (T10) est le troisième des EPT dans ce même classement.

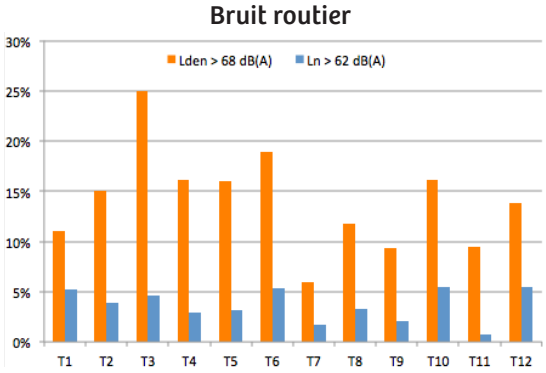
À l'inverse, l'EPT T7 (Paris Terres d'Envol) est le territoire de la MGP dont la population est relativement la moins exposée au bruit routier. Respectivement situés en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne, Grand Paris Grand Est et Grand Paris Sud Est Avenir (EPT T9 et T11), sont classés immédiatement à sa suite.

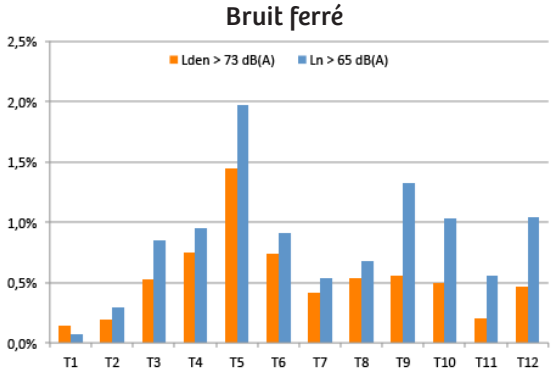
En termes d'exposition nocturne au bruit routier, Paris et les EPT T6, T10 et T12 (Grand Orly Seine Bièvre) se partagent la palme des territoires dont la part de population exposée au-dessus de la valeur limite de 62 dB(A) selon l'indicateur Ln est la plus forte : environ 5 % de leurs populations sont concernées.

En ce qui concerne le bruit ferré, la proportion de personnes en situation de dépassement des valeurs limites est très variable d'un territoire à l'autre. Le territoire le plus touché par les nuisances sonores d'origine ferroviaire est ainsi l'EPT T5 (Boucle Nord de Seine). Viennent ensuite les EPT T9 (Grand Paris Grand Est), T10 (Paris Est Marne et Bois), puis les T12 (Grand Orly Seine Bièvre), T6 (Plaine Commune), T4 (Paris Ouest La Défense) et T3 (Grand Paris Seine Ouest). Il convient de noter que les dépassements des valeurs limites concernent plus de personnes la nuit que le jour, et ce notamment au sein des territoires T9, T10, T12 et T5.

Parts de population exposée au-dessus des valeurs limites pour les douze EPT de la MGP

T1 – Paris
T2 - Vallée Sud Grand Paris
T3 - Grand Paris Seine Ouest
T4 - Paris Ouest La Défense
T5 - Boucle Nord de Seine
T6 - Plaine commune
T7 - Paris Terres d'envol
T8 - Est Ensemble
T9 - Grand Paris Grand Est
T10 - Paris Est Marne et Bois
T11 - Grand Paris Sud Est Avenir
T12 - Grand Orly Seine Bièvre

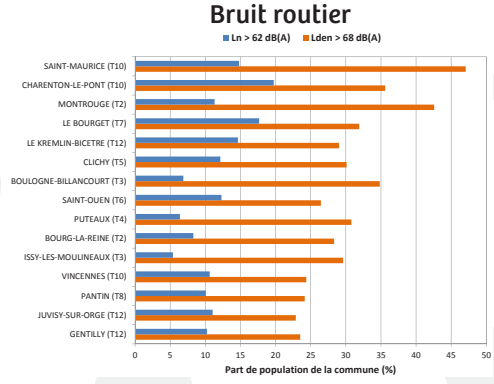


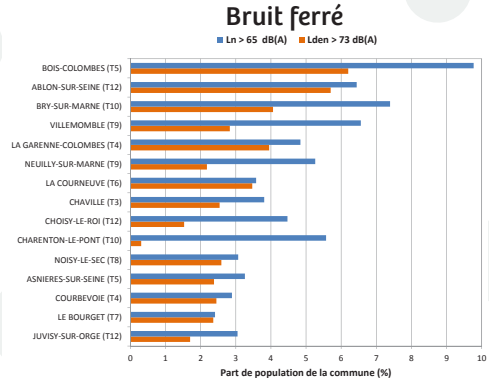


Ces écarts entre territoires s'expliquent par la grande variabilité des expositions aux échelles communales selon l'implantation des réseaux structurants de transports. Avec des fronts bâtis qui jouxtent de grandes infrastructures routières (autoroute A4, échangeur A4/A86, RD6, RD38), les communes de Saint-Maurice et de Charenton-le-Pont apparaissent particulièrement soumises au bruit routier. C'est également le cas d'autres villes traversées par de grands axes de circulation (exemple RD920 et RD906 à Montrouge, autoroute A1 et RD2 au Bourget, autoroute A6B et RD7 au Kremlin-Bicêtre, boulevard périphérique, quai de Seine RD1, RD17 et RD19 au niveau de Clichy-la-Garenne, quai de Seine, RD907 et RD910 à Boulogne-Billancourt, etc.). A l'inverse, certaines communes localisées en périphérie intérieure de la zone métropolitaine apparaissent très peu soumises au bruit routier. Les villes de Périgny (T11), Marolles-en-Brie (T11), Coubron (T9), Rungis (T12), Noiseau (T11), Ablon-sur-Seine (T12), Tremblay-en-France (T7), Le Plessis-Trévise (T11), Valenton (T12), Sucy-en-Brie (T11), Santeny (T11), La Queue-en-Brie (T11), Morangis (T12) comptent ainsi moins de 2 % de leur population exposée à des niveaux de bruit routier qui excèdent les valeurs limites.

Le contraste entre communes est encore plus marqué pour le bruit ferroviaire. Certaines communes apparaissent ainsi particulièrement touchées avec des parts de populations concernées par des dépassements des valeurs limites qui sont de cinq à dix fois plus importantes que la moyenne sur la zone métropolitaine. Il s'agit par exemple des villes de Bois-Colombes (T5) et de la Garenne-Colombes (T4) traversées toutes deux par les lignes J et L du Transilien, d'Ablon-sur-Seine (T12) traversée par le RER C, de Bry-sur-Marne (T10) impactée par les circulations fret de la grande ceinture et de Villemomble (T9) traversée également par la grande ceinture ainsi que par la ligne P du Transilien et le RER E. A l'opposé, la moitié des communes de la Métropole du Grand Paris ne connaissent aucun dépassement des valeurs limites pour le bruit ferroviaire.

Les 15 communes de la zone métropolitaine ayant les plus forts taux de population communale exposée au-dessus des valeurs limites





Interview de Didier Gonzales

Président de Bruitparif

Qu'apportent, selon vous, aux acteurs des territoires, les cartes stratégiques de bruit ?

Les cartes stratégiques de bruit permettent aux collectivités de disposer d'une vision claire de l'exposition de la population au bruit.

Elles donnent de la lisibilité à une nuisance qui est vivement ressentie par les habitants du territoire métropolitain, ceux-ci vivant dans des espaces parfois très denses où les infrastructures de transports sont fortement présentes. 78 % d'entre eux se déclarent ainsi préoccupés par le bruit selon les résultats d'une enquête menée auprès de 3 000 Franciliens par le Credoc pour Bruitparif (à paraître prochainement).

Les impacts du bruit environnemental sont devenus un véritable problème de santé publique, générant troubles du sommeil, risques cardiovasculaires accrus, gêne, stress, fatigue... Un habitant de la zone dense perd en moyenne 7 mois de vie en bonne santé du fait de son exposition au bruit des transports, ce chiffre pouvant atteindre 18 mois pour les personnes situées dans des zones de multi-exposition critique à plusieurs sources de bruit (bruit routier, bruit ferré et/ou bruit du trafic aérien).

A ces effets sanitaires du bruit des transports, s'ajoutent aussi ceux des bruits de voisinage ainsi que les dépréciations immobilières, les pertes de productivité au travail et les retards dans les apprentissages à l'école du fait de contextes trop bruyants. Le coût social global de la pollution sonore en Ile-de-France a ainsi pu être évalué à plus de 16 milliards d'euros par an !

Le bruit figure ainsi, avec la pollution atmosphérique, parmi les enjeux de premier rang pour la compétitivité et l'attractivité de la zone la plus dense d'Île-de-France qu'est la zone métropolitaine.

Il est donc essentiel de connaître finement l'exposition des habitants et des usagers afin de permettre aux acteurs publics et privés de s'emparer de cette problématique et de prioriser leurs actions de lutte contre le bruit.

En quoi les éléments fournis par Bruitparif permettent-ils de dépasser les obligations réglementaires ?

La Commission européenne demande que lui soient adressées des statistiques d'exposition par plages de niveaux sonores de 5 en 5 dB(A) et par source de bruit, mais le travail effectué par Bruitparif avec les collectivités permet de proposer des éléments plus fins. Il est ainsi possible de cerner quels sont les bâtiments dont l'exposition dépasse les valeurs limites et de préciser quels sont les plus exposés des logements et bâtiments dédiés à l'enfance, à l'enseignement et à la santé, en tenant compte également des contextes de multi-exposition. Ces éléments de diagnostic approfondi seront donc transmis aux acteurs de la Métropole du Grand Paris afin de contribuer à l'élaboration du PPBE métropolitain.

Le référentiel cartographique proposé par Bruitparif, en partenariat avec la MGP, est également validé par de nombreuses mesures réalisées sur le terrain par l'association. Ces données accessibles librement au sein de la plateforme « rumeur » (http://rumeur.bruitparif.fr) permettent de compléter l'information à l'aide d'une description des variations temporelles du bruit et d'un suivi des évolutions.

Enfin, les cartes stratégiques seront prochainement utilisées pour estimer les impacts sanitaires du bruit au niveau territorial. Cela permettra de quantifier les années de vie en bonne santé perdues en fonction des expositions au bruit et d'encourager la mise en œuvre de projets d'urbanisme favorables à la santé.

Les acteurs de la rénovation des bâtiments pourront également utiliser ces cartes pour identifier les objectifs d'isolation acoustique à respecter vis-à-vis des bruits extérieurs.

Dans ce contexte, la mission d'intérêt général portée par Bruitparif, est de plus en plus nécessaire : il importe de disposer d'un référentiel du bruit qui soit objectif et cohérent sur l'ensemble du territoire francilien afin d'identifier précisément les zones les plus touchées et cibler l'action. Il s'agit en effet d'obtenir la plus grande efficience des politiques menées par les responsables de l'intérêt général dans ce domaine.

Bruitparif met à disposition sur internet une plateforme cartographique dédiée au territoire métropolitain

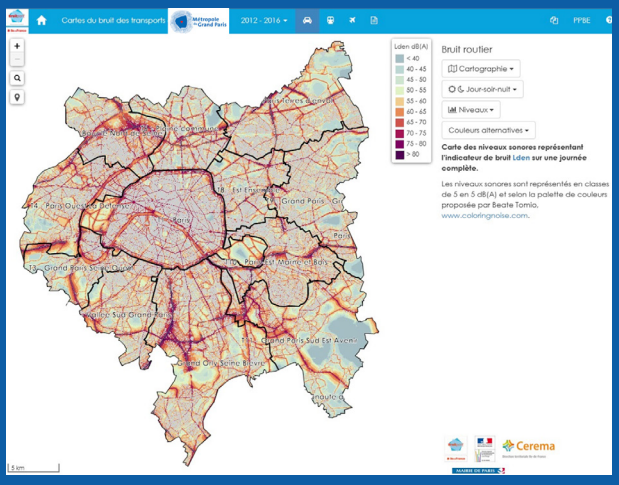
La plateforme permet aux internautes d'accéder directement aux cartes stratégiques de bruit, aux statistiques d'exposition des populations ainsi qu'aux différents PPBE déjà publiés. Conçue en html 5 et responsive design, elle est consultable à partir des smartphones et tablettes numériques.

L'internaute peut disposer d'une vue globale à l'échelle de la MGP, se déplacer avec la souris et zoomer sur les zones qui l'intéressent plus particulièrement jusqu'à une échelle inférieure à 1/10 000ème. L'interface fait apparaître le nom des voies et permet de se repérer avec précision. Il est également possible de saisir un nom de lieu et même une adresse précise, ce qui peut notamment intéresser les personnes qui envisagent de déménager.

Deux types de cartes sont disponibles. Les cartes des niveaux de bruit présentent les valeurs des indicateurs Lden et Ln sous la forme d'aplats de couleur par tranche de 5 en 5 dB(A). Les cartes de dépassement permettent, quant à elles, de consulter les zones où les seuils réglementaires sont dépassés : plus de 68dB(A) Lden et plus de 62 dB(A) Ln pour la route, plus de 73dB(A) Lden et 65 dB(A) Ln pour le bruit ferré, plus de 55 dB(A) Lden pour le bruit aérien.

Des statistiques d'exposition (niveaux et dépassements) sont accessibles sous la forme de graphiques pédagogiques, grâce à un simple clic au niveau d'une commune, d'un EPT, d'un département ou de la MGP dans son ensemble. L'interface donne également accès aux atlas départementaux qui permettent de télécharger par dalles les cartes réalisées au 1/10 000ème.

Enfin, par un simple clic sur une commune, il est possible de consulter les PPBE d'agglomération ainsi que ceux relatifs aux grandes infrastructures qui sont publiés.



Rendez-vous sur http://carto.bruitparif.fr/zone/MGP

Directeur de publication : Didier Gonzales - Rédaction : Fanny Mietlicki, Laurent Hutinet
Maquette : Yak 11 - Crédit photo : Bruitparif, Mairie de Villeneuve-le-Roi, Mairie de Vincennes, Métropole du Grand Paris
Bruitparif : 90-92, avenue du Général Leclerc, 93500 Pantin - Tél : 01 83 65 40 40 - Email : contact@bruitparif.fr - www.bruitparif.fr
Date de publication : Mars 2017