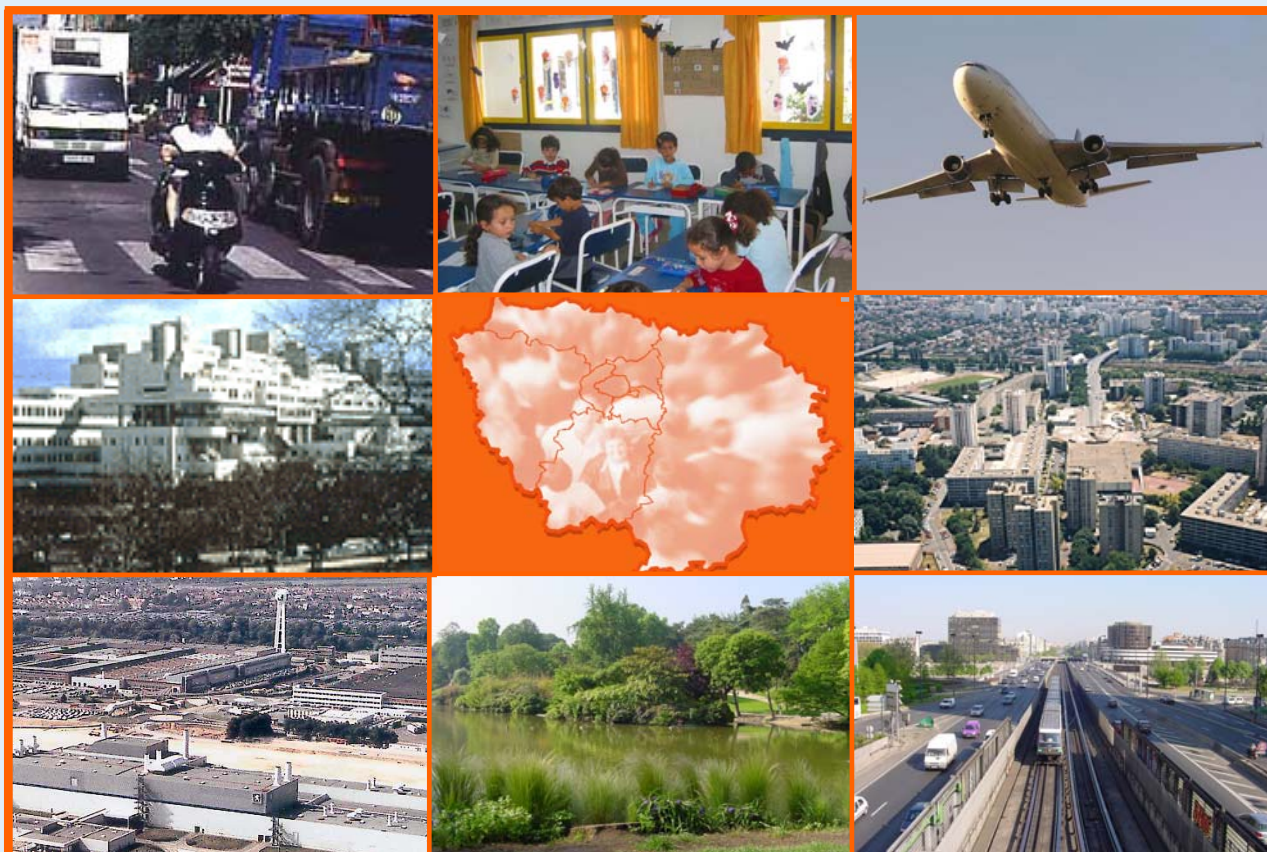


# Actes du colloque du 5 avril 2006

*organisé par Bruitparif*

*avec le soutien du Conseil Régional d'Ile-de-France*



**Enjeux et implications en Ile-de-France  
de la directive européenne n°2002/49/CE  
sur le bruit dans l'environnement**



# Actes du colloque du 5 avril 2006

## Conseil Régional d'Ile-de-France

### Sommaire

<b>Avant-propos</b> .....	2
<b>Allocutions d'ouverture</b>	
<b>Pascal Marotte</b> , Conseiller Régional, Président de Bruitparif .....	3
<b>Michel Vampouille</b> , Vice Président du Conseil Régional d'Ile-de-France, en charge de l'environnement .....	4
<b>Francis Rol-Tanguy</b> , Préfet, Directeur Régional de l'Equipement .....	5
<b>Enjeux et implications de la directive en Ile-de-France</b>	
<b>Fanny Mietlicki</b> , Directrice de Bruitparif .....	6
<b>La réalisation des cartographies du bruit : retours d'expérience</b>	
<b>Erwan Cordeau</b> , IAURIF .....	11
<b>Richard Durang</b> , Laboratoire Régional de l'Est Parisien .....	15
<b>Yann Françoise</b> , Service d'Ecologie Urbaine, Ville de Paris.....	16
<b>Questions de la salle</b> .....	20
<b>Grandes lignes de la politique régionale de lutte contre le bruit</b>	
<b>Paul Cassin</b> , Direction Environnement du Conseil Régional .....	22
<b>Vincent Moutarde</b> , Direction Transports du Conseil Régional .....	24
<b>Dominique Sellier</b> , Chargé de mission HQE, ARENE .....	26
<b>Table ronde sur la mise en œuvre de la directive à l'échelle régionale</b> .....	28
Animation : <b>Patrice Gohier</b> , Adjoint au Maire du 13 <sup>ème</sup> arrondissement, en charge de l'environnement	
<b>Simone Nérôme</b> (Présidente ADVOCNAR et représentante d'IDFE)	
<b>Marc Généau</b> (CG93)	
<b>Muriel Nattero</b> (CG91)	
<b>Valérie Tfibel</b> (CG94), <b>Piotr Gaudibert</b> (ODES94)	
<b>Yann Françoise et Sébastien Emery</b> (Ville de Paris)	
<b>Nathalie Aguesse</b> (Communauté d'agglomération Plaine Commune)	
<b>Delphine Bouillon-Marillier</b> (Communauté d'agglomération Val de Seine)	
<b>Jean-François Bel</b> (Maire de Montesson et Vice Président de la Communauté de communes Boucle de la Seine)	
<b>Thierry Hubert</b> (Chef du Service Urbanisme à la DDE du Val d'Oise)	
<b>Albert Godal</b> (Représentant du pôle de compétence bruit DDASS/DRASS)	
<b>Questions de la salle</b> .....	36
<b>Présentation du programme d'accompagnement mis en place par Bruitparif</b>	
<b>David Guérin</b> , Ingénieur acousticien, Bruitparif .....	39
<b>Allocutions de clôture</b>	
<b>Pascal Marotte</b> , Conseiller Régional, Président de Bruitparif.....	41
<b>Michel Vampouille</b> , Vice Président du Conseil Régional d'Ile-de-France, en charge de l'environnement.....	42

## Avant-propos : Fanny Mietlicki, Directrice de Bruitparif



L'application de la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement représente un enjeu majeur pour la région Ile-de-France : il s'agit en effet de réaliser un diagnostic de l'exposition au bruit des franciliens en tenant compte des principales sources de bruit dans l'environnement et de mettre en place des actions pour réduire les bruits excessifs et préserver les zones de calme afin d'améliorer le cadre de vie des franciliens et diminuer les effets sanitaires de la pollution sonore.

Bien plus qu'une obligation, cette directive constitue une opportunité sans précédent pour que les différents acteurs publics, privés et associatifs se concertent afin de mettre en place des politiques d'aménagement durables qui accordent à la lutte contre le bruit l'importance qu'elle mérite et qui placent la participation du public au cœur du processus.

Bruitparif, dans le cadre de sa mission d'information des franciliens et en tant que lieu d'échange entre les différents acteurs impliqués dans la lutte contre le bruit, a souhaité apporter son aide à l'application de cette directive, dans un souci de cohérence et de mutualisation des moyens et des compétences.

C'est dans cet esprit que Bruitparif a tenu à organiser une journée d'information et d'échange spécifiquement dédiée à la mise en œuvre de la directive au sein de la région Ile-de-France. Faisant suite à la journée nationale organisée par le CIDB (Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit), le colloque du 5 avril 2006 organisé par Bruitparif s'adressait tout particulièrement aux acteurs concernés en Ile-de-France : collectivités locales, gestionnaires d'infrastructures, services de l'Etat, professionnels de l'acoustique... Cette journée d'information et d'échange avait pour objectifs d'informer sur les territoires concernés et la répartition des responsabilités, de dresser un panorama des initiatives lancées, de faire se rencontrer les différents acteurs, d'encourager la mutualisation des moyens et des expériences afin de répondre de la manière la plus pragmatique possible aux exigences de cette directive.

## Accueil : Pascal Marotte, Conseiller Régional, Président de Bruitparif

Monsieur le Préfet, Monsieur le Vice-Président du Conseil Régional, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs. En tant que Président de Bruitparif, j'ai l'honneur et le plaisir de vous accueillir pour cette seconde journée du colloque sur l'évaluation et la gestion du bruit et des implications nouvelles, nées de la transcription de la directive européenne de 2002. Je vous souhaite donc la bienvenue au Conseil Régional, lieu approprié puisque nous évoquerons aujourd'hui les conséquences sur le territoire de l'Ile-de-France de ce cadre réglementaire nouveau qui répond à une demande sociale forte puisque le bruit est identifié comme l'une des nuisances les plus importantes par nos concitoyens.



Avant de commencer nos travaux, je voudrais rappeler ce qu'est Bruitparif. L'observatoire du bruit en Ile-de-France est tout d'abord récent : fondé en 2004, il n'est devenu opérationnel qu'en 2005. Il est né d'une volonté politique partagée par le Conseil Régional d'Ile-de-France qui en fut à l'initiative, par les 8 départements de l'Ile-de-France et par l'Etat. Les acteurs économiques, les professionnels de l'acoustique et les associations environnementales, de consommateurs et familiales y ont trouvé tout naturellement leur place. L'observatoire est indépendant et a un statut juridique d'association. Devenu opérationnel en septembre 2005 après une phase d'état des lieux de la question du bruit en Ile-de-France, l'observatoire s'est attelé à un programme d'action ambitieux, puisque nous sommes engagés à aider les collectivités locales, qui sont je crois aujourd'hui bien représentées, sur la problématique du bruit ; à coordonner les actions à l'échelle de la Région Ile-de-France et à collecter des données, notamment par une campagne de mesure.

Ce colloque est une étape dans notre travail, une étape importante. Hier, avec le CIBD, nous avons pu voir ce qui se faisait, ce qui allait se faire, notamment ailleurs, pas seulement en France, mais aussi en Europe avec l'exemple de la région bruxelloise. Nous avons ainsi découvert le nouveau cadre réglementaire et réfléchi aux actions que nous allions pouvoir mener pour essayer d'avoir un maximum d'efficacité et de cohérence au service de nos concitoyens.

Les élus, bien sûr, doivent être informés - il est temps - des enjeux afin de mieux comprendre et agir, à l'échelle de l'agglomération parisienne qui concerne tous les départements franciliens et le cœur de la région Ile-de-France. Aujourd'hui, vous aurez la possibilité, bien sûr, de vous informer mais aussi de débattre, d'échanger et grâce notamment à la présence de Michel Vampouille, Vice-Président du Conseil Régional et de Monsieur Francis Rol-Tanguy, Préfet Directeur Régional de l'Equipement, de peut-être mieux cerner toute l'importance de cette question et de répondre à la question "qui fait quoi ?".

Avant de commencer nos travaux, je tiens à remercier le Conseil Régional d'Ile-de-France, son Président Monsieur Jean-Paul Huchon, son Vice-Président chargé de l'environnement, Monsieur Michel Vampouille, le Président du Groupe Vert, Jean-Vincent Placé de nous accueillir dans cet hémicycle. Bonne journée et bon travail !

Je vais donc laisser la parole à Monsieur Michel Vampouille, qui au nom de la Région Ile-de-France, va nous tracer la vision régionale de ce nouveau cadre réglementaire et de ses implications.



## Allocution d'ouverture : Michel Vampouille, Vice-Président du Conseil Régional, en charge de l'environnement



Je vais commencer par parler d'autre chose que du cadre réglementaire mais j'y reviendrai à la fin.

D'abord pour dire que je suis très satisfait qu'Air... que Bruitparif existe – décidément je confonds toujours avec Airparif, mais c'était un peu notre modèle pour défendre la création de Bruitparif ; on s'est tout de même beaucoup servi d'Airparif pour dire : « vous voyez, quand on donne de l'information aux citoyens, ça finit par transformer les politiques publiques ».

L'objectif de ce nouvel observatoire est bel et bien à partir de l'information

qui est collectée, analysée, puis diffusée de transformer les politiques publiques afin que les franciliens, qui citent toujours le bruit comme étant la première nuisance, aient un cadre de vie qui s'améliore. Donc, Bruitparif, Pascal Marotte l'a dit, a un peu plus d'un an et est opérationnel depuis 6 mois. C'est une vitesse relativement remarquable, dans les décisions des instances publiques en France, qu'elles soient au niveau des collectivités locales ou de l'Etat, d'arriver à disposer d'un outil opérationnel qui plus est sur un sujet où personne ne savait trop dire quelles devaient être les missions précises confiées à Bruitparif. C'est donc une célérité remarquable qui est due aux élus qui sont présents dans le Conseil d'Administration de l'association, à l'équipe qui a été embauchée et qui a su en peu de temps proposer un programme d'actions qui a emmené la conviction des différents partenaires, ainsi qu'à une forte volonté politique de la Région, qui a réussi à associer l'ensemble de ces partenaires.

Nous allons demain voter en commission permanente la participation financière de la Région à Bruitparif pour l'année 2006, aussi bien en fonctionnement qu'en investissement. La Région finance l'intégralité des dépenses d'investissement de Bruitparif, je dis cela car je vois quelques représentants des services des Conseils Généraux présents... Notre objectif est bien, que pour les années suivantes, l'ensemble des partenaires participent au financement de l'investissement et que la Région, si elle a toujours un an d'avance pour l'instant dans le financement de Bruitparif, devienne un partenaire important, mais un partenaire parmi d'autres...

Pourquoi dans le fond, la Région a-t-elle voulu créer Bruitparif ? Je dirai tout d'abord que cela était inscrit dans le contrat de plan précédent. Il a fallu un certain nombre d'années et une élection régionale pour arriver à faire que cet engagement du contrat de plan puisse être voté. La deuxième raison, c'est que la Région intervient sur la question du bruit en Ile-de-France depuis de nombreuses années, à travers différents champs d'intervention.

On peut tout d'abord mentionner la cartographie du bruit routier qui a été réalisée dans les années 1995-96, qui a un peu dormi dans les tiroirs, et qui a été publiée en 1998, puis la cartographie du bruit ferroviaire qui a été réalisée quelques années plus tard.

Ensuite, la Région consacre des budgets importants au financement des protections phoniques le long des infrastructures routières et maintenant ferroviaires. Il a certes fallu attendre de nombreuses années pour que cette volonté politique de la Région et les budgets qui étaient votés commencent à aboutir à des débuts de réalisation, entre le premier amendement sur le bruit ferroviaire et la première réalisation il a dû se passer quelque chose comme dix ans à peu près, ce

n'est pas très satisfaisant, mais c'est malheureusement souvent le lot des projets qui sont un peu innovants, au moins à l'échelle française. En circulant maintenant assez souvent en Europe, je me suis rendu compte que sur la région Ile-de-France est peut-être la région phare en terme de qualité, de diversité d'insertion paysagère des opérations de protections phoniques. C'est peut-être l'un des sujets sur lequel l'éco-région est en avance ; sur tous les autres sujets on a souvent un peu de retard.

Un autre champ d'intervention majeur de la Région sur le bruit concerne le soutien aux démarches de haute qualité environnementale (HQE) dans la construction. Ainsi les lycées qui se construisent répondent aux normes HQE afin d'améliorer l'ambiance sonore dans laquelle étudient les lycéens. Grâce à l'intervention de la Région sur le financement du logement social qui a été voté il y a quelques mois à l'initiative de Jean-Luc Laurent et de Jean-Paul Huchon, la Région ne finance par ailleurs que les logements qui auront le label Qualitel Environnement et qui seront donc des logements dotés de très bonnes qualités acoustiques.

Un autre axe d'intervention de la Région sur le thème du bruit, qui existe depuis quelques années maintenant, concerne la participation à la mise en place par les collectivités locales de plans locaux d'information et de lutte contre le bruit, plans locaux dont la région finance à 50% les études acoustiques préalables et à 50 % les investissements nécessaires à l'amélioration de la situation acoustique, notamment au sein des bâtiments publics (dans la limite de plafonds définis). On ne peut pas dire qu'on ait été jusque-là submergé de sollicitations... Peut-être ce financement est-il mal connu des collectivités locales, ce qui est possible, bien que les collectivités savent généralement chercher les subventions là où elles existent...

Enfin, nous avons lancé une étude il y a un peu plus d'un an pour tenter de commencer à faire un lien entre le bruit et la santé. On avait discuté de cela, il y a deux ans, et j'avais été très surpris de constater que les connaissances étaient très limitées et fragmentées. Cette première étude qui durera deux ans environ sera probablement suivie par d'autres. En effet, la conclusion de la première étude sera vraisemblablement de dire que l'on commence à sentir qu'il y a un lien, mais que l'on a besoin d'un peu plus de temps et de définitions, de méthodologie, pour arriver véritablement à établir des certitudes, un peu à l'image des études Erpurs qui ont été faites pour mettre en évidence les relations entre pollution atmosphérique et santé. Chacune de ces études ont duré deux - trois ans, et ce n'est qu'au bout du troisième cycle d'études et au bout de neuf ans véritablement qu'il y a un consensus de toute la communauté scientifique pour dire que ces études sont fiables et que lorsque nous disons que nous savons faire un lien précis entre le taux d'oxydes d'azote et les maladies respiratoires, les hospitalisations ou la mortalité avancée, aujourd'hui il n'y a plus de controverse sur l'objectivité et la fiabilité de ces études. C'est aussi l'objectif que nous avons sur l'étude Bruit et Santé, même si c'est un peu plus compliqué, du fait des facteurs subjectifs qui entrent en compte dans la perception du bruit et qui font que l'évaluation du bruit et de la gêne associée est quelque chose de plus difficile que la mesure du taux d'oxydes d'azote dans l'air. Tous les débats actuels autour de Roissy ou d'autres aéroports montrent bien que les relations entre perception du bruit et nuisances sonores sont compliquées.





Le thème de cette journée concerne donc la mise en œuvre de la directive cadre européenne. Comme d'habitude, la France retranscrit le plus tard possible, je n'ai pas bien regardé si cette fois-ci le texte est retranscrit à minima, mais en général on retranscrit le plus tard possible avec le minimum d'ambition.

J'étais hier à un débat sur l'eau aux assises de l'association des maires d'Ile-de-France où je faisais remarquer que sur les objectifs de qualité de l'eau, nous avons retranscrit le plus tard possible et à minima, et que bien sûr nous avons été condamnés par l'Union Européenne pour non respect de la directive cadre sur les eaux urbaines résiduelles, et que nous savons déjà que nous ne tiendrons pas les objectifs de 2015 et que nous serons probablement condamnés en 2016 pour non respect des directives cadre sur la qualité écologique des eaux.

L'effet pervers - et je discutais de cela avec des PME franciliennes - c'est qu'à force de retranscrire toujours le plus tard possible et à minima, ce sont les entreprises ailleurs en Europe qui mettent en place les techniques, les technologies et les produits pour pouvoir répondre aux exigences européennes et que lorsque nous, nous les retranscrivons, je dirais, il est déjà trop tard sauf pour les très grands groupes. Un des très grands groupes de la gestion de l'eau a effectivement développé une manière innovante de traiter les eaux à la sortie des stations d'épurations plutôt que de les renvoyer dans le milieu naturel. Mais l'opération de mise en œuvre se déroule à Barcelone et non dans une ville française... Je crains que sur le bruit on soit parti avec la même démarche, puisque si j'ai bien compris les arrêtés viennent tout juste d'être publiés ou sont même encore en attente de publication officielle, alors que l'objectif est de disposer de cartographies l'année prochaine. Je pense que la plus grande majorité des collectivités locales et des agglomérations ne sont pas au courant... Peut-être les services techniques sont un peu au courant mais les élus quant à eux, pour en avoir croisés quelques-uns et en avoir parlé rapidement avec eux, ne me semblent pas du tout informés qu'ils vont devoir produire pour le 30 juin 2007 une cartographie du bruit puis pour le 18 juillet 2008 un plan de prévention.

Face à cette situation, le Conseil Régional, notamment à travers le soutien et l'assistance qui pourraient être apportés par Bruitparif, est prêt à s'investir sur le sujet. Mais il faut bien voir que nous n'avons pas de responsabilité directe dans le processus de mise en œuvre de la directive. On aurait pu considérer que la cartographie du bruit avait vocation à être régionale puisque l'agglomération s'étend sur l'ensemble de la région Ile-de-France - c'est le choix qui avait été fait par le législateur par exemple dans le cas du Plan de Déplacement Urbain (PDU) - mais ce n'est pas le choix qui a été fait ici lors de la transposition en droit français de la directive sur le bruit dans l'environnement. On se trouve donc dans une situation assez confuse où les autorités désignées compétentes au sein de l'agglomération ne sont pas ou peu au courant des nouvelles responsabilités dont elles sont dotées, où certains départements ont lancé, de leur propre initiative, des projets de cartographie...

Cette journée doit aussi permettre de nous éclairer, nous acteurs régionaux, sur la volonté des différentes collectivités, du moins celles qui sont présentes, de mettre en œuvre cette directive et de bénéficier d'un soutien technique, par exemple celui de Bruitparif ; ce qui supposerait que l'ensemble des collectivités amène un financement supérieur à Bruitparif lors du budget 2007.

Quand on met tout cela côte à côte, j'ai plutôt le sentiment qu'on risque d'avoir du retard plutôt que d'être prêt à l'heure. Certes, on peut quelques fois avoir de bonnes surprises... En tout cas, si la Région s'engage, cela ne sera pas pour faire des cartographies qui seraient bâclées, je pense qu'il vaut mieux dire à l'Union Européenne qu'on aura six mois voire un an de retard mais que l'on fera du travail sérieux, que de vouloir à tout prix, comme on le fait souvent, produire des documents dans la précipitation, sachant qu'en général l'Union Européenne considère que les données que nous leur fournissons ne sont pas fiables. C'est vrai sur l'air, c'est vrai sur l'eau, c'est vrai sur tous les sujets, sur la biodiversité, sur Natura 2000... Donc en ce qui me concerne, je préfère qu'on annonce clairement que la mise en œuvre de la directive prendra un peu plus de temps - ça ne veut pas dire qu'il faut perdre du temps au démarrage - mais que l'on veut travailler correctement. Si l'on veut se préserver d'astreintes et de condamnations (même si l'on paie rarement les amendes car il y en a généralement des négociations), il vaudrait mieux annoncer clairement la couleur à l'Union européenne et solliciter un délai supplémentaire pour la mise en œuvre de la directive. Pour donner un ordre d'idée, sur le sujet « Natura 2000 », la France doit rendre sa copie à la fin du mois d'avril ou de mars, si elle ne le fait pas, elle sera condamnée à 130 000 euros d'amende par jour. Aussi, les préfets sont en train de décréter des périmètres Natura 2000 dans l'urgence, les collectivités reçoivent une demande d'avis, sur un sujet sur lequel elles ont eu juste deux heures de formation, sans être sollicitées pour savoir si Monsieur le Maire sera disponible, et qu'en conséquence elles donnent des avis négatifs. Ce n'est pas grave, l'Etat passera outre car il est bien obligé. Il me semble donc que sur le bruit, il s'agit de ne pas reproduire les mêmes erreurs. Il apparaît nécessaire d'avoir rapidement envers l'Union européenne une communication concertée entre tous les acteurs qui ont la compétence théorique de la mise en œuvre de cette directive au sein de l'agglomération parisienne, afin de solliciter un délai de mise en œuvre supplémentaire.

## Francis Rol-Tanguy, Préfet, Directeur régional de l'équipement



Je ne vais pas répéter ce que, à juste titre disait Michel Vampouille, vis-à-vis du colloque et de son organisateur, Bruitparif. Il est vrai qu'on ne peut que se féliciter de la place prise par l'association sur un sujet qui effectivement touche de près nombre de franciliens. Donc je m'associerai simplement aux quelques mots qu'il a prononcés pour ne pas allonger les débats.

Je voudrais simplement dire que ce colloque est particulièrement en phase avec l'actualité puisque ce printemps est le siège de trois débats publics (dans le cadre de la commission nationale du débat public) concernant des projets d'infrastructures routières dans l'ouest parisien. Si, en tant que Préfet, directeur régional de l'équipement, j'avais oublié cette question du bruit, ces trois débats publics m'auraient rapidement rappelé à la raison. Le bruit apparaît clairement comme l'une des préoccupations majeures exprimées lors de ces réunions publiques.

Le contrat de plan qui se termine à la fin de cette année avait fait une très large place à la question du bruit des infrastructures routières. Les chantiers de protection acoustique sont assez visibles en ce moment, que ce soit en matière de couverture sur le boulevard périphérique, pour rester très parisien, ou sur les autoroutes adjacentes comme en Seine-Saint-Denis et dans les Hauts-de-Seine, ou que ce soit en matière de protections phoniques comme dans l'Essonne ou dans le Val d'Oise où un certain nombre de projets sont en train de se développer.

C'est vrai qu'en matière de protections acoustiques, l'Ile-de-France n'a pas forcément de retard même s'il y a encore beaucoup de réparations à faire.

Cette réparation est aussi cohérente avec la dynamique d'aménagement, je prendrais l'expression, mais c'est pour faire vite, de densification de la première couronne. Aujourd'hui il faut réfléchir à ces questions en pensant aménagement en même temps.

L'exemple de la Porte des Lilas montre bien que l'on peut remédier aux nuisances sonores tout en permettant de régénérer la ville, à des endroits jusque-là défavorisés en termes d'accès aux services urbains.

L'autre élément que je voudrais citer c'est le relatif retard en matière de résorption des problèmes de bruit des transports ferrés. Ceci est en partie lié au fait que dans le bruit il y a beaucoup de perceptions psychologiques et qu'effectivement on peut constater que « l'on supporte mieux le bruit ferroviaire que le bruit routier ». Ceci est en train d'évoluer positivement puisqu'à l'heure actuelle, il ne peut y avoir de projets ferroviaires en Ile-de-France qui ne prennent en compte la dimension de la prévention des nuisances sonores.

Je pense que tout le travail mené sur la tangentielle nord qui arrive en phase d'enquête publique et celui mené encore à l'heure actuelle sur le projet de RER B Charles de Gaulle Express, devraient prendre la question du bruit en amont.

Il nous faut aujourd'hui dans la manière dont nous construisons nos projets être beaucoup plus sensibles à la question des nuisances sonores

et aller parfois au-delà des normes fixées par les textes. Mais en même temps il ne faut pas que ceci conduise au blocage de tous les projets. Cela serait très préjudiciable pour l'Ile-de-France.

C'est pour cela que le sujet de ce colloque est très important, même si je me garderai d'en faire l'exégèse trop rapide compte tenu que la transposition vient tout juste d'être achevée. Les problématiques dont il est question aujourd'hui, notamment en matière de partage des rôles entre l'Etat et les collectivités, tombent à un bon moment puisque c'est le moment où s'engage entre l'Etat et le Conseil Régional la discussion sur les contrats de projets. Ce terme nouveau pour désigner les contrats de plan a le mérite de ne pas toucher à l'abréviation de CPER dans laquelle tout le monde se reconnaît. Finalement devoir faire cette cartographie du bruit – en quelque sorte cet état des lieux – et en même temps réfléchir à ce qu'il sera possible de faire dans les sept années qui viennent, il y a là une congruence qui doit nous permettre d'être efficace sur la prochaine période.

Je crois donc que c'est une occasion à saisir. Voilà tout simplement les quelques mots que je voulais prononcer en ouverture de ce colloque, en souhaitant effectivement que celui-ci soit le point de départ de cette double démarche d'une part de recensement des problèmes via la cartographie et d'autre part de la naissance de projets lors du processus de négociation des futurs contrats de projets 2007/2013.

## Enjeux et implications de la directive en Ile-de-France

### Fanny Mietlicki, Directrice de Bruitparif



On va à présent rentrer dans le vif du sujet sur cette mise en place de la directive européenne à l'échelle de l'Ile-de-France.

Comme tout le monde dans la salle n'était pas forcément présent à la journée organisée par le CIDB, je vais commencer par faire une synthèse des

propos d'hier notamment sur le dispositif réglementaire. J'essaierai de pas être trop longue mais il me semble essentiel en effet que tout le monde partage la même base de connaissances pour que nos échanges soient le plus constructif possible.

Je présenterai ensuite le contexte francilien, on verra que la mise en œuvre risque d'être compliquée, j'évoquerai quelques pistes de réflexions pour nos débats de la journée avec les grandes questions qui se posent. Je tiens à insister sur le fait que cette journée se veut une journée d'échanges et que l'on compte vraiment sur votre participation pour avoir nous faire part de vos réactions, vos interrogations, essayer de voir de la manière la plus pragmatique possible comment on peut avancer ensemble sur cette question qui concerne tout le monde.

Tout d'abord quelques éléments de rappel sur la directive européenne. Le contexte général de la directive fixe des objectifs pour une évaluation harmonisée de l'exposition au bruit via des cartes stratégiques de bruit et pour la mise en place d'actions, via les plans de prévention. Les grands objectifs sont de préserver les zones calmes et de gérer les problèmes de bruits et leurs effets, notamment les effets sanitaires. Cela passe évidemment par la réduction de bruits excessifs, au moyen de plans d'action mais aussi par une réflexion sur la définition de zones à protéger et à préserver.

L'information du public est placée au cœur du processus et dans la directive, il est bien rappelé que le public doit participer à cette démarche. Le champ d'application est également fixé dans la directive, on parle du bruit dans l'environnement. Le bruit dans l'environnement est défini comme le son extérieur non désiré ou nuisible résultant d'activités humaines. Il est fait une description des sources de bruit à prendre en compte : les routes, les voies ferrées, les aéroports, les industries, et

sont également définis des types de bruits à exclure du champ de cette directive : les bruits des activités domestiques, les bruits perçus sur les lieux de travail ou à l'intérieur des transports et le bruit résultant d'activités militaires. Il faut bien avoir présent cela à l'esprit : on va parler de bruit dans l'environnement au sens bruit des infrastructures, des grandes industries essentiellement. Ce qui ne veut pas dire que d'autres sources de bruit ne peuvent pas être prises en compte, il y a des définitions de ce qui doit être inclus, ce qui doit être exclu et après il y a un certain nombre de sources de bruit laissées à l'appréciation des autorités compétentes.

Cette directive fournit un certain nombre de prescriptions techniques pour la réalisation. D'abord en définissant des indicateurs harmonisés à utiliser pour la production des cartes tout en laissant la place à la prise en compte d'autres indicateurs par les Etats s'ils le souhaitent. Les deux indicateurs de bruit qui sont recommandés de façon harmonisée sont le Lden et le Lnight. Ce sont des indicateurs de gêne, qui essaient de retraduire la gêne avec une pondération plus importante pour la soirée et la nuit compte tenu que la gêne ressentie par rapport à un niveau de bruit donné est plus importante sur ces périodes.

Les méthodes d'évaluations sont également définies même s'il est laissée la possibilité d'utiliser d'autres méthodes démontrées équivalentes. Il y a un certain nombre de prescriptions minimales à respecter pour le rendu, le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention. Surtout la directive fixe les grandes échéances relatives à l'établissement de ces cartes de bruit et de ces plans d'action. La première échéance est 2007-2008 avec la production des cartes de bruit pour le 30 juin 2007 et des plans de prévention pour le 18 juillet 2008. Sont concernées par cette première échéance les plus grandes infrastructures et les agglomérations de plus de 250 000 habitants. La seconde échéance est fixée à 2012/2013 pour les axes routiers, les axes ferroviaires d'une importance un peu moindre et les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Elle impose aussi la révision des cartes et plans avec une périodicité de 5 ans au minimum.

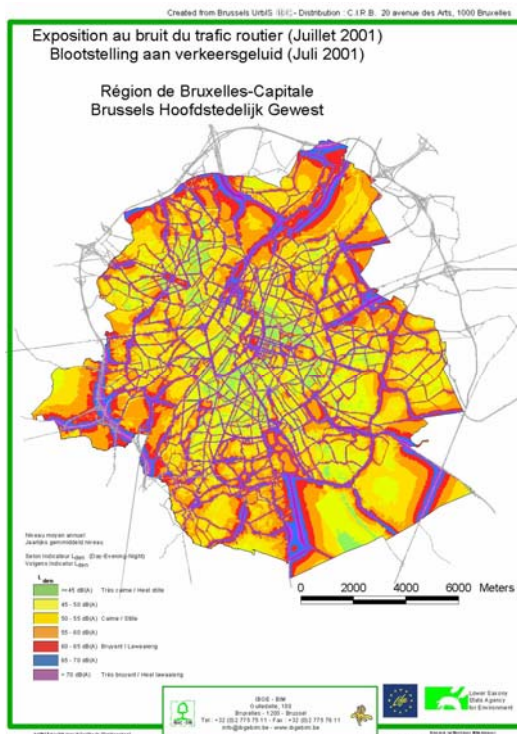
Je pense que c'est important de mentionner dès à présent que la cartographie apparaît un peu comme un passage obligé dans le cadre de la directive et dans la transposition qui a été faite en droit français. Néanmoins ce n'est pas une fin en soi, la cartographie est là pour aider à la prise de décision, pour faciliter les plans d'action. C'est bien pour cela que l'on parle de cartes stratégiques de bruit parce que c'est à la fois, certes, un moyen d'informer la population pour mettre en évidence certaines problématiques, mais c'est également et surtout un moyen pour les autorités d'agir et de faire des scénarios d'évolution du bruit en fonction de tel ou tel type d'aménagement.



La cartographie est une représentation de données décrivant une situation sonore, en fonction d'un indicateur de bruit. Il faut bien voir qu'il s'agit d'une simplification de la réalité, on ne prend pas en compte évidemment tous les événements qu'il peut y avoir au cours d'une journée, une carte est bâtie sur une sorte de valeur moyenne sur l'année, une journée moyenne et ça ne prend pas en compte les phénomènes notamment d'émergence du type klaxon, deux roues qui passent... Ceci est très important, il faut bien le garder présent à l'esprit. On ne peut pas faire dire à une carte plus que ce pourquoi elle a été faite. Et il faudra aussi réfléchir à des moyens complémentaires d'informer le public sur ces questions là. Puisque c'est là-dessus aussi qu'il attend des informations, c'est à dire sur les niveaux auxquels il est réellement exposé. Cette information complémentaire peut être appréhendée par la mesure ou des enquêtes spécifiques qui viennent compléter le dispositif des cartographies.

Il y a un certain nombre de rendus à faire dans le cadre de cette cartographie du bruit comme d'indiquer les dépassements de valeurs limites, le nombre de personnes ou d'habitations et de lieux sensibles, à savoir les écoles, les hôpitaux qui sont exposés à certaines valeurs d'un indicateur de bruit et cela c'est assez bien défini à la fois dans la directive et dans la façon dont elle a été transposée en droit français.

**Exemple de carte du bruit routier établie pour la ville de Bruxelles par l'IBGE (Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement)**



### La transposition en droit français

La transposition en droit français, on l'a rappelé, a été faite tardivement. Elle vient tout juste de s'achever avec la parution aujourd'hui ou demain de l'arrêté technique qui fixe les derniers détails pour se mettre au travail. Elle a été faite dans un premier temps par une voie d'ordonnance, le 12 novembre 2004, la loi de ratification a été promulguée le 26 octobre 2005. Un décret a ensuite été publié le 24 mars 2006. Ensuite, l'arrêté technique qui vient préciser les modalités de mise en œuvre est en cours de publication, de même qu'un arrêté qui fixe la liste des aéroports à prendre en compte au sens des grands aéroports.

Si la directive européenne a fourni un certain cadre technique, un certain nombre de prescriptions minimales sur et comment on doit faire une carte, ce qu'est un plan d'action, elle n'a par contre pas défini quelles autorités devaient réaliser ces cartes et ces plans d'action. Cela a été laissé à l'appréciation et au choix des Etats membres. En France ce qui a été défini, c'est que, pour les grandes infrastructures terrestres, ce soit le représentant de l'Etat qui ait à sa charge à la fois l'élaboration des cartes et des plans de prévention, au détail près que pour les routes concédées aux collectivités, les plans de prévention sont à la charge de ces collectivités.. Pour les aéroports on verra que dans le décret il est mentionné le fait d'essayer d'adapter, de mettre à jour les plans d'exposition au bruit existant ou à venir pour les rendre compatibles avec les

dispositions de la directive et cette mission revient aux représentants de l'Etat. Dans le cas des agglomérations au sens de la directive, on va y revenir, ce sont les maires ou les présidents des établissements publics de coopération intercommunale qui sont compétents en matière de nuisances sonores qui doivent réaliser ces cartes et également les plans de prévention.

La transposition en droit français précise également certaines notions :

- la notion de « zone calme » tout d'abord ; en fait il n'y a pas vraiment de précision, la précision c'est justement que la définition est laissée à l'autorité compétente, en fonction de son souhait de maîtriser l'évolution de l'exposition d'un secteur donné selon les activités humaines pratiquées ou prévues ;
- La notion de carte de bruit des agglomérations ensuite ; il est bien précisé dans le décret qu'il s'agit d'une représentation distincte des différentes sources de bruit, et on doit arriver à publier des cartes type de source par type de source, et représentant un indicateur de bruit (Lden ou Lnight) qui ne correspond pas à la même gêne selon la source considérée... Typiquement un Lden de 55 dB ne correspond pas à la même gêne pour du bruit routier, pour du bruit ferroviaire ou pour du bruit aérien. Cela définit la complexité d'aborder la multi-exposition par un cumul direct de ces cartes. Il est néanmoins évoqué dans l'arrêté la possibilité pour les agglomérations d'essayer de viser une représentation de l'exposition sonore globale qui peut être faite par des méthodes complémentaires.

La transposition en droit français définit les méthodes d'évaluation. Les cartes doivent être faites par calcul à l'aide d'outils de modélisation de la propagation du bruit, et non par des mesures directes. Par contre, des mesures peuvent être envisagées pour consolider la carte, la valider ou obtenir des informations complémentaires sur certaines zones qui sont difficiles à modéliser. Les indicateurs Lden et Lnight doivent être évalués à une hauteur de 4 mètres par rapport au sol, à 2 mètres des façades des bâtiments et on ne doit pas prendre en compte la dernière réflexion du son sur la façade des bâtiments concernés.

Les trois périodes qui doivent être prises en compte dans les indicateurs sont 6h-18h pour la journée, 18h-22h pour la soirée et 22h-6h pour la nuit.

Les situations à évaluer sont la situation de référence et une ou des situations d'évolution prévisible ou prévue pour lesquelles on connaît déjà un certain nombre d'informations. Les représentations des cartes doivent faire apparaître des plages comprises entre 55 et 65 dB par pas de 5 dB pour les cartes de Lden, pour la nuit entre 50 et 70 dB. Une échelle de couleur est définie selon la norme NFS 31-130. La résolution minimale des cartes est également définie : 1/10 000ème pour les cartes des agglomérations, 1/25 000ème pour la carte des grandes infrastructures. Les bases de données d'émissions sonores à utiliser sont également définies—mais je vous laisse lire l'arrêté en détails - de même que les méthodes de calculs de la propagation et que les méthodes de mesure.

Je tiens juste à préciser les valeurs limites qui sont retenues parce que c'est un point essentiel qui va conditionner grandement les plans de prévention. Les niveaux de valeur limite diffèrent selon les types de sources et selon également l'indicateur de bruit retenu Lden ou Lnight pour insister évidemment sur le fait que le bruit perçu la nuit est plus gênant que celui dans la journée et que la gêne dépend du type de source, comme je le disais tout à l'heure.

### La transposition en droit français fixe les valeurs limites

Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou Ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
<b>Lden dB(A)</b>	55	68	73	71
<b>Lnight dB(A)</b>		62	65	60

## Que se passe-t-il si l'autorité compétente ne remplit pas ses obligations ?

Il est marqué dans les textes que le représentant de l'Etat procède dans ce cas là « au lieu et place et aux frais de cette autorité après mise en demeure ». Si l'Etat n'est pas non plus capable d'honorer ces obligations, il sera condamné par Bruxelles.

## La collecte des données

Parmi la liste des points déjà évoqués hier sur lesquels on va forcément revenir aujourd'hui mais de façon plus appliquée au contexte de l'Ile-de-France, il y a tout d'abord la phase de collecte des données. Celle-ci a été mentionnée comme une phase clé dans un projet de cartographie puisqu'elle conditionne d'une part une bonne partie du budget attribué à la cartographie, et d'autre part la précision de la carte : si on a des données très grossières, on ne pourra pas espérer obtenir une carte précise. De la qualité des données d'entrée dépend également le type de scénario que l'on pourra mettre en oeuvre. C'est-à-dire si on peut jouer finement sur les données d'entrée on pourra aussi essayer d'avoir des informations relativement précises sur les actions.

Il ressort des différentes expériences qui ont été abordées hier que cette phase de collecte des données est un parcours très souvent laborieux qui nécessite de faire appel à différents services, différents organismes. Une des grandes questions qui se posent en France c'est : de quelles données dispose-t-on ? Hier on a vu que des données étaient disponibles. Il faudra certes faire des choix, poser des hypothèses, re-traiter certaines informations mais globalement que ce soit au sein des gestionnaires d'infrastructures ou des services de l'Etat, il semble qu'il y ait un socle d'information qui soit tout de même confortable. La difficulté majeure réside dans le fait que ces informations sont disséminées au sein de multiples organismes. Les questions : « Où ? Quand ? Comment ? Pour qui ? Sous quelle forme ? » sont des questions encore un peu ouvertes et sur lesquelles il faudra que l'on revienne notamment à l'échelle de l'Ile-de-France.

A été abordée hier également la question de la cohérence des cartes qui vont être publiées. En effet, au sein des territoires des agglomérations, il y a deux types d'autorités compétentes : les services de l'Etat et les collectivités locales qui doivent produire tous les deux des cartes autour des grandes infrastructures mais pas à la même résolution et pas forcément pour la même échéance. On risque donc de se retrouver, si on n'essaie pas d'avoir un souci de cohérence et de travailler en bonne intelligence, avec des cartes produites sur les infrastructures qui ne seront pas forcément compatibles entre elles.

Sur le plan de la faisabilité technique, il me semble néanmoins qu'il n'y a pas de difficulté majeure puisque les outils de calcul existent et il y a une offre assez importante de bureaux d'études. Quand on voit les cartes qui foisonnent à l'étranger à l'heure actuelle, cela prouve bien que la réalisation des cartes est possible, que les outils existent. Je dirai donc que ce n'est pas la difficulté essentielle. Je ne voudrais pas minimiser le travail des bureaux d'étude parce que celui-ci est important et nécessite une bonne connaissance des outils et du champ de la modélisation acoustique mais il ne semble pas que ce soit là la difficulté essentielle pour tenir les échéances.

Juste un petit point quand même que je tiens à souligner : les temps de calculs. On a vu hier que calculer une carte c'était souvent long en temps de calcul ; il faut se méfier de ce point-là. Je voulais enfin insister sur le fait qu'il y a beaucoup de bureaux d'études compétents ici, vous pourrez leur rendre visite sur leur stand ; ils pourront ainsi vous montrer des réalisations de cartes.

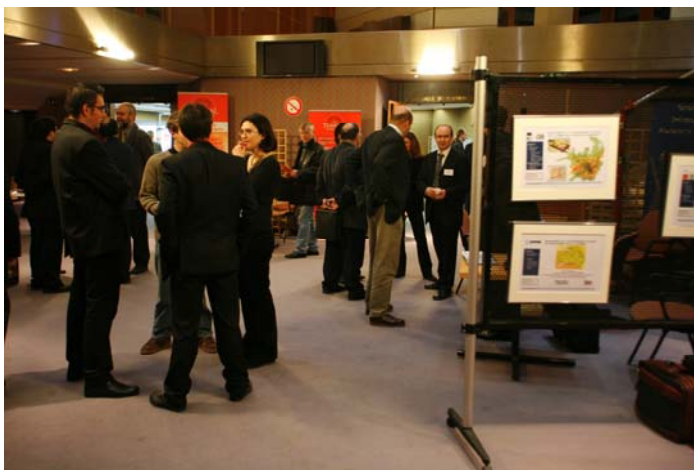
J'insiste à nouveau sur le fait que la cartographie n'est pas une fin en soi. Elle est là pour préparer des plans d'action, on verra que compte tenu des échéances il sera souhaitable que les deux actions démarrent en même temps. Il ne faut pas se voiler la face, il ne faut pas attendre que les cartes soient produites pour commencer à réfléchir aux actions même si quand on lit la réglementation c'est un petit peu ça. Mais l'idée c'est quand même d'avancer de manière la plus pragmatique possible sur ces questions. Le coût des actions a été évoqué hier parce qu'en effet derrière le coût de la cartographie se cache le coût des projets acoustiques de réduction du bruit qui n'a plus rien à voir avec celui de la cartographie.

Il y a eu beaucoup de questions hier sur la notion de multi-exposition. On va en effet avoir des cartes type de source par type de source. Mais comment combiner tout cela pour répondre aux attentes de la population, à savoir de disposer d'une évaluation globale de l'environnement sonore auquel elle est soumise. On a déjà évoqué la question des difficultés intrinsèques au cumul des cartes...

Il a été également mentionné le fait que les systèmes d'information géographiques étaient indispensables pour gérer les cartes, les exploiter et communiquer les résultats.

A été abordée également la question de l'adéquation des moyens mis en œuvre par rapport aux objectifs. Il y a eu des questions hier du type : à quoi bon couvrir toute une agglomération par de la cartographie, après tout on connaît déjà un petit peu où il faut agir... Pourquoi donc ne pas se limiter aux zones où l'on sait qu'il y a des problèmes pour affiner la sur ces zones l'information et traiter au mieux les problèmes identifiés plutôt que d'essayer de couvrir tout un territoire avec la même résolution sans distinction des priorités.

## Le contexte francilien



J'en viens maintenant au contexte francilien. La mise en œuvre de la directive passe par deux phases. La première est la détermination des territoires concernés au sens de la directive. La deuxième phase est la détermination des autorités compétentes.

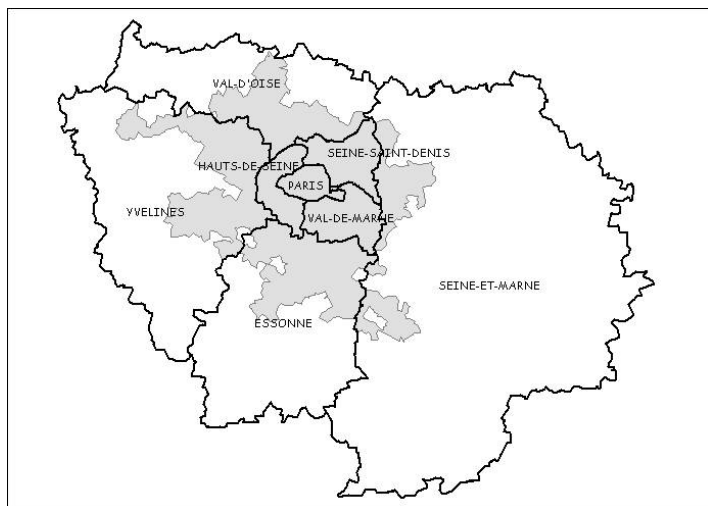
La détermination des territoires...

Concernant la détermination des territoires concernés, on voit déjà que, pour ce qui est des grandes infrastructures de transport terrestre au sens de la directive, c'est-à-dire supérieur à 3 millions de véhicules/an pour le trafic routier ou de 30 000 trains/an pour le réseau ferré principal, toute l'Ile-de-France est concernée puisqu'on a une densité assez colossale d'infrastructures qui se trouvent réparties sur tout le territoire francilien. Plus de 40 000 km de routes, un carrefour ferroviaire très important (1800 km de voies ferrées)...

Au niveau des aéroports, trois aéroports sont concernés directement par la directive : Roissy Charles de Gaulle (513 000 mouvements), Orly (223 000 mouvements) et le Bourget (plus de 55 000 mouvements) en 2005. Ces trois aéroports, qui génèrent un trafic qui survole une grande partie de la région Ile-de-France (cf. carte des survols source ACNUSA) répondent directement aux critères de la directive et doivent donc faire l'objet de cartographie et de plan de prévention en tant que grande infrastructure.

Le territoire de l'agglomération est défini par l'INSEE sur des critères de densité d'urbanisation comme un ensemble d'habitations telle qu'aucune ne soit séparée de la plus proche de 200 mètres et qui comporte au moins 2000 habitants. L'agglomération parisienne ainsi définie rassemble 396 communes et concerne tous les départements : les départements de petite couronne en totalité et partiellement les départements de grande couronne. Elle est caractérisée par une très forte densité de population puisqu'elle regroupe environ 88% de la population francilienne, soit 9,75 millions d'habitants, sur 23 % seulement de la superficie de l'Ile-de-France (2 760 km<sup>2</sup>).

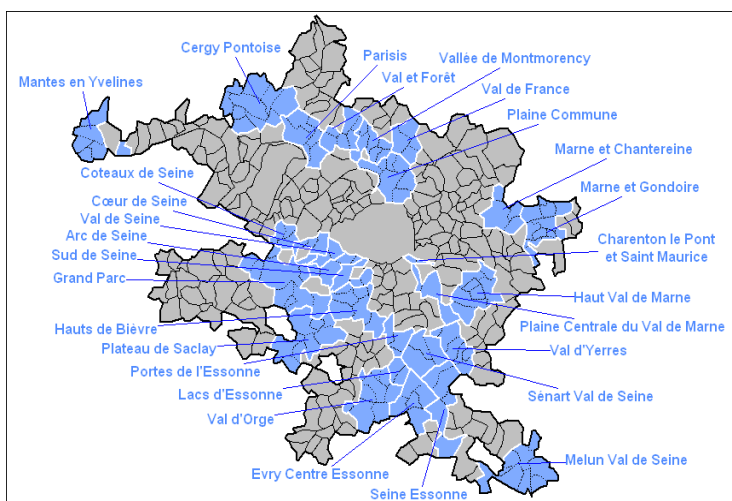
Voilà donc le territoire concerné par la mise en œuvre de la directive à l'échelle de l'agglomération parisienne (en gris sur la carte).



### La détermination des autorités compétentes...

Au niveau des autorités compétentes, pour les grandes infrastructures terrestres, la compétence revient au préfet de département. Pour ce qui est des grands aéroports, c'est également au représentant de l'Etat que revient la compétence de l'élaboration de la cartographie et du plan de prévention. Dans le cas de l'Ile-de-France, la responsabilité incombe donc au Préfet de Région en liaison avec les préfets des départements concernés, pour les aéroports de Roiss CDG, d'Orly et du Bourget.

Pour le périmètre de l'agglomération parisienne, les autorités désignées comme compétentes sont les communes ou les groupements de communes qui ont compétence en matière de lutte contre les nuisances sonores. Le problème qui se pose spécifiquement pour l'agglomération parisienne est que la ville centrale, Paris, ne fait partie d'aucune structure intercommunale et qu'il n'existe donc pas une seule autorité compétente à l'échelle de l'agglomération mais une multitude. Ainsi, généralement, au sein des autres grandes agglomérations françaises, la communauté urbaine de la ville centrale recouvre plus ou moins le territoire de l'agglomération. C'est le cas par exemple de la communauté urbaine de Lille, de la communauté urbaine de Lyon, de la communauté urbaine de Bordeaux qui ont plus ou moins compétence sur le domaine territorial de l'agglomération. Il y a des petites différences mais globalement on n'a pas ce gros problème de multiplicité des autorités compétentes qui se



pose en Ile-de-France et qui est illustré par la carte ci-dessous.

*N.B. La carte présentée ci-dessus a été remise à jour depuis la tenue du colloque à l'aide des informations complémentaires fournies par la Préfecture de Région.*

On se trouve donc devant une situation où l'agglomération parisienne compte plus de deux cent autorités compétentes. Ainsi, parmi la cinquantaine d'établissements publics de coopération intercommunale, seule la moitié environ ont compétence en matière de lutte contre les

nuisances sonores; il y a en outre un certain nombre de communes qui ne font pas partie de structures intercommunales (150 environ). Au cumul, si on essaie d'appliquer telle quelle la transposition de la directive, on se retrouve avec 265 autorités compétentes (150 communes isolées, 87 communes appartenant à des EPCI n'ayant pas la compétence bruit et 28 EPCI ayant la compétence bruit) au sein de l'agglomération pour mettre en œuvre la directive ; c'est-à-dire chargée pour chacune sur leurs territoires de la réalisation d'une cartographie du bruit et d'un plan de prévention... J'espère que je ne vous ai pas trop démotivés quand même.

Je voulais insister sur le fait qu'on a néanmoins un certain nombre d'auteurs en Ile-de-France. Tout d'abord on ne part pas de rien. On va le voir aujourd'hui, il y a un grand nombre d'expériences en matière de cartographies de bruit, qui ont été faites soit dans le cadre des classements sonores des voies, soit via les travaux de l'IAURIF à l'échelle régionale qui seront présentés. Il y a des cartographies du bruit qui existent dans le cadre des PGS, des PEB, il va falloir mettre tout ça en coordination, en cohérence avec les cartographies qui seront demandées au sens de la directive.

Il y a des initiatives de collectivités qui ont anticipé la directive européenne ou tout du moins sa transposition en droit français. On a l'exemple de Paris qui a publié dès 2004 sa cartographie, elle sera présentée ce matin. Il y a des cartographies qui sont en cours de lancement ou qui sont bien avancées, de certains départements qui vous seront présentés aussi cet après-midi. Il y a un fond de connaissances et d'expériences qui est important. L'idée est donc de tirer au maximum profit de ces expériences et de ces initiatives afin de ne pas refaire deux fois la même chose.

Comme je l'ai déjà dit, les données qui sont utiles à l'établissement des cartes existent même si elles sont éparpillées et qu'il faudra faire des hypothèses.

On a vu que la Région d'autre part est fortement mobilisée, fortement impliquée dans la lutte contre le bruit donc on a aussi un contexte favorable de ce point de vue là. Il existe notamment un système d'information géographique à l'échelle régionale qui est géré par l'IAURIF. Erwan Cordeau qui interviendra tout à l'heure nous le présentera.

Le recours à un SIG régional sera peut être intéressant, notamment vis-à-vis de la caractérisation des populations exposées au bruit, puisque comme on l'a vu hier, selon la méthode utilisée pour croiser les résultats des cartographies avec les données de population, on peut aller du simple au double dans les évaluations. Il apparaît donc très important d'avoir une cohérence au niveau des méthodes d'évaluation, notamment des croisements avec la population.

Enfin, il existe des structures de concertation et de mutualisation des moyens que ce soit au niveau des observatoires du bruit des infrastructures terrestres au sein des DDE, au niveau des observatoires du bruit à l'échelle départementale qui ont été créés : l'ODES 94 dans le Val de Marne et l'Observatoire du Bruit de Paris et au niveau maintenant de Bruitparif, observatoire régional du bruit récemment créé.

Pour résumer, je dirais qu'au niveau des grandes questions qui se posent et qui doivent alimenter nos échanges aujourd'hui, finalement il y a relativement peu de questions purement techniques, par contre il y a clairement des questions financières et il y a surtout, et c'est très lié, une question d'organisation à trouver pour essayer de tenir les délais, limiter les doublons et mutualiser les moyens disponibles qu'ils soient humains ou financiers.

Les questions qui doivent être abordées selon moi concernent l'organisation de la collecte des données, l'articulation des travaux qui seront menés par l'Etat et par les collectivités locales, l'articulation entre les travaux des départements, des communes et des EPCI situés au sein de ces départements, et la question aussi de la couverture des portions de territoire sur lesquels il n'y a aucune initiative lancée à l'heure actuelle : comment faire dès lors pour susciter l'intercommunalité ou au moins la mutualisation des moyens entre collectivités voisines pour essayer de limiter au maximum le nombre d'intervenants... Il faudrait éviter le plus possible que chaque collectivité lance chacune de son côté un appel d'offre pour une cartographie. Il y a la question derrière tout ça de la mise en cohérence des cartes comme des plans.

Comment mettre en cohérence les cartographies, essayer d'avoir des méthodes un petit peu harmonisées, pour évaluer notamment les populations concernées, les lieux sensibles. Il y a aussi la grande question de l'articulation entre les plans de prévention qui vont être produits à l'échelle locale et les outils de planification comme les Plans locaux d'urbanisme PLU, les Schémas de cohérence territoriale SCOT, l'Agenda 21, le Schéma directeur de la région Ile-de-France SDRIF, les Plans de déplacement urbain PDU. Comment mettre tout ça en cohérence ?

On peut retenir trois mots clés pour guider nos échanges d'aujourd'hui : Le premier mot, c'est Cohérence, car il est nécessaire de garder ce souci de cohérence présent à l'esprit. Le deuxième, c'est Pragmatisme parce que comme on l'a vu, les échéances sont courtes, il faut maintenant essayer de se coordonner, de travailler en bonne entente, essayer de faire en sorte que les informations qui sont disponibles dans les services des uns ou des autres soient mises à disposition pour que tout le monde puisse se lancer dans la réalisation de ces cartes et commencer à réfléchir aux plans de prévention. Le troisième mot, c'est Economie car il s'agit d'essayer de mutualiser les moyens humains et financiers dans un souci d'économie.

Voilà ça donne ce que vous voyez à l'écran : « C P E ». Comme c'est un terme d'actualité, ce sera un moyen facile de se rappeler les 3 mots clé qui doivent guider nos échanges aujourd'hui : Cohérence, Pragmatisme, Economie.



## Questions de la salle

**Alain De Mézières** : Ile-de-France Environnement.

Ce qui est un peu déplorable dans cette affaire, c'est que finalement, l'indice retenu ne correspond pas à la perception véritable du bruit. Le véritable indice, celui qui retrace véritablement la gêne des personnes qui vivent dans les zones de bruit, et qui aurait été représentatif, qu'on appelle je crois le  $L_{max}$ , tient compte des émergences de bruit. Car quand vous êtes réveillé la nuit notamment, vous êtes réveillé par une émergence, d'un avion qui passe par exemple. Vous n'êtes pas réveillé par la moyenne du bruit qui s'est passé sur un certain nombre d'heures du jour ou de la nuit, avec pondération de la journée, la soirée et la nuit. Donc je pense que cet indice n'est pas représentatif de la gêne sonore et également que les calculs théoriques ne valent pas la mesure au sol dans un certain nombre de sites, je parle surtout de bruit aérien, permettant de voir quelle est la correspondance véritable entre les calculs et la réalité vécue. Vous savez bien que les avions sont certifiés avec un certain nombre de caractéristiques, ces caractéristiques ensuite dépendent de la façon dont ils sont entretenus, de leur âge, de l'âge de leur moteur, des procédures utilisées par les pilotes qui respectent plus ou moins les consignes, etc.

Donc si vous voulez je pense que malheureusement, si ce vers quoi nous allons est déjà un progrès, reconnaissons le tout de même il vaut mieux ça que rien, je pense que la question de la gêne sonore des franciliens notamment aux alentours des grands aéroports, restera posée.

**Fanny Mietlicki**

Oui, je crois qu'en effet on ne peut qu'être d'accord avec vos propos. La question des indicateurs : tout d'abord, les indicateurs  $L_{den}$  et  $L_{night}$  qui sont préconisés l'ont été dans le cadre de la directive européenne et donc c'est le minimum à mettre en place mais c'est bien clair qu'on peut aller au delà, on peut intégrer d'autres indicateurs comme le  $L_{Amax}$ , comme également des indicateurs qui sont recommandés par l'ACNUSA comme le nombre d'événements au dessus d'un certain seuil, qui sont certainement beaucoup plus pertinents pour évaluer la réelle gêne des populations.

Evidemment, on ne peut qu'encourager les autorités qui auront à charge de réaliser ces cartes à intégrer ces indicateurs et à aller au delà des exigences stricto sensu de la directive. Ça c'est pour l'aspect indicateur de la cartographie, pour les aspects mesures je pense qu'il ne faut pas positionner le calcul contre la mesure et réciproquement, il y a une complémentarité réellement à trouver dans ce domaine-là. C'est vrai qu'au niveau de la directive les deux méthodes d'évaluation, mesure ou calcul, étaient laissées au choix des Etats membres. En France, on a choisi de donner une place plus importante au calcul dans la transposition mais tout en mentionnant bien que le recours à la mesure est également souhaitable, ne serait ce que pour vérifier sur le terrain que les cartes ne sont pas trop éloignées de la réalité. Et puis il est clair que ce sont là des méthodes complémentaires pour fournir de l'information à la population. Bruitparif a été créé aussi pour ça, pour développer un réseau de mesure à l'échelle francilienne qui permette d'informer la population sur les niveaux de bruit à l'échelle de la région.

**M. Loncke, VP Décibel Environnement Seine et Marne, membre de l'UFCNA (Union Francilienne Contre les Nuisances Aériennes)**

Pour aller dans ce même sens, prenons Salins, commune du Sud de la Seine et Marne à 50–60 kilomètres d'Orly, sans problème particulier, souvent il n'y a pas de bruit dans cette commune-là, c'est magnifique mais d'un seul coup il y a un couloir aérien qui passe à cet endroit-là, et ça casse tout ! Prenons Bois-le-Roi c'est la même chose. Prenons même Melun, on prend un train à 3h du matin, un petit coup de klaxon et il réveille 5000 personnes. Ce n'est pas grand-chose, ce sont des bruits faibles en globalité mais ce sont des problèmes d'émergence... et je crois que l'action que vous menez à Bruitparif va dans ce sens là. Merci.

**Pascal Marotte**

Oui, bien-sûr nous avons conscience à Bruitparif de ce problème et forcément dans notre campagne de mesure que nous ferons en relation avec les différentes collectivités sur le terrain, nous aurons l'occasion de pouvoir bien mesurer ces problèmes d'émergence. Cependant c'est vrai, comme l'a dit tout à l'heure Fanny Mietlicki, la cartographie et la réglementation ne nous imposent pas, enfin n'imposent pas aux collectivités, de les prendre en compte. Ce qui ne veut pas dire qu'elles ne peuvent pas se les approprier.



# La réalisation des cartographies du bruit : retours d'expérience

## Erwan Cordeau, IAURIF

Je vais vous présenter le retour d'expérience de l'IAURIF en matière de cartographie à l'échelle régionale.

J'ai décidé de m'attarder sur 5 exemples classés un peu grossièrement : les approches « mono sources », à savoir la route, les circulations ferroviaires et les survols aériens, des approches plus exploratoires qu'on appelle « multi-sources » tentant d'appréhender la multi-exposition au bruit et enfin les zones de calme.

Mais avant de commencer, je tiens à insister sur le fait qu'il est important de bien définir les objectifs de la cartographie. L'enseignement principal que l'on a pu tirer de nos expériences à l'IAURIF, c'est qu'il ne faut pas découpler les objectifs entre la carte du bruit et le plan d'action. C'est une règle primordiale.

Les objectifs peuvent être de différents types :

- l'amélioration des connaissances,
- une aide à la décision pour l'élaboration d'une politique, régionale par exemple,
- une aide à la définition d'un plan d'actions communal, ce qui est un des objectifs de la directive européenne,
- Le porté à connaissance réglementaire avec par exemple des traductions dans les documents d'urbanisme.

L'ensemble de ces objectifs conditionnent la qualité et la quantité des données à rechercher, à savoir : la zone d'étude, la méthode d'évaluation (mesure ou calcul), les données descriptives en terme de bruit, en terme d'enjeux, et également la précision géographique. D'une façon plus générale encore, la définition des objectifs conditionne la question des partenariats à mettre en place en amont.

### Premier exemple : La route

La carte du bruit routier a été publiée en 1998 mais les travaux ont été engagés dès 1991. Il s'agit effectivement d'une expression, par tronçon homogène, du LAeq diurne (6h-22h), en façade habitation.

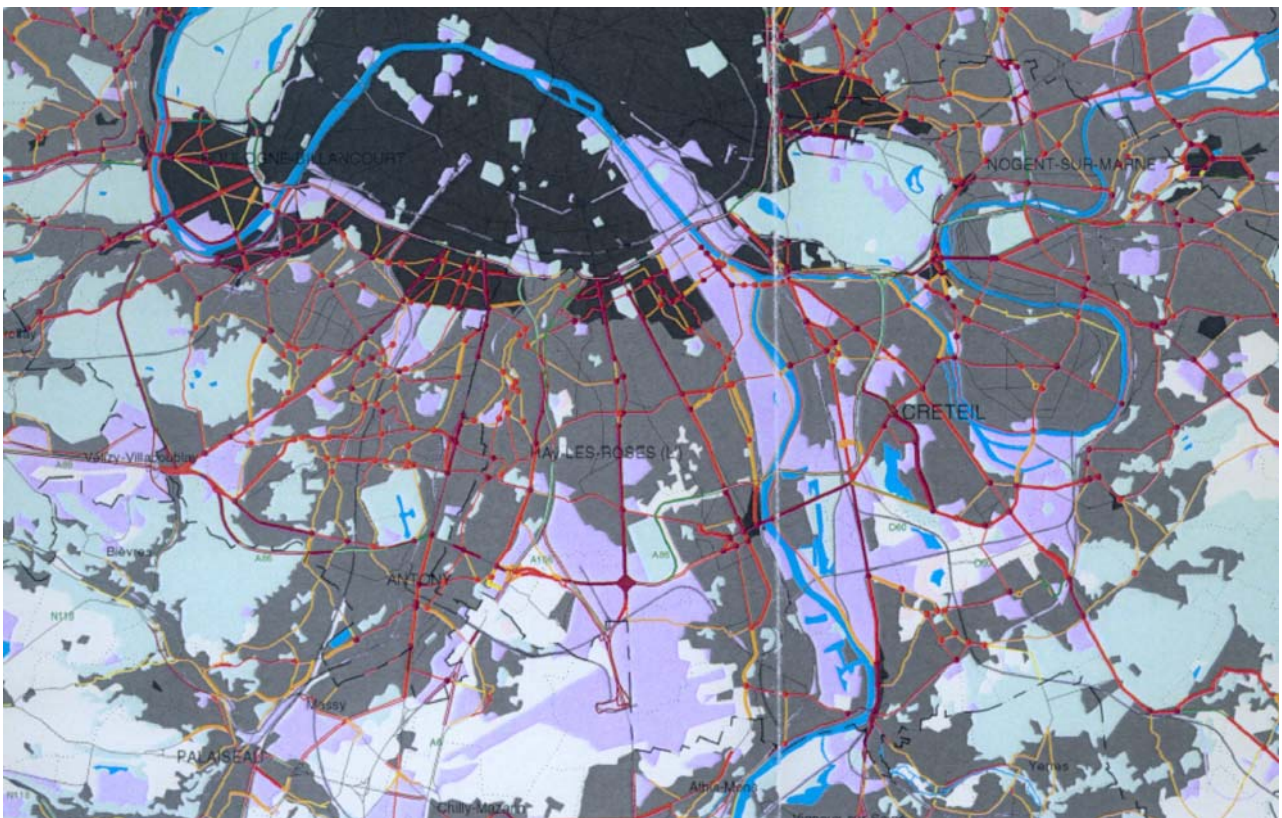
Vous avez ici par code de couleur avec un pas de 5 dB le niveau de bruit reçu en façade d'habitation ainsi estimé. Ceci a été effectué pour la petite couronne et la grande couronne. Si ces cartographies ont pu être réalisées et publiées, c'est grâce à un partenariat efficace et solide avec la DREIF notamment, dans le cadre d'un contrat d'objectif Etat/Région. Le même type de travail avait été engagé pour le domaine ferroviaire mais il n'a jamais été publié. On l'avait pourtant achevé pour la partie « petite couronne ».

La question de l'échelle de travail et de la résolution se pose dès lors que l'on travaille à l'échelle régionale. Il y a une nécessaire simplification à réaliser, compte tenu de l'étendue du domaine. Dans le cadre de la cartographie du bruit routier régionale, on a ainsi adopté le principe du calcul à 5 mètres de hauteur et non en trois dimensions. On a également utilisé des données moyennes, comme le trafic moyen journalier annuel TMJA, et on a retenu le principe de la restitution par tronçon homogène.

L'indicateur qui a été retenu pour la restitution est un indicateur énergétique moyen des bruits sur la période diurne. Il ne répond donc pas à tous les besoins. Celui-ci a été calculé en façade car on souhait s'approcher du bruit perçu. Il ne s'agit donc pas d'une carte représentant un pouvoir émissif à 10 mètres de l'axe des voies comme cela est l'esprit du classement des voies par exemple. En ce qui concerne les hypothèses de restitution des calculs sur un tronçon, le choix qui a été fait est de restituer la valeur du bâtiment le plus exposé lorsque la façade n'est pas alignée.

Vient ensuite la question des données disponibles... On a déjà souligné l'importance de la phase de collecte des données. A l'échelle régionale pour la cartographie du bruit routier, un gros travail de terrain a été réalisé par l'IAURIF en liaison avec une équipe d'acousticiens du BETURE.

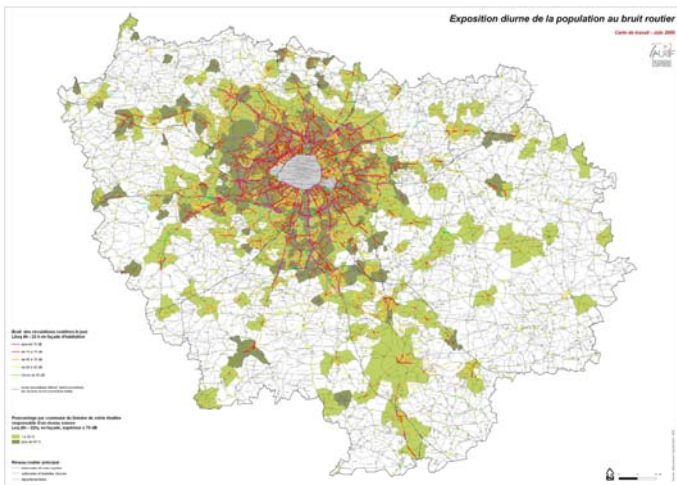
En ce qui concerne l'année de référence, celle-ci correspond généralement à l'année pour laquelle existe des données au moment où le projet s'engage. Ainsi, les travaux de cartographie se sont engagés dès 1991, même s'il aura fallu 7 ans pour que la carte soit publiée (en 1998). L'année de référence retenue correspondait donc à 1991, année la plus récente pour laquelle on disposait des données de trafic au moment où le projet a commencé.



Un autre point que je souhaite mentionner concerne les difficultés des mises à jour dans le temps : on avait ainsi procédé à une base de données qu'on pensait évolutive puisqu'appuyée sur un système d'information géographique... Mais encore faut-il que le réseau de transport qui est géré par ailleurs et qui évolue garde le même type de codification. Ce qui n'a pas été le cas du réseau de trafic francilien.

Un autre retour d'expérience que je voudrais vous faire partager concerne les difficultés de publication des résultats. Entre le moment où la carte était prête à être publiée et effectivement la réelle publication, il s'est passé un « certain » temps...

Vous avez (ci-dessous) un aperçu de la question du bruit au niveau régional. Il y a effectivement la tâche agglomération mais plus largement il y a aussi les villes de grande couronne, traversées par de grandes infrastructures. On voit bien que la question du bruit est une problématique qui dépasse la simple agglomération centrale.



### Deuxième exemple, Les circulations ferroviaires

L'objectif du travail de cartographie du bruit des circulations ferroviaires était un peu différent. On visait plutôt un outil de politique régionale privilégiant une approche multi-critères où la donnée d'« enjeux » apparaissait comme fondamentale. La carte réalisée correspond à l'estimation des populations concernées par les zones de bruits ferroviaires.

Les partenariats étaient solides. Les différents acteurs impliqués étaient ainsi RFF et la SNCF, le CRIF, l'IAURIF et des acousticiens (BETURE).

Cette cartographie a été réalisée dans le but d'asseoir les prémisses d'une politique régionale. On a bénéficié des évolutions méthodologiques par rapport aux premiers enseignements de la carte du bruit routier et notamment du couplage de la BD-TOPO® avec Mithra Fer.



Vous avez un exemple ci-contre d'un résultat sous forme d'isophones par classe de 5 dB au sein du bâti.

Le choix a été fait de n'exprimer pour la suite de l'exploitation que l'isophone correspondant au seuil retenu dans la réglementation pour la définition des « points noirs de bruit », en l'occurrence 73 dB pour la circulation ferroviaire (cf. aplat en jaune sur la carte ci-dessous).



Les autres enseignements concernent l'importance du référentiel géographique. A l'époque, la sortie Mithra Fer n'avait pas la possibilité d'être intégrée facilement dans un SIG. Il a donc fallu faire un travail spécifique de numérisation d'un certain nombre de données.

Concernant les données dites « enjeux », à savoir les données de population mais aussi les bâtiments sensibles, les zones urbaines sensibles, il s'agit d'un ensemble de données qui ne pouvait être apporté que par un système d'information géographique qui met à jour ce genre de données d'enjeux.

Bien sûr, il y a également la question des échelles qui peuvent être différentes entre l'échelle de travail au 1/10 000<sup>ème</sup> pour ce qui est de la cartographie du bruit des circulations ferroviaires par exemple et l'échelle de la restitution pour les publications par exemple. Ainsi dans le cas de la cartographie ferroviaire, la résolution de restitution des résultats a été beaucoup plus grossière puisqu'il n'a été publié qu'un indicateur synthétique par tronçon homogène de 500 mètres de linéaire ferroviaire, à savoir l'exposition en façade d'habitation la plus exposée.

Afin de pouvoir croiser les résultats de Mithra Fer avec les données enjeux, il a été nécessaire de numériser les zones d'habitations concernées par des points noirs de bruit, et ce sur la sortie de calcul diurne comme sur la sortie de calcul nocturne.

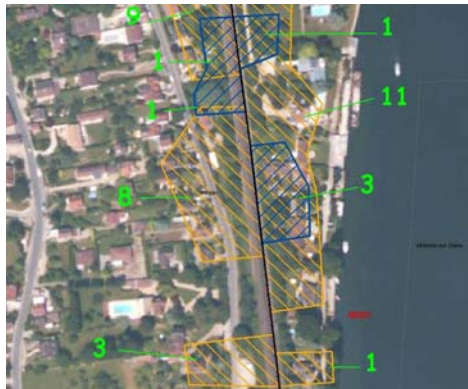


Numérisation des zones points noirs de bruit pour le jour et la nuit

Croisée avec la donnée « enjeux » disponible au sein du SIGR de l'IAURIF, on accède à un indicateur quantitatif de population exposée. Il ne s'agit pas d'un dénombrement précis mais d'un indicateur de population. Je reviendrai sur la précision de la donnée enjeux « population ». On accède également à d'autres types d'indicateurs plus qualitatifs comme l'identification des bâtiments sensibles, les zones urbaines sensibles.

Indicateurs Quantitatifs : l'estimation des populations résidentes

Vous avez ici (ci-contre) un exemple de dénombrement de la population en zone point noir de bruit ferroviaire.



Indicateurs Qualitatifs : les bâtiments sensibles, zones urbaines sensibles



Vous avez ici (ci-contre) un exemple d'un zonage de zone urbaine sensible croisée avec une zone point noir de bruit ferroviaire.

Je voulais dire deux mots du mode d'occupation du sol disponible à l'Iaurif. On a une description au 1/5000ème de l'usage du sol au niveau régional classifié selon 83 postes de légende (54 classes pour l'urbain bâti, 14 classes pour l'urbain non bâti, 15 classes pour les espaces ouverts, voir ci-contre). Il s'agit donc d'une simplification de l'espace. La plus petite entité décrite c'est 25 mètres sur 25. Ce n'est pas une couche au bâtiment mais on a rassemblé les bâtiments correspondant à une même typologie dans une zone.

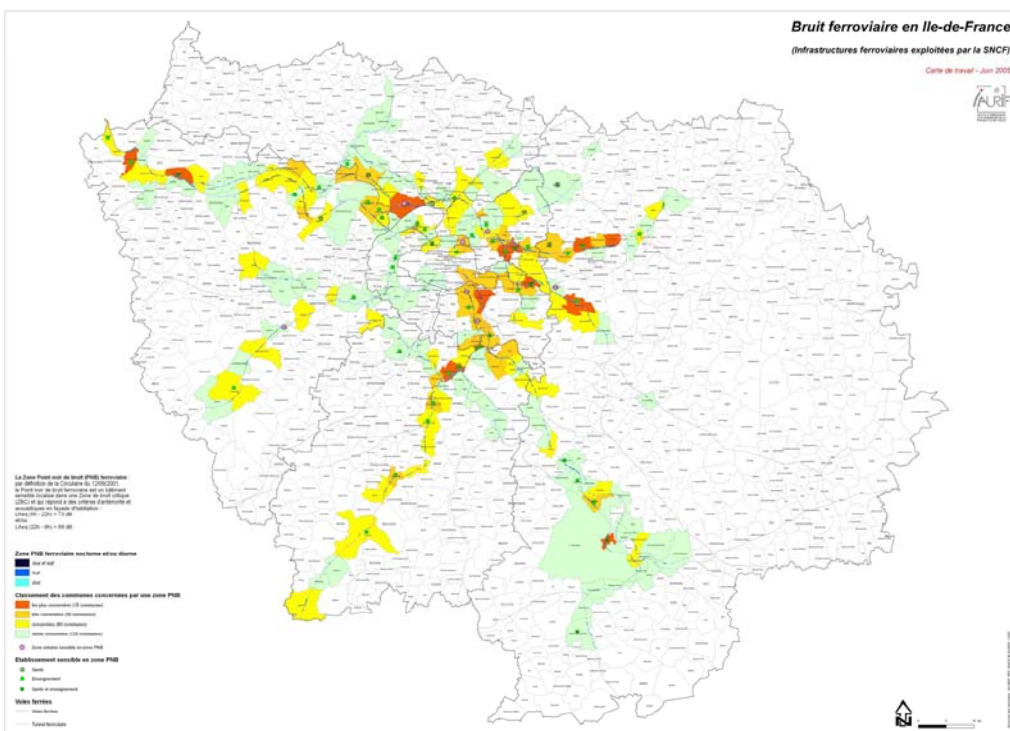
Sur ce zonage d'habitat, qui distingue l'habitat individuel de l'habitat collectif, on a ventilé statistiquement la donnée INSEE à l'îlot du recensement de 1999 sur les zones d'habitat en tenant compte des différences

Les 83 postes de légende du MOS de l'Iaurif

- |   |  |
|---|--|
| Bois ou forêts                              | Activité de production animale         |
| Coupes ou clairières en forêts              | Centres commerciaux                    |
| Peupleraies                                 | Hypermarchés                           |
| Terres labourées                            | Grands magasins                        |
| Surfaces en herbe agricole                  | Stations-service                       |
| Vergers, pépinières                         | Autres commerces                       |
| Maraichage, horticulture                    | Bureaux                                |
| Cultures intensives sous serres             | Installations sportives couvertes      |
| Eau fermée (étangs, lacs,...)               | Centres équestres                      |
| Cours d'eau                                 | Piscines couvertes                     |
| Surfaces en herbe non agricoles             | Piscines en plein air                  |
| Carrières, sablières                        | Autodromes                             |
| Décharges                                   | Enseignement de premier degré          |
| Espaces ruraux vacants (marais, friches...) | Enseignement secondaire                |
| Berges                                      | Enseignement supérieur                 |
| Parcs liés aux activités de loisirs         | Enseignement autre                     |
| Parcs ou jardins                            | Hopitaux, cliniques                    |
| Jardins familiaux                           | Autres équipements de santé            |
| Jardins de l'habitat individuel             | Cimetières                             |
| Jardins de l'habitat rural                  | Mairies                                |
| Jardins de l'habitat continu bas            | Marchés permanents                     |
| Terrains sports plein air                   | Lieux de culte                         |
| Tennis découverts                           | Grands équipements culturels           |
| Baignades                                   | Équipements de proximité               |
| Camping, caravanning                        | Sièges d'administrations territoriales |
| Parcs d'évolution d'équipements sportifs    | Équipement de mission sécurité civile  |
| Golfs                                       | Installations radio-électriques        |
| Hippodromes                                 | Administrations autres                 |
| Terrains vacants en milieu urbain           | Production d'eau                       |
| Habitat individuel                          | Assainissement                         |
| Ensemble d'habitat individuel identique     | Electricité                            |
| Habitat rural                               | Gaz                                    |
| Habitat continu bas                         | Pétrole                                |
| Habitat collectif continu haut              | Infrastructures autres                 |
| Habitat collectif discontinu                | Emprises de transport ferré            |
| Prisons                                     | Autoroutes                             |
| Habitat autre                               | Voies de plus de 25m d'emprise         |
| Activités en tissu urbain mixte             | Parkings de surface                    |
| Grandes emprises d'activités                | Parkings en étages                     |
| Zone et lotissement affectés aux activités  | Gares routières, dépôts de bus         |
| Entreposage à l'air libre                   | Installations aéroporitaires           |
|   | Chantiers                              |

entre l'individuel et le collectif évidemment afin de disposer d'une précision spatiale plus fine de la donnée de population en Ile-de-France par rapport à l'INSEE.

L'occupation de sol nous renseigne en outre sur des éléments qualitatifs qui peuvent nous intéresser comme les bâtiments sensibles de type établissements de santé ou établissements scolaires. Pour les zones de calme, il peut y avoir aussi des enseignements par rapport aux espaces ouverts.



Voilà l'exemple d'une des cartes que l'on peut obtenir à partir de la gestion des différents éléments d'exposition au bruit et qui peut servir en matière d'aide à la décision régionale pour asseoir une politique d'action dans le cadre du contrat de plan Etat/Région par exemple.

### Troisième exemple, les survols aériens

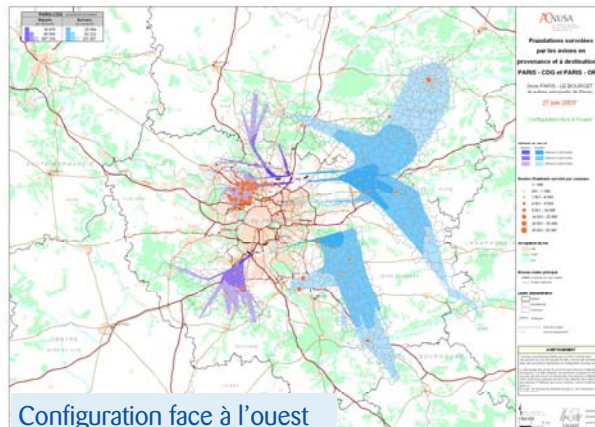
Le cadre de cette étude réalisée pour le compte de l'ACNUSA visait à rechercher des indicateurs complémentaires pour évaluer la gêne associée au bruit du trafic aérien.

Les cartes présentées sont des cartes des zones de survols jusqu'à 3000 mètres d'altitude d'Orly, CDG et le Bourget avec une estimation des populations survolées. Avec le commanditaire de l'étude qui était l'ACNUSA, l'idée était d'avancer sur la connaissance d'indicateurs complémentaires. Le but était un petit peu d'illustrer le découplage entre le bruit et la gêne : qu'au-delà de la notion PEB – PGS il y a la notion de survol. On a déjà abordé cette question ce matin et celle-ci n'est pas anodine.

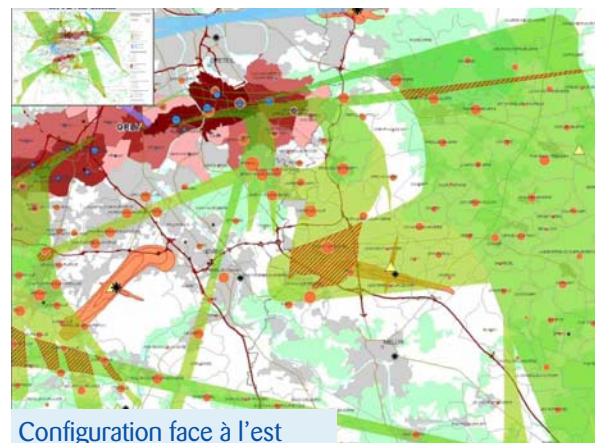
On a, sur les cartes ci-contre, une illustration en configuration face à l'ouest et face à l'est des atterrissages et décollages pour CDG et Orly, sur une année caractéristique.

Une estimation des populations survolées a ensuite été réalisée au droit de la zone de survol. Ces estimations et représentations mettent en évidence les disparités territoriales à une échelle plus grande que le PGS et PEB au niveau régional voire au niveau inter-régional puisque cela dépasse largement les limites administratives de l'Ile-de-France.

Cela permet également d'aborder la recherche d'autres indicateurs notamment les populations tout le temps survolées, lorsqu'on superpose les deux types de configurations, face à l'est et face à l'ouest.



Configuration face à l'ouest

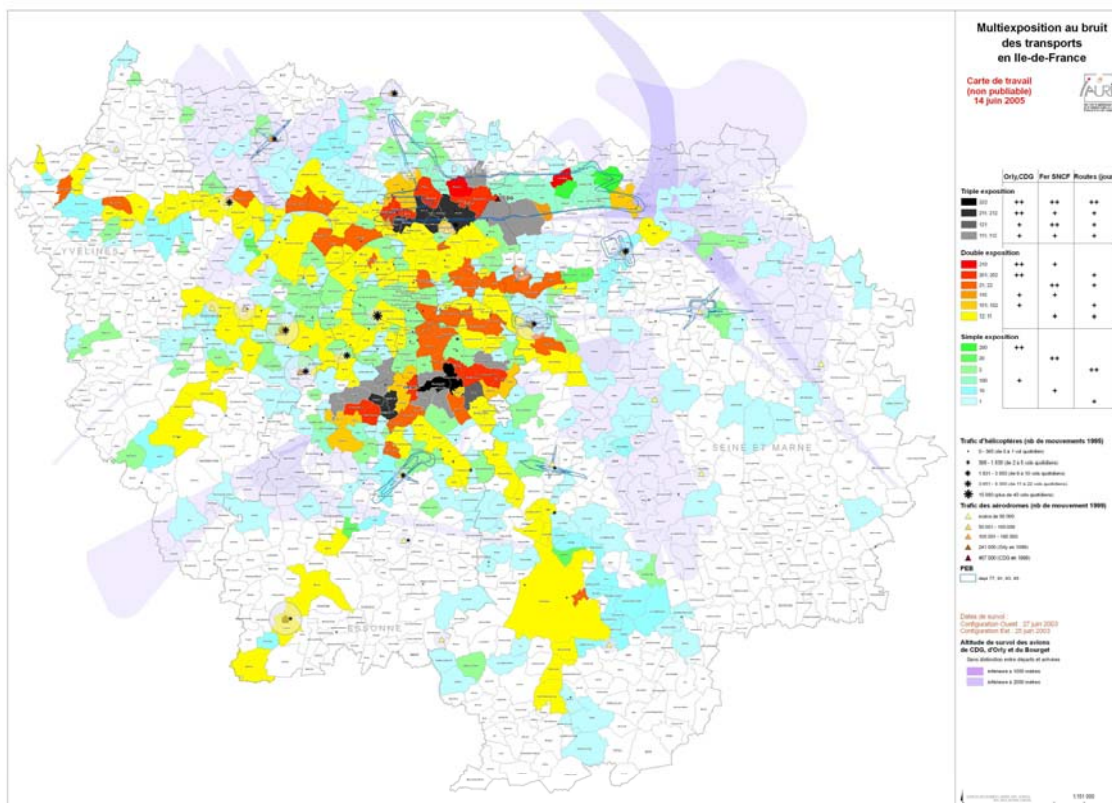


Configuration face à l'est

### Quatrième exemple : l'exploration de la multi-exposition

Je vais maintenant aborder un sujet qui fait davantage partie encore des études exploratoires, à savoir la notion de multi-exposition dont on parlait ce matin. On a testé une approche assez simplifiée par simple croisement des enseignements mono-source obtenus pour le bruit des transports. C'est une approche relativement simpliste puisqu'on a superposé les zonages stratégiques relatifs aux différentes sources : routier, ferroviaire et aérien (pour l'aérien on a pris que la notion de PGS) et on a fait une expression à la commune de cet indicateur. Ci-dessous, vous avez donc le résultat rapporté à la commune.

Cela n'empêche pas de ne pas descendre à une échelle intra-communale mais il s'agit de fournir les gros contrastes au niveau régional en terme d'exposition au bruit des transports. Ainsi les communes représentées en gris ou noir correspondent à des communes concernées de façon importante par les trois sources de bruit. La charte de couleurs chaudes (jaune à rouge) correspond à une exposition double, bruit ferroviaire et aérien par exemple ou routier et ferroviaire principalement. La charte de couleurs froides (gamme vert à bleu) correspond à des communes exposées au bruit de façon importante mais où une source prédomine nettement.



Ce type de carte permet d'aider au choix de communes tests par exemple pour étudier les effets du bruit sur la santé, à la pré-définition de sites pour une campagne de mesure - on espère que cela pourra servir notamment à Bruitparif - voire même pour la définition de priorités d'action..

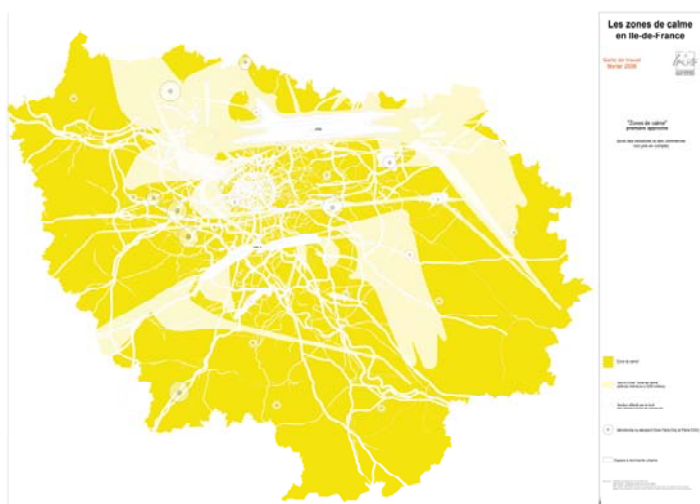


## Dernier exemple : les zones de calme

La cartographie des zones de calme est encore un champ très exploratoire puisqu'elle est abordée pour l'instant via une approche en négatif des zones de bruit. Nous sommes persuadés que cette approche n'est pas suffisante, eu égard le besoin d'identifier les zones de calme à protéger, à restaurer, ou à reconquérir.

Il s'agit avant tout de s'accorder sur leur définition, sur la définition du seuil et la pertinence de l'aspect seuil. Faut-il fixer un seuil pour définir la notion de zone de calme ? Il y a notamment la question de l'émergence qui revient lorsqu'on commence à aborder cette question et qui nécessite de disposer de donnée bruit plus locale. Lorsqu'on descend en terme de résolution, il devient nécessaire de prendre en compte également l'ensemble des bruits locaux (bruits des activités commerciales, loisirs, lieux de vie... et pas seulement le bruit des transports)— et également la place du qualitatif dans les questions de l'appréciation de l'environnement sonore de la zone I. Au niveau de la donnée « enjeux », il peut être aussi important de descendre plus finement dans la caractérisation des espaces verts, des espaces d'intérêt écologiques et paysagers. La question de la vocation et de la fréquentation des espaces est une question à prendre en compte évidemment, de même que l'ouverture vers d'autres indicateurs pour essayer de gérer les questions de variabilité dans l'exposition mais aussi dans l'usage des sols : un parc, une école, même s'il y a du bruit, ne sont pas forcément perçus comme gênantes.

On a ici (cf. carte ci-dessous) une illustration en négatif correspondant à cette approche très simplifiée. En jaune sont représentés de façon très maximaliste les gisements de zones de calme. On constate bien évidemment un fort contraste entre l'agglomération et les zones plus rurales. Il faudra rajouter du qualitatif en terme de bruit.



Je finis enfin par ces quelques mots sur la question des délais et des échéances qui sont devant nous pour l'élaboration des cartes stratégiques. Ceux-ci supposent vraiment une efficacité de tous : Etat, collectivités locales, bureaux d'études et acousticiens. L'association est indispensable si on veut essayer de tenir les délais.

Pour conclure, je rappellerai seulement quelques éléments qui me semblent particulièrement importants :

La carte du bruit parfaite est illusoire. Elle ne peut répondre à tous les besoins. Cela dépend des objectifs des uns et des autres. Il y a la question de l'emboîtement des échelles qui peut être une porte de sortie aussi. Au-delà de la carte du bruit, il y a effectivement le plan d'action. Il faut savoir passer au-delà des imperfections d'une carte car le plus gros risque c'est que la carte ne soit pas suivie d'un plan d'action efficace. L'action a besoin d'indicateurs relatifs aux enjeux : les données d'enjeu – population, bâtiments sensibles, espaces de ressourcement... – sont au moins aussi importantes que les données de caractérisation du bruit.

## Richard Durang, Laboratoire Régional de l'Est Parisien

En préambule, je souhaite préciser que c'est Madame Pascale Perrot Petit de la DREIF qui aurait dû présenter cette partie de l'exposé, elle est empêchée et donc elle m'a sollicité pour présenter cet état des lieux de l'observatoire du bruit des transports terrestres.

Comme beaucoup de choses ont été dites entre hier et aujourd'hui sur l'historique, le vocabulaire utilisé et l'encadrement réglementaire dans lequel les observatoires du bruit ont été créés, mon exposé sera très abrégé. Je rappellerai quand même que les observatoires du bruit sont une action qui est très encadrée. Le CERTU a en effet édité un guide méthodologique auquel on doit se conformer et on doit également utiliser un outil imposé : Mapbruit.

Dans sa version initiale, l'observatoire devait être à la fois départemental s'étendre au niveau régional et au niveau national d'où la nécessité d'avoir un référentiel et des manières de faire imposées à tous.

Pour cette cartographie, qui est plus une représentation graphique qu'une cartographie, il a quand même été imposé un référentiel qui est la BD-CARTO®, de manière à pouvoir arriver à agréger au niveau régional et national les données des observatoires départementaux.

Le guide méthodologique du CERTU avait listé un certain nombre d'étapes nécessaires au bon déroulement et à la bonne réalisation de l'observatoire. Je vais les rappeler succinctement :

Première étape : récupérer les données de classements sonores réalisés en application de l'arrêté de 1996. Ces données de classement ont été faites sur la base de données de trafic extrapolées à un horizon 2015 et devaient intégrer les voies en projet. Ces données de classement ont été ensuite recalées sur le référentiel imposé : la BD-CARTO®. Les voies ont été classées pour des trafics à partir de 5 000 véhicules/jour à l'horizon 2015.

Deuxième étape : tracer les zones à l'intérieur desquelles le critère de 70 dB était dépassé, critère à partir duquel on considérait qu'il y avait des points noirs de bruit (PNB). Autour de chaque tronçon des voies récupérées à l'étape 1, était tracée une zone qu'on appelle une empreinte.

Troisième étape : localiser les zones à l'intérieur desquelles il y avait potentiellement des bâtiments. Pour ce faire on a croisé des couches bâties avec ces empreintes et on a récupéré les zones bâties à l'intérieur des empreintes.

Quatrième étape : localiser à l'intérieur de ces zones de bruit critique (ZBC) des bâtiments susceptibles d'être des PNB, des bâtiments considérés comme sensibles, bâtiments d'habitation, hôpitaux, bâtiments d'enseignement et les établissements de santé et on élimine tous les bâtiments qui n'entrent pas dans cette catégorie (phase lourde d'identification des bâtiments sur site, d'identification du terrain).

Cinquième étape : rechercher dans les bâtiments qui ont résulté du filtre précédent, les bâtiments qui vérifient les critères d'antériorité, de manière à les retenir comme étant des bâtiments potentiellement PNB. Lorsque les bâtiments respectent à la fois des critères de bâtiments dit bâtiments sensibles et d'antériorité, s'ils se trouvent dans des ZBC situées sur des voies routières ou ferrées du réseau national, ils sont déclarés PNB. Un PNB est uniquement un bâtiment qui se trouve dans une ZBC sur le réseau national. Sur les autres réseaux ce sont des PNB, mais officiellement ils n'ont pas cette appellation.

Sixième étape : établir de plans d'actions visant à résorber les PNB du réseau national, routes et fer, et établir des plans d'action avec chiffrage des travaux.

Septième étape : renseigner les informations complémentaires dans la base de données MapInfo/ Access des ZBC et des PNB.

## Etat d'avancement au niveau de l'Île-de-France :

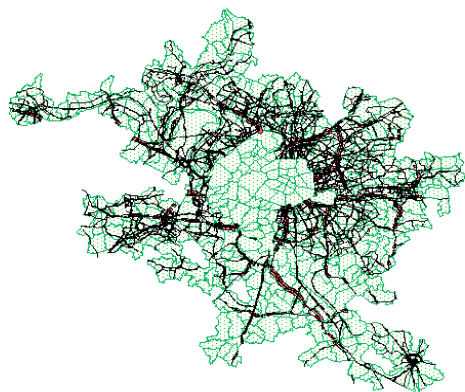
L'état d'avancement au niveau des DDE est assez variable. Les DDE sont toutes, sauf une, au moins à l'étape 4 ; mais au niveau du réseau ferré il y a un petit bémol, qui a été rappelé hier par Madame Guerrero, à savoir qu'actuellement le classement des voies ferrées a été fait sur la base du Leq alors que l'observatoire du bruit des routes le fait sur la base du Lden, donc actuellement on ne peut pas agréger les deux observatoires étant donné qu'ils ne sont pas établis sur la base des mêmes indicateurs. On a par conséquent une phase actuellement qui est un peu floue et qui devrait se régler d'ici la fin de l'année d'après les indications de RFF.

Certaines DDE en sont à l'établissement des plans d'action, mais restera le problème qui fâche, à savoir le problème des financements, car établir des plans d'action avec des chiffrages est une chose mais après trouver les financements, ce sera autre chose.

Normalement dans le déroulement des observatoires, il y a un comité de pilotage qui est chargé d'établir les hiérarchies des zones à traiter, donc les programmations.

Quelle relation peut-on trouver entre les observatoires et les cartes de bruit stratégiques : pour l'instant, il y a des données qui sont utilisables, à savoir les données de segmentation des voies routières peuvent être pratiquement intégralement récupérées. Si l'on considère comme acceptable une erreur de 20% à 30% sur le volume de trafic, on peut également considérer que les trafics sont partiellement récupérables étant entendu que dans les observatoires on n'a pas fait la différenciation trafic de jour/de soirée/de nuit. Le Lden a en effet été établi à partir de formulations établies par le CERTU, et on n'a pas eu besoin d'affiner la recherche des trafics période de jour, période de soirée, période de nuit. Ce qui serait récupérable essentiellement c'est donc la segmentation des tronçons ; pour les trafics il faudrait rechercher dans ces trois tranches horaires ou les formules forfaitaires du guide édité par l'Europe.

Sur la carte ci-dessous sont représentées les voies qui ont été traitées dans le cadre des observatoires sur l'agglomération de Paris, sans prendre en compte les voies de la DDE 92, étant donné que je n'ai pas eu les données au laboratoire et pour le 91 il n'y a pour l'instant que les données des voies routières nationales qui sont intégrées dans l'observatoire, les voies départementales sont en cours d'intégration. Les voies ferrées ne sont pas intégrées non plus.



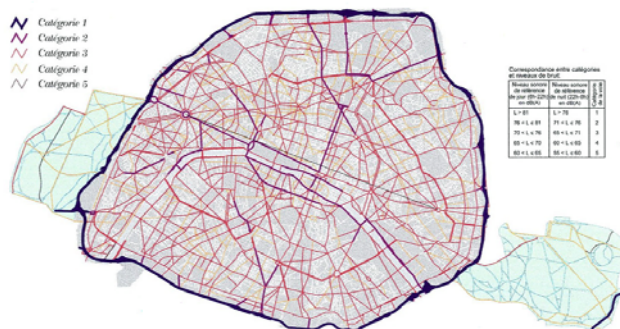
Voilà ce que j'avais à dire sur l'état actuel des observatoires en Île-de-France. Je vous remercie de votre attention.

## Yann François, Service d'écologie urbaine, Ville de Paris

Je vais essayer de compléter les expériences de mes prédécesseurs par celle de la Ville de Paris en matière de cartographie du bruit qui va être, on va dire plus proche d'une carte dite européenne même si je vous annonce tout de suite que notre belle carte du bruit que vous voyez à l'écran n'est pas une carte européenne telle que définie dans les textes.

On va commencer à l'origine, même s'il y a eu des cartes de tronçons du bruit routier à Paris réalisées depuis 1978, le premier vrai classement des voies est celui réalisé en 2000, publié par le Préfet en 2000 et réalisé conjointement entre la Ville de Paris, la RATP et la SNCF.

Carte de classement acoustique des voies parisiennes



D'après les résultats de ce classement, il apparaît qu'il y a 48 % de la voirie parisienne qui est classé. Je voudrais tout de suite apporter un bémol par rapport à tout ce qui a été dit hier sur le classement acoustique et les futures cartes du bruit européennes. Il s'agit du fait que les données qui sont intégrées dans tous les classements acoustiques réalisés, quand ils sont réalisés, le sont à un horizon de 20 ans. La directive européenne demande quant à elle les données les plus récentes : 2005, 2006... Celui qui a une modélisation 2007, je suis preneur... Il est bien nécessaire d'avoir cela présent à l'esprit parce que la majorité des classements acoustiques ont été réalisés à partir des trafics de 1995, donc pour une projection en 2015 en prenant en compte des scénarii d'aménagement qui n'ont pas toujours été suivis ou qui ont été modifiés par les mandatures successives des municipalités ou des agglomérations. Il faudra par conséquent faire attention quand vous agrégez vos classements acoustiques pour les données de trafic.

Juste un petit rappel sur Paris, le premier chiffre de 2 millions d'habitants nous donne une grande liberté par rapport à la directive européenne : nous sommes bien obligés de faire la carte du bruit.

Le deuxième chiffre nous aide aussi (105 km<sup>2</sup> de superficie), nous sommes une « petite agglomération » et également une ville, un département, donc on remplit tous les critères pour mettre en œuvre la directive. Par rapport à Nantes qu'on a pu entendre hier qui à 550 km<sup>2</sup> à couvrir pour l'agglomération, on se dit finalement qu'on est une petite agglomération et que l'on a une énorme chance, c'est d'avoir une unité de voies : les 6000 voies et les 1700 km de routes appartiennent à la Ville de Paris ; nous n'avons pas, peut-être malheureusement pour nous, d'intervention de la DRE ou de la DDE à Paris, c'est d'ailleurs pour cela que sur les précédents graphiques vous n'aviez pas de chiffres DDE75 car celle-ci n'existe pas. Nous possédons donc à peu près nos données de trafic, ce qui peut nous aider grandement pour entrer cet élément vital dans la cartographie.

Nous avons en revanche un autre élément qui peut nous mettre en difficulté par rapport à l'interprétation française de la directive, c'est que quand vous voyez les chiffres cités sur le périphérique ou les grandes voies, nous dépassons largement, au minimum sur 30 % de notre réseau routier, les 3 ou 6 millions de véh/an pour lesquelles normalement selon la transposition le Préfet doit faire les cartes et les livrer aux communes. Si le Préfet de Paris est dans la salle je pense qu'on peut lui dire tout de suite qu'on fera les cartes pour la Préfecture car on a les données et l'outil.

Nous avons commencé à réaliser une carte du bruit routier à Paris en 2001, la demande est sortie juste après le classement acoustique, avant la directive européenne donc on n'avait pas un objectif obligatoire de plan derrière même si c'était bien la demande de l'exécutif parisien. On ne fait pas une carte sans un suivi, une demande politique, sans savoir ce qu'on veut en faire après. Sinon la carte restera dans les cartons.

La carte du bruit était sensée représenter le bruit moyen généré par la circulation automobile. Nous sommes complètement incompetents pour générer des cartes de pics de bruit klaxons ou autre émergence, on accomplit des études plus précises dans ces cas là au niveau des quartiers. Malheureusement, les modélisations ne nous permettent de faire que du bruit « moyen ».

La demande particulière pour Paris était d'essayer d'évaluer le bruit pour l'ensemble des façades de la ville, c'est-à-dire de ne pas s'arrêter à une carte en 2D, mais d'essayer de faire une carte en 3D, afin de connaître l'impact sur la population. Enfin, nous avons choisi d'acquérir l'outil de modélisation et de cartographie du bruit afin de pouvoir l'utiliser comme outil d'aide à la décision. Il y a en effet deux types de solutions qui se présentent pour une agglomération vis-à-vis de la directive :

- Soit elle fait faire la carte pour l'année 2007, et elle renouvelle la commande tous les 5 ans : en 2012, 2017...
- Soit elle acquiert l'outil et dans ce cas-là afin de pouvoir mettre à jour elle-même les cartes. Comme l'investissement est tout de même assez lourd, il est nécessaire de bien identifier le besoin et, si l'option acquisition de l'outil est prise, de l'utiliser régulièrement afin d'en retirer quelque chose.

Dans le cas de Paris, l'outil est devenu un véritable outil d'aide à la décision et de simulation des projets d'urbanisme ou de voirie.

Je vais passer très rapidement sur les paramètres d'entrée parce qu'on en a déjà beaucoup parlé mais je pourrais y revenir s'il y a des questions. La donnée classique c'est la donnée trafic. La difficulté maintenant c'est de savoir quelle donnée de trafic parce que je n'ai pas vraiment entendu la réponse. Qu'est ce qu'on décide de prendre : un trafic annuel moyenné sur la journée ? un trafic moyen horaire par période ?

La création de la période 18h-22h pose un gros problème pour la France qui avait une réglementation 6h-22h et 22h-6h avant. On ne sait pas techniquement faire pour l'instant correctement du Lden avec du trafic moyenné annuel. Donc là il y a des évolutions à attendre, peut être que les guides du Ministère ou du CERTU nous aideront.

La donnée qui a été peu citée et qui est fondamentale, c'est de collecter les types de revêtement de chaussée sur chaque partie de votre agglomération. Entre un pavé et un asphalte, le niveau en dB n'est pas du tout le même : il y a environ 5 dB d'écart pour un même trafic. Hier on a entendu que si on double le trafic, ça ne fait « que » 3 dB de plus, mais changer un pavé en asphalte, c'est 5 dB d'écart. C'est donc une donnée essentielle à collecter pour les grandes agglomérations mais difficile à renseigner parce que généralement les données ne sont connues que sous forme papier et non en informatique (très rare).

Les calculs conformes à la directive européenne, ce qui a été dit par Fanny ce matin, prennent en compte le bruit incident sur la façade des bâtiments sans tenir compte de la dernière réflexion sur celle-ci. La carte parisienne actuelle (celle qui est publiée sur internet) prend en compte cette dernière réflexion. Il nous est donc nécessaire de retravailler les calculs afin d'être en conformité avec les exigences de la directive européenne sur ce point.

Nous avons donc des délais très courts pour accomplir la carte européenne avec ces arrêtés qui viennent juste d'être publiés. Le délai de collecte des données est long notamment le délai d'intégration des différents fonds de carte dans les outils - et là je fais de la publicité pour plein d'organismes, désolé - peut être long aussi car il y a des problèmes d'échelles, de gabarit de voies qui ne s'affectent pas correctement, de données qu'on a sur papier et qu'il faut retranscrire sous informatique. A la suite de ces délais de collecte et d'intégration des données qui peuvent durer de 3 à 6 mois selon les données disponibles, il y a également le délai de calcul qui est loin d'être négligeable et qu'il faut bien intégrer.

Vous avez entendu hier les chiffres de Bruxelles de 80 jours de calculs, vous avez entendu aussi je crois la Communauté Urbaine de Bordeaux qui a dit que c'était long, nos délais de calculs quant à eux sont relativement astronomiques, étant donné qu'on a commencé très tôt avec des logiciels encore un peu pionniers et des moyens informatiques moins perforants que ceux d'aujourd'hui.

Pour finir de rassurer (!) tout le monde, les cartes de bruit demandées sont modélisées mais les modélisations, comme tout calcul, ont besoin de vérifications sur le terrain, d'une part pour mieux fixer certains paramètres de calcul dès le début, et d'autre part pour contrôler que les résultats produits par calcul ne sont pas trop éloignés de la réalité terrain et in fine pour pouvoir associer la publication des cartes en montrant à vos citoyens que vous avez fait de la mesure sur le terrain.

Voici également quelques données pratiques qui vont peut-être vous intéresser, avec notamment la chronologie de mentionner.

Nous avons donc quasiment mis toute l'année 2002 à préparer et calculer la carte. Je ne vais pas vous dire qu'on a un an de calcul, parce qu'il y a beaucoup de préparation et de rattrapage de fond de plan, mais sur l'opération, si on faisait le calcul réel, il y a bien à peu près 3 à 4 mois de calcul pur, sachant qu'on a produit en même temps une carte 3D.

En 2003 on a produit et publié la carte diurne sur internet, en 2004 la carte de nuit a été publiée également et depuis l'outil est continuellement utilisé pour des simulations ou des modélisations d'aménagement. Depuis l'an dernier nous commençons les mises à jour de nos bases, qui sont certes intégrées pour nous mais dont le labeur est aussi lourd que tout celui que vous aurez à accomplir, car transformer des bases qui datent de 2000-2002 avec des versions 2007 avec éventuellement des aménagements futurs qui ne sont pas encore créés, comme le tramway, ça nous pose de grandes difficultés, on espère pouvoir terminer les cartes dans les temps, mais ce n'est pas encore certain pour l'instant.

En terme de moyens, les coûts (120 000 euros) sont à prendre entre guillemets pour deux raisons :

La première c'est qu'on a acheté ou intégré un logiciel à une époque où il n'y en avait pas autant et pléthore sur la place, même si vous n'avez que 4 ou 5 fabricants ici présents, les logiciels existent et sont développés. Ils sont à peu près prêts à l'emploi, hors collecte et intégration des données.

Il ne faut donc pas oublier également le coût des bases et du matériel et éventuellement le coût humain derrière. C'est bien d'avoir un outil si vous l'avez acquis mais après il faut avoir le personnel pour l'utiliser et cela prend du temps. Nous disposons de 3 techniciens et d'un ingénieur sur 3 ans, c'est pour toute la première période de 2001 à 2004. Depuis l'effectif a été fortement réduit, on espère le récupérer en partie, mais il faut du temps, du personnel, pour gérer, publier et répondre aux questions.

Pour rentrer plus dans la technique, mais cela est important pour comprendre les délais de calculs selon les tailles des agglomérations. Dans notre carte - c'est une des raisons pour laquelle elle n'est pas européenne - les premiers capteurs sont à 1,5 m/sol (alors que la directive précise une hauteur de 4 m) pour pouvoir continuer à en mettre en hauteur pour faire une carte 3D, ce qui n'est pas obligatoire dans la directive européenne. On a également fait le choix d'un maillage important, du fait qu'on a une ville très dense et un petit périmètre entre guillemets (105 km<sup>2</sup>), nous avons ainsi choisi un maillage très fin de 2 m par 2 m, ce qui explique la durée des calculs mais permet également une précision assez fine et une bonne qualité de rendu. Je comprendrais parfaitement les agglomérations qui dépassent 500 km<sup>2</sup> de ne pas prendre 2 m par 2 m de maillage afin d'avoir un temps de calcul un peu plus raisonnable. Nous avons par ailleurs placé à peu près une série de capteurs par façade de bâtiment (pour la 3D) répartis à tous les étages des bâtiments, y compris pour la Tour Eiffel.

Au total pour ceux qui connaissent un peu le métier, ça nous fait deux fois 26 millions de « faux micros » installés sur le territoire de Paris, donc ça fait deux fois 26 millions de capteurs qui sont censés collecter les niveaux de bruit dans l'ordinateur, d'où les durées de calculs.

Avec la simplification liée à la mise en œuvre des exigences de la directive européenne (carte 2D à 4m du sol), nous devrions produire une carte plus rapidement pour l'an prochain.

Voici donc les deux cartes que nous avons publiées. L'échelle de couleur est à peu près l'échelle de la NF S 31-130, simplement elle ne répond pas non plus à la cartographie européenne officielle parce qu'elle n'est pas de 5 en 5 dB : nous avons affiné en partie haute les niveaux en dB de 3 en 3. Il va donc falloir qu'on revoie un peu notre carte pour coller aux représentations demandées dans la directive. En même temps, elle est attractive, comme l'a dit hier Bruxelles, c'est important vis-à-vis du public.

La carte de jour de bruit routier à Paris :



La carte de nuit du bruit routier à Paris :



Passons maintenant aux enseignements de la publication.

Tout d'abord, j'espère qu'il reste des élus motivés dans la salle. Je fais volontairement un peu de provocation vis-à-vis de Michel Vampouille, car les élus ont généralement motivé le projet au départ, ce qui était notre cas, et ont bien suivi le projet. Le problème est que généralement entre mais entre le temps où le projet commence et le temps de la publication des résultats, il s'étale en général un certain nombre d'années... On a entendu 91-98 pour les cartes du bruit routier de l'aurif ; à Paris ça a été 2001-2003/2004 ; on a parfois également « oublié » la publication et parfois les élus ont peur des conséquences de la publication des cartes.

Donc la première chose que nous avons peut être à faire, nous, personnel des services techniques, c'est de rassurer les élus sur les conséquences d'une publication. Tout d'abord, parce que c'est une information de transparence politique, et généralement cela séduit quand même assez bien. Je vous rappelle à ce titre que nous n'avions aucun caractère obligatoire ni légal quand nous avons publié, maintenant on est obligé de publier au 30 juin 2007, donc c'est un peu plus facile.

La deuxième chose, c'est que quand on publie une carte du bruit routier comme dans notre cas, on n'apprend finalement pas grand-chose de nouveau aux Parisiens. Ils savaient déjà que le périphérique faisait du bruit, ils savaient que les quais et les boulevards faisaient du bruit. Peut être ont-ils découvert que la majorité des cours intérieures à Paris sont calmes vis-à-vis du bruit routier, peut-être pas de la poubelle du voisin (!)... mais une carte, c'est surtout un outil de dialogue et de débat. Ainsi, au sein de l'observatoire du bruit, il a été initié en même temps une consultation pour pouvoir réaliser un éventuel plan bruit et dans ce cadre, la carte a été un vecteur de dialogue et c'est à ça que doivent servir les cartes, à mon avis, vis-à-vis des exécutifs de nos agglomérations.

La deuxième réaction venant du public est : « c'est faux ». Oui, en effet, il s'agit de calcul théorique non de mesure. Une autre réaction classique est : « vous dites que vous estimez le bruit en façade, moi ce n'est pas ce que j'ai chez moi », la norme dit en effet « je mesure à 2 m de la façade et non à l'intérieur des habitations »... Il y a donc un apprentissage à faire avant la publication et préparer des explications bien claires pour accompagner cette publication. Vous devrez sûrement répondre à la question : « Quand êtes-vous venu mesurer sur mon balcon ? », on a essayé de répondre...

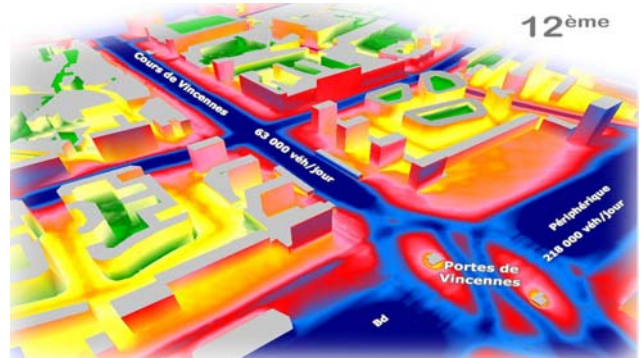
Malgré tout, la publication des cartes a été un succès médiatique, peut-être parce qu'il s'agissait de la première carte française à être publiée de ce style là, notamment l'aspect 3D c'est joli et ça plaît bien. C'est donc un gros succès de visites sur le site internet car depuis 2003, nous collectionnons à peu près plus d'1 million de visites et plus de 100 000 cartes imprimées. Donc l'information sert, est utile et le dialogue est bien entamé.

La question qui a suivi est : « Et après ? », que ce soit de la part de l'exécutif, mais elle était déjà comprise dans la « peur de l'élu », ou de la part de la population. Récemment, au mois de février dernier, la Ville de Paris a publié son plan de lutte contre le bruit. Par rapport à la première carte de mai 2003, il s'est écoulé 3 ans. Il a donc fallu faire patienter la population pendant 3 ans. D'abord il fallait répondre à la question : « Est-ce qu'on a juste fait une photographie de l'état de la situation et que l'on attend quelques années pour la remettre à jour sans vraiment en tirer profit au quotidien ? » Il s'agit bien là d'une question posée par la directive. Les agglomérations peuvent très bien se « contenter » - et je le comprendrais très bien quand on voit la taille de certaines agglomérations qui sont concernées - , de faire une « photographie » tous les 5 ans. Si vous décidez d'acquérir l'outil par contre, celui-ci devient alors un outil indispensable d'évaluation de vos projets et cela devient un outil particulièrement intéressant car même si on n'a pas un énorme plan associé qui soit publié derrière on peut faire des évaluations de petits projets. Cela a été le cas pour nous pour tous les grands projets de renouvellement urbain, d'espaces civilisés et de quartiers verts en particulier. Maintenant la réglementation oblige de sortir un plan de lutte, donc la réponse est plus facile.

Rapidement encore, voici une autre question qu'on nous a posée : « Est-ce utile d'avoir une carte tridimensionnelle 3D ? »

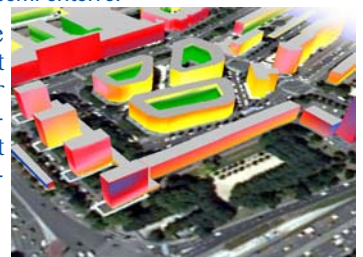
Légalement, ce n'est pas obligatoire. Je demeure néanmoins un acteur convaincu de l'utilisation et du dialogue grâce à la 3D, d'une part pour les modélisations et d'autre part pour aider les urbanistes ou les exécutifs à mieux apprécier certaines situations et là je vais vous montrer quelques représentations 3D pour mieux expliquer les choses.

Vous avez (sur la carte ci-dessous) un détail d'une carte 2D/3D au niveau de la porte de Vincennes sur le boulevard périphérique :

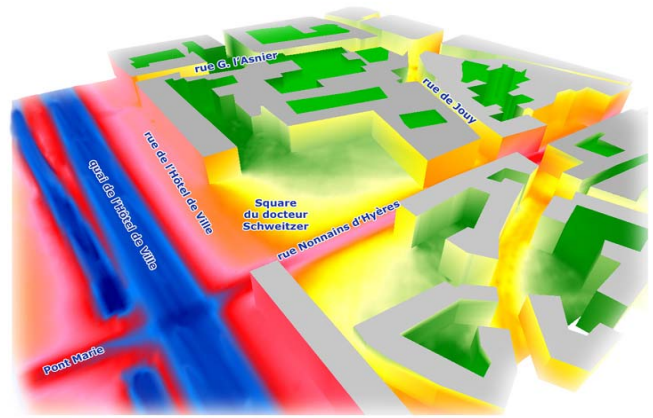
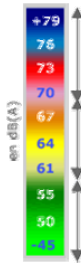


L'approche 3D permet de montrer certaines spécificités comme le fait que parfois il y a plus de bruit en haut d'un immeuble qu'en bas, du fait comme ici que le périphérique est semi enterré.

Une barre d'immeuble qui est ici le long du périphérique, fait un parfait écran anti-bruit, entre guillemet car on est dans une situation très défavorable, pour l'immeuble qui est derrière. C'est une situation actuelle sans aucune modification...

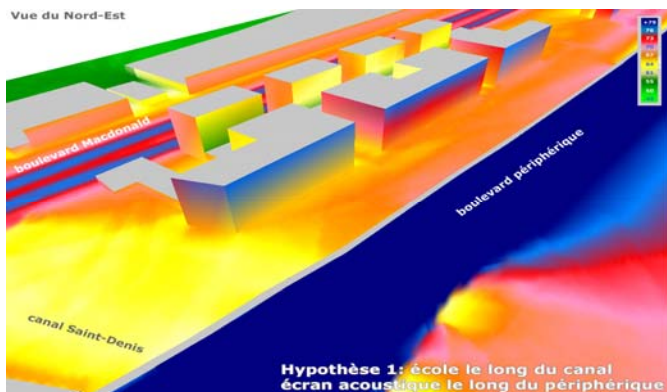
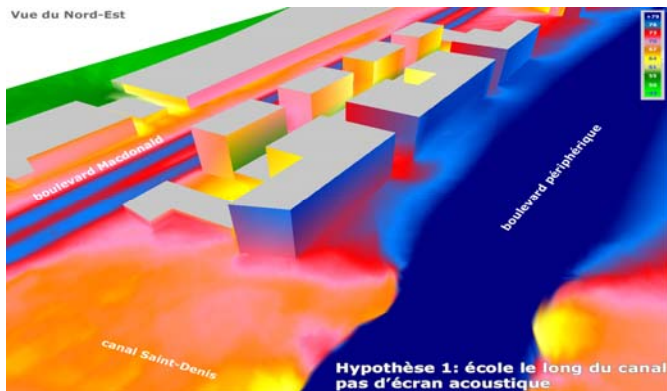


Vous avez maintenant un exemple de projet d'urbanisme qui nous avait été déposé pour connaître l'impact d'un mur anti-bruit.



Cartographie 3D du bruit au sein du square du docteur Schweitzer

Voilà à quoi typiquement l'outil peut servir. Vous voyez sur la photo d'en haut, sans le mur anti-bruit, l'onde de bruit du périphérique qui vient lécher les immeubles de bureau qui sont censés faire écran pour les immeubles de logements en second rideau, et vous avez en dessous la même situation sans le mur. C'est là où la représentation 3D me semble plus parlante (cf. illustrations ci-dessous) avec l'effet de vague que l'on « voit » bien arriver sur l'immeuble.



La représentation en 3D permet de tout de même de mieux apprécier la différence de bruit selon les niveaux de hauteur ; la directive nous oblige un niveau à 4 mètres, on ne sait pas ce qui se passe en dessous, on ne sait pas ce qui se passe au-dessus, et ça c'est quand même une limitation non négligeable.

Pour répondre à la question de la définition des zones calmes ; je ne sais pas encore y répondre malheureusement mais on a ici un exemple avec le square du docteur Albert Schweitzer qui est près des quais de l'Hôtel de Ville de Paris. La question qui se pose est de savoir si l'on ce square peut être considéré comme une zone calme : la vue en 3D (cf carte en haut à droite) avec la pénétration du bruit à l'intérieur nous inspire plutôt une réponse par la négative. De plus, si l'on décrète qu'il s'agit d'une zone calme, comment pourrait-on agir pour reconquérir cet espace ? Voici encore une illustration de la 3D et son utilité. Dans le cas où vous seriez tenté d'acquiescer l'outil...

Quelles cartes de bruit pour Paris en 2007, c'est une des questions que l'on me pose actuellement ? On va continuer la carte du bruit routier, nous avons réalisé celle de 2000 - 2003 (avec des données de trafic de 2000) ; on va donc faire celle de 2007, ça tombe bien puisque cela correspond à une fin de mandature, on pourra faire ainsi un bilan des actions menées sur le trafic au niveau de la carte du bruit, c'est un argument non négligeable pour une municipalité. On va la réaliser entièrement en interne tout simplement car nous avons la maîtrise de la donnée trafic et de l'outil.

En revanche, nous attendons que les cartes du bruit ferré soient fournies, selon les textes, par le Préfet car comme l'a dit Madame Guerrero hier, toutes les voies ferroviaires de Paris hors RATP sont de niveau infrastructures nationales (plus de 60 000 mouvements par an).

Nous ne ferons pas pour l'instant d'agrégation de type multi-exposition.

Nous attendons aussi les cartes fournies par la DGAC pour le bruit aérien, même si nous sommes privilégiés par rapport à la majorité des communes de l'agglomération parisienne, mais on va essayer de maintenir notre simili zone calme vis-à-vis du bruit aérien.

En revanche, on nous demande maintenant de faire la carte du bruit des industries et honnêtement je ne sais pas comment faire actuellement. Nous avons une grosse industrie qui est référencée au plan national d'allocation des quotas qui est la CPCU (Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain) et donc qui est censée faire du bruit, mais nous avons à contrario 4000 petites industries référencées en tant qu'ICPE au sein de la Préfecture de Police... Alors comment peut-on prendre en compte ces 4000 petites industries qui peuvent être des activités très diversifiées comme un garage, un teinturier, etc... vis-à-vis du bruit. C'est un grand débat que l'on doit avoir, entre autres, dans les groupes de travail que Bruitparif met en place sur le bruit des industries au sein de la région. Nous ne sommes pas les plus mal lotis car nous n'avons pas de grosses industries mais ce n'est pas un élément facile à intégrer dans les cartes de bruit.

Voilà tout ce qu'il faudrait faire pour permettre une évaluation globale de l'exposition et pour préparer des plans bruit. Mais les cartes ne donneront pas tout : nous aurons les cartes des infrastructures de transports terrestres, des cartes des industries, mais on n'aura pas les cartes des lieux de vie (bars, boîtes de nuit), ni les cartes de bruit de voisinage, qui reste quand même la première cause de plaintes à Paris. Le bruit routier est peut-être la première source mais la première plainte, c'est le voisin... Et cela, on ne sait pas le cartographe, on pourra peut-être faire une carte sous SIG avec les données de la Préfecture mais ce n'est pas évident à cartographier... On n'a pas non plus la carte des bruits des deux roues, des klaxons et des émergences...

Je doute qu'en 2008, même si c'est la solution de simplicité demandée par la directive, les plans bruit déposés par les agglomérations, s'arrêteront juste à des actions concernant le bruit des infrastructures terrestres et des industries alors qu'il y a d'autres bruits à prendre en compte. Il me semble que c'est peut-être l'occasion d'en profiter pour intégrer d'autres actions, dans la protection des écoles et des lycées, des lieux sensibles que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur.

C'est peut-être aussi le moment de faire des grandes campagnes sur le comportement des gens et sur la sensibilisation. C'est entre autres les parties intégrées dans le plan bruit de la Ville de Paris depuis le mois de février, que mon collègue, Sébastien Emery, vous présentera lors de la table ronde de cet après-midi.

Il me semble que l'on a deux vastes chantiers à mener, essayons de les mener en parallèle, vu les délais qui courent, tout simplement parce qu'il y a de la concertation, du dialogue à mener avec beaucoup d'instances ou d'autorités différentes pour réaliser les cartes mais aussi pour obtenir les données. C'est peut-être le moment de les mobiliser pour mener les deux chantiers en même temps : plans et cartes. Les cartes, c'est fastidieux, c'est très technique, très technocratique en même temps, et il y a un gros travail à faire, même pour nous, déterminer les autorités, récupérer les données etc... Je ne vais pas être de mauvais augure mais il ne nous reste que 450 jours avec pour la majorité d'entre vous des passations de marchés publics à faire donc on peut déjà dire 100 ou 120 jours, bon courage ! Et puis il y a les plans, c'est peut-être moins notre domaine mais c'est quand même quelque chose à prendre en charge aussi et là c'est l'enjeu, c'est le plus motivant pour créer une véritable dynamique de lutte contre le bruit et de prévention, c'est quand même là l'objectif de la directive. Il nous reste un peu plus de temps, mais il y a une élection entre les deux...



De gauche à droite : Erwan Cordeau (IAURIF), Yann Françoise (Ville de Paris), Richard Durang (Laboratoire régional).

## Questions de la salle

### Fanny Mietlicki

Merci beaucoup Yann pour ce retour d'expérience très intéressant, et je pense passionnant pour toute la salle qui ne manquera pas de venir enrichir nos débats de cet après-midi notamment. On va prendre quelques questions relatives à ces trois interventions et puis on passera ensuite aux grandes lignes de la politique régionale de lutte contre le bruit.

### Isabelle Bertone-Bahier, Mairie de Versailles

Les trois présentations étaient très intéressantes et très complémentaires dans la technicité présentée. Ma question porte sur la place de l'habitant dans le processus. On le voit apparaître dans la présentation de la Ville de Paris, où on nous dit : l'outil est une base de dialogue, de discussion. Mais on ne voit toujours pas l'habitant participant à l'élaboration du plan d'action. Est-ce qu'il n'est pas possible d'avoir une démarche sensible avec les habitants, en les interrogeant ? C'est vrai qu'on a des échelles complètement différentes. Quand on est à l'échelle régionale ou départementale on ne pourra pas descendre à ce niveau-là, mais à l'échelle communale, est-ce qu'on ne peut pas avoir une démarche où l'on fait travailler les habitants en atelier en leur demandant comment eux ils vivent le terrain, effectivement on va voir des effets de masques qui vont apparaître par rapport à du bâti et des infrastructures particulièrement bruyantes, et là on peut descendre sur un niveau beaucoup plus intéressant, on peut caler nos plans d'action par rapport au vécu et au mieux être des habitants, parce que c'est quand même là-dessus qu'on est en train de travailler. C'est un petit peu mon interrogation : pour le moment je vois quelque chose de très technique, de très désincarné,

mais comment est pris en considération le vécu de l'habitant ?

### Fanny Mietlicki

Déjà, l'habitant, le public doit être placé au cœur du processus, c'est un message fort de la directive. Je pense que Yann Françoise pourra parler de l'expérience de Paris. Il n'a pas insisté dessus, mais il y a une expérience forte pour faire participer les Parisiens dans les cartes de bruit et les plans de prévention à travers l'outil mis en place par l'observatoire du bruit. Il pourra vous livrer le témoignage concret de comment ça s'est passé à l'échelle de la Ville de Paris. D'une manière plus générale, à l'échelle régionale, Bruitparif a un petit peu ce rôle, d'essayer d'aller voir sur le terrain, d'aller recenser les besoins de la population pour fournir un certain nombre de bases de réflexions pour la mise en place de points de mesures, d'aides à la réalisation de la cartographie et des plans de prévention. Dans ce cadre là on propose une vaste enquête de terrain auprès des collectivités et des associations de défense de l'environnement, cela sera détaillé cet après-midi, pour préparer une campagne de mesure. Je pense qu'il y a aussi via notre observatoire régional, un rôle de relais vis-à-vis des attentes de la population sur ces sujets, qui sont en effet assez techniques pour l'aspect cartographie.

### Yann Françoise

Ce que j'ai oublié de préciser, c'est que les cartes doivent intégrer l'élément population parce que la directive demande de sortir les façades les plus exposées, ou les immeubles les plus exposés, les habitations sensibles les plus exposées, comme logements, crèches, hôpitaux... même si ça ne résout pas le problème de la participation des habitants.

En revanche, dès que vous allez produire des cartes et les publier, même si le délai est court, obligatoirement on donne les résultats aux habitants. Et là après si on ne leur donne pas la parole ou un moyen de s'exprimer, ça peut-être effectivement perçu comme technocratique. Je pense que peu d'agglomérations pourront se permettre d'ignorer l'avis du public, quand on voit que l'on a plus d'1 million de visites sur notre site. Il y a aussi effectivement l'expérience au sein de l'Observatoire du Bruit lors de l'élaboration du plan bruit à Paris où les associations représentant la société civile étaient cordialement invités à cette instance qui est une sorte de parlement des acteurs du bruit sur la Ville de Paris. Acteur, cela veut dire ceux qui font du bruit tout comme ceux qui se plaignent du bruit. Moi je ne peux qu'être favorable et encourager la démarche d'aller vers le public, lors de conseils de quartier par exemple afin d'expliquer les cartes, d'écouter le ressenti de la population...

La difficulté technique qu'on va avoir, c'est le délai extrêmement court qu'il nous reste pour aller recueillir l'avis du public, arriver à l'intégrer avec, qui plus est, un cadre réglementaire qui ne l'impose pas complètement, du moins sous cette forme. On peut élargir son plan à un peu plus que ce qui est sollicité par la directive pour aller vers des actions qui sont plus de l'ordre du ressenti et d'aller vers des endroits qui ne sont peut-être pas obligatoirement cartographiés. Nous, on s'est pris une volée de bois verts une fois quand on a présenté la carte dans un quartier, où le cœur du quartier était une énorme zone piétonne où la carte montrait qu'il n'y avait pas de bruit... simplement l'activité des commerçants où à 5 heures du matin le livreur, c'était autre chose... Il faut donc être prudent, et bien écouter la population, mais ce n'est pas obligatoirement facile à intégrer dans le plan type directive. Mais dans un plan de lutte contre le bruit d'une municipalité, cela peut s'intégrer plus facilement. Il y a une difficulté pratique quand même.

### Jean Delaunay, Mairie de Conflans-Sainte-Honorine

Je suis conseiller municipal dans une collectivité de moyenne importance : 36 000 habitants, très pavillonnaire avec une activité industrielle limitée donc j'essaie de voir comment appliquer cet arrêté. Je réagis peut-être en technicien.

A l'article 8, me semble-t-il, les responsabilités sont bien spécifiées, Directions Générales des Routes, de la Mer, des Transports, de l'Aviation Civile... qui stipule les responsabilités pour la collecte des données d'entrée et les valeurs d'indicateurs de bruit : aéroports, routes, voies ferrées et activités industrielles relevant, comme vous l'avez dit de la ville, donc il me semble qu'une action générique des responsables définis à l'article 8 pourrait s'imposer, est-ce que ma question est naïve ou a-t-elle une réponse ? Je veux dire que l'on doit intégrer des données dont la collecte est bien confiée à un responsable désigné à l'article 8.

## Fanny Mietlicki

Je pense qu'il s'agit bien d'un des points soulevés ce matin, toute la question de l'organisation à trouver par rapport à la collecte des données : certaines données doivent en effet être transmises par les gestionnaires d'infrastructures, ou les services de l'Etat qui en disposent aux autorités compétentes pour réaliser les cartes, donc aux collectivités à l'échelle de l'agglomération.

Il s'agit des données de trafic ou des résultats de cartographie qu'ils feront au niveau des grandes infrastructures. Ce sont des données qui vont être mises à la disposition des collectivités pour tout ce qui est des infrastructures où les trafics sont supérieurs aux seuils qu'on a mentionnés ce matin.

Il reste quand même de la responsabilité des communes et des EPCI à regrouper les informations sur les industries et également à compléter pour toutes les voies en dessous des seuils, en dessous de 3 millions de véhicules/an et puis il y a la question de la compatibilité des délais, c'est-à-dire que pour ces données, on n'a pas encore de date de mise à disposition, et donc par rapport à un projet qui commence à l'heure actuelle, on le verra cet après-midi avec l'exemple des initiatives des départements, on se trouve confrontés à utiliser des données propres ou à se débrouiller avec les moyens du bord.

Je ne sais pas si cela répond bien à votre question. C'est vrai qu'il y a un intérêt à essayer à l'échelle régionale de faciliter la tâche de tout le monde dans cette démarche-là - c'est une des actions que Bruitparif propose - d'essayer de mettre en place un groupe de travail sur la collecte des données, pour éviter qu'il y ait trop d'intervenants sur ces questions là et qu'on ait un interlocuteur qui fasse le lien entre les organismes ou services qui détiennent les données et les collectivités qui en ont besoin pour réaliser les cartes. On reviendra cet après-midi sur cela.

## Jean Delaunay

Je reformule un peu ma question : il me semble qu'il y a un sous projet qui est l'intégration de données d'organismes bien définis, et que pour éviter les redondances qui découleront de sources multiples, et il y a aura redondance si chaque collectivité doit faire son intégration de ces données, quelque part pour moi, il y a la place d'un sous projet, qui travaille sur cette question d'intégration des données, dont les collectivités ne sont pas propriétaires et n'ont pas à collecter. Merci.

## Fanny Mietlicki

Oui, je pense qu'en effet c'est bien là la question. Il y a tout un tas de données qui sont plutôt à l'échelle régionale, qu'il faut collecter de manière globale pour les mettre à disposition des collectivités qui vont réaliser les cartes.

## Autre question

C'est en complément justement de ce que vous venez d'évoquer. Mon problème c'est qu'on va avoir, nous collectivités, à mettre des données que l'on récupérera à l'instant «t» puisque l'on n'a pas commencé, et des documents type IAURIF qui datent de 15 ans. Donc en 15 ans de temps, il y a quand même énormément de choses, quand on prend certains axes où les rotations de véhicules ont énormément augmenté, comment cette réactualisation va être mise en œuvre pour qu'il n'y ait pas de décalage important entre des données complémentaires de nos actions et les documents fournis par tous ces services ?

## Fanny Mietlicki

Je vais peut-être laisser Erwan Cordeau ou Monsieur Durang apporter quelques éléments de réponse...

## Erwan Cordeau

De toute façon l'IAURIF n'est pas dans le dispositif de cartographie du bruit pour la directive, ça c'est la première réponse. La deuxième, c'est qu'effectivement ce sont des données qui ne correspondent pas en l'état aux données nécessaires pour la carte actualisée pour la directive, de par l'ancienneté et la précision des indicateurs. On pourrait mettre à disposition ces données-là, outre le fait qu'il y ait des problèmes de d'harmonisation des SIG, mais c'est surtout que la donnée n'est pas pérenne. Donc elle ne correspond pas en l'état aux besoins de la directive.

## Fanny Mietlicki

On va prendre juste une dernière question, je suis désolée mais l'heure avance, mais de toute façon dans le cadre de la table ronde cet après-midi, on reviendra sur toutes ces questions.

## Laurence Gaubert, Directrice Environnement et Développement Durable de la Ville de Puteaux

Je voudrais revenir sur les données concernant les industries, j'avais cru comprendre que cela concernait les installations classées soumises à autorisation, donc gérées au niveau de la Préfecture et que les informations concernaient le dossier remis lors de l'autorisation, donc les communes n'ont pas autorité à ce niveau là, sauf erreur de ma part, et que la difficulté était au niveau de l'autorité de police pour vérifier que la réalité correspondait bien au dossier déclaratif pour autorisation, et que là il y a le STIIC.

## Yann Françoise

Vous avez parfaitement raison, malheureusement, et là je parle sous couvert du Ministère qui est présent là-haut, la transposition de la directive demande aux agglomérations de faire les cartes de bruit des industries et donc il faudra bien que les agglomérations et nous, les villes, Puteaux comme Paris, récupérons ces données.

Il faut que le Préfet de Police transmette la donnée et on sait que la donnée n'est pas facilement accessible, car elle est dans un gros dossier papier, pas obligatoirement informatisé, je parle des informations bruit, je ne dis pas que le service de police n'est pas informatisé... il faut que je fasse attention à mes propos...

L'information qui nous intéresse n'est pas souvent renseignée dans une fiche informatique accessible rapidement et intégrable facilement dans un logiciel de bruit. C'est là une des difficultés techniques auxquelles nous allons être confrontés. Il s'agit des ICPEs soumises à autorisation mais là je parle sous couvert du Ministère, ce qui devrait réduire le nombre d'installations à prendre en considération : de 4000, je ne devrai plus en avoir que 1200, mais il faudra vérifier.

En revanche, je voudrais apporter un tout petit complément sur les données, en particulier les données de trafic, pour que l'on soit bien clair : pour toutes les voies au-dessus de 6 millions c'est l'Etat qui doit fournir les données et faire la carte, si éventuellement la commune veut aussi faire cette voie dans sa carte ce qui paraît normal, l'Etat doit lui fournir la donnée, jusqu'à 2012, on sera dans ce mode-là. En 2012, l'Etat fournira les cartes du bruit des infrastructures comptant entre 3 et 6 millions de véhicules/an, si je ne fais pas d'erreur. En dessous de 6 millions pour les communes qui doivent produire leur cartographie pour l'échéance 2007, il faut qu'elles essaient d'avoir le trafic... Or on a bien entendu hier que par rapport au classement acoustique, on arrive à récupérer les voies de plus de 5000 véhicules/jour ce qui n'est pas suffisant. Il va donc falloir faire des estimations par forfait, et c'est ce que va faire la majorité des communes de France, hier il y avait quelqu'un du CETE de Lyon qui a bien dit qu'avec éventuellement un 2000 véhicules/jour sur la majorité de ces voies secondaires ou voire tertiaires, ce sera à peu près correct, on a aussi entendu que si on était entre 2000 et 4000 véhicules/jour au pire on rajoutait 3 dB. Dans notre carte de bruit, nous avons des voies avec des forfaits, nos forfaits vont de 1 véhicule/heure jusqu'à 2500 véhicules/heure selon les types de voie : l'impasse, la desserte etc... Donc rassurez-vous, la majorité des voies des communes entre autre des quartiers résidentiels ce seront des forfaits, vous n'aurez pas de chiffres à collecter à moins bien sur d'avoir des moyens.

## Fanny Mietlicki

Je vais à présent appeler Paul Cassin, Vincent Moutarde et Dominique Sellier pour nous rejoindre à la tribune pour présenter les grandes lignes de la politique régionale de lutte contre le bruit.

# Paul Cassin, Direction Environnement Conseil Régional d'Ile-de-France

Dans le temps imparti, je vais tenter de vous faire état des actions menées par la Région dans le domaine du bruit avec l'appui de mon voisin Vincent Moutarde.

Hier, comme nombre de personnes, j'ai assisté au colloque du CIDB et nous avons pu voir que les élus - et c'est très intéressant - depuis de longues dates, s'approprient le sujet de l'environnement, sujet complexe. Hier, les retours d'expériences d'autres collectivités en France ont été extrêmement convaincants. On voit que ces élus sont très techniques, très pragmatiques, très pédagogiques...

Concernant la politique régionale dans ses grandes lignes, nous verrons successivement les actions qui sont menées dans le domaine de la lutte contre le bruit, à savoir :

- La résorption des points noirs sonores le long des voies rapides d'intérêt régional : Vincent Moutarde y reviendra en détail.
- L'aide à la réalisation de programmes locaux de lutte contre le bruit sous forme de diagnostics de bruit et de contrats avec les communes pour la réalisation d'actions locales.
- Les actions spécifiques de la Région en matière de prévention du bruit sur son patrimoine.
- La création et le soutien financier appuyé de la Région à l'Observatoire du bruit : Bruitparif.
- L'étude Bruit et Santé.

Je vais parler plus spécifiquement de tout ce qui relève de la Direction de l'Environnement, à savoir les quatre derniers points évoqués.

Je vais tout d'abord présenter le programme d'aide à la réalisation de plans locaux de lutte contre le bruit.

Ce programme a tout d'abord comporté une première phase expérimentale menée sur 11 villes pilotes. Le bruit est en effet un sujet complexe, multi-sources, multi-partenaires et afin de mettre en place une politique régionale pertinente sur ce sujet, on a essayé de mettre au point les bons outils, de les valider sur le terrain, d'avoir un retour d'expérience avant de passer à une phase délibérative plus importante. Entre 1997 et 1999, le bureau d'études Acoustique et Conseil a été missionné par le Conseil Régional d'Ile-de-France pour réaliser des études de faisabilité préalables à l'élaboration de plans de lutte contre le bruit sur le secteur des collectivités. Petit aparté sur le sujet des plans : en règle générale dans le domaine de l'environnement, nous sommes très attachés à une contractualisation avec les maîtres d'ouvrage, de manière à ce qu'elle puisse s'inscrire dans la durée, au travers d'études préalables qui débouchent sur des programmes pluri-annuels de travaux, c'est ainsi que la Région a mis au point la politique des contrats « Rivière propre », puis celle des contrats « Terre vive » dans le domaine des déchets, puis celle des « réseaux verts », les plans locaux sur le bruit sans oublier les plans locaux et patrimoniaux dans le domaine de l'énergie. Le financement des diagnostics était assuré à 100% par le Conseil Régional d'Ile-de-France. 11 communes ont été retenues dans cette phase pilote : Issy-les-Moulineaux (92), Malakoff (92), Stains (93), Saint-Ouen (93), Nogent-sur-Marne (94), Boulogne-Billancourt (92), Rueil-Malmaison (92), Aulnay-sous-Bois (93), Colombes (92), Vanves (92), Orsay (91). La méthodologie expérimentée reposait essentiellement sur l'approche globale et participative selon les phases suivantes :

- La création d'un comité technique (avant d'agir, il faut se rencontrer, se concerter) dirigé par le Maire et regroupant tous les acteurs locaux sources ou victimes de nuisances sonores (les équipes municipales, les services déconcentrés de l'Etat, les transporteurs publics, la SNCF...).
- Le recensement des problèmes selon une typologie des nuisances (vie quotidienne, vie publique, vie économique, transports) et avec une approche de constat qualitatif.
- La proposition de solutions de tous ordres en privilégiant les moins chères et les plus rentables (travaux, campagne de sensibilisation, campagnes de communication en milieu scolaire, en

habitat social, information du public, actions d'urbanisme, réglementation, gestion des plaintes...).

- La mise en œuvre du plan d'actions : mise en place d'un échéancier des actions, adoption des budgets en Conseil Municipal, puis signature du plan avec la Région, vote des subventions et suivi du contrat. Il y a ainsi des comités de pilotage qui doivent se réunir régulièrement afin de suivre les études et les travaux, car piloter une politique, c'est aussi parfois l'orienter, juger de son efficacité et cela ne peut-être mené que si on est à l'écoute et le plus proche possible du terrain et de ceux qui orientent les décisions.

Ensuite, après cette phase expérimentale, nous sommes passés à un processus plus généralisé, avec le vote de délibérations régionales. La première délibération (CR 50-99) a été adoptée le 16 décembre 1999. Cette première délibération prévoyait :

- le financement par la Région à hauteur de 50 % du coût HT des études préalables à la hauteur de 50 kF HT (soit 7622 €)
- La contractualisation d'un plan d'actions subventionnées par la Région dans le cadre de la mise en œuvre d'un plan municipal de lutte contre le bruit. Les actions qui pouvaient être ainsi subventionnées et les taux de participation régionale sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

Actions	Taux et plafond de la subvention régionale (délibération CR 50-99)
Études acoustiques (diagnostics sur patrimoine bâti communal, études en amont sur futures constructions,...)	40 % 50 000 F (7 622 €) par an
Campagne d'information présentant le plan municipal, sensibilisation dans les écoles, les quartiers, exposition « Bruit »	40 % une campagne 1ère année 100 000 F (15 245 €) par an
Outil prévisionnel d'urbanisme : base de données informatives (P.O.S.)	40 % 150 000 F (22 867 €) par plan
Matériel de mesure et de contrôle	30 %
Insonorisation de bâtiments communaux (restaurations scolaires, piscines, etc.)	30 % 100 000 F (15 245 €) par an

Un plan ne doit pas nécessairement contenir toutes ces actions. Les études préalables sont justement là pour identifier quels types d'actions doivent être prioritairement retenus. Il y a certes des dominantes, il est bien évident que la mise en place d'un plan nécessite des actions de communication, gage de la pérennité de l'action.

Nous avons ensuite dans la poursuite de la généralisation du processus, à la faveur du changement en euros, et en s'appuyant sur les retours d'expérience des collectivités locales, pris une seconde délibération le 27 mars 2003. Nous y avons revu à la hausse notamment les plafonds de participation car on s'était aperçu que le dispositif régional n'était plus adapté à la hauteur des enjeux locaux rencontrés. Les nouvelles actions et taux de subvention sont présentés dans le tableau suivant :

Actions	Taux et plafond de la subvention régionale (délibération CR-03-03)
Études acoustiques (diagnostics sur patrimoine bâti communal, études en amont sur futures constructions,...)	40 % 15 000 € par an
Campagne d'information présentant le plan municipal, sensibilisation dans les écoles, les quartiers, exposition « Bruit »	40 % 15 000 € par an
Outil prévisionnel d'urbanisme : base de données informatives (P.O.S.)	40 % 23 000 € par plan
Matériel de mesure et de contrôle	30 %
Insonorisation de bâtiments communaux (restaurations scolaires, piscines, etc.)	30 % 45 000 € par an



Si on essaye de tirer un premier bilan sur la période 1997 – 2005, on peut dire qu'il y a des choses qui ont été engagées et que l'Ile-de-France et les élus en général sont actifs. Même si on a plus de 1200 communes en Ile-de-France, on a pu tout de même lancer 35 études diagnostics (dont les 11 villes pilotes) et contractualiser 19 plans.

On peut ainsi dresser un inventaire des actions déjà subventionnées par le CRIF (cf. tableau ci-dessous) :

Opération	Nombre	Montant total travaux	Montant total subventionnable	Montant total subventions
Études acoustiques	38	586 973 €	335 132 €	177 820 €
Insonorisation de bâtiments	21	998 532 €	517 864 €	155 359 €
Acquisition de matériel	12	75 744 €	75 744 €	22 723 €
Actions de sensibilisation	50	499 434 €	441 687 €	176 557 €
Outils prévisionnels d'urbanisme	3	49 130 €	49 130 €	13 652 €
<b>TOTAL</b>	<b>124</b>	<b>2 209 813 €</b>	<b>1 419 557 €</b>	<b>546 111 €</b>

Au total, on a donc eu plus de 2,2 millions d'euros d'actions, de montants engagés dont une participation de la Région de près de 550 000 euros. Si l'on rajoute la participation de la Région aux études préalables, la contribution régionale atteint les 610 000 euros.

Les plans contractualisés sont les suivants : Aulnay-sous-bois, Boulogne-billancourt, Courbevoie, Fontenay-aux-roses, Gonesse, Issy-les-moulineaux, Lagny-sur-Marne, Malakoff, Mantes-la-Jolie, Nanterre, Orsay, Palaiseau, Rueil-Malmaison, Saint-Ouen, Savigny-le-Temple, Sceaux et Villecresnes.

On a essayé de dire, mais je suis extrêmement prudent dans l'analyse, « combien ça coûte un plan ? », c'est très difficile car nous n'avons pas les mêmes tailles de populations, ni les mêmes enjeux mais sur la base de 10 plans sélectionnés, on arrive à un ordre de grandeur moyen de 250 000 euros HT. Pour ne citer qu'un exemple, la ville de Nanterre a mis ainsi plus de 420 000 euros pour mener à bien son plan. En règle générale, la partie « insonorisation » des bâtiments couvre une grosse partie du budget (70 à 75%).

Je vais maintenant vous dire quelques mots sur l'étude bruit et santé. Il y a en effet une forte demande sur le sujet, de la même manière que dans le domaine de l'air. Néanmoins le lien entre pollution atmosphérique et santé est plus direct qu'entre bruit et santé du fait de nombreux facteurs complexes influant sur la notion de gêne. Nous avons donc décidé, à la suite d'un appel d'offre européen dont le cahier des charges avait été rédigé par l'Observatoire Régional de la Santé, de confier cette étude à un bureau d'étude, « Openrome ». Cette étude a été lancée en mai 2005.

Cette étude a pour objectifs de caractériser les liens entre bruit, gêne sonore et santé et d'identifier les indicateurs pertinents à recueillir en continu dans la perspective d'un suivi long terme du bruit et de ses liens avec la santé en Ile-de-France.

Les étapes de cette étude sont les suivantes :

- définition des zones géographiques de recrutement des médecins selon des critères d'exposition au bruit,
- recrutement et coordination de 80 médecins généralistes,
- campagne de recueil de données,
- saisie et informatisation des données,
- analyse et interprétation des données par des médecins et des scientifiques.

Nous avons constitué un comité de pilotage constitué d'une dizaine de personnes pour suivre cette étude.

La méthodologie de cette étude est relativement comparable à celle qui avait été suivie dans le cadre de l'étude ETADAM menée autour de l'aéroport Roissy – Charles de Gaulle. Cette étude ETADAM réalisée en 2000 était une étude transversale visant à relier des facteurs de stress aux symptômes anxio-dépressifs et certains autres états pathologiques

de personnes exposées au bruit des avions.

Les données de l'étude « Bruit et Santé » ont été recueillies par le biais de questionnaires remplis dans les cabinets médicaux conjointement par les patients et les médecins. L'enquête a été réalisée sur une semaine, en évitant les périodes d'épidémies, les aléas médicaux (gestion de la grippe aviaire...) et les vacances scolaires. La population retenue concerne les personnes de plus de 15 ans qui sont venues consulter leur médecin généraliste au cours de cette période et qui ont bien voulu répondre au questionnaire.

La liste des différents points abordés par le questionnaire est la suivante :

- commune de résidence et durée de résidence ;
- commune de travail et durée de travail dans la commune ;
- nom de la rue ;
- type de logement, chauffage, double vitrage, satisfaction du logement, possibilité de dormir fenêtre ouverte ;
- soumission à des nuisances dans le logement et au travail ;
- temps et mode de transport ;
- qualification professionnelle, horaires de travail, conditions de travail et satisfaction ;
- influence des nuisances sur la santé (question posée au patient et au médecin généraliste) ;
- sources de stress (question posée au patient et au médecin généraliste).

Chaque médecin dispose du questionnaire qui lui a été remis par l'équipe Openrome. C'est lui qui interroge ses patients et renseigne le questionnaire relativement à :

- des questions d'ordre général de santé :
  - poids, taille, âge, sexe ;
  - qualité de vie, état de santé ;
- la consommation de tabac, alcool, médicaments ;
- des questions remplies avec le médecin pendant la consultation :
  - tension ;
  - depuis un an :
    - liste de pathologies ;
    - arrêt de travail, hospitalisation ;
    - médicaments pris, soins ;
- des questions remplies par le médecin :
  - diagnostic ;
  - médicaments prescrits ;
  - avis.

Au niveau de l'état d'avancement de cette étude, nous sommes dans la situation où la méthodologie, les protocoles et les questionnaires ont été finalisés. L'enquête a été réalisée pendant la semaine du 28/11 au 04/12/2005, auprès de 79 médecins situés dans 30 communes. 4421 questionnaires ont été récupérés et les données sont en cours de traitement. Nous allons très prochainement réunir le comité de pilotage de cette étude. Je ne peux donc pas encore vous livrer de résultats.



De gauche à droite : Dominique Sellier, ARENE, Vincent Moutarde et Paul Cassin, Conseil Régional d'Ile-de-France

# Vincent Moutarde, Direction Transports Conseil Régional d'Ile-de-France

Je vais vous présenter très succinctement la consistance et le bilan de la politique régionale de lutte contre le bruit des infrastructures de transport terrestres.

La Région a résolu de mener une politique très volontariste de lutte contre le bruit des infrastructures, qui est la première nuisance ressentie par les franciliens. Historiquement, cette politique a d'abord visé les infrastructures routières du réseau national, les infrastructures importantes, les voies rapides en particulier, et cette politique s'est ensuite étendue aux infrastructures départementales puis aux voies ferrées.

Je vais d'abord vous parler de ce qu'on peut appeler la priorité historique qui est l'action contre le bruit des infrastructures routières. La Région s'est préoccupée très tôt de cette question, pratiquement dès sa naissance en tant que collectivité locale en 1982 et dès le début cette politique a été considérée comme un élément connexe mais essentiel de la politique de transport. Cela signifie qu'au départ cette politique de lutte contre le bruit a pu bénéficier des financements « routiers » des contrats de plan en particulier et finalement l'alimentation financière de cette politique dans ses balbutiements provenait des opérations routières proprement dites. Ce qui signifie que des moyens financiers relativement importants ont pu être dégagés dès l'origine.

Ce qui caractérise l'action de la Région en faveur de la lutte contre le bruit le long des réseaux routiers c'est que la Région n'a pas de réseau routier propre. C'est très important, cela veut dire que la Région n'est pas maître d'ouvrage, que ce ne sont pas les services de la Région qui étudient et réalisent les projets.

Avant tout le rôle de la Région est un rôle financier, elle finance souvent très majoritairement ces opérations. C'est aussi un rôle d'incitateur, c'est-à-dire elle va pousser les maîtres d'ouvrages, elle va les tirer parfois pour qu'ils avancent sur ces opérations et c'est aussi un rôle d'initiateur de politiques.

Comme la Région ne peut pas agir seule, il lui faut des partenaires, elle va contractualiser avec l'Etat pour les opérations sur le réseau routier national, puis avec les départements, puis dans de très rares cas, avec les villes, puisque – et je mets de côté le cas de Paris puisque l'intervention sur le boulevard périphérique se fait en partenariat et sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris, le boulevard périphérique étant une voie vicinale certes un peu particulière - on contractualise rarement avec des villes car les niveaux de bruit sur les voies communales ne sont pas suffisants.

Je peux citer deux volets complémentaires dans notre action : d'une part, la politique de rattrapage, c'est-à-dire le traitement des nuisances sonores connues, enregistrées ; d'autre part, une action sur les infrastructures nouvelles qui sont financées par la région. Il est hors de question depuis très longtemps que la région intervienne ou finance des opérations routières qui ne respecteraient pas les normes en matière de bruit.

La question des protections phoniques de rattrapage :

La définition des points noirs, je ne vais pas y revenir, puisque d'autres intervenants vont en ont déjà parlé, en gros pour ce qui concerne les opérations sur le réseau routier national, la Région intervient dès lors que les niveaux de bruit de jour dépassent 70 dB ou que les niveaux de bruit nocturne dépassent 65 dB. C'est quelque chose qu'on a vu, et vous l'aurez noté, qui va se modifier avec l'apparition des nouvelles normes.

L'action de la Région a pour objet la protection des quartiers d'habitats, ce qui veut dire que la Région ne finance pas de protections phoniques auprès, par exemple, de zones d'activités. Le principe est celui de l'antériorité mais ce principe n'est pas toujours facile à mettre en œuvre en Ile-de-France puisque beaucoup d'infrastructures routières sont très anciennes, certaines étaient déjà des voies romaines, donc si on ne protégeait que les bâtiments antérieurs à la construction des voies on ne ferait pas grand-chose.

En l'occurrence le principe d'antériorité des bâtiments par rapport à la voie est appliqué de manière souple et on essaie de le faire de manière intelligente : on considère que des modifications importantes dans la structure ou dans le trafic des voies justifie l'intervention d'antériorités successives. Parfois c'est un peu difficile à appliquer parce que les trafics augmentent de manière continue et pas de manière brutale, donc on ne peut pas fixer vraiment une date en deçà de laquelle les riverains n'avaient pas connaissance des nuisances auxquelles ils allaient être confrontés, mais ce principe d'antériorité est tout de même important puisqu'il évite qu'une intervention publique ait pour objet par exemple de permettre à certaines personnes de faire des profits financiers sur des habitats, c'est-à-dire, de construire dans des zones urbaines soumises aux nuisances et ensuite de réclamer une intervention publique, donc il faut quand même l'appliquer avec le maximum de rigueur.

Ensuite l'intervention est souple : cela veut dire que si un maître d'ouvrage vient voir les services de la Région en leur disant : « j'ai un emplacement où j'ai 69,5 dB de nuisances », on ne va pas lui dire que l'on est désolé, c'est 70 dB le seuil, rentrez chez vous ! On essaie bien entendu de proposer à la Commission Permanente du Conseil Régional d'intervenir sur les sites où on observe des populations importantes concernées avec des niveaux de bruit gênants. On entre totalement dans une problématique, qui est que le bruit est quelque chose de subjectif. Un individu peut se trouver gêné avec un niveau de bruit plus ou moins élevé selon l'emplacement où il se situe, en grande couronne on a des lotissements à proximité de routes nationales où les gens sont plus sensibles qu'au bord d'une autoroute plus importante. Bien entendu, ces populations ne peuvent pas être laissées sans protection, par contre la Région a toujours la possibilité de moduler son aide et d'intervenir avec des clés de financement particulières.

Les techniques de protection, on les connaît, ce sont principalement des protections à la source :

- Ecrans et merlons (merlons plutôt en zone rurale ou périurbaine).
- Enrobés anti-bruit : la Région a été une grande initiatrice de cette politique de pose d'enrobés anti-bruit, en particulier lorsqu'elle a financé la transformation des chaussées béton de l'autoroute A6 qui était extrêmement bruyante, et bien entendu cela a changé la vie de beaucoup de gens. Aujourd'hui cette intervention est un peu tombée, dans la mesure où l'intervention de la Région se justifie moins, les différences de coût entre les enrobés anti-bruit et les enrobés normaux maintenant sont relativement faibles donc dans le cadre de politiques de remise en état de chaussées, finalement les maîtres d'ouvrages financent des enrobés anti-bruit sans l'intervention de la Région.
- Protections de façades : ne peuvent venir qu'en complément d'opérations de protection à la source.

En guise de bilan, on peut souligner la très grande diversité d'opérations réalisées. On peut par exemple montrer un exemple intéressant, c'est un projet le long de l'autoroute A6. Cela illustre aussi l'un des aspects importants de la politique de création d'écran qui est l'insertion paysagère, qui intéresse aussi bien les usagers de la route que les riverains et les élus. Dans son discours introductif, le Président Michel Vampouille a dit que l'on faisait de belles choses en Ile-de-France. Effectivement, on a construit des écrans de très grande qualité. Là on voit, par exemple, en bas l'état à terme d'un écran. Il faut savoir que le pire ennemi d'un écran phonique, ce n'est pas nécessairement le dB, c'est le tagueur en zone urbaine, et donc l'imagination des concepteurs de projets routiers est forte mais on n'a jamais rien trouvé d'aussi bien que de la végétation pour protéger un écran contre les tags.

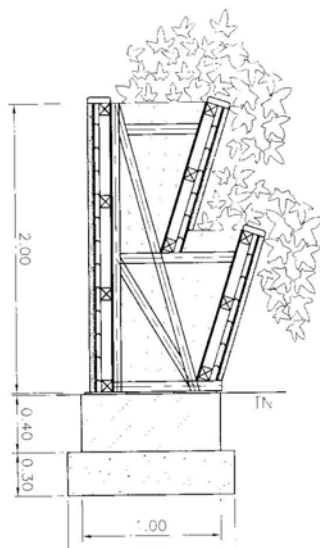


Projet d'écran le long de l'autoroute A6

Un autre exemple récent, c'est un mur anti-bruit à Clamart où l'on voit des écrans anti-bruit transparents (y compris côté riverains, c'est le point de vue de la photographie) sur cette partie et donc ce sont des projets de grande qualité esthétique et de grande efficacité.



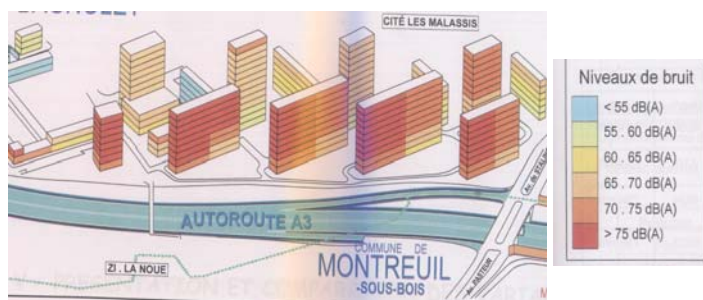
Ci-contre également, un type d'écran que j'ai souhaité montrer car il est particulièrement intéressant, c'est un écran très simple, un écran végétalisé qui est posé auprès des routes départementales du Val d'Oise. Il est efficace au niveau phonique, il est très esthétique, il est simple et il ne coûte pas très cher.



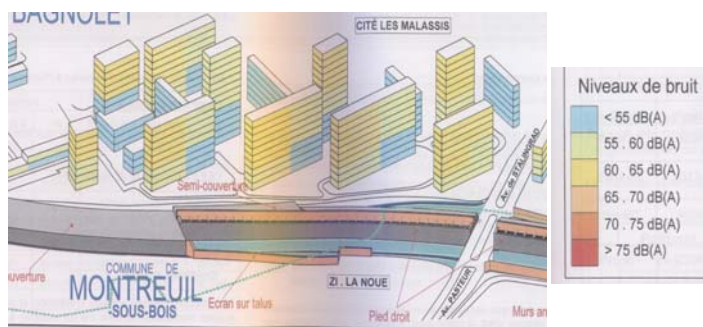
Un mot rapide à présent sur les couvertures d'infrastructures :

Il s'agit vraiment d'une problématique spécifique qui lie l'environnement et l'aménagement. La couverture n'est pas vraiment une alternative à l'écran phonique du fait de l'importance des coûts (la différence est sans commune mesure, on atteint 10 à 15 fois les coûts à la personne protégée avec une couverture plutôt qu'un écran). Un projet de couverture ne peut donc être envisagé que dans une logique de requalification urbaine des abords où les enjeux d'urbanisme (densification...) et les enjeux sociaux sont importants. 70% des zones urbaines sensibles en Ile-de-France sont situées dans des zones de bruit, cela n'est pas un hasard, les populations qui sont dans les zones de bruit le long des infrastructures sont des populations particulières, souvent des populations qui ont des problèmes, le bruit en est un de plus. Il est clair par ailleurs que l'efficacité acoustique de la couverture est incontestable.

Je vous présente très rapidement le cas d'une opération qui est en cours de travaux : il s'agit de la couverture de l'A3 à Montreuil et Bagnolet. On peut voir à quel point une opération de cet ordre est utile à partir de la comparaison des situations avant/après. On a ci-dessous la situation initiale avec la vue 3D modélisée des immeubles qui bordent l'autoroute A3 avec en gros, plus c'est rouge, plus les niveaux de bruits sont importants. On voit bien effectivement le phénomène déjà évoqué tout à l'heure, à savoir que les étages supérieurs sont les plus exposés. On voit aussi le phénomène d'écran par les immeubles qui sont au premier plan.

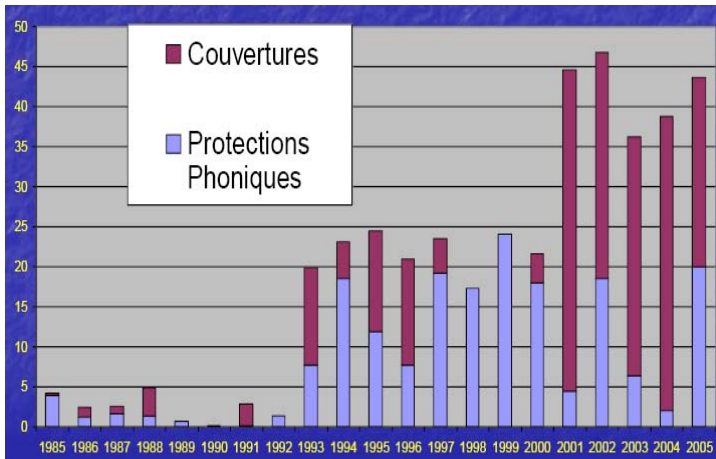


La deuxième vue (ci-dessous) correspond à la situation après la création de la couverture et de murs anti-bruit pour éviter les réflexions vers les immeubles bâtis. On voit bien que cela va clairement changer la vie des habitants de la cité des Malassis à Bagnolet.



Les moyens financiers mobilisés par la Région ont été très importants. On peut distinguer en gros trois grandes ères :

- Une ère primaire qui correspond aux balbutiements de la politique avec les premières créations d'écrans dans les années 1985 à 1992. Les effets de seuils sont dus en particulier aux nouvelles contractualisations avec l'Etat puisque le poids du contrat de plan Etat/Région dans cette action est très important.
- Une ère secondaire, entre 1993 et 2000, où l'on voit l'apparition des grands projets de protections phoniques traditionnelles avec écrans.
- Puis un maintien de cet effort en faveur des ouvrages traditionnels de protection phonique et l'apparition des grands projets de couverture qui sont prévus au contrat actuel : couverture du boulevard périphérique, de l'A3, de l'A1 au Blanc Mesnil...



Montant annuel des financements de projets de protection phonique

Le contrat de plan Etat/Région actuel, qui est l'organe d'action en matière de protection phonique le long des voies rapides, a prévu des volumes financiers de 120 M€ pour les écrans phoniques et 385 M€ pour les couvertures phoniques.

Le tableau ci-dessous vous montre les opérations du contrat de plan qui sont déjà en service (en vert foncé), en cours de travaux (en vert clair) ou dont les études sont en voie d'achèvement (en jaune). On constate donc que le contrat de plan avance de manière correcte en matière de protections contre le bruit. Probablement pas aussi vite qu'on le voudrait, mais malgré tout on peut espérer terminer avec un état d'avancement de 75% à 80% fin 2006.

Un mot rapide à présent sur une action nouvelle pour la Région Ile-de-

78	RN10 protections phoniques à Rambouillet
92	A86 protections phoniques au Petit Clamart
92	A86, protections phoniques quartier du Luth
93	A3, protections phoniques du Londeau
95	A115, protections phoniques
93	Couverture d'A1 au Blanc-Mesnil
75	Couvertures du Boulevard Périphérique
93	A3 couvertures à Bagnolet, Montreuil et Romainville
77	Protections phoniques pénétrante de Melun
78	A13 protections phoniques Celle St Cloud
91	A6 entre Wissous et Evry
92	A86 à Colombes
94	A6b, couverture au Kremlin Bicêtre
77	RN6/RN105 protections phoniques sur la rocade nord de Melun
91	RN20 protections phoniques Longjumeau et Saulx-les-Chartreux
94	A4, protections phoniques à Champigny
94	A86-A4 Protections phoniques
95	A15, protections phoniques à Sannois

France : le traitement du bruit des infrastructures ferrées. 44,21 M€ ont été inscrits au Contrat de Plan 2000-2006 par la Région en faveur de cette action.

La couverture de la ligne A du RER à Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay-sous-Bois correspond au projet dont les travaux sont les plus avancés. Les crédits ont été mis en place par la Région dès 2002 et la première phase des travaux est en voie d'achèvement.

Dans le cadre du programme national de résorption des PNB ferrés, la Région finance des études et des travaux de protections phoniques sous maîtrise d'ouvrage de RFF ou de la RATP avec une participation de 25%.

Pour permettre la réalisation des premiers avant-projets, la Commission Permanente a voté en 2003 une convention type de financement et, sur cette base, six premiers sites ont fait l'objet d'une mise au point partenariale adaptée à la spécificité de chacun des sites situés à : Avon, Chelles, Vaires-Sur-Marne, Boussy-Saint-Antoine, Etampes et Saint-Denis.

Voici quelques autres illustrations de l'engagement régional dans la prise en compte des nuisances ferroviaires : intervention dans le cadre d'expertises acoustiques ; participation à des expérimentations (ligne C du RER, expérimentation portant sur cinq ponts métalliques...).

Les évolutions prévisibles :

Comme l'a dit ce matin Monsieur le Préfet, il est vrai que l'action peut changer dans la mesure où l'on va passer d'une logique de contrat de plan à une logique de contrat de projets. Il est possible – et je suis peut-être pessimiste mais je tiens à le dire aujourd'hui tout de même – que ces politiques entrent dans des zones de turbulences. La décentralisation en matière routière va jouer un rôle, les départements reçoivent aujourd'hui des routes nationales qui sont dans un état qui n'est pas toujours parfait. Leurs priorités peuvent changer. L'Etat modifie un petit peu la donne en changeant le type de contractualisation, donc il va falloir être vigilant pour que l'ère de l'éco-région soit tout aussi ambitieuse et augmente si possible encore ses efforts en faveur de la lutte contre le bruit. Il y aura vraisemblablement des obstacles administratifs et institutionnels à franchir pour parvenir à ce résultat.

Je vous remercie.

## Dominique SELLIER, ARENE

Je vais commencer par vous présenter très rapidement l'ARENE, qui est l'Agence Régionale Environnement Nouvelles Energies d'Ile-de-France. Nous sommes un organisme associé au Conseil Régional et nous intervenons sur un certain nombre de thématiques liées au développement durable et à l'environnement. Mais nous n'avons pas de spécificité particulière sur la thématique du bruit.

Nous abordons en fait la question du bruit de façon un peu indirecte dans nos différents programmes d'actions. Néanmoins cela ne nous a pas empêché de nous emparer de ce problème dès 1997, on avait produit un petit ouvrage qui s'appelait « Gérer et construire l'environnement sonore - la lutte contre le bruit en grande agglomération ». Je l'ai relu un peu pour l'occasion et je trouve qu'il est toujours d'actualité car on y posait les grands principes à la fois en terme d'information et d'anticipation avec des approches préventives au niveau des projets urbains et des projets architecturaux mais aussi en terme de démarches curatives pour améliorer la gestion des sources de bruit. Ce document est toujours disponible si vous le souhaitez. On a également fait, au titre de l'information, des brochures sur les travaux d'isolation phonique, c'est un document qui s'appelle « crises de bruit : des réponses ».

Je vais plutôt aborder comment la démarche dite de Haute Qualité Environnementale (HQE) pour les bâtiments, notamment au niveau du patrimoine immobilier de la Région, traite de cette question du confort acoustique.

La démarche HQE est organisée autour de 14 cibles qui se trouvent décomposées en 4 groupes : les cibles d'éco construction (3) ; les cibles d'éco gestion (4) ; les cibles de confort (4) et les cibles de santé (3). Parmi les cibles de confort, on a le confort acoustique (cible n°9).

Cette cible pose un certain nombre de grands principes :

- adopter des dispositions architecturales spatiales favorisant un bon confort acoustique ;
- assurer une bonne isolation acoustique ;
- assurer une correction acoustique des locaux lorsque c'est nécessaire ;
- protéger contre le bruit des riverains et des usagers des bâtiments mitoyens.

Je vais vous rappeler très rapidement chacun des grands principes de la démarche HQE, même si ceux-ci doivent être bien connus par nombre d'entre vous.

**Adopter des dispositions architecturales spatiales favorisant un bon confort acoustique**, cela se traduit à différents niveaux : au niveau du plan de masse avec une réflexion en terme de mitoyenneté des locaux, de superposition des locaux, de disposition intérieure des locaux.

**Assurer une bonne isolation acoustique** vis-à-vis des bruits extérieurs et des bruits intérieurs : bruits aériens, bruits de chocs, bruits d'équipements ; protection contre le bruit des riverains et usagers des bâtiments mitoyens.

**Assurer une correction acoustique des locaux** lorsque c'est nécessaire : on a l'exemple d'une médiathèque dans un lycée HQE, le lycée Léonard De Vinci à Calais. On peut voir le traitement du plafond, qui est alvéolé ce qui permet d'avoir une qualité acoustique très maîtrisée au sein de ce local. Un autre exemple est celui de cette rue intérieure où grâce à belle disposition architecturale un petit peu végétalisée on a réellement éliminé une potentielle nuisance sonore.

Médiathèque :



Rue intérieure :



Il apparaît donc très important de travailler très en amont avec des spécialistes, des experts acousticiens. C'est d'ailleurs ce qui est préconisée dans la démarche HQE pour les bâtiments.

L'adaptation à l'aménagement est également une phase très importante qui rejoint bien les problématiques évoquées aujourd'hui. Il s'agit en effet d'identifier et de localiser les sources de bruit existantes à futures, d'essayer de réduire le bruit à la source et de définir des niveaux maximums admissibles. On a ici l'exemple du parc d'activités de Savigny à proximité de la ligne de chemin de fer.

Il faut savoir que cette démarche de HQE s'accompagne maintenant, mis à part la mise en œuvre du référentiel que je vous ai présenté sur le confort acoustique, d'un certain nombre de certifications, qui sont autant de garants ou de témoins d'un bon suivi, et d'un engagement sur les aspects environnementaux autour du bâtiment, qu'il soit neuf ou en réhabilitation. On a différents niveaux de certifications :

- Certification NF CSTB/ AFNOR « bâtiment tertiaire démarche HQE » qui concerne essentiellement les bureaux et les établissements pédagogiques. Il existe des gardes fous assez précis avec la réglementation acoustique, donc il suffit de l'appliquer pour avoir un niveau garanti en termes de confort acoustique. Pour aller plus loin on va dans la spécificité des locaux, c'est une cible relativement complexe, sur laquelle il n'y a malheureusement pas de niveau de performance gradué en fonction d'indicateurs, notamment sur des décibels. On raisonne plus en obligation de moyens que de résultats concrets au niveau des locaux traités. Par exemple, une des problématiques à laquelle on est confronté en termes de certification sur les bureaux c'est qu'il y a un traitement complètement différencié à faire entre des bureaux dits « paysagers » et des bureaux cloisonnés. Rien qu'en évoquant ce point, on perçoit les problèmes auxquels sont confrontés les auditeurs pour l'application de cette norme liée au confort acoustique.

Exemple : les Mureaux, EMGP, Tour Granite...

- Parallèlement on a également une certification sur les logements : « habitat et environnement ». Il y a plus de 5000 logements certifiés en Ile-de-France. On revient sur un des grands enseignements que l'on a pu évoquer ce matin, à savoir qu'en intervenant sur des logements existants notamment en s'isolant des bruits de voirie, on renforce la sensibilité intérieure des habitants aux bruits d'acoustique intérieure et donc on a un ressenti de l'amélioration par rapport au bruit qui n'est pas aussi évident que le simple traitement technique aurait pu le laisser penser. D'où l'importance de bien impliquer et informer l'ensemble des habitants à ces processus d'amélioration, notamment sur le volet acoustique.

- CEQUAMI « qualité environnementale avec NF Maison Individuelle », à l'étude.

L'ARENE, en tant que centre de ressources pilote autour de la HQE en Ile-de-France, est à disposition des maîtres d'ouvrages pour accompagner la mise en œuvre des projets HQE. S'il y a des problématiques particulières liées à des questions relatives au bruit, elles peuvent être traitées à travers une intervention qu'on appelle « Conseil express ». On a également des journées de sensibilisation et d'animation de réseaux d'acteurs au niveau régional autour de la construction durable.

# Table ronde sur la mise en œuvre de la directive en Ile-de-France

## Animateur : Patrice Gohier, adjoint au Maire du 13e arrondissement de Paris chargé de l'environnement



Tout d'abord je voudrais remercier Bruitparif d'avoir invité un élu local, puisque je suis Maire adjoint du 13e arrondissement de Paris, pour animer cette table ronde. Beaucoup de sujets vont être passés en revue pour essayer de trouver, comme nous l'avons évoqué ce matin, des cohérences et des synergies entre les communes, les EPCIs, les départements, la Région et l'Etat pour essayer de faire avancer l'application de cette directive et surtout la réalisation des cartographies du bruit. L'objectif est de pouvoir enfin lutter de manière globale contre cette nuisance qui est l'une des plus durement perçues par nos concitoyens. Je rappellerai peut-être que notre but à tous ici c'est évidemment l'intérêt général et l'économie des deniers publics.

Cette table ronde sera divisée en deux temps, d'abord les exposés des personnes que je vais citer, et ensuite un débat avec la salle. Voici maintenant ceux qui sont les véritables animateurs de cette table ronde : M. Marc Généau du Conseil Général de la Seine-Saint-Denis, Mlle Valérie Tfibel du Conseil Général du Val de Marne, M. Piotr Gaudibert de l'Observatoire Départemental de l'Environnement Sonore du Val de Marne, Mlle Muriel Nattero du Conseil Général de l'Essonne, Mlle Nathalie Aguesse de la Communauté d'Agglomération de Plaine Commune (93), Mme Delphine Bouillon-Marillier de la Communauté d'Agglomération du Val de Seine, M. Jean-François Bel, Maire de Montesson, Vice-président de la Communauté de Communes de Boucles de la Seine et Vice-Président du Conseil Général des Yvelines, M. Thierry Hubert, chef du Service Urbanisme à la DDE du Val d'Oise,

Mme Simone Nérôme, présidente d'ADVOCNAR et représentante d'IDFE, M. Albert Godal, représentant du pôle compétence bruit DDASS/DRASS de l'Ile-de-France, M. Sébastien Emery de l'Observatoire du bruit de la ville de Paris et M. Yann Françoise, responsable de la cartographie du bruit au sein de la Ville de Paris.

### Les questions qui se posent à nous aujourd'hui sont les suivantes :

- Quels retours d'expérience en la matière pour les villes de Paris ou de Boulogne ?
- Est-ce qu'on peut commencer à élaborer des plans de prévention en parallèle avec les cartographies ? Je pense que le temps qui nous est imparti par l'Union Européenne pose cette problématique de manière aigüe.
- Comment faire parler des cartes ? Une fois que nous aurons les cartographies, comment les traduire ? Comment leur faire dire ce que nous voulons et où nous voulons aller en matière de réduction du bruit et par quels moyens ? On aura, pour cela, les démarches des départements 91, 93 et 94 qui pourront nous éclairer sur le sujet.
- Je rappelle que nous avons aussi évoqué les problèmes d'infrastructures de transports terrestres ou d'aéroports, il faudra revenir sur ces sujets que nous avons effleurés.
- Pour les départements ayant lancé une cartographie, comment se dessinera l'articulation entre les différents niveaux d'autorités, à savoir les communes, les Conseils Généraux, les EPCIs ?
- Nous évoquerons la question de la validation de ces cartographies, pour les initiatives lancées par la ville de Paris, par la Seine St Denis ou le Val de Marne. Comment valider ces cartes ?
- Comment voyons-nous l'articulation entre les plans de prévention qui devront être établis par les maires ou les présidents d'EPCIs vis-à-vis des services de l'Etat et par rapport aux autres outils de planification existants ? Comment voyons-nous notamment l'articulation des préventions avec le SDRIF ou avec les PDU et quels intérêts pour consolider nos plans de préventions des nuisances sonores à l'échelle des agglomérations, notamment de l'agglomération parisienne ?

Voici les questions auxquelles nous allons tenter de répondre ici en 2 heures, ce qui me semble relativement court, mais il faut bien commencer.

Et tout d'abord, puisque notre intérêt commun, c'est l'intérêt général et le souci des populations, je voudrais demander à Mme Simone Nérôme d'ouvrir cette table ronde en nous parlant des attentes de la population et notamment des riverains franciliens.



## **Simone Nerôme, Présidente d'ADVOCNAR, Représentante d'IDFE**

Merci de me donner la parole. Je précise l'intitulé des sigles que vous avez évoqués tout à l'heure : IDFE « Ile-de-France Environnement » et ADVOCNAR « Association de défense contre les nuisances aériennes de Roissy ».

Les attentes des associations qui représentent les populations franciliennes sont très fortes en matière de bruit. On sait depuis plusieurs années, et de multiples enquêtes l'ont montré, que le bruit est une des premières préoccupations des franciliens.

De plus le bruit en Ile-de-France est un véritable problème, puisque les franciliens sont soumis à la fois au bruit des infrastructures terrestres, des routes, du transport ferroviaire, du trafic aérien, et là je crois qu'en Ile-de-France nous avons un véritable problème, puisque 80% du trafic aérien français transite par les aéroports franciliens, et qu'il y a 25 aéroports, aérodromes, hélistations en Ile-de-France et surtout quatre grandes plateformes internationales qui fonctionnent, pour certaines, jour et nuit.

Ceci est à l'origine d'un bruit permanent qui n'a cessé d'augmenter ces dernières années et qui est une véritable source de problèmes pour la santé des personnes qui y sont soumises.

Alors pourquoi le bruit est-elle une des premières préoccupations en terme d'impact de l'environnement pour les franciliens ?

Ces derniers sont conscients que ce bruit chronique dans l'environnement a un impact sur la santé, un impact majeur ; je ne parle pas d'un bruit très « puissant » qui pourrait avoir un impact sur l'audition, mais je parle bien du bruit dans l'environnement.

On sait que ce bruit est responsable, la nuit, de troubles du sommeil majeurs qui ont été mis en évidence par de multiples enquêtes médicales.

On sait de plus qu'il est responsable d'une réaction de stress au sens médical du terme, c'est à dire stress à l'origine de manifestations cardiovasculaires, qui à terme peuvent être un facteur de morbidité et de mortalité des populations. Cela a été là aussi prouvé par de nombreuses études, anglo-saxonnes pour la plupart.

On sait aussi que le bruit a un impact sur la santé mentale, c'est un facteur de dépression, d'anxiété, d'angoisse.

Pour les plus jeunes, qui sont scolarisés à proximité de sources de bruit importantes, une grande étude, publiée l'an dernier, a confirmé qu'il y a un impact sur l'apprentissage scolaire des jeunes. L'étude s'intéressait à des jeunes européens scolarisés soit à proximité de grands nœuds routiers soit à proximité de plateformes internationales, à Londres, à Madrid et en Hollande. Cette étude a pu mettre en évidence des difficultés d'apprentissage importantes chez les jeunes scolarisés dans ces endroits.

Et puis, au delà de ces impacts sanitaires, on sait aussi que le bruit a des effets sur le comportement social des individus, c'est un facteur d'agressivité.

Fait important, on constate, quand on regarde la carte de l'Ile-de-France et quand on voit les points noirs du bruit, que ce sont des populations qui sont déjà défavorisées, qui sont souvent loin du cœur de Paris, qui ont des durées de transport très longues, qui habitent dans des zones très urbanisées, avec beaucoup d'immeubles collectifs et qui sont à proximité des sources de bruits qu'on a listées (les autoroutes, les aéroports, les voies ferrées). On peut constater qu'il y a aussi une « inégalité écologique ou environnementale » et que les sources de bruit frappent généralement des populations qui ont déjà d'autres soucis.

Alors les attentes face à toutes ces difficultés que je viens d'évoquer sont très fortes et vont au-delà des cartographies de bruit qui sont nécessaires.

Nous sommes très contents que Bruitparif ait pu être constitué, que ce soit un organisme indépendant qui puisse organiser ces relevés de mesure de bruit, puisque dans beaucoup de domaines et notamment dans

le domaine du bruit aérien, jusqu'à présent ce sont les « faiseurs de bruit » (ADP pour le bruit des aéronefs) qui gèrent les stations de mesure de bruit... On ne met pas en doute leur honnêteté intellectuelle, mais je crois en l'utilité d'un organisme indépendant qui puisse effectuer des mesures indépendantes.

Nous sommes contents que ces mesures se mettent en place, qu'il y ait cette campagne de mesures qui s'engage rapidement, qu'on ait une véritable cartographie du bruit en Ile-de-France, mais ce qu'on attend surtout, c'est que des mesures soient prises pour réduire le bruit, surtout dans les zones de multi-exposition, les points noirs où il y a une accumulation de sources diverses de bruit et véritablement un impact important sur les populations.

## **Patrice Gohier**

Dans un premier temps, pour compléter ou répondre en partie aux attentes de la population, je vais donner la parole aux départements, aux Communautés de Communes et EPCIs qui sont représentés ici.



Je vais d'abord donner la parole à M. Marc Généau, du Conseil Général de Seine-Saint-Denis qui va à la fois, nous parler de son expérience et essayer de répondre aux questions qui sont posées dans cette table ronde.

## **Marc Généau, Conseil Général de Seine-Saint-Denis**

Je travaille à la Direction de la Voirie et des Déplacements du Conseil Général de Seine-Saint-Denis. Au sein des services départementaux, cette direction a en charge le pilotage de la thématique du bruit et des nuisances sonores au-delà des simples impacts liés au réseau de voirie du département.

Ce colloque qu'organise aujourd'hui Bruitparif tombe à point nommé pour vous informer d'une initiative prise par le département pour réaliser une CSB (Carte Stratégique du Bruit) sur son territoire.

En premier lieu, on peut se demander pourquoi un département intervient dans ce domaine de la cartographie alors qu'il n'a pas d'obligation en la matière : il est plutôt chargé d'intervenir en amont de ces cartographies, dans le cadre de la fourniture de données pour alimenter les modèles de calculs et en aval aussi pour élaborer les plans de prévention du bruit, lié à ses infrastructures routières.

Alors pourquoi cette initiative ? L'idée remonte à l'année 2004 avec le souhait de l'exécutif départemental de développer une politique de maîtrise des nuisances sonores, dans une démarche de projet collectif ; donc permettre au plus grand nombre d'avoir accès aux informations, et permettre à ceux qui sont touchés par les nuisances de pouvoir s'exprimer.

Dans cette logique, à cette époque là, la cartographie est apparue comme particulièrement bien adaptée à la construction collective, à la co-élaboration comme on dit chez nous de programmes d'action.

Par ailleurs, à ce moment là, en 2004, il n'y avait aucune décision prise quant à l'autorité administrative qui serait chargée d'élaborer ces cartes, la directive européenne de juin 2002 n'était pas encore transposée.

Sans attendre cette transposition, on a donc lancé un test sur un territoire du département, sur la commune de Bobigny plus précisément.

Cette expérience a été présentée lors de la biennale de l'environnement en septembre 2004, c'est une manifestation qu'organise le département tous les 2 ans.

Ensuite courant 2005, la décision de poursuivre sur le territoire du département a été prise : quelle en a été la motivation ?

C'était d'abord le constat de la pertinence d'élaborer une carte à l'échelon départemental. Le département de Seine-Saint-Denis est pratiquement totalement « aggloméré », il y a 40 communes qui se touchent et on passe de l'une à l'autre sans pratiquement s'en apercevoir. Par ailleurs le territoire est traversé par de grandes infrastructures de transport, trois autoroutes, des faisceaux ferroviaires très importants qui sont support de transports de voyageurs avec cinq lignes RER mais aussi de transports de marchandises avec la grande ceinture, deux aéroports qui sont partiellement sur le territoire de la Seine-Saint-Denis : Roissy CDG et le Bourget et toutes ces infrastructures impactent de près ou de loin sur l'ensemble des communes du département.

Autre argument qui prêchait en faveur d'une cartographie départementale, c'est que les communes ne disposent pas forcément ni des structures, ni du temps, ni des moyens pour se lancer dans une démarche de cartographie, donc il pouvait être intéressant que le département puisse fournir à ses communes une CSB sur leur territoire, sans contrepartie financière, qui pourrait les aider dans la démarche de lutte contre le bruit. Le fait qu'il n'y ait qu'un seul opérateur peut être intéressant en terme d'économie d'échelle et pour avoir une meilleure cohérence dans le recueil de données et dans l'élaboration de la carte sur le territoire.

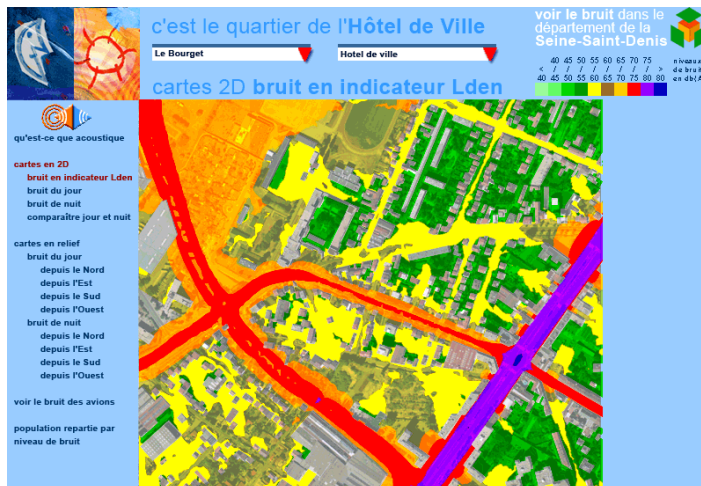
J'en reviens à l'étude en cours, après en avoir présenté le contexte. Depuis le dernier trimestre 2005 l'étude a démarré, en s'appuyant sur l'expérience de Bobigny et sur les bureaux d'études y ayant déjà participé. Nous travaillons dans le cadre d'un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage sur le thème de l'acoustique avec un regroupement de bureaux d'études composés d'Arcadis, Scetauroute et Acoustb.

L'objectif est de présenter officiellement cette carte à la rentrée de septembre 2006, donc nous nous sommes focalisés sur le projet pour lancer très vite la collecte des données d'entrée nécessaires aux modèles de calcul. Nous n'avons pas forcément pris le temps de contacter chaque collectivité du 93. La seule collectivité contactée a été la Communauté d'Agglomération de Plaine Commune, dont sa représentante, Nathalie Aguesse pourra évoquer cette collaboration qui va s'instaurer. Il y a une autre Communauté d'Agglomération sur le territoire qui est Clichy Montfermeil, qui serait peut-être aussi compétente pour élaborer sa propre carte de bruit que nous n'avons pas encore contactée. Concernant les autres communes, nous n'avons pas voulu nous précipiter car suite à la sortie au mois d'octobre 2006 de la loi ratifiant l'ordonnance de novembre 2004 de transposition de la directive, les communes n'avaient pas forcément encore eu l'information. Donc une journée comme aujourd'hui est l'occasion d'avoir un peu plus d'informations sur le sujet.

Je vais maintenant parler de la collecte des données entrantes : pour nuancer ce que je disais à l'instant, les communes ont été sollicitées mais de manière un peu indirecte pour récupérer les données dont elles disposaient. On a sollicité aussi le concours des services de l'Etat : la DDE93 tout d'abord à travers le service chargé de l'Observatoire des Transports Terrestres, la Préfecture du 93 pour les ICPE, et puis l'Aviation Civile pour tout ce qui concerne l'aérien. Je ne rentrerai pas dans le détail sur ce sujet là, je pense que les bureaux d'études en parleraient mieux que moi, mais pour faire court, on peut dire que c'est une affaire qui n'est pas simple. On peut prendre comme exemple le cas du ferroviaire ou de l'aérien où la constitution d'une journée moyenne représentative à partir des données brutes n'est pas forcément très facile. C'est néanmoins une phase clé qui conditionne la qualité et la crédibilité de la cartographie.

Alors pour valider les calculs de la cartographie, cela peut être intéressant d'effectuer des mesures. Je ne suis pas en grand expert sur le sujet, mais il faudrait pouvoir faire des mesures de bruit sur des longues périodes pour pouvoir faire des comparaisons avec les éléments des résultats de cartographie, donc cela nécessite peut-être des stations permanentes mais les stations permanentes ne peuvent pas être implantées avec un maillage très fin, car dans le contexte actuel le coût est encore élevé.

En ce qui concerne le contenu et la présentation de la carte, les indicateurs seront le Lden et le Ln avec une représentation en plan et des vues 3D. Je pense que sur l'image (en haut ci-contre) il y a la maquette de ce que l'on prévoit de présenter en terme de vue en plan.



Le grand public pourra consulter cette carte à partir de pages web et les données pour les communes ou collectivités pourront être exportées à partir de notre SIG, qui est en cours de réalisation, basé sur le logiciel Mithra SIG©. Les communes pourront récupérer les éléments dans leur propre SIG. Ce sera également la même chose si on veut agréger les informations pour constituer une carte de niveau régional.

Je voulais aussi évoquer l'exploitation de la carte : pour le département, il ne s'agit pas de détenir un moyen de promouvoir son image. L'objectif premier est que la carte devienne un outil de référence accessible aux non spécialistes et au service de tous ceux qui souhaiteront se l'approprier comme base objective de discussion. Il ne faut pas oublier que la carte n'est pas une fin en elle-même, c'est une étape dans une démarche.

En effet, l'important ce sont les plans de prévention, mais le département n'est pas autorité compétente pour leur élaboration, au sens de la transposition en droit français de la directive, ce sont les maires et présidents d'EPCIs. Les communes vont ainsi prendre l'initiative de réfléchir à l'établissement de ces plans de prévention. Il est donc nécessaire qu'elles puissent s'impliquer et acquérir les compétences nécessaires, sensibiliser les populations, notamment leur donner les clés d'entrées, le langage, les moyens d'interpréter les données et de les rendre autonomes pour pouvoir se faire leur propre idée afin d'effectuer des propositions.

Les communes vont organiser le débat public pour l'établissement des plans de prévention. Il faut être conscient que la carte a un inconvénient pour l'établissement de ces plans qui est de présenter une information figée, il est donc nécessaire, derrière ces cartes, de développer une interactivité qui puisse permettre d'organiser, avec les habitants et dans le cadre de situations précises au sein des services des collectivités, des simulations de situations, de scénarii. On fait varier un paramètre et puis on observe l'influence sur le résultat.

Le département est prêt à accompagner les communes dans cette démarche pour pouvoir s'approprier les cartes, organiser la concertation et puis préparer les plans de prévention dans le cadre des chartes de coopération qui remplacent progressivement ce que l'on appelait les chartes d'environnement urbain.

En conclusion je voulais préciser qu'au-delà de l'information qui est passée de manière générale aujourd'hui, il est prévu de contacter les collectivités qui ne l'ont pas encore été, de telle sorte qu'on puisse établir une collaboration avec elles. Si ces collectivités, après ce colloque, souhaitent nous contacter, que celles-ci n'hésitent pas, on pourra très rapidement essayer d'organiser des réunions de travail.

Je termine en signalant que la cartographie, si tout se passe bien, devrait pouvoir être présentée officiellement lors de l'édition 2006 de Terre en tête, la biennale de l'environnement organisée par le département, fin septembre dans le cadre d'un espace d'exposition et dans le cadre d'une journée professionnelle sur le bruit le 28 septembre. Les informations sur cette journée sont disponibles dans le dernier numéro d'Echo Bruit et aussi sur le site internet du CIDB ([www.infobruit.org](http://www.infobruit.org)).



## Patrice Gohier

Je vais continuer ce petit tour d'horizon des expériences départementales et je vous demanderai de ne pas perdre de vue les nuisances portées aux populations et le lien avec la cartographie, la cartographie est une étape, le plan d'action en est une autre. Je voudrais rappeler que les gens qui sont soumis au bruit sont déjà au courant qu'ils souffrent du bruit donc essayons de répondre à la question : peut-on envisager en même temps qu'on travaille sur la cartographie des plans d'action ?

Je vais passer la parole à Valérie Tfibel du Conseil Général du Val de Marne ainsi qu'à Piotr Gaudibert, Directeur de l'Observatoire Départemental de l'Environnement Sonore du 94 (ODES94).

## Valérie Tfibel, Conseil général du Val de Marne

Je travaille au sein du Conseil Général du Val de Marne à la Direction des Services de l'Environnement et de l'Assainissement. Je suis chargée de toutes les questions relatives au bruit et plus spécifiquement de la mise en place d'un projet de cartographie du bruit. Je vais être plus concise car il y a déjà un certain nombre de choses qui ont été exposées et il y a des similitudes dans les démarches, du moins dans la méthodologie, bien que nous ayons des spécificités que j'essaierai de vous exposer de manière claire et concise.

Par rapport à la Seine-Saint-Denis, je suis située au sein de cette Direction Environnement et Assainissement, plus spécifiquement Environnement et je ne suis pas chargée des routes, ce qui fait une différence dans la démarche et le lancement du projet. Cela a effectivement l'avantage de pouvoir mener un projet de manière transversale avec l'ensemble des services internes concernés.

D'autre part, notre projet s'est inscrit avant la directive européenne de 2002, ce qui démontre une volonté politique assez forte et assez novatrice. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une politique de lutte contre le bruit mise en place en 2000, ce qui remonte déjà à un certain temps et qui prévoyait une charte de l'Environnement sonore contenant 35 actions qui visaient notamment à l'identification des sources de bruit avec un état initial du territoire et un projet de cartes.

Sur ces 35 actions, il y avait une spécificité du Val de Marne qui était la création d'un observatoire (ODES94), dont Monsieur Piotr Gaudibert est le directeur, et qui jouera un rôle important, nous vous présenterons après pourquoi, dans l'exploitation de la cartographie.

Pour revenir aux spécificités du projet : les sources prises en compte respectent les exigences la directive européenne pour ce qui est des infrastructures de transport (routes, trains, avions), on a même rajouté le bruit lié au trafic fluvial ; par contre le bruit industriel n'est pas pris en compte dans notre projet actuel. La carte sera un outil à utiliser tout d'abord en interne en se l'appropriant progressivement puisqu'il est prévu non seulement de mettre en place la carte et les bases de données associées, mais aussi d'acquérir l'outil logiciel de calcul afin de réactualiser régulièrement nous-mêmes les cartes, et acquérir ainsi la compétence sur le calcul du bruit. C'est une utilisation à la fois en interne et en externe puisqu'il sera mis à la disposition de l'ODES94 qui est en relation avec les communes.

Nous avons choisi de lancer un appel d'offres en une fois, comportant une phase de test en tranche ferme sur un territoire restreint (comme en Seine-Saint-Denis) et, si le prototype mis en place est validé, un élargissement à tout le territoire du Val de Marne sur une tranche conditionnelle sera enclenché. Donc contrairement à la Seine-Saint-Denis, on a lancé un appel d'offres sur l'ensemble de la démarche en une seule fois. Actuellement, on en est à la tranche ferme, au recueil des données et on rencontre des difficultés, certaines prévisibles, d'autres non.

On compte bien sur Bruitparif pour nous appuyer et faciliter les démarches ainsi que sur la Mission Bruit du MEDD. Quelques indications sur les moyens humains et financiers mis en œuvre : en terme de moyens humains sur ce projet : un ingénieur (moi-même) au Conseil Général du Val de Marne, une assistance à maîtrise d'ouvrage et puis l'ODES en appui ; en terme de moyens financiers, 230 000 € TTC.

Pour évoquer le lien avec la population, je laisse la parole à Piotr.

## Piotr Gaudibert, ODES94

L'ODES94 a été créé à l'initiative du Conseil Général du Val de Marne en 2003 en réponse à des enquêtes publiques et à des réflexions sur la problématique de la gestion du bruit et de la notion de gêne.



A ce titre, nous avons un panel de missions assez large qui va de l'information à destination des particuliers sur des problèmes de bruits de voisinage à une information plus générale en direction des décideurs aux différentes échelles du territoire.

Comme première action on peut citer des actions de sensibilisation notamment dans les collèges où l'on travaille avec les jeunes autour des problèmes d'environnement sonore. Dans le même temps on fait un grand écart puisqu'on accompagne le Conseil Général dans une mission assez importante d'évaluation de l'environnement sonore du Val de Marne.

On est actuellement dans une phase de réalisation, de construction d'un référentiel. Il s'agit de construire un référentiel sur cette année, sur les 20 ans à venir, sur les 50 ans à venir. Le projet de cartographie du Val de Marne a une particularité, il aborde le problème du bruit fluvial, qui somme toute nous paraît aujourd'hui ne pas en être un au niveau du bruit. Le Conseil Général a en effet été amené à réfléchir sur le fait que dans les années à venir en fonction des évolutions des moyens de transport il serait peut-être pertinent d'avoir une information sur ce qu'il y avait comme bruit, notamment comme bruit fluvial, en 2006 dans le Val de Marne.

Je reviens juste sur la transmission de l'information, sur le partage puisque c'est le rôle de l'observatoire, nous sommes un lieu ressource. Il s'agit pour nous d'une mission très importante, puisque le travail va être fait à l'échelle du Val de Marne, il y a une obligation, il y a une directive européenne, il y a des Communautés d'Agglomération, des EPCIs, des communes, il faut partager cette information, il faut la mutualiser, cela va de soi.

Donc l'observatoire va être au service des collectivités pour mettre en place cet outil cartographique, il y aura des possibilités de modélisation, de simulation, d'estimation et cet outil sera au service de l'ensemble des collectivités du Val de Marne par l'intermédiaire de l'observatoire.

## Patrice Gohier

Merci de ce complément d'information. Pour continuer notre petit voyage en Ile-de-France, je vais maintenant passer la parole à Muriel Nattero, qui représente le Conseil Général de l'Essonne.

## Muriel Nattero, Conseil Général de l'Essonne



Je travaille à la Direction de l'Environnement du Conseil Général de l'Essonne. En ce qui concerne l'Essonne, un Agenda 21 a été adopté en octobre 2003. Dans cet Agenda 21, il y avait un engagement en matière de lutte contre le bruit : réaliser une cartographie du bruit et un plan d'action. Entre temps il y a eu la directive européenne. On a lancé un appel d'offres en début d'année 2006 pour réaliser cette cartographie sur le territoire essonnien. On a voulu s'appuyer sur le contexte réglementaire de cette directive, en gardant les méthodes et les sources (trains, routes, industries et avions) de bruit imposées.

L'appel d'offre est lancé depuis le mois de mars, je peux vous expliquer en deux mots la démarche qui est assez similaire à celle des deux Conseils Généraux qui se sont exprimés. La première phase consiste dans le recueil de données et la mise en œuvre sur un territoire test, ensuite la seconde phase concerne l'extension à l'ensemble du territoire de l'Essonne.

Au point de vue des délais ce projet va durer 2 ans, on aura ainsi une cartographie globale du territoire mi-2008, ceci pour vous expliquer un peu la différence de calendrier avec le cadre réglementaire européen qui est 2007 (30 juin) pour l'agglomération parisienne.

Il y aura ensuite une phase d'appropriation de l'outil. A la suite de l'étude, on s'appropriera l'outil de cartographie pour faire des études internes au département.

Vis-à-vis des relations avec la santé, on a une approche couplée air et bruit. En effet, une cartographie de la pollution de l'air est en cours de réalisation. On va avoir une carte de polluants au niveau des infrastructures routières et on compte croiser les deux données (air et bruit) qui nous semblent assez proches par rapport aux infrastructures routières, pour définir des secteurs d'actions au niveau de la santé publique en associant également la direction de la Santé Publique du Conseil Général.

## Patrice Gohier

Peut-être serait-il temps de laisser la parole à une grande ville, qui est aussi un petit département, je pense évidemment à Paris, avant de laisser la parole aux EPCs.

## Sébastien Emery, Observatoire du bruit à Paris

Je m'occupe de l'Observatoire du Bruit à Paris, j'ai en charge la mise en place du plan de lutte contre le bruit qui a été adopté au Conseil de Paris en février dernier. Ce plan comprend 50 mesures sur 13 thématiques différentes qui concernent aussi bien le bruit des infrastructures, le bruit des activités et bruit de comportement.

A mon sens, la mise en place d'une telle politique et la mise en place d'un plan de lutte contre le bruit par les collectivités doit répondre à un contexte favorable et ne doit pas se limiter à une réponse à un cadre réglementaire qui est celui de la directive, mais essayer de chercher à considérer cela comme un contexte favorable pour fédérer un maximum d'acteurs, chercher à développer de nombreux partenariats. C'est notamment ce qui est fait à la Ville de Paris au sein de l'Observatoire du bruit qui regroupe tous les partenaires potentiels en matière de lutte contre le bruit.

C'est pour cela que le plan de lutte contre le bruit tel qu'il a été adopté concerne des mesures qui relèvent à la fois de la municipalité mais également d'autres intervenants et différents partenaires. L'important pour les collectivités, c'est de bien assurer ces partenariats parce qu'ils ne pourront pas mettre en place toutes les mesures efficaces sur leur territoire. C'est un travail qui est assez long et qui doit être mis en place dès maintenant pour pouvoir être efficace au sortir du plan lui-même.

Je pourrais reprendre les propos de Pascal Valentin de la Mission Bruit, qui nous disait hier que le contenu en lui-même du plan de prévention du bruit dans l'environnement est laissé à la discrétion des collectivités et qui sera à la charge des collectivités d'en répondre devant leurs administrés. Donc on peut mettre ce que l'on veut dans ce plan en termes de mesures mais il faudra ensuite voir comment il va être perçu au niveau des populations. A charge des collectivités de voir s'il est préférable d'agir sur les infrastructures en mettant en place des murs anti-bruit très coûteux ou d'essayer de résoudre des problèmes plus locaux comme les problèmes de bruit de voisinage ou d'activités commerciales qui sont parfois plus importants dans des petites collectivités au sein de la région Ile-de-France.

## Nathalie Aguesse, Plaine Commune

Je représente Plaine Commune, communauté d'agglomération qui regroupe 8 communes au nord de l'agglomération parisienne et qui compte 310 000 habitants. Plaine Commune a la compétence Bruit. Comme le disait tout à l'heure Marc Généau nous travaillons avec le Conseil Général pour que celui-ci élabore cette cartographie du bruit qui sera pour nous un outil indispensable pour mettre en place le plan de prévention du bruit.

Plaine Commune s'est lancée en 2002 dans l'élaboration d'un plan communautaire de l'environnement qui a pour objectif d'établir une politique opérationnelle d'environnement visant à améliorer le cadre et les conditions de vie de ces habitants. Plaine Commune est un territoire enclavé avec des paysages morcelés par de lourdes infrastructures de transports, étant donné qu'on possède de grands nœuds ferroviaires, pas mal d'infrastructures routières et qu'on est concerné par les nuisances aériennes de deux aéroports que sont Paris Charles de Gaulle et le Bourget.

Le territoire de Plaine Commune est donc particulièrement riche en infrastructures de transports mais possède également deux cours d'eau qui sont le canal St Denis et la Seine. On peut voir ces infrastructures de transport positivement dans le sens où l'agglomération est bien desservie, mais en fait Plaine Commune est surtout un territoire de transit et donc la population ne profite pas forcément de tout ce réseau de transport. Dans ce cadre, un plan local de déplacement est en cours d'élaboration (déclinaison du PDU de la région Ile-de-France) qui a pour vocation d'améliorer les déplacements des habitants de Plaine Commune et de rendre plus accessibles les quartiers, tout ceci en maîtrisant la place de la voiture en ville en développant les transports en commun et la circulation douce.

Pour en revenir au plan communautaire de l'environnement, la stratégie qui a été choisie est l'éco renouvellement urbain qui s'applique directement à Plaine Commune étant donné que c'est un territoire en reconstruction. Il s'agit de réparer les dommages du passé et de permettre un développement local respectueux des équilibres environnementaux pour éviter de créer de nouvelles nuisances en reconstruisant la ville sur elle-même.

Dans le cadre de ce plan communautaire de l'environnement, nous sommes aujourd'hui dans la phase du plan d'action : 46 actions ont été élaborées. Parmi ces 46 actions, certaines se réfèrent aux nuisances sonores. Il existe donc un certain nombre d'actions que l'on peut qualifier de prévention des nuisances sonores, d'autres de réductions de nuisances sonores. Parmi les actions de prévention, le plan communautaire de l'environnement (PCE) propose de favoriser les déplacements doux en lien avec le plan de déplacement et les transports en commun. Cette action s'insère ainsi dans un principe général de réduction de la place de la voiture.

D'autre part Plaine Commune appuie les communes dans le cadre de l'élaboration de leurs plans locaux d'urbanisme en les aidant par exemple à intégrer des volets déplacement et stationnement (notamment stationnement, vélos...). Parmi les autres actions de prévention, une porte notamment sur le développement et l'encouragement du transport fluvial et ferroviaire des marchandises. En effet étant donné la présence du canal St-Denis et de la Seine, il a semblé intéressant d'exploiter ce fort potentiel et de trouver une alternative au transport routier de fret. Aujourd'hui des études sont en cours sur l'opportunité de mise en place d'une plateforme à la Plaine-St-Denis.



D'autre part le développement du transport de voyageurs par voie fluviale est encouragé, aujourd'hui il y a un projet de navettes fluviales dans le cadre de la ZAC d'Aubervilliers donc toutes ces actions contribuent à prévenir les nuisances sonores. J'ai oublié de mentionner que le PCE est un des 3 piliers du SCOT qui est aussi en cours d'élaboration.

Les objectifs et les actions qui peuvent relever du SCOT ont été identifiés dans le plan communautaire de l'environnement et seront intégrés au SCOT. Parmi les actions curatives se trouve la lutte contre les nuisances sonores ferroviaires et aériennes, en effet plusieurs Points Noirs du Bruit ont été identifiés sur le territoire de Plaine Commune dont deux situés sur la ville de Saint-Denis, des PNB ferroviaires.

Dans le cadre de la mise en place de la politique de résorption des PNB ferroviaires, le travail s'effectue avec RFF, la Région, le Département et l'Etat afin d'installer des protections phoniques sur deux quartiers de Saint-Denis ; le premier est en plus en renouvellement urbain et tout le projet de renouvellement urbain est basé sur ces protections phoniques, pour vous montrer à quel point elles sont importantes pour nous.

La clé de financement se répartit entre tous les partenaires précédemment cités, alors aujourd'hui nous espérons que la convention d'étude d'avant-projet sera signée avant l'été pour que les études d'avant-projet puissent commencer début septembre et les travaux l'année prochaine en 2007.

D'autre part, concernant les nuisances aériennes, Plaine Commune participe aux commissions informelles de concertation de l'environnement de l'aéroport du Bourget qui visent à mettre en place une charte de l'environnement sur le Bourget et à élaborer le PEB. Aujourd'hui, comme toutes les communes concernées d'Ile-de-France, on a été sollicité pour donner notre avis sur le projet de PEB de Paris Charles de Gaulle et les élus de Plaine Commune ont décidé de donner un avis défavorable du fait de la non prise en compte de la superposition des nuisances de Roissy et du Bourget. Aujourd'hui la réglementation ne permet pas de prendre en compte cette superposition mais quatre villes de Plaine Commune sont situées dans la zone de bruit de Roissy et sept vont être très probablement impactées par le Bourget.

Cette superposition de nuisances n'est pas prise en compte alors qu'elle représente des nuisances réellement subies par la population. Plaine Commune a écrit aux Ministres des transports et de l'écologie pour demander une modification législative et en parallèle portera une question écrite à l'Assemblée Nationale pour demander cette modification législative, et ce afin d'obtenir la prise en compte de cette superposition de nuisances dans un PEB et PGS commun aux deux aéroports. Aujourd'hui on est en effet trop loin de Roissy pour bénéficier des aides financières et le Bourget est un trop petit aéroport pour aider financièrement les populations survolées. Tous ces objectifs du plan communautaire de l'environnement ont été identifiés, ils seront pris en compte dans les SCOT et les PLU des villes.

## Delphine Bouillon-Marillier, Val de Seine

Je travaille à la Direction de l'Environnement et des Espaces verts de la Communauté d'Agglomération Val de Seine. La Communauté d'Agglomération Val de Seine, c'est 2 villes : Boulogne 107 000 habitants et Sèvres entre 20 000 et 30 000 habitants. Jusqu'à présent nous possédions deux dispositifs de lutte contre le bruit.

Je vais tout d'abord répondre à une question : oui on peut faire des plans d'action avant la cartographie. Notre EPCI faisait partie du dispositif pilote de la Région Ile-de-France mis en place en 1997 pour les plans de lutte contre le bruit. Un autre plan a été lancé en 1999 et le dernier est arrivé à terme en 2005. De plus, nous avons été partenaire du projet Gipsynoise, pour ceux qui n'étaient pas là hier, c'est un projet subventionné par la Commission Européenne dans le cadre des programmes LIFE, piloté par le Grand Lyon et regroupant une quinzaine de communes. L'objet de ce projet était de réaliser un logiciel de cartographie sonore qui puisse être directement utilisable avec un SIG. L'intérêt était donc d'avoir directement l'exploitation des résultats facilitée par une superposition avec les couches de population exposées, ou d'immeubles exposés.

Fort de ces dispositifs, on est un peu en train de revoir notre politique de lutte contre le bruit. Depuis janvier 2006, la compétence environnement a été transférée à la Communauté d'agglomération et donc la compétence bruit au sens gestion de projet transversale également. Par contre, je précise que la compétence bruit au sens gestion des plaintes de voisinage relatif au service de l'hygiène et de la salubrité est restée compétence de la ville de Boulogne.

On est en train de réfléchir par quel bout on va prendre le problème de la cartographie sonore suivant la directive européenne. L'option de réfléchir à un plan d'action préalable à notre cartographie a été choisie car, je parle sous couvert du Ministère, mais il me semble qu'il y a très peu de temps entre l'établissement de la cartographie et des plans d'action, à peu près un an. On a vu l'exemple de Paris : ça pouvait prendre trois ans entre le moment où on avait la cartographie et le moment où on avait le plan, et puis en général, quand on connaît sa collectivité on sait où il y a des gros problèmes et là où il faut agir.

Cette année deux études ont été lancées, la première est une étude qui nous permettra d'établir un pré-programme d'actions. On va essayer de revoir notre dispositif de concertation avec la population, de l'étendre à la ville de Sèvres et puis d'essayer de voir quels moyens pourront être mis en œuvre pour ce pré-programme ; je m'adresse à Monsieur Cassin, puisque l'on sollicitera la Région Ile-de-France sur ce pré-programme pour des aides financières. Cela va aussi nous permettre d'améliorer le plan bruit initial, car le principal problème était que ce plan bruit comprenait beaucoup d'actions très différentes, qui allaient par exemple de la sensibilisation des conducteurs de deux roues motorisés, jusqu'à l'établissement de chartes acoustiques pour de gros projets d'aménagement notamment le projet d'aménagement des terrains Renault.

On voit qu'on n'est pas du tout sur les mêmes échelles d'action, l'idée c'est de pouvoir avoir des actions plus hiérarchisées dont on puisse évaluer l'efficacité. En effet, on n'a pas tellement pu évaluer l'efficacité de nos plans d'actions car on se retrouve vite avec de nombreux indicateurs qu'on ne peut pas renseigner. Je pense que la cartographie va pouvoir nous aider sur ce point là, c'est à dire mesurer l'efficacité de nos plans d'action.

Cette première étude va donc aboutir à l'établissement d'un pré-programme. Vient alors la question de la directive européenne : d'accord on doit répondre à la directive européenne mais aussi qu'est ce qu'on va vouloir faire de notre cartographie sonore, quels vont être nos objectifs, quelles sont les attentes des différentes directions, parce qu'il y a des gens à l'urbanisme ou à la voirie qui sont assez preneurs de ce type d'informations, quels domaines de compétences a-t-on derrière pour agir ? Le risque est de mettre en évidence des PNB et que la collectivité n'ait pas la compétence pour agir sur ces difficultés.

Cette deuxième étude sur la directive européenne pose un problème de visibilité sur la question de la collecte des données, savoir combien de temps cela va nous prendre et aussi combien cela va nous coûter.

Voilà le programme pour cette année 2006.

Peut-être qu'avant la fin de l'année on arrivera à avoir un petit bout de cartographie sonore sur un quartier, cela serait l'idéal mais je ne sais pas si on arrivera à tenir les délais.

En conclusion je voulais dire qu'on avait pris le parti de ne pas tout internaliser mais de ne pas tout externaliser non plus, afin d'essayer de garder un peu la main sur l'outil et de ne pas forcément relancer une étude à chaque fois pour réactualiser la carte.

## Patrice Gohier

Merci beaucoup. Pour clore ce tour d'horizon des collectivités territoriales, je vais passer la parole à Jean-François Bel, Maire de Montesson et Vice Président de la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine.

## Jean-François Bel, Maire de Montesson, Vice Président de la communauté de la boucle de la Seine, Vice Président du Conseil Général des Yvelines



J'interviens également un peu pour le département des Yvelines car je suis Vice Président du Conseil Général chargé de l'environnement.

En ce qui concerne notre nouvelle collectivité, la Communauté de la Boucle de Seine, elle vient de naître (au 1er janvier), on a

déjà mis dans le pot commun la taxe professionnelle, les ordures ménagères, on a supprimé les taxes sur les ordures ménagères municipales pour les mettre au niveau de la Communauté. Mais on n'a pas encore mis le bruit en commun.

Je voudrais intervenir sur deux points, d'abord « le maire, que fait-il ? » car il est confronté au problème du bruit et à chaque type de bruit il prend généralement une action corrective.

On a comme beaucoup de villes le bruit des avions ; j'appartiens à un collectif de maires de l'ouest parisien, et nous avons décidé de faire ensemble des campagnes de mesure sur trois villes : Conflans Sainte Honorine, Thoiry et Montesson, régulièrement et à notre charge, pour mesurer l'évolution du bruit dû aux avions. Montesson est survolé par 180 avions par jour, nous avons une nuisance, et voilà l'action que nous faisons et on fait partie des maires râleurs sur ce point de vue.

En ce qui concerne le bruit des mobylettes, l'action menée sur ce sujet est importante. J'ai eu de nombreuses plaintes de mes administrés sur le bruit des mobylettes : quand à une heure du matin quelqu'un qui a enlevé son pot d'échappement passe dans la rue principale, 2 000 personnes sont réveillées. Nous avons d'abord fait une action éducative à la sortie du collège pour expliquer avec les forces de l'ordre ce qu'il fallait faire et ne pas faire, et puis comme toujours il y a quelques citoyens qui n'ont pas perçu nos qualités éducatives alors nous avons fait du répressif dans les semaines suivantes, de manière à expliquer qu'il faut quand même respecter un peu l'autre et que la limite de sa liberté c'est quand même également la liberté des autres.

Concernant le bruit dans la salle des fêtes, on essaye de faire en sorte que la réglementation soit respectée et qu'on essaye de ne pas dépasser les 80 dB afin qu'il n'y ait pas des volumes sonores tels que les enfants sortent de là avec des surdités qui peuvent être durables dans le temps.

Et enfin on a à faire face aux bruits de la vie de tous les jours dans une ville : bruit de la tondeuse de gazon, de la tronçonneuse, du taille haie, du marteau piqueur, du bricoleur du dimanche, de la perceuse à percussion dans les appartements... Face à ces bruits-là on a mis en place un arrêté pour inciter les gens à être plus citoyens en limitant les horaires dans lesquels on a le droit de faire ces bricolages et en instaurant une trêve le dimanche. Voilà ce qu'on peut faire sur le plan local.

Maintenant il y a cette fameuse directive, il faudrait qu'on fasse des cartes de bruit et qu'on aille de l'avant. Seulement voilà, le bruit dès qu'on le regarde d'un peu plus près, c'est quelque chose de très complexe. Il faut être très bon sur le plan technique, on sait que le bruit peut être aigu ou grave, ça dépend de sa longueur d'onde, il peut être plus ou moins intense, il peut être bref ou de longue durée, il peut apparaître le jour ou la nuit. Et la perception que nous en avons est totalement différente.

Avoir des spécialistes dans le bruit c'est bien mais ce n'est pas à l'échelle de la commune. Ce n'est pas non plus à mon avis à l'échelle

d'une EPCI, c'est une échelle plus vaste, est-ce que l'échelle du département est l'échelle la plus pertinente ?

Pour ma part, je fais partie de ceux qui pense que l'échelle la plus pertinente, c'est celle de la Région, car je pense, étant moi-même technicien de formation, que ce n'est qu'en mettant tous les techniciens dans un pot commun qu'on en tire la plus grande qualité pour le plus grand nombre. A l'instar de ce qui s'est fait pour Airparif, où on a mis tous nos techniciens dans un pot commun, et on se sert d'Airparif au niveau de la Région Ile-de-France, je pense qu'on a intérêt à mettre dans un pot commun nos moyens, dans une instance qui peut être Bruitparif, pour avoir une cartographie générale de notre région, avoir des spécialistes qui soient capables de nous dire quelles sont les mesures correctives qu'on est capable de prendre et mesurer après quels sont les effets.

Je suis partisan de regrouper nos moyens dans le domaine du bruit, et d'éviter la dispersion car je pense que c'est ainsi que nous aurons une plus grande efficacité pour un coût moindre à prélever auprès de nos citoyens.

## Patrice Gohier

On va maintenant passer la parole aux services de l'Etat, je vais me tourner vers Monsieur Thierry Hubert, chef du Service Urbanisme de la DDE du Val d'Oise et Monsieur Albert Godal qui est responsable du pôle compétence bruit à la DDASS des Yvelines.

## Thierry Hubert, DDE du Val d'Oise

Je suis en charge du Service Urbanisme à la DDE du Val d'Oise. Ce service est en charge des compétences en matière de bruit lorsque le bruit est causé par les infrastructures. C'est à ce titre là que j'exposerai principalement l'observatoire du bruit dû aux infrastructures terrestres. Je voulais rappeler que le Val d'Oise est quand même très sensibilisé à cette question là du fait de l'existence des grandes zones de bruit liées à l'aéroport de Roissy, qui voient à l'heure actuelle une procédure en cours pour l'établissement de nouvelles zones Lden sur un certains nombre de communes.

Et pour revenir un petit peu sur ce qui a été dit auparavant, il est vrai que l'ensemble des courbes de bruit ont tendance à s'étendre sur un certain nombre de communes qui sont déjà largement touchées par des questions sociales et subissent une contrainte supplémentaire qui peut aggraver leur situation. Donc il s'agit bien par ces instruments, non pas d'essayer de les rendre contraignants mais d'essayer de résoudre des problèmes et de traiter en même temps les problèmes de développement que cela peut causer.

Les acteurs sont mobilisés sur ce sujet-là et puisqu'on est quand même dans une assemblée d'élus je vais citer que le Conseil Général 95 est mobilisé. Une rencontre a eu lieu à son initiative sur ce sujet pour mettre en commun à la fois les observations et les actions. Cela va reposer un peu sur le rôle de chacun des acteurs, et je voulais vous présenter surtout le rôle de l'Etat pour ne pas rentrer dans l'ensemble des détails et ne pas parler au nom des autres acteurs mais je veux montrer qu'il y a cette mobilisation dans le Val d'Oise.

Quel rôle de l'Etat : rôle d'information et de réglementation, d'observation et d'action pour résorber les PNB. Actuellement la DDASS du Val d'Oise est responsable du pôle compétence bruit et à ce titre là, avec l'ensemble des administrations d'Etat, on travaille sur un guide à l'attention des particuliers pour qu'ils s'adressent à nos administrations lorsqu'ils ressentent des problèmes de bruit afin d'obtenir les réponses par rapport aux questions qu'ils se posent.

Faire connaître les interlocuteurs qui peuvent répondre aux préoccupations est déjà un premier point important. Le problème c'est de savoir quel est l'ordre de la police et des administrations qui peuvent intervenir pour sanctionner les problèmes de bruit ou alors qui intervient pour mettre en œuvre des travaux et des mesures de réduction du bruit. La DDE se situe un peu dans ce cadre là, c'est à dire qu'elle peut intervenir pour réduire un problème de bruit mais elle est peu opérante lorsqu'il s'agit du contrôle et des sanctions sur le bruit.

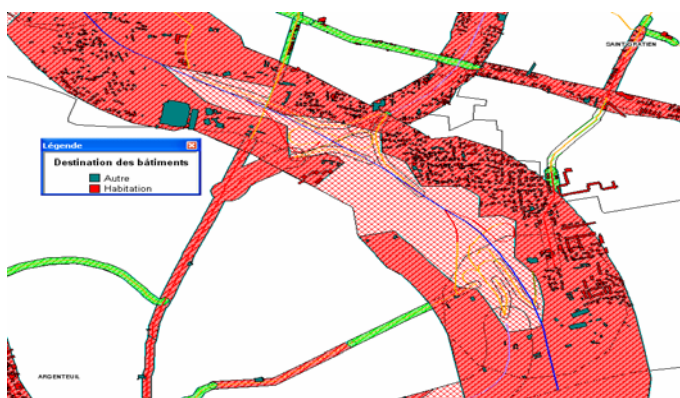
La deuxième action, c'est l'aéroport de Roissy. J'ai parlé du PEB qui est une procédure en cours, mais il y a aussi le PGS qui est un moyen de traiter le bruit et de mettre en place les isolations nécessaires pour les bâtiments existants avant l'aéroport et qui subissent ces nuisances.

Il y a tout un travail avec ADP pour traiter ces problèmes d'isolation et des dossiers, présentés par les particuliers et les collectivités, sont régulièrement instruits dans le but de trouver les financements et indemniser les personnes qui engagent des travaux d'isolation. C'est le pendant du PEB et le préfet du département a souhaité qu'il y ait une concordance entre les deux documents, ce qui conduit à avoir des périmètres communs appliqués à l'heure actuelle.

Le dernier point sur lequel je vais insister un peu plus c'est l'observatoire du bruit des transports terrestres car on est dans une phase de détermination et d'identification de ces PNB. Il y a des objectifs qui sont tout à fait louables mais il y a aussi de nombreuses difficultés à essayer de tenir la mesure, notamment dans la phase d'identification des bâtiments qui nécessitent des travaux. Et là il ne faut pas se faire piéger par les délais ou par la recherche de la précision de la mesure.

Qu'est ce qu'un observatoire du bruit des transports terrestres ? C'est à la fois la volonté d'identifier toutes les infrastructures, qu'elles soient routières ou ferrées qui causent des nuisances aux riverains. Donc cela ne se fait pas forcément par des mesures de bruit, mais d'abord par des mesures de trafic, puisque c'est bien sûr l'importance du trafic qui est générateur de nuisances.

C'est donc la première étape pour déterminer les infrastructures. C'est ce qui nous permet d'établir les cartes des infrastructures bruyantes. La deuxième est le croisement entre ces zones de bruit, liées à un trafic important et les bâtiments qui peuvent être touchés par ces zones de bruit. Là encore on n'a pas toujours la possibilité de mesurer sur chaque bâtiment quelle est l'intensité sonore qu'il reçoit. C'est un travail considérable qui nécessiterait la mobilisation de nombreux agents et qui pourrait nous faire perdre beaucoup de temps pour son élaboration. A l'heure actuelle on travaille par reconnaissance sur place des bâtiments qui se trouvent dans les Zones de Bruit Critiques, et la qualité des bâtiments est caractérisée au regard du bruit qu'ils peuvent recevoir. La première des choses, c'est de regarder l'antériorité du bâtiment par rapport au bruit, et il est évident qu'on va mettre en priorité le traitement des bâtiments qui sont exposés depuis très longtemps par rapport aux bâtiments qui viennent de s'installer et qui eux doivent mettre en œuvre les mesures d'isolation nécessaires sachant qu'on peut espérer qu'ils connaissent les conditions dans lesquelles ils se sont implantés. Il est parfois difficile de qualifier un bâtiment exposé, notamment de caractériser la question de l'antériorité.



On essaye donc de réaliser un état des lieux à travers le remplissage de fiches établies par le Laboratoire des Ponts et Chaussées. Tout ceci prend pas mal de temps et on essaie de respecter le calendrier d'établissement. Le comité de pilotage pour le Val d'Oise s'est réuni en juin 2005 et doit se réunir à nouveau au printemps 2006. Même si l'ensemble des étapes n'ont pas encore pu être finalisées, ce comité va pouvoir apprécier l'état d'avancement et essayer de voir quelles sont les premières actions qu'il est possible de mettre en œuvre sur un certain nombre de zones bien identifiées.

## Albert Godal, Pôle compétence bruit DDASS

Je suis ingénieur d'études sanitaires à la DDASS des Yvelines, animateur du pôle de compétence bruit des Yvelines et animateur du pôle bruit régional qui est le groupe de travail de l'ensemble des DDASS. J'aurais pu imaginer que tout soit dit avant, mais il reste un petit aspect que je voulais aborder, c'est l'aspect santé publique.

Je remercie Madame Simone Nérôme qui a bien développé ce point mais je voulais vous indiquer quand même l'étude de l'AFSSE, qui a été réalisée à la demande des Ministères de la santé et de l'écologie suite à la sortie de la directive européenne. C'est vrai qu'au moment où cette directive est sortie, la question des indicateurs s'est posée et une étude complète est disponible sur le site internet de l'AFSSET donc de l'Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail.

C'est une étude assez volumineuse qui a le mérite de faire le point sur les problèmes de santé et sur la pertinence des indicateurs, donc lors de l'établissement des plans de prévention, il faudra savoir de quoi on parle, quels sont les indicateurs. De plus, l'étude de l'AFSSE qui répondait à une commande précise, présente dans son annexe des propositions, aussi bien pour les collectivités que pour l'Etat. Je pense que ce document de référence peut aider avant de se lancer dans les plans (beaucoup de communes sont un petit peu « novices » sur la thématique du bruit).

Ensuite je souhaitais vous parler de la loi de santé publique du 9 août 2004. En tant que représentant des services déconcentrés, DDASS DRASS, aucune intervention n'est prévue au niveau de la cartographie du bruit. Nous sommes classiquement sur les bruits de voisinage, en soutien technique aux maires pour tout ce qui est mesure pour les installations non classées. Pour tout ce qui concerne le bruit routier, le bruit des avions, les DDASS ne sont pas du tout présentes, mais en temps que Ministère de la Santé, on ne peut pas ignorer l'impact sur la santé des citoyens de tout ce qui concerne le bruit des transports. Et la loi de santé publique du 9 août dans son article 2 demande que soient pris en compte les risques pour la santé liés à des facteurs d'environnement. Cette loi de santé publique propose d'organiser la mise en œuvre de la politique de santé publique dans le cadre de plans régionaux de santé publique.

En parallèle, juste avant le mois d'août était sorti le plan national Santé Environnement qui définit un certain nombre de priorités à mettre en œuvre d'ici 2008 pour justement assurer la protection de la santé des français. Plusieurs plans sont apparus en 2004 et il faut savoir que tous ces plans ont une déclinaison au niveau régional : le plan régional santé environnement étant le volet environnemental et santé du plan régional de santé publique. Alors il s'agit d'une notion de santé, mais qui n'est pas propre au Ministère de la santé. C'est-à-dire que tous ces plans qui sont définis, dont notamment des actions prioritaires ciblées, ne sont pas forcément du ressort des agents des services déconcentrés du Ministère de la santé.

On va prendre l'exemple de ce qui nous intéresse aujourd'hui : en action prioritaire du plan régional de santé publique, nous avons la cartographie du bruit et la résorption des PNB ; ce n'est pas la DRASS mais la Direction Régionale de l'Équipement qui pilote cette action, qui est néanmoins étiquetée santé publique. La cartographie du bruit c'est un état des lieux qui sera partiel puisqu'on est tous d'accord que cela porte essentiellement, dans sa conception initiale, sur les bruits routiers, sur des bruits d'avions, et le bruit c'est un ensemble beaucoup plus vaste. Les bruits de voisinage notamment, ne sont pas identifiés par cette cartographie, mais ils devront être pris en compte dans les plans de prévention du bruit destinés à améliorer la qualité de vie et à préparer un futur respectueux de l'environnement des citoyens. Voilà ce que je voulais dire pour resituer le contexte de santé publique. Effectivement, nous DDASS, ne sommes pas très impliquées dans la démarche qui nous réunit aujourd'hui mais néanmoins nous sommes des acteurs très intéressés par les plans de prévention.

Ensuite pour présenter les pôles de compétence, je dirai qu'il s'agit d'organes de coordination des services de l'Etat. Il est vrai qu'ils n'ont pas vocation à faire la cartographie à la place des communes, mais un de leur rôle en tant que pôle de compétence, en tant que service de l'Etat peut être d'informer les collectivités locales par la voie du préfet.

C'est ce qui a été fait dans les Yvelines : les collectivités des Yvelines concernés par cette cartographie ont eu l'information de la journée d'aujourd'hui. On peut dire que c'est le moins que l'on puisse faire. Ensuite nous rappellerons les délais et donnerons les informations. Cela sera notre travail de pôle de compétence mais malheureusement nous ne pourrons pas aller plus loin dans cette démarche et je crains qu'il y ait un petit flottement d'ici fin 2007 parce qu'une petite commune, et j'en ai déjà eu en ligne, n'a pas entièrement conscience de ce qu'elle doit entreprendre dès aujourd'hui pour réaliser la cartographie du bruit.

## Patrice Gohier

Merci à toutes et à tous ! Nous allons maintenant prendre les questions et lancer le débat, je voudrais juste pour finir, essayer de synthétiser ce que j'ai entendu au cours de cet après-midi : l'impression qu'il en sort c'est d'avoir partout d'excellents compositeurs, de très bons instrumentistes mais que faute d'un chef d'orchestre on n'entend pas la symphonie qu'on pourrait obtenir si on mettait toutes ces compétences en synergie.

Donc comme le temps nous est compté et que nous ne sommes visiblement pas en avance, je voudrais savoir ce que les uns et les autres peuvent avoir à nous dire sur cette difficulté qui est peut-être inhérente à notre pays, puisque nous ne sommes pas en avance sur un certain nombre de domaines environnementaux et particulièrement sur le bruit.

## Questions de la salle

**Eric Pichereau,**

**Communauté d'agglomération du Val d'Orge**

J'ai bien entendu l'intervention du serviteur de l'Etat et des services de l'Etat qui sera là pour nous rappeler l'agenda, je l'en remercie ! Je fais partie d'une agglomération de 125 000 habitants qui a découvert au travers d'un document du 24 mars 2006 qu'elle était en fait rattachée à une agglomération de plus de 250 000 habitants. Quelque part, cela change un petit peu la donne, puisque mon obligation passe de la réalisation d'une carte de bruit à échéance 2012 pour une échéance 2007. Autant vous dire que le 24 mars 2006, on votait le budget de l'agglomération du Val d'Orge et qu'effectivement on a totalement oublié de prévoir un budget pour cette démarche. Néanmoins je fais partie de ces élus qui sont convaincus de l'intérêt et de la nécessité de la lutte contre le bruit. En même temps, on a parlé ce matin du CPE, je fais partie de ces élus qui ne sont pas forcément convaincus par le CPE ; mais celui qui m'a été proposé ce matin m'a plu. On parle de cohérence, de pragmatisme et d'économie. J'ai aussi entendu Muriel Nattero tout à l'heure avec une intervention qui nous donnait une deadline, enfin une échéance et je salue le Conseil Général de s'investir dans cette démarche. Cela sera effectivement pour nous un outil fortement intéressant, néanmoins 2008 ce sera juste après l'échéance que nous avons, nous agglomération de désormais plus de 250 000 habitants, sans intervention des services de l'Etat encore une fois. Comment va-t-on faire pour mettre tout ça en musique ? Effectivement je ne vois pas là réellement de cohérence, le pragmatisme, il va falloir qu'on s'en occupe, l'économie, j'ai entendu parler d'une consultation lancée par le Conseil Général mais elle ne sera a priori pas rendue tout de suite, pas avant le milieu de l'année. Nous en parallèle, il va falloir qu'on travaille sur notre établissement de carte, comment va-t-on mettre tout ça en musique ? Pour rester dans un schéma économique qui encore une fois n'est pas budgété pour l'année 2006 en tout cas chez nous.

**Laurence Gobert,**  
**Ville de Puteaux**

Pour rebondir sur ce qu'à dit Monsieur, je crois Madame Bouillon, que Boulogne fait partie de l'annexe concernée à échéance 2007 malheureusement. Si vous bénéficiez de critères d'exception, je suis très intéressée car si je pouvais passer à l'échéance 2012 ça m'arrangerait. Malheureusement j'ai vérifié sur l'annexe de la loi et a priori la ville de Boulogne fait bien partie de l'agglomération de Paris. Mais si vous bénéficiez d'exceptions je suis preneuse.

**Delphine Bouillon-Marillier**

Pas du tout, à ce moment là vous m'apprenez quelque chose... puisque moi j'étais restée sur le nombre d'habitants en fait.

**Laurence Gobert**

Non Boulogne apparaît bien dans l'annexe... j'ai découvert ça aussi pour la ville de Puteaux.

**Delphine Bouillon-Marillier**

Donc on ne sera pas prêt non plus de toutes façons... je pense qu'on ne sera pas les seuls !

**Laurence Gobert**

Je suis désolée de vous annoncer la mauvaise nouvelle...

**Delphine Bouillon-Marillier**

Je ne sais pas, on pourrait peut-être demander au Ministère s'il y a des choses de prévues pour les gens qui ne seront pas à l'heure...

**Laurence Gobert**

La deuxième chose que je voulais dire est que la Ville de Paris réalise actuellement son Plan de Déplacements. Dans ce cadre, il y a actuellement une phase de concertation et de consultation avec les autres villes, notamment avec la ville de Puteaux qui fait partie de la concertation et qui s'en réjouit. Existe-t-il des passerelles au niveau décisionnaire ou au niveau des sources d'informations qui pourraient permettre de faire avancer la réflexion au niveau de Puteaux pour les cartographies. L'idée c'est toujours de gagner du temps...

La troisième chose, c'est une inquiétude concernant le nombre de maîtres d'ouvrages qui vont potentiellement passer des appels d'offres dans les 4 mois qui vont venir s'ils l'ont prévu dans le budget 2006 et le nombre de prestataires potentiels... Est-ce que concernant les quelques 265 maîtres d'ouvrages potentiels les prestataires vont avoir la capacité de réponse, est-ce qu'on ne va pas se retrouver face à des appels d'offres infructueux ? et dans ces cas là malgré la bonne volonté des communes, comment va-t-on pouvoir faire pour effectivement assumer nos obligations, sachant qu'il y aura beaucoup de villes, même Puteaux, où nous n'avons ni les ressources humaines, ni les ressources matérielles ni le niveau de compétences pour assumer cette obligation si notre appel d'offre est infructueux.



## Patrice Gohier

Je crois que M. Cattenoz a demandé la parole, représentant le MEDD.

## Didier Cattenoz, Mission Bruit du MEDD

Je voulais simplement dire que l'arrêté a été publié au Journal Officiel aujourd'hui, donc la transposition vient seulement d'être finalisée, et malheureusement cela n'aura pas suffi puisque la France fait l'objet d'une procédure auprès de la Cour Européenne de Justice pour non transposition dans les temps de la directive. Le MEDD est assez mis en difficulté pour communiquer sur les échéances fixées par la directive auprès des collectivités locales. Malheureusement ces échéances ne sont pas repoussées pour autant et le Ministère est bien conscient de toutes les difficultés qu'il impose aux collectivités locales et s'il avait eu la possibilité de faire autrement il l'aurait fait.

Pour la méthodologie à employer, il convient dès aujourd'hui d'essayer de réunir les personnes compétentes en matière d'acoustique et de géomatique. La plupart des bureaux d'études acoustiques sont bien au courant des enjeux et des personnes qu'il faut aller voir pour réunir les données d'entrée. Hier il a été spécifié que la récolte des données est vraiment l'enjeu majeur de cette directive.

## Patrice Gohier

Je crois que Monsieur Larivé de la mission bruit au Ministère veut également nous donner un point de vue.

## Jérôme Larivé, la Mission Bruit du MEDD

Bien sûr nous n'aurons pas la prétention de répondre à toutes les questions qui ont été posées mais peut-être pour apporter quelques éléments de réponse, si partiels soient-ils, ou quelques éléments de débat peut-être parfois.

Pour réagir sur certains points qui ont été évoqués depuis ce matin, j'ai entendu une question sur la responsabilité des uns et des autres en matière de cartes et de données, je vais juste rappeler, comme cela a déjà été évoqué ce matin par Mme Mietlicki, la réponse à cette question là ne se situe pas dans l'arrêté, mais au niveau législatif. Mme Mietlicki citait l'ordonnance et la loi de ratification, alors pour éviter de se mélanger dans les différents niveaux de textes qui ont pu être publiés, le plus simple aujourd'hui c'est de consulter directement le code de l'environnement sur cette question puisque chacune des étapes a été inscrite dans le code de l'environnement.

En clair la responsabilité des cartes et des plans est dévolue tel que cela a été présenté hier et aujourd'hui, donc c'est tantôt l'Etat, tantôt une collectivité locale qui est compétente.

Par contre je veux peut-être lever une confusion qui aurait pu s'instaurer, je sais pas si c'était volontaire dans le propos de Yann Françoise mais on aurait pu comprendre dans la présentation de la Ville de Paris qui était faite ce matin que l'Etat va fournir en matière de bruit ferroviaire ou de bruit aérien une carte. Peut-être que dans certains cas cela sera une carte... En revanche, ce que la loi dit à ce sujet c'est que chaque gestionnaire fournira des données, alors ce n'est pas forcément l'Etat, ce sera le gestionnaire, et c'est ainsi pour les grandes infrastructures, ce n'est pas ainsi pour toutes les sources de bruit et enfin sur ce sujet, hier on a entendu je crois que c'était RFF qui faisait part de difficultés d'organisation à l'échelle nationale, mais qui disait également que si les demandes lui étaient faites ponctuellement pour que les choses avancent sur le territoire et dans certaines agglomérations, les réponses seraient faites localement.

C'est important de le noter, ça ne vaut peut-être pas que pour RFF d'ailleurs. Également, juste un élément d'information peut-être anecdotique, mais Monsieur Moutarde a présenté ce matin ce que la Région Ile-de-France faisait sur la résorption des nuisances sonores donc une politique volontariste de la Région Ile-de-France et je voulais juste l'étayer par quelques petits chiffres qui ont été évoqués hier. Dans la Région Ile-de-France, le contrat de plan prévoit généralement pour les opérations de protection acoustique (en 2000-2006), une répartition de financements

entre l'Etat et la Région (respectivement 30% et 70%), donc c'est un engagement d'autant plus fort qu'aucune règle n'est établie au niveau national, mais en moyenne à l'échelle nationale les contrats de plans à cette échelle-là se répartissent finalement à hauteur de 40% pour l'Etat et 60% pour les conseils des régions si j'ai bien retenu ce qu'a dit Monsieur Bour de la DGER hier. C'est un petit élément d'information supplémentaire.

Enfin pour compléter une question que soulevait Monsieur Emery au sujet des bruits autres que les bruits d'infrastructures qui peuvent être importants dans les agglomérations. Je voudrais préciser qu'il n'y a pas d'incompatibilité avec la démarche directive pour une collectivité de prendre en compte également ce type de bruits, simplement pour que la cartographie qu'elle va faire soit facilement intégrable à l'échelle nationale et européenne, il suffira que les données soient lisibles pour la partie qui doit être lisible. Il est donc conseillé de disposer dans ce cas de diagnostics complémentaires de manière à bien pouvoir distinguer les parties relatives à chaque type de bruit. Ainsi, ce sera tout à fait exploitable à l'échelle européenne me semble-t-il.

## Patrice Gohier

Merci pour ces précisions, avant de passer la parole à Monsieur Françoise qui souhaiterait vous répondre, je vais donner la parole à Monsieur Bel.

## Jean-François Bel

Simplement un mot bref pour dire qu'avec ce décret qui vient de paraître le 26 mars 2006, cela devient maintenant théoriquement obligatoire pour nos communes. Ce qui est important pour moi, à mon avis, c'est d'aborder la démarche et de lancer quelque chose. Dire qu'on sera prêt à l'heure, jamais de la vie, personne ne sera prêt ! Moi non plus, je découvre aujourd'hui qu'avec mes 400 hectares de champs de salades, je fais partie de la zone agglomérée de Paris. C'est vrai qu'il y a le Champs de Mars à Paris aussi ! Je fais partie de la zone agglomérée, extraordinaire ! Maintenant, pourquoi cela ne me perturbe-t-il pas au final ? Quelles sanctions y a-t-il dans la loi ? Il y n'a aucune sanction de prévue si on n'est pas à l'heure.

## Quelqu'un de l'assemblée

C'est l'Etat qui paie !!

## Jean-François Bel

D'accord, mais attendez, il nous prévient maintenant et il voudrait que dans un délai extrêmement court les communes fassent tout ! Infaisable ! D'ailleurs il n'y a pas le nombre de techniciens suffisants existants sur place pour faire le travail, alors c'est mission absolument impossible ! Engageons la démarche et puis après pour les sanctions, que l'Etat se débrouille...



## Patrice Gohier

Madame Nattero, vous vouliez répondre au Val d'Orge et ensuite je passerai la parole à Monsieur François. Avant de reprendre une série de questions.

## Muriel Nattero

Je voulais juste préciser à nouveau puisque je n'étais pas rentrée dans les détails tout à l'heure, les phases de notre étude :

la première phase de l'étude durera 4 mois et donc sera finalisée en décembre 2006 et sera la phase de collecte des données, donc à la fin de l'année 2006, le Conseil Général aura à disposition l'ensemble des données de trafic routier, ferroviaire, aérien et industriel. Ainsi, à la fin de cette première phase, il y aura possibilité de mutualisation de la donnée, à voir avec chaque collectivité et les élus du Conseil Général également.

La deuxième phase c'est un territoire test, qui dure également 4 mois, donc en avril 2006, normalement on aura une première cartographie qui se déclinera après sur les autres territoires.

C'est vrai que le Conseil Général a un peu pris les devants sur cet appel d'offre sans forcément avertir toutes les collectivités et les délais sont assez incompressibles car le territoire est grand, donc après on aura une réalisation prioritaire de la cartographie en commençant par le nord du département, et en le déclinant sur le sud ensuite pour pouvoir fournir un maximum de choses aux collectivités concernées. A l'heure actuelle, je ne peux pas vous dire qu'on respectera les délais 2007 parce que ce n'est pas possible, techniquement déjà.

## Patrice Gohier

Merci bien. Monsieur François...

## Yann François

Je vais d'abord répondre à la ville de Puteaux par courtoisie avant d'essayer de répondre calmement au Ministère.

Effectivement et tant mieux qu'il y ait eu concertation au niveau du Plan de Déplacement de la ville de Paris, même si le bruit est un élément essentiel, entre autres, des axes du PDP, comme aussi la diminution de la pollution. Je ne suis pas sûr en revanche qu'il y ait des accords de partenariat au sein du PDP pour établir des cartes pour les communes avoisinantes, néanmoins on tient à disposition et cet élément est valable pour toutes les communes limitrophes de Paris des informations de trafic du périphérique, voie vicinale de plus de 6 millions de véhicules par an, qui normalement devrait dépendre du Préfet, selon les textes et devrait être mis à disposition par le Préfet, mais on les tient à votre disposition, avec un certain délai malgré tout de production, car je n'aurai les chiffres 2005, qu'aux mois de juin-juillet. Mais on pourra les mettre à disposition et on l'espère sous un format pratique pour vous à utiliser dans vos cartes.

Pour mémoire au sein du PDP il y a des premières simulations des évaluations des aménagements souhaités dans le cadre du PDP mais plus intra-muros qui seront éventuellement livrés pour le Conseil de Paris lors de la délibération mais pour l'instant ce ne sont encore que des documents d'études qui sont encore en cours de traitement.

Si j'ai bien entendu ce que vous nous avez expliqué hier matin, Messieurs du Ministère sur entre autres les trafics et les cartes, les voies ferroviaires appartenant principalement à RFF et SNCF sur Paris font bien partie du premier objectif de la cartographie européenne de 2007, elles sont à plus de 60 000 mouvements par an ; et si j'ai bien écouté ce que vous avez dit hier et j'ai peut-être mal entendu et mal compris, cela ne serait pas la première fois sur un texte, excusez-moi peu lisible – quand vous nous demandez d'avoir des plans lisibles, écrivez des textes lisibles sur des compétences et des autorités qui existent réellement dans l'administration française...- j'ai cru comprendre que c'était au Préfet d'établir les cartes ou à l'Etat et de les fournir aux régions où les agglomérations voudraient établir des cartes de multi-exposition.

La Ville de Paris n'établira pas la carte du bruit ferré alors qu'elle n'a aucune compétence, autorité pour établir un plan. Et j'ai bien entendu hier Mme Guerrero de RFF nous dire qu'elle livrerait les données à celui qui fera les cartes, mais celui qui fera les cartes, c'est le Préfet, c'est-à-dire l'Etat. Je ne l'ai pas compris autrement et si d'autres personnes ont

compris que ce sont les agglomérations qui doivent établir les cartes des grandes infrastructures de niveau national que ce soit routières ou ferroviaires il faut me contredire tout de suite car dans les budgets il va falloir augmenter sacrément la dose financière sur des éléments dont on n'a pas les pouvoirs ni les missions et dont on n'a pas les compétences. Il faut donc nous éclaircir tout de suite s'il vous plaît sur cet élément parce que je n'ai pas l'impression d'avoir l'obligation d'établir une carte du bruit ferroviaire pour 2007 sur les grandes infrastructures de niveau national.

## Patrice Gohier

Je vais reprendre une série de questions si vous en avez et je suppose que vous en avez. Le Ministère voudrait répondre immédiatement. Pas de problème.

## Jérôme Larivé

Je confirme ce qu'on a dit il y a cinq minutes, je ne sais pas si on a été clair hier matin mais si vous avez des interrogations, n'hésitez pas à nous consulter, on répondra à vos questions peut-être ponctuellement, je pense qu'il n'y a pas lieu de polluer le débat ou de créer des polémiques ; je pense qu'on peut se comprendre très rapidement sur des cas précis. Pour ce qui est de la lecture du texte réglementaire, comme du texte législatif, des autorités compétentes sont prévues : il y a les grandes infrastructures pour lesquelles la carte est établie par l'Etat et le plan par le gestionnaire (en raccourci), et puis il y a les grandes agglomérations pour lesquelles sur chacun des domaines, que ce soit routes, fer, bruit des avions et bruit industriel, l'agglomération ou la commune le cas échéant se voit dotée depuis 2004 de nouvelles compétences en matière de bruit. Aussi bien pour la carte que pour le plan. Je ne peux pas être plus synthétique.



## Patrice Gohier

Je pense que vous aurez l'occasion de poursuivre ce débat passionnant entre vous. Est-ce qu'il y a des interrogations dans la salle ? Est-ce que quelqu'un veut s'exprimer, sur les sujets que nous venons d'aborder et qui ne sont évidemment pas clos, notamment sur les délais difficiles à tenir, sur la mise en cohérence des données, sur la possibilité d'un chef d'orchestre, sur des cas particuliers qui seraient difficiles à résoudre...

Je pense que nous pouvons donc passer la parole à David Guérin de Bruitparif.



# David Guérin, Bruitparif



Bonjour à tous.

On a essentiellement parlé durant ces deux journées de problèmes de collecte de données, de chef d'orchestre et de Bruitparif. Je vais essayer d'évoquer ces trois sujets en vous montrant que des solutions existent et qu'on peut les trouver assez facilement.

Bruitparif est une association qui a vocation régionale en matière de lutte contre le bruit et qui s'inscrit notamment dans la mise en œuvre de cette directive européenne comme un acteur d'aide aux collectivités locales franciliennes. Je vais vous décliner la présentation selon trois axes :

- les données d'entrée pour les cartes de bruit de l'agglomération parisienne, comment faire pour les collecter ? Quelles actions peut proposer Bruitparif,
- la campagne de mesure du bruit dans l'environnement en Ile-de-France que Bruitparif compte engager pour essayer d'aider les collectivités locales,
- l'ouverture d'un forum-assistance aux collectivités locales franciliennes.

## La question des données d'entrée

L'agglomération parisienne est composée de 396 communes réparties sur les 8 départements franciliens, compte une cinquantaine d'EPCIs dont environ la moitié a compétence bruit. On obtient ainsi plus de 250 autorités compétentes devant réaliser des cartes de bruit. Dans un souci de cohérence, il apparaît donc nécessaire de centraliser les données d'entrée pour la réalisation des cartes de bruit sur le territoire de l'agglomération parisienne.

Il existe plusieurs types de données d'entrée, je vais passer assez vite car cela a déjà été évoqué :

- Les données de topographie et d'occupation du sol sont détenues par l'IGN et l'INSEE essentiellement. Certaines collectivités ou organismes possèdent leur propre SIG ainsi que de données de topographie et d'occupation du sol.
- Les données pour le bruit routier (débit horaire, pourcentage poids lourd, vitesse, pente, revêtement de chaussée...), existent au niveau des services de l'équipement (la DREIF, les DDE avec les cellules appelées CDES, le SISER...) ainsi qu'au sein des conseils généraux.
- Les données sur le bruit ferroviaire sont détenues en Ile-de-France par RFF, la SNCF, la RATP.
- Les données sur le bruit aéroportuaire sont détenues par la DGAC et ADP et peuvent être également obtenues via l'ACNUSA.
- Les données sur les ICPE soumises à autorisation sont détenues par le STIIC et la DRIRE. Le STIIC pour la petite couronne et la DRIRE pour la grande couronne.

Bruitparif a monté un groupe de travail chargé de la question de la collecte des données d'entrée en faisant participer tous les organismes détenteurs de données pour l'agglomération parisienne et se propose d'aider à leur traitement. Tout cela sera fait en concertation avec les interlocuteurs concernés pour proposer des hypothèses, car toutes les données ne sont pas disponibles, on l'a vu. Ainsi, par exemple, pour les voies pour lesquelles on n'aura pas les trafics, ou les vitesses, ou les revêtements de chaussée ou la pente, il faudra faire des hypothèses. Il y aura une synthèse des hypothèses proposées élaborée pour les collectivités. Pourquoi centraliser les données ? Afin de faciliter leur accessibilité, de permettre un certain niveau d'homogénéité et de les redistribuer de manière transparente aux maîtres d'ouvrage des cartes de bruit. La première réunion de ce groupe de travail a eu lieu le 23 mars 2006, les organismes présents étaient les suivants :

- DREIF – LREP,
- SNCF, RATP (RFF excusé et prêt à transférer ses données),
- DRIRE, DIREN,
- ADP, ACNUSA.

La plupart des détenteurs de données partageait les objectifs du groupe de travail, notamment la centralisation des données afin d'éviter la multiplication des contacts, au vu du nombre important d'autorités compétentes pour la réalisation des cartes de bruit...

La prochaine réunion est prévue le 18 mai, cela veut dire que ça avance, nous ne sommes pas restés les bras croisés en attendant le colloque pour commencer...

Notre feuille de route pour ce groupe de travail est de procéder en sous-groupes, chacun affecté à une typologie de données d'entrées :

- Données de topographie et d'occupation du sol : IGN, INSEE, IAURIF,
- Bruit ferroviaire : RFF, RATP, SNCF,
- Bruit des aéronefs : DGAC, ADP, ACNUSA,
- ICPE en régime d'autorisation : DRIRE, STIIC, ainsi que RATP, SNCF, ADP (pour ce qui est des infrastructures aéroportuaires de stockages, de dépôts...),
- Bruit routier : DREIF, CDES (Cellule Départementale d'Exploitation et de Sécurité) des différentes DDE, SISER (Service Interdépartemental de la Sécurité et de l'Exploitation Routière) et conseils généraux (services voirie ou transport).

Nous proposons ainsi d'aider au traitement de ces données pour les rendre utilisables comme entrées pour les modèles de calcul acoustique, et ceci afin de faciliter la tâche des maîtres d'ouvrage et des maîtres d'œuvre et de gagner du temps. Bruitparif essaiera de rendre disponibles ces données à l'automne 2006 pour toutes les collectivités locales qui le souhaitent ou leurs mandataires pour la réalisation des cartes.

## La campagne de mesure du bruit en Ile-de-France

Parlons maintenant du programme de mesure du bruit qui va être lancé par Bruitparif. Celui-ci s'intègre parfaitement dans la problématique des cartes de bruit puisque la mesure apparaît comme un élément complémentaire au calcul et permet de mieux appréhender la question de la cohérence de la carte par rapport à la réalité des niveaux de bruit. Ces mesures sur le territoire francilien permettront ainsi :

- D'effectuer un état des lieux et une quantification de l'exposition sonore des franciliens,
- D'apporter des éléments de cohérence pour les cartes stratégiques du bruit en Ile-de-France,
- De préciser la stratégie de déploiement du réseau de surveillance à long terme au niveau régional. Bruitparif, Observatoire du bruit en Ile-de-France, a notamment pour mission de développer un système de surveillance du bruit au niveau de la région, par la mise en place de stations de mesures permanentes ou long terme, vous avez notamment pu en voir aujourd'hui sur les stands, afin d'accompagner les politiques de lutte contre le bruit, de quantifier les gains qu'elles apportent aux collectivités locales et de fournir une aide à la décision concrète.

Cette campagne de mesure du bruit sera réalisée sur un an environ entre septembre 2006 et septembre 2007 (selon aléas météo et problèmes liés à la mesure). Les moyens matériels qui seront mis en œuvre comprennent 2 véhicules, 6 stations de mesurage de bruit mobiles (sonomètres + valises). Les moyens humains seront de l'ordre de 3 personnes sur le terrain : 1 ingénieur acousticien, 2 techniciens et 1 ou 2 stagiaires. Un rapport d'étape sera réalisé pour fin 2006 et un rendu final fin 2007 sous forme de documents disponibles pour tous.

La stratégie d'échantillonnage est réalisée avec l'appui d'un comité scientifique formé par des personnes spécialistes de la mesure du bruit dans l'environnement, qui donnent leur avis sur les emplacements de mesure, les typologies de bruit à observer et la « philosophie » de la campagne de mesure (première réunion de travail fin avril). Les critères retenus sont les suivants :

- 250 à 300 sites de mesures répartis équitablement sur les 8 départements d'Ile-de-France,
- s'appuyer sur les expertises existantes,
- différentes typologies d'exposition au bruit seront caractérisées : bruit routier, ferroviaire, aéroportuaire, industriel, zones de multi-expositions, zones dites « calmes »...

Les éléments pris en considération sont :

- Les campagnes de mesures déjà réalisées en Ile-de-France (les stations de mesures ADP, les mesures ACNUSA pour le bruit aérien, les mesures RFF pour les PNB ferroviaires...),
- Les cartographies du bruit existantes au sein de l'Ile-de-France (travaux laurif, Ville de Paris...),
- L'enquête effectuée par Bruitparif auprès des collectivités et associations (avril-juin 2006) afin de faire remonter les problématiques de bruit des collectivités locales franciliennes.

Les paramètres de mesures seront adaptés en fonction de la spécificité des sources de bruit observées (durée de mesure, échantillonnage...).

La sélection précise des emplacements de mesure sera effectuée en partenariat avec les services techniques des collectivités ou les observatoires existants (Observatoire du bruit de la Ville de Paris, ODES 94), les services techniques des collectivités seront peut être ponctuellement sollicités pour l'implantation du matériel.

Nous parlions de « cohérence » des niveaux de bruit calculés par les modèles acoustiques. Une carte de bruit calculée, qu'est ce que ça veut dire ? Est-ce qu'on peut « caler » une carte de bruit au niveau régional ? Ça paraît compliqué. Nous proposons donc d'effectuer des mesures en renseignant précisément les conditions dans lesquelles elles ont été menées.

Un exemple : on a mesuré 65 dB(A) pour un Lden, ou LAeq 6h-22h, mais on ne connaissait pas les conditions de mesurages et les paramètres associés. Pas de chance, c'était un jour de grève des transports en commun ou de blocage d'une route à fort trafic habituel à proximité ! Finalement il y avait moins de trafic que lors d'une journée normale.

Ce que nous souhaitons, c'est connaître ce qui a été mesuré afin de pouvoir utiliser ces données au sein d'un modèle de calcul en rentrant le trafic effectif lors de la mesure et tester ainsi si le niveau de bruit calculé est cohérent avec le niveau de bruit mesuré. Pour cela, il est nécessaire de connaître les paramètres sur les sources de bruit pendant la mesure, mais aussi sur les conditions de propagation et de réception. Il est alors possible de comparer les conditions de mesures avec des conditions dites « moyennes » (trafic moyen annuel, données météo moyennes annuelles...).

Donc c'est un peu le « challenge » que nous allons essayer de relever, et là aussi nous allons solliciter les organismes qui détiennent les données, notamment les boucles de comptage ou les trafics réels, et nous allons essayer de nous accorder avec eux pour se placer à des endroits stratégiques. Ces emplacements de mesure stratégique seront donc des éléments d'appréciation de la cohérence des cartes à l'échelle régionale.

#### **L'assistance aux collectivités locales et le forum Internet**

Beaucoup de questions sont posées par rapport à la directive européenne, sur sa compréhension, sur sa mise en œuvre, et ce sujet a beaucoup été étudié avec Fanny Mietlicki, Directrice de Bruitparif. Nous avons vu différentes instances, différentes autorités, et nous pensons pouvoir être à même de répondre à des questions sur l'application et la mise en œuvre de cette directive en Ile-de-France. C'est dans ce cadre que Bruitparif va ouvrir un forum sur la directive européenne pour essayer d'aider les collectivités à s'y retrouver et à permettre les échanges et la mutualisation des initiatives. Si jamais on se retrouve avec 250 cartes de bruit en Ile-de-France, je ne vois pas comment les autorités compétentes vont faire pour établir un plan d'action et de prévention intelligent et cohérent à l'échelle de l'agglomération parisienne. Par exemple, si une commune dit : « *moi mon plan d'action c'est de faire une déviation des poids lourds vers la commune voisine* » et que la commune voisine fait la même chose, personne ne s'en sortira.

Fédérer les énergies c'est bien, mais dans le temps imparti ça paraît compliqué, c'est dans cet objectif que ce forum se doit d'être le plus vivant possible, que les collectivités posent des questions, se rapprochent entre elles, on a aussi vu que les EPCIs pouvaient acquérir la compétences de lutte contre le bruit, donc il y a possibilité de faire évoluer les choses mais il ne faudra pas le faire demain, il faut le faire dès maintenant. N'hésitez donc pas à poser des questions : est-ce que je fais partie de la liste des communes concernées, est-ce que je dois faire une carte de bruit, comment je dois la faire...

Nous essaierons également de faire remonter les questions que se posent les collectivités locales franciliennes que nous rencontrons lors de notre enquête sur le terrain. On a vu que le bruit de voisinage était la première source de plaintes au niveau de la Ville de Paris notamment, mais il faut aussi s'attaquer au bruit dans l'environnement dans la mesure où des moyens d'actions sur ces sources de bruit existent.

Bruitparif propose aussi de fournir une assistance à l'élaboration des cahiers des charges pour la réalisation des cartes stratégiques de bruit. En effet, suite à quelques coups de téléphone, nous nous sommes rendu compte des problèmes liés à la rédaction d'un cahier des charges. Comment diriger l'étude ? Comment mettre ce que l'on veut dans un cahier des charges pour qu'il soit compréhensible par les mandataires, les bureaux d'études afin qu'ils ne répondent pas à l'aveuglette ? Nous proposons donc notre aide aux collectivités sur ce sujet.

Ensuite, il ne faut pas oublier le point le plus important, qui est l'objectif de la directive et l'objectif de toute étude de bruit : la lutte contre le bruit, essayer de conseiller sur les plans d'action à mettre en œuvre. Il y a des choses qui sont faciles à mettre en œuvre, il y a des choses acquises, d'autres qui le sont moins. Il y a des choses qui sont plus coûteuses et nous proposons aussi de conseiller et diriger par rapport à ces plans d'action de lutte contre le bruit pour essayer d'arriver à quelque chose de cohérent et qui ne soit pas non plus d'un coût exorbitant.

#### **Pour résumer, Bruitparif propose :**

- de collecter, aider au traitement, centraliser et mettre à disposition des maîtres d'ouvrage des cartes stratégiques du bruit ou de leurs mandataires, les données d'entrée pour la réalisation des cartes stratégiques du bruit sur l'agglomération parisienne,
- d'effectuer une campagne de mesure du bruit à l'échelle du territoire francilien avec des emplacements permettant de juger de la cohérence des cartes stratégiques du bruit et de les mettre à disposition avec les conditions de mesure,
- d'aider (et c'est notre vocation d'association), conseiller, assister les collectivités locales franciliennes dans toutes les politiques de lutte contre les nuisances sonores dans l'environnement (pas d'études opérationnelles).

Je voudrais insister sur le fait que Bruitparif est un outil au service des collectivités locales franciliennes, qu'il ne faut pas hésiter à nous contacter pour n'importe quelle question liée au bruit dans l'environnement. Si nous n'avons pas la réponse nous irons la chercher chez ceux qui l'ont ou nous vous redirigerons vers eux.

J'espère que cette journée vous a apporté quelques réponses à vos interrogations, et que vous ne vous sentez pas opprimés par les délais qui ne seront de toute manière pas tenus. Il existe des solutions, il faut les mettre en place maintenant et arrêter de trop se poser de questions, je crois qu'on n'a plus trop le temps, il faut vraiment agir maintenant.

Je tiens à remercier tous ceux qui sont là, les intervenants bien sûr et tous les participants à cette journée et j'espère que nous allons réussir à créer à présent une vraie dynamique sur ce sujet.

## **Questions de la salle**

### **Alice Debonnet-Lambert**

Est-ce que je peux te poser une question ? On a en région parisienne, 22 EPCIs qui n'ont pas la compétence bruit, est-ce qu'on ne peut pas déjà faire quelque chose pour éviter aux communes de se battre seules, il n'y a pas une action politique à faire ?

### **David Guérin**

Il y a en a un peu plus de 22 en fait. Cela ne changera pas le problème, cela va le diminuer : moins il y aura d'intervenants, plus ce sera simple. On peut également fédérer les communes sans parler d'EPCIs, ce n'est pas interdit par la directive européenne, ni par sa transposition.

### **Alice Debonnet-Lambert**

Mais est-ce que ça prend longtemps, Messieurs les politiques, de prendre la compétence bruit quand on ne l'a pas ?

### **Michel Vampouille**

J'en parlerai dans la conclusion.

## Allocution de clôture : Pascal Marotte, Conseiller Régional, Président de Bruitparif



J'ai écouté avec beaucoup d'attention les différents intervenants, et c'est vrai que cette journée personnellement, je l'ai trouvée très riche, posant des problèmes autant que pouvant en résoudre, mais en tout cas, nous mettant face à nos responsabilités.

Alors j'espère tout d'abord que, comme moi, vous avez trouvé que cette journée organisée par Bruitparif et de manière plus générale ce colloque a pu clarifier les nouvelles responsabilités qui nous attendent, il me semble que l'enjeu est important. Nous avons pu nous rendre compte de la difficulté propre à la Région Ile-de-France, à l'agglomération parisienne, lié non pas d'ailleurs à des problèmes techniques qui ont été bien cernés, mais plutôt à celui des financements, de l'émiettement administratif et politique et surtout de l'enchevêtrement des compétences, même si le Ministère a essayé de bien définir les compétences des uns et des autres. Alors à l'échelle de l'Ile-de-France, toutes les collectivités, il me semble, ne sont pas prêtes, c'est un euphémisme, à réaliser des cartes dans un temps relativement court, un an, et un an plus tard des plans de prévention. Nous avons également compris que la problématique du bruit, bien sûr, ne s'arrête pas à cet outil qu'est la carte. Le citoyen habitant doit être informé, certes, mais aussi acteur de son environnement sonore. Ce qui signifie que les problèmes d'émergence qui ont été soulignés par des associations notamment, les problèmes de mesures ponctuelles doivent être pris en considération de même que les contextes de multi-expositions. Autant de problèmes qui ne sont actuellement pas résolus par la législation actuelle.

Beaucoup de collectivités ont une expérience dans le domaine de la gestion du bruit, notamment Paris, mais pas que Paris, même si c'est vrai que la présentation faite par Paris montrait que l'on pouvait aller très loin. La Région Ile-de-France, bien-sûr, a également une politique du bruit et elle l'a très bien explicitée ce matin. Mais cela ne suffira pas. Il semble que la question de la coordination de la collecte des données d'entrée comme David Guérin a pu le souligner, de la mutualisation des informations à l'échelle régionale soit clairement posée. Bruitparif, certes, ne peut pas tout. C'est un outil commun aux franciliens mais il peut si l'ensemble des décideurs le souhaitent être un outil de coordination qui me semble attendu. Vous connaissez maintenant cette équipe puisqu'elle a organisé cette journée. Elle est prête à aller bien au-delà et comme le proposait le Vice Président des Yvelines chargé de l'environnement, M. Jean-François Bel, Bruitparif peut être cette interface qui favorise, et là je cite plutôt ma Directrice, la cohérence, le pragmatisme et l'économie même si c'est bien sûr un clin d'œil.

Alors merci à la Région. Merci à Michel Vampouille en particulier, merci également à Maurice Lobry. Michel Vampouille, c'est l'exécutif régional, le Vice Président de l'Eco-Région. Maurice Lobry, c'est le Président de la Commission Environnement au Conseil Régional, il suit de très près également ces problématiques du bruit. Merci parce qu'ils ont permis bien sûr que ce colloque puisse se dérouler dans cet hémicycle. Et merci à tous, merci de votre participation, merci de vos interventions. J'ai bien compris que le débat reste ouvert, nous n'avons pas de temps à perdre, et il faudra le poursuivre mais bien sûr aussi agir.

Alors merci à la Région. Merci à Michel Vampouille en particulier, merci également à Maurice Lobry. Michel Vampouille, c'est l'exécutif régional, le Vice Président de l'Eco-Région. Maurice Lobry, c'est le Président de la Commission Environnement au Conseil Régional, il suit de très près également ces problématiques du bruit. Merci parce qu'ils ont permis bien sûr que ce colloque puisse se dérouler dans cet hémicycle. Et merci à tous, merci de votre participation, merci de vos interventions. J'ai bien compris que le débat reste ouvert, nous n'avons pas de temps à perdre, et il faudra le poursuivre mais bien sûr aussi agir.

## Allocution de clôture : Michel Vampouille, Vice Président du Conseil Régional, en charge de l'environnement

Je voulais d'abord excuser Jean-Paul Huchon qui a été retenu par d'autres urgences et en ce moment il y a beaucoup d'urgences qui s'accumulent. On travaille un peu dans la précipitation, notamment dans les différents rapports avec l'Etat.

Mais ça valait le coup de venir quand même, parce que ce matin je disais que je n'étais pas sûr qu'on tiendrait les délais, ce soir je suis sûr qu'on ne les tiendra pas, y compris au sein des collectivités dont on pensait qu'il n'y aurait pas de problème... La Ville de Paris nous dit ainsi que de toute façon sur le bruit ferroviaire visiblement il y a une incompréhension, une impasse, pour ma part, je ne suis pas absolument certain que RFF ait toutes les données sur le bruit ferroviaire.

J'ai vu ici ou là des choses qui m'ont paru surprenantes comme la Ville de Boulogne-Billancourt qui apprend que ce n'est pas en 2012 qu'elle doit produire des cartes mais en 2007, et le fait que même le département de la Seine-Saint-Denis nous dit qu'il ne sera pas à l'heure.

J'avais été alerté par les services de la Région il y a quelques mois sur cette question, parce que malgré tout, ce décret on l'attend depuis très longtemps et pendant tout ce temps, l'Etat n'a visiblement consulté personne, aucune collectivité locale, la Région en tout cas n'a jamais été consultée, je pense que les autres non plus. Il suffisait bien évidemment de lire tous les décrets, toutes les lois qui sont publiées, car comme nul n'est censé ignorer la loi, on aurait dû savoir que tout le monde était concerné au sein de l'agglomération parisienne et non juste les villes de plus de 100 000 habitants. Il y a peut-être aussi des circuits d'information qui pourraient permettre de faire en sorte que les collectivités soient informées, à défaut d'être consultées. Donc, mon premier réflexe, il y a quelques semaines, quelques mois, c'était de dire qu'il était urgent de ne rien faire pour la Région. Parce que de toute façon, tant qu'à ce que la France soit condamnée par l'Union Européenne, je n'ai pas envie qu'on dise que c'est de la faute de la Région si on est en retard, et je pense que c'est une attitude qui persiste un peu... enfin j'y reviendrai.

Bruitparif a fait un certain nombre de propositions que je soutiens complètement. Pour qu'elles soient pertinentes, encore faut-il néanmoins que toutes les collectivités ou EPCI qui sont en charge de la mise en œuvre de cette directive disent « OK » à Bruitparif. Parce que s'il n'y en a que 100 sur plus de 200 qui disent « ok, on vous demande de réaliser la collecte de l'information », cela n'empêchera pas que les 100 autres iront démarcher chacune les propriétaires de données et que dans le fond on n'aura pas changé grand-chose. Le Conseil Régional enverra donc un courrier à toutes les collectivités concernées en leur faisant ces propositions, mais je dirai également mon souci que la Région ne soit pas tenue pour responsable du retard et cela devra d'abord être affirmé. Et dans le fond l'ensemble des collectivités qui sont concernées pourront l'affirmer aussi.

Je disais ce matin qu'il me semblait qu'on devait tout de suite dire à l'Union Européenne que nous ne tiendrons pas les délais, l'Etat nous dit « Non non... il faut tenir les délais », tout le monde sait pourtant, M. Bel l'a bien dit, que nous ne tiendrons pas les délais et qu'il est donc inutile d'attendre le 30 juin 2007 pour que l'Union Européenne constate tout d'un coup que les cartes ne sont pas prêtes. Je crois que ça serait du plus mauvais effet, alors ça va être du mauvais effet de leur dire qu'on sera en retard, mais il vaut mieux leur dire pourquoi, leur dire ce que nous mettons en place, ce que nous proposons pour essayer d'être le moins en retard possible plutôt que, comme souvent, les prendre pour des imbéciles et leur faire croire qu'on tiendra les délais alors que l'on sait pertinemment qu'on ne les tiendra pas.

Donc je pense que c'est à cette condition d'une expression claire de tous ceux qui solliciteraient Bruitparif et la Région à travers elle (puisque Bruitparif est tout de même financé pour l'instant à 70-75% par la Région) que le travail peut être lancé. Il faudrait toutefois également que les participations des collectivités à Bruitparif augmentent mais, comme l'a dit la représentante de la ville de Puteaux, les budgets n'ont pas été votés dans les communes pour l'instant.



Si nous ne tenons pas les délais, ce sera effectivement l'Etat qui sera condamné, mais l'Etat c'est quand même un peu chacun des contribuables qui paie, on peut aussi considérer que l'Etat peut, peut-être, mettre un peu de moyens financiers. Dans le fond, à lui de choisir s'il préfère aider les collectivités financièrement à réaliser les cartes ou s'il préfère payer les amendes. L'intelligence aurait été qu'il contribue financièrement. Ça peut, peut-être, être à travers les contrats de projets qui sont en cours de discussion mais je n'ai pas vu pour l'instant que le bruit était cité dans les objectifs développement durable des contrats de projets. Et ce matin le représentant de la Région qui travaille sur le secteur routier nous a indiqué qu'il était très inquiet effectivement sur le maintien de ces questions-là dans les contrats de projets.

Il me semble donc pour conclure que Bruitparif est effectivement l'organisme qui peut permettre de collecter les données d'une manière centralisée, mais que cela suppose d'abord que chacun soit bien clair sur son affirmation qu'il est très probable que les délais ne seront pas tenus.

## Fin du colloque

# Liste des exposants (par ordre alphabétique)

**01db**

<http://fr.01db-metravib.com/>

**Brüel and Kjaer**

<http://www.bksv.com/>

**Db Vib – Wölfel**

<http://www.dbvib.com>

<http://www.woelfel.de/>

**Egis – Scetauroute**

<http://www.groupegis.com/>

<http://www.scetauroute.com/>

**Geomod**

<http://www.geomod.fr/>

**Isover**

<http://www.isover.fr/>

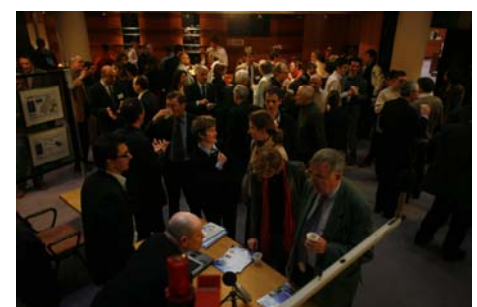
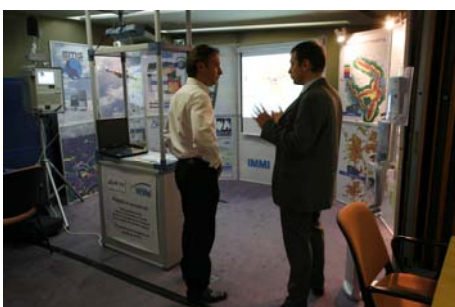
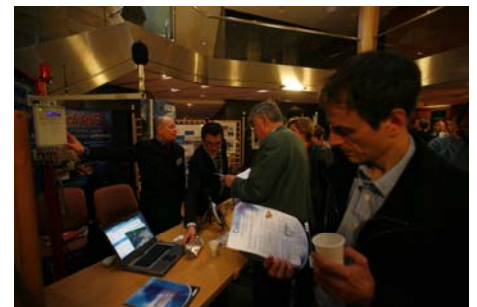
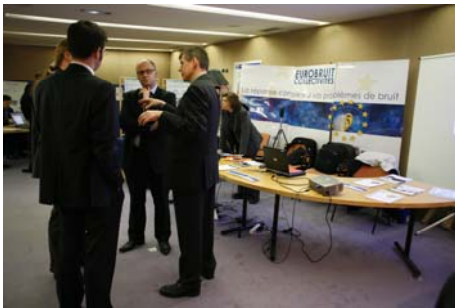
**Sound Plan – Euphonia**

<http://www.soundplan.com/>

<http://www.euphonia.fr/>

**Terreal**

<http://www.terreal.com/>









## **Mieux connaître Bruitparif... Autour de :**

Michel Vampouille (Vice Président de la Région en charge de l'environnement),  
Maurice Lobry (Président de la commission Environnement de la Région et trésorier de Bruitparif)  
et Pascal Marotte (Président de Bruitparif),  
l'équipe de Bruitparif ...



***Bruitparif tient à remercier tous les intervenants et participants à ce colloque ainsi que tous ceux et celles du Conseil Régional d'Ile-de-France qui ont contribué à l'organisation de cette journée.***

**Responsable de la publication : Pascal Marotte, Président de Bruitparif**

Transcription, relecture, réécriture et mise en page des actes du colloque : Bruitparif

Crédits photos : Daniel Simon, Arene, Conseil Régional Ile-de-France

Impression : L'Artésienne

Date de publication : juin 2006



**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](mailto:contact@bruitparif.fr)

**Rendez-vous sur notre site web : [www.bruitparif.fr](http://www.bruitparif.fr)**