

Le Francilophone

Lettre d'information de Bruitparif,
l'Observatoire du bruit en Île-de-France

Edito

N° 15
Novembre 2012

Il y a urgence à lancer le processus de publication de leur PPBE pour les communes ou EPCI qui ne l'ont pas encore fait. A ce jour, seules 3 autorités compétentes l'ont publié alors que l'échéance fixée pour les quelques 250 collectivités de l'agglomération parisienne par la Commission européenne était au 18 juillet 2008 ! N'hésitez pas à contacter Bruitparif pour vous guider dans cette démarche.

Notre dossier est consacré aux essais de revêtements acoustiques en cours depuis trois mois sur le périphérique parisien. Nos 5 stations de mesure ont permis de mettre en évidence l'efficacité de ces revêtements, nous vous proposons d'en prendre largement connaissance.

Également dans ce numéro, nous vous présentons nos actualités en matière de déploiement de nouvelles stations et d'accompagnement des collectivités locales. Vous trouverez également le compte-rendu des mesures effectuées dans 10 discothèques d'Île-de-France. Enfin, nous avons donné la parole aux associations pour exprimer leurs attentes en matière d'accès aux données recueillies et analysées par Bruitparif.

Je vous souhaite une excellente lecture.

Julie Nouvion

Présidente de Bruitparif

Dossier : p. 2-3

**Premiers retours
de l'expérimentation
de revêtements
antibruit sur
le périphérique**

Également dans ce numéro

Nouvelles du réseau
RUMEUR • p.4

Accompagner • p.5

Sensibiliser • p.6

Forum des acteurs • p.7

En direct • p.8

Décryptage • p.8

Agenda • p.8



Premiers retours de l'expérimentation de revêtements antibruit sur

Fin juin, la Ville de Paris a appliqué de nouveaux revêtements sur le boulevard périphérique au niveau de la Porte de Vincennes. Bruitparif a suivi l'impact acoustique de cette expérimentation et livre ses premiers résultats.

La réduction du bruit intense généré par la circulation sur le boulevard périphérique passe nécessairement par une combinaison de plusieurs mesures. Parmi les mesures envisageables, la pose de revêtement de chaussée peu bruyant apparaît comme une solution prometteuse pour traiter le problème à la source. La Ville de Paris et Bruitparif ont ainsi proposé de démarrer une expérimentation sur une portion du périphérique afin de tester la pertinence de ce type de solution et sa pérennité dans le temps tant sur le plan acoustique que sur le plan mécanique, dans un contexte de fortes contraintes liées à la charge importante des véhicules qui empruntent chaque jour le périphérique (plus de 1,2 millions de véhicules avec à certains endroits jusqu'à 270 000 véhicules par jour).

La portion du périphérique qui a été sélectionnée pour l'expérimentation est un tronçon de 200 mètres situé sur le site du Grand Projet de Renouvellement Urbain (GPRU) de la Porte de Vincennes, entre le Pont de Lagny et l'échangeur de la Porte de Vincennes.

Du 25 au 29 juin 2012, les services de la Direction de la voirie et des déplacements de Paris et de la société Colas ont appliqué sur les deux sens de circulation de ce tronçon ainsi que sur les bretelles d'accès les produits Rugosoft® et Nanosoft® (Rugosoft® sur le BP intérieur et Nanosoft® sur le BP extérieur).

Bruitparif a installé 5 stations de mesure du bruit afin d'évaluer l'efficacité acoustique de la solution. La première a été installée au niveau du terre-plein central (à proximité directe du trafic routier), les trois suivantes en façade d'immeubles riverains au niveau de la section expérimentale et la dernière a été positionnée hors du périmètre de l'expérimentation afin de servir de

station «témoin». Pour compléter le dispositif, des enregistrements audio-numériques ont été réalisés en façade d'immeubles et dans un véhicule, à l'aide d'un appareil capable d'enregistrer les niveaux sonores et de les restituer tels qu'ils sont perçus par l'oreille humaine. Ceci a permis de documenter le gain obtenu en termes de sensation auditive pour les riverains comme pour les automobilistes.

Des baisses significatives de bruit

La diminution du bruit à la source a été en moyenne de -7,5 dB(A) d'après les résultats obtenus sur la station du terre-plein central. Cette baisse de bruit est tout à fait significative et correspond à ce qui pourrait être obtenu par une division par 6 du volume de circulation (toutes conditions égales par ailleurs).

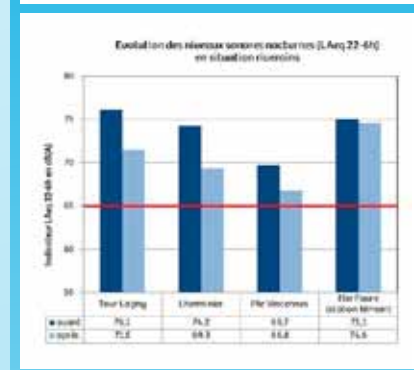
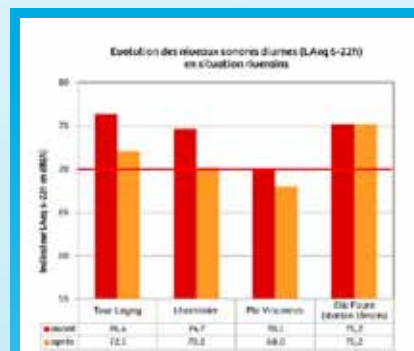
En façade des riverains, le bruit a diminué de -2,2 à -4,3 dB(A) en moyenne selon les localisations. Les améliorations obtenues correspondent à ce qui pourrait être obtenu par une diminution du trafic de l'ordre de -30 à -70 %. Cette amélioration ne se traduit pourtant pas par une amélioration proportionnelle au niveau de la sensation auditive. Rappelons ainsi qu'une diminution de -3 dB(A) est perceptible mais qu'il faut atteindre des diminutions de l'ordre de -5 dB(A) pour percevoir une différence nette de bruit et une diminution d'environ -10 dB(A) pour avoir l'impression d'un bruit divisé par deux.

Les immeubles qui ont vu leur situation le plus s'améliorer sont ceux exposés de manière prépondérante au bruit généré par le bd périphérique et situés les plus proches de la section expérimentale, à savoir la Tour Lagny (-4,1 dB(A) en moyenne) et l'immeuble L'Herminier (-4,3 dB(A) en moyenne).

La station située au niveau de l'immeuble Pte de Vincennes a vu quant à elle les niveaux sonores en façade diminuer plus faiblement (-2,2 dB(A) en moyenne) compte-tenu de son exposition combinée au bruit généré par l'avenue de la porte de Vincennes et par le boulevard périphérique.

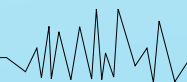
Des niveaux d'exposition qui restent néanmoins pour la plupart au-dessus des valeurs limites

Malgré ces améliorations significatives, la situation en termes d'exposition des riverains les plus proches reste non satisfaisante. Ainsi, les valeurs limites réglementaires sont encore dépassées de 2 à 6 dB(A) pour les indicateurs réglementaires nocturnes. En revanche, la situation devient moins critique quant aux niveaux diurnes puisque deux des trois stations en situation « riverains » présentent désormais des niveaux LAeq 6-22h inférieurs ou très proches du seuil réglementaire de 70 dB(A).



Un son moins agressif car plus sourd

Lorsqu'on analyse la répartition fréquentielle des gains obtenus, on s'aperçoit que les diminutions sont les plus importantes (elles peuvent atteindre -7 dB en situation riverains) pour les fréquences comprises entre 1000 et 2000 Hz typiquement. Or, rappelons-le, ces fréquences



correspondent tout à la fois à la gamme des fréquences pour lesquelles l'oreille a la plus grande sensibilité et également au domaine de la zone conversationnelle. Diminuer les niveaux sonores générés par la circulation dans ces fréquences permet donc d'améliorer la sensation auditive (le bruit paraît en quelque sorte moins agressif) et d'améliorer l'intelligibilité des conversations par diminution de l'effet de masque. Pour les conducteurs, le phénomène est également bien perceptible avec un son atténué et plus sourd dans l'habitacle au passage sur les nouveaux revêtements.

Des baisses de niveaux sonores enregistrées quelles que soient les conditions de circulation

Autre élément très intéressant : la baisse des niveaux apparaît quels que soient le type de jour (jour ouvrable ou week-end) et l'heure de la journée. Selon les heures, on assiste ainsi à des diminutions comprises entre -5,8 et -9,9 dB(A) en situation de proximité à la source (terre-plein central) et entre -2,8 et -5,9 dB(A) en situation riverains (en façade de l'immeuble l'Herminier et de la Tour Lagny).

Les baisses les plus faibles s'observent aux périodes de congestion importante (autour de 9h les jours ouvrables ou 19h les jours de week-ends). Néanmoins, l'amélioration reste significative même dans ces conditions (de l'ordre de -5,6 dB(A) à la source et de -3 dB(A) en

situation riverains), ce qui tend à montrer que les revêtements restent efficaces même lorsque les vitesses de circulation sont faibles et qu'ils peuvent également avoir une efficacité sur les bruits de moteur.

Par ailleurs, les diminutions les plus importantes interviennent aux heures où les niveaux de bruit sont les plus élevés, ce qui est particulièrement intéressant. Ainsi, on constate qu'entre 6h et 6h30 le matin les jours ouvrables, à la période où il a été montré par les études que le bruit est le plus fort, les niveaux sont diminués de -8,5 dB(A) en situation de proximité à la source et de -4,9 dB(A) et -5,4 dB(A) en situation riverains au niveau respectivement de la Tour Lagny et de l'immeuble l'Herminier.

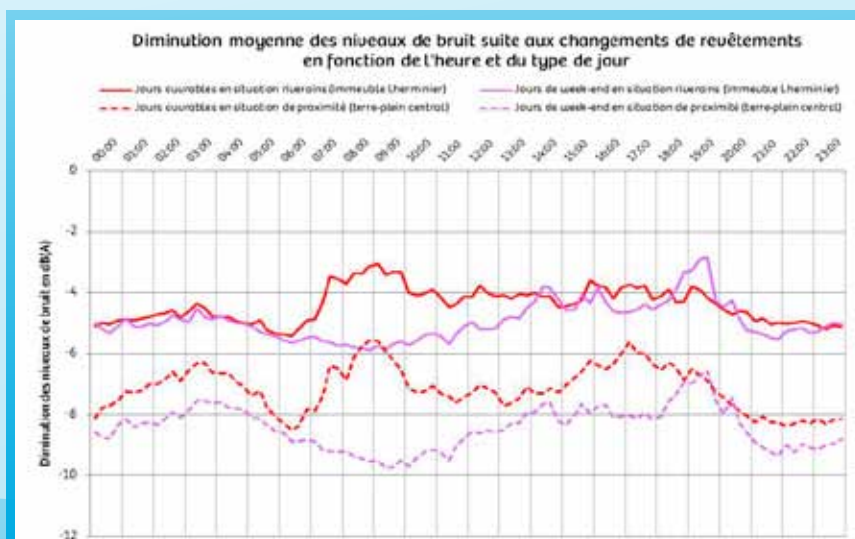
Ce premier bilan à trois mois fournit donc des résultats très encourageants quant à l'efficacité des revêtements acoustiques pour réduire l'exposition

au bruit des riverains du boulevard périphérique. Il révèle néanmoins que des actions complémentaires doivent être envisagées pour atteindre un respect des valeurs réglementaires. Il apparaît en outre nécessaire de poursuivre l'analyse et le suivi pendant plusieurs mois encore afin de vérifier que les performances acoustiques et surtout les qualités mécaniques des nouveaux revêtements résistent bien à la charge très importante de trafic du boulevard périphérique.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur l'espace « ressources » de Bruitparif pour télécharger :

- La note de synthèse des éléments de connaissances actuelles sur le bruit généré par le boulevard périphérique, septembre 2012

- Le rapport d'étude « Mesure du bruit long du bd périphérique Pte de Vincennes : Bilan à 3 mois de l'effet acoustique de la mise en œuvre de nouveaux revêtements de chaussée », octobre 2012



FOCUS

Comprendre les relations entre bruit de roulement et revêtement

Le revêtement routier joue un rôle essentiel sur le bruit de roulement.

Le bruit de roulement généré par le contact entre les pneus et la couche supérieure de la chaussée est la résultante de plusieurs phénomènes acoustiques, notamment :

- Les vibrations engendrées par l'interaction entre les pneumatiques et les irrégularités de la chaussée, qui génèrent des sons plutôt graves.
- Un phénomène de « pompage d'air » causé par la compression/détente de l'air situé entre les pneumatiques et les espaces vides non communicants de la chaussée, qui génère des sons plus aigus.
- L'effet de corne (ou « effet dièdre ») qui correspond aux réflexions successives de l'onde sonore dans la corne (ou dièdre) formée par le pneumatique et le revêtement routier,

dont la conséquence est une amplification du bruit à la manière d'un mégaphone.

La porosité d'un revêtement permet d'absorber les bruits de roulement et de réduire de manière importante l'effet de corne, le son se trouvant piégé dans les pores.

Elle permet en outre de réduire le surcroît de bruit généré par le phénomène de projection de gouttelettes d'eau, lorsqu'il pleut ou qu'il vient de pleuvoir. Enfin, une bonne absorption acoustique contribue à absorber également le bruit du moteur (qui est dominant à vitesse peu élevée) ainsi que les autres bruits environnants.

Le bruit a également tendance à devenir plus sourd et donc moins dérangentant à l'oreille humaine.

Les produits Rugosoft® et Nanosoft® qui ont été appliqués sur le tronçon d'expérimentation

du bd périphérique appartiennent aux enrobés bitumineux dits à couche très mince (BBTM) car ils sont appliqués en couche de 3 à 3,5 cm d'épaisseur. La composition granulaire de ces bétons bitumineux minces permet de créer un pourcentage important de petits vides (entre 20 et 30 % de vides contre 10 à 15 % pour les revêtements classiques) qui vont agir comme des pièges pour le son émis par la circulation.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur l'espace « ressources » de Bruitparif pour télécharger :

- Les fiches techniques « Opter pour des revêtements acoustiques : l'essentiel à connaître » et « Opter pour des revêtements acoustiques : aller plus loin », septembre 2012.

- Le dossier technique et pédagogique sur les performances acoustiques des revêtements de chaussée, décembre 2011.



3 stations de mesure de bruit déployées à côté de stations de surveillance de la qualité de l'air

Bruitparif a déployé cet été 3 stations de mesure du bruit en situation de proximité au trafic routier sur des sites faisant déjà l'objet d'une surveillance de la qualité de l'air par Airparif. Il s'agit de l'avenue Thiers (ex RN6) à Melun (77), de l'avenue Jean-Jaurès (ex RN2) à Pantin (93) et du boulevard périphérique Porte d'Auteuil (75). Objectifs de ces stations ? Disposer d'une évaluation couplée du bruit et de la qualité de l'air, mieux comprendre les interactions entre ces deux pollutions environnementales et les conditions de trafic et suivre l'impact des évolutions de la circulation sur le bruit et la qualité de l'air (exemple : modifications du parc circulant, réduction des vitesses, expérimentation de ZAPA...). Améliorer la connaissance sur les couplages air/bruit/trafic devrait permettre de guider les autorités en charge du trafic et les collectivités locales dans la mise en oeuvre d'actions qui puissent améliorer la situation à la fois en termes de bruit, de qualité de l'air et de sécurité. Il paraît en effet primordial de ne pas prendre des mesures qui, bénéfiques pour la qualité de l'air seraient contre-productives pour le bruit, ou inversement. Il convient notamment d'apporter des éléments de réponses à certaines questions qui sont fréquemment posées :

- Quels sont les impacts des limitations de vitesse sur le bruit et la pollution de l'air ?
- Quels sont les impacts des conditions de trafic saturées / fluides sur le bruit et la pollution de l'air ?
- Que peut-on attendre d'une modification du parc de véhicules en circulation en matière de bruit et de qualité de l'air ?

Positionnées à 4 mètres de hauteur sur des mâts d'éclairage public, les stations



déployées par Bruitparif mesurent les niveaux de bruit seconde après seconde et transmettent leurs données en quasi temps réel sur le serveur central de Bruitparif qui les rend disponibles au sein de la plateforme de consultation RUMEUR. Des partenariats avec les gestionnaires des voiries concernées et Airparif sont en cours de mise en place afin de pouvoir échanger données de trafic, de qualité de l'air et de bruit à un pas de temps suffisamment fin pour permettre d'étudier finement les relations qui existent entre les conditions de trafic routier, le bruit et la pollution atmosphérique.

Une première station de mesure déployée dans un contexte de multi-exposition critique au bruit

Les premières cartographies du bruit produites au sein de l'agglomération parisienne ont révélé que de l'ordre de 66 000 personnes vivraient dans des situations de multi-exposition critique au bruit, c'est-à-dire avec des niveaux de bruit en façade de chez eux qui excèdent les valeurs limites pour deux ou trois sources de bruit (parmi le trafic routier, le trafic ferré et/ou le trafic aérien). Parmi ces 66 000 personnes, de l'ordre de 1 100 vivraient dans des secteurs en situation de tri-exposition (dépassement des valeurs limites pour les trois sources de bruit).

Afin de disposer d'informations fines permettant de mieux documenter les niveaux de bruit, de mieux appréhender la gêne des populations et de guider l'action publique, Bruitparif a entamé le déploiement de stations de mesure dans les contextes les plus aigus de multi-exposition.

Le premier secteur à faire l'objet d'une telle observation se situe sur la commune de Villeneuve-Saint-Georges (94). Il s'agit d'un site soumis à la fois au bruit de l'ex-RN6, de la voie ferrée et des survols des avions décollant de ou atterrissant à Orly.

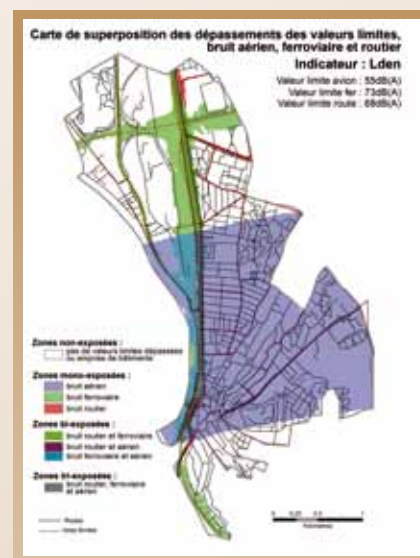
La station de mesure a été déployée le 30 juillet 2012 et est opérationnelle depuis cette date. Elle vise à documenter les niveaux sonores combinés des différentes sources en présence et à identifier la contribution de chacune des sources dans les indicateurs énergétiques (niveaux de bruit moyens) et événementiels (nombre de pics de bruit).

Les premiers résultats d'observation confirment les estimations fournies par les cartes de bruit, avec des valeurs très élevées tout au long de la journée. Ainsi les niveaux



enregistrés s'établissent autour de 74-75 dB(A) durant la période diurne (6-22h) et autour de 71 dB(A) durant la période nocturne (22-6h) et présentent un très grand nombre de pics de bruit au cours de la journée. L'analyse précise de la part liée au trafic aérien, au trafic ferroviaire ou à d'autres phénomènes intempestifs dans ces pics de bruit est en cours de réalisation et devrait permettre de mieux appréhender les enjeux.

Des enquêtes de perception auprès de la population ont également été menées dans ce secteur fin septembre/début octobre par l'équipe de Bruitparif dans le cadre du projet européen Life + Harmonica. Ces enquêtes visent à tester et valider l'utilisation d'un indice de bruit grand public pour mieux rendre compte de la perception du bruit par la population.



Pour accéder aux données de ces stations, consulter le site rumeur : <http://rumeur.bruitparif.fr/>

Interview de Lucie Echaniz et Mathilde Comment, en charge de l'accompagnement des collectivités.

Bruitparif accompagne les collectivités territoriales de l'agglomération parisienne en apportant son expertise et ses moyens techniques pour accélérer la réalisation des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) en application de la directive européenne 2002/49/CE. Etat des lieux de la situation.

Francilophone : Face au retard important dans la réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement, comment Bruitparif renforce-t-il son assistance auprès des collectivités territoriales concernées ?

Lucie Echaniz : « Nous éclairons les autorités compétentes sur les modalités réglementaires et les démarches à suivre pour réaliser un PPBE. Nous jouons également un rôle de relais d'information entre les différentes entités chargées de réaliser un PPBE (gestionnaires et collectivités) et participons, dans la mesure de nos disponibilités, aux comités de pilotage des projets de PPBE. Plus récemment, la situation de précontentieux entre la France et la Commission Européenne suite au retard important constaté dans l'application de la directive européenne nous a poussés à renforcer notre accompagnement en proposant de nouveaux outils afin de répondre plus facilement aux exigences réglementaires.

L'outil central développé est une proposition de trame de rédaction d'un PPBE comportant des aides méthodologiques qui s'appuient sur les cartes stratégiques de bruit consolidées et post-traitées au sein de notre web-SIG, permettant de mettre en lumière les zones à enjeux sur le territoire. Les collectivités sont alors invitées à réfléchir aux actions qui pourraient être mises en œuvre pour réduire l'exposition des populations au bruit dans ces zones. Afin de faciliter le travail d'élaboration du document et le recueil des informations nécessaires, des documents types sont disponibles tels que des modèles de courriers à adresser aux gestionnaires d'infrastructure, des tableaux simples à remplir et à insérer dans le projet de PPBE, etc. Toutes les autorités compétentes pour l'élaboration d'un PPBE peuvent accéder à ces outils d'accompagnement, après s'être gratuitement inscrites au sein de l'espace « forum des acteurs » du site internet de Bruitparif : <http://forum-des-acteurs.bruitparif.fr/espace-de-travail/ppbe-accompagnement-renforce>.

Pour rendre leur maniement plus évident, ces documents et outils sont présentés dans le cadre de sessions de formation que nous organisons périodiquement. La prochaine journée, ouverte à toute collectivité, se tiendra le jeudi 13 décembre dans nos locaux.»

Mathilde Comment : « D'autre part, afin d'améliorer la connaissance théorique des collectivités en matière de gestion du bruit et mettre en avant les expériences réussies, Bruitparif a réalisé un classeur composé de fiches synthétiques présentant les solutions de lutte contre le bruit. Ce classeur se veut à la fois un support d'aide à la décision pour les élus et un outil de travail pour les techniciens. Il se découpe en plusieurs thématiques dont les onglets « bruit routier » et « urbanisme » qui sont désormais disponibles. Ce classeur avec ses mises à jour sera remis gratuitement à nos adhérents d'ici la fin de l'année au fur et à mesure de nos rencontres. Il sera également édité et disponible à la vente.»

Francilophone : Ces éléments ont-ils permis d'accélérer les réalisations des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement ?

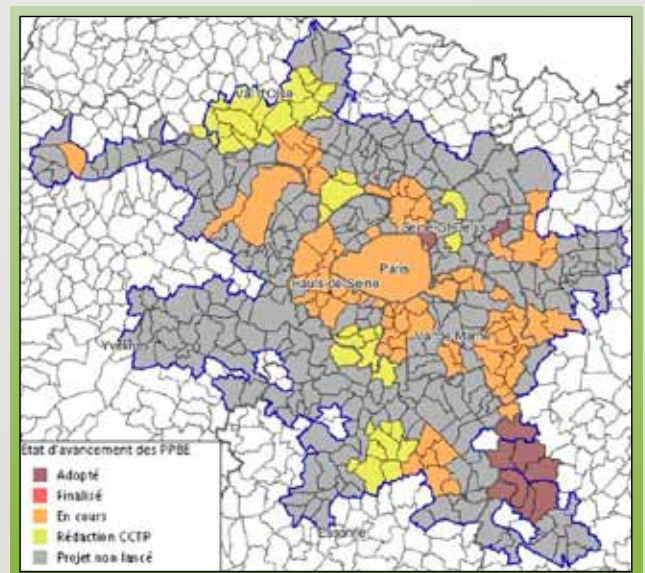
Lucie Echaniz : « Actuellement, sur plus de 250 autorités compétentes au sein de l'agglomération parisienne, seules 3 ont vraiment réalisé, publié et arrêté leur PPBE. Cependant on note une réelle inflexion ces



derniers mois avec de nombreuses collectivités qui se sont engagées dans la démarche. Ainsi, à notre connaissance, 2 collectivités locales sont en cours de consultation du public sur leur projet de PPBE, une quarantaine sont en cours de réalisation de leur PPBE, soit avec l'accompagnement d'un prestataire extérieur (pour les deux-tiers d'entre elles), soit en interne en s'appuyant sur les outils élaborés par Bruitparif (pour un tiers d'entre elles), et une dizaine s'appêtent à lancer la démarche. La plupart des collectivités (de l'ordre de 80 % d'entre elles) qui se sont lancées dans la démarche ont bénéficié de l'accompagnement de Bruitparif. Bien que la dynamique semble à présent enclenchée, il faut continuer à rappeler aux collectivités concernées qu'il y a urgence et que les délais restants pour réaliser leur PPBE sont très courts.

Francilophone : Que pouvez-vous nous dire sur les attentes des collectivités en matière d'accompagnement concernant la lutte contre le bruit ?

Mathilde Comment : « Suivre les réalisations des différents PPBE nous a permis de constater les blocages et difficultés à la fois financières et parfois techniques de la mise en place de solutions curatives de lutte contre le bruit. Face à ce constat, de très fortes attentes ressortent de la part des collectivités pour améliorer la prise en compte du bruit en amont. C'est pour répondre à ces attentes que Bruitparif a mené un travail de synthèse sur les connaissances existantes en matière de bruit et d'urbanisme et les bonnes pratiques liées à l'aménagement urbain. Ces éléments sont disponibles dans l'onglet « urbanisme » du classeur évoqué précédemment. Nous prévoyons d'organiser des sessions de formation sur cette thématique.»



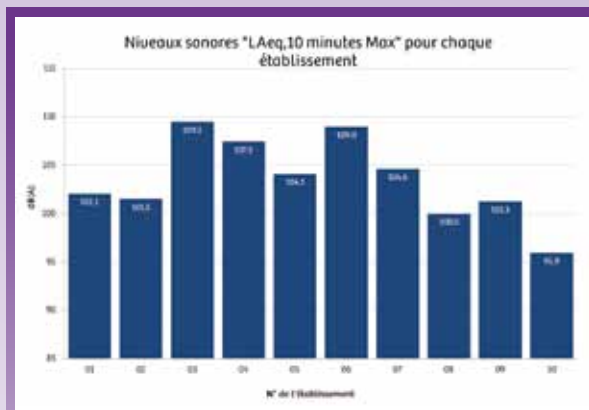
Le décret n°98-1143 du 15 décembre 1998 pris en application de la loi « bruit » du 31 décembre 1992 applicable aux établissements recevant du public et diffusant de la musique amplifiée, a réglementé cette activité musicale. Cette réglementation vise deux objectifs : la protection du public et la protection du voisinage, à travers la mise en œuvre de moyens de prévention des nuisances sonores.

Afin d'étudier l'impact de cette réglementation sur les niveaux sonores diffusés dans les discothèques, deux premières études furent réalisées en 1998 et en 2001 en Ile-de-France, dans le cadre du Plan d'Action Santé Environnement Bruit de 1997.

Ces études avaient mis en évidence des niveaux sonores élevés dans les discothèques. Or, des enjeux importants de santé sont associés à ces niveaux, les risques pour l'audition des jeunes fréquentant ces établissements étant réels. Aussi le premier Plan National Santé Environnement de 2004 avait-il prévu une action spécifique, l'action 28 : protéger les adolescents des risques dus à la musique amplifiée. Une troisième étude fut donc lancée en 2009 afin de vérifier l'impact de la réglementation sur les pratiques des discothèques.

En 2012, Bruitparif a réalisé une nouvelle campagne de mesures inopinées de nuit au

sein de 10 discothèques. Il s'est agi de mesurer le niveau sonore réellement diffusé dans ces établissements en regard avec le niveau limite de diffusion fixé à 105 dB(A) par la réglementation.



3 établissements sur 10 au total ont présenté un niveau maximum sur 10 minutes (LAeq, 10m, Max) strictement supérieur

à 105 dB(A). Sur ces 3 établissements, 2 établissements ont vu ces dépassements se répéter plusieurs fois dans la soirée alors que l'autre établissement a présenté un dépassement isolé. Il existe donc, dans ces établissements, un risque de provoquer des traumatismes sonores aigus chez les personnes les plus fragiles.

Il ressort également de cette étude la nécessité d'amplifier les actions d'information et de sensibilisation sur les risques auditifs auprès des exploitants d'établissements et auprès du public comme du personnel qui fréquente les discothèques pour encourager une limitation des niveaux sonores à la source, la distribution de bouchons d'oreilles, l'information du public sur les niveaux au sein de la discothèque à l'aide d'afficheurs, l'aménagement de zones de repos au sein des établissements. En complément de ces actions de sensibilisation, il apparaît également nécessaire de renforcer les contrôles.

FOCUS

Appliquer la réglementation : comment faire ? Rappels à l'attention des exploitants

Quels sont les enjeux de la réglementation ?

Pour protéger l'audition du public, le niveau sonore moyen sur 10 à 15 minutes doit être inférieur à 105 dB(A). La tranquillité du voisinage des établissements doit être également préservée, l'exploitant doit donc s'assurer du non dépassement de la valeur d'émergence de 3 dB à l'intérieur des logements pour les bandes de fréquences allant de 125 Hz à 4000Hz ainsi que du non dépassement des valeurs d'émergences réglementaires pour le niveau global (articles R. 1334-32 et R. 1334-33 du code de la santé publique). Quand les établissements ne sont pas contigus avec des locaux d'habitations, l'exploitant doit s'assurer du non dépassement des valeurs d'émergence réglementaires fixées aux articles R. 1334-30 à R. 1334-37 du code de la santé publique.

Pour toute précision concernant la réglementation en vigueur, consultez la circulaire NOR : DEVP121346C du 23/12/2011

Comment être en conformité ?

L'exploitant doit faire réaliser une étude d'impact des nuisances sonores (EINS) par un bureau d'études spécialisé. Elle devra être mise à jour à chaque modification des locaux ou de l'installation de sonorisation et pouvoir être présentée à tout moment aux agents chargés du contrôle.

Que contient l'étude d'impact ?

Il s'agit de mesurer les niveaux de pression acoustique tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des locaux. En cas de non-conformité à la réglementation, l'étude décrit les travaux nécessaires pour une mise en conformité générale de l'établissement, notamment par des travaux d'isolation phonique et l'installation d'un limiteur de pression acoustique. Ce limiteur, qui doit respecter un cahier des charges défini en annexe de l'arrêté du 15 décembre 1998, devra faire l'objet d'un étalonnage et d'un calibrage au moins tous les trois ans.



Pour toute question au sujet des EINS, vous pouvez vous rapprocher de l'Agence Régionale de Santé ou du service communal d'hygiène et de santé de votre ville.

Quelles sanctions en cas de non-conformité ?

Le préfet peut prononcer la suspension de l'activité musicale de l'établissement, une fermeture allant jusqu'à trois mois et le non renouvellement de l'autorisation d'ouverture tardive. Ces sanctions administratives peuvent être accompagnées de sanctions pénales : contravention de 5ème classe et confiscation du matériel. Les personnes morales sont également pénalement responsables.



Dans le cadre de l'élaboration de son plan de développement à 5 ans, Bruitparif a recueilli les attentes des associations en matière d'accès à des données sur le bruit en Ile de France.

Ile-de-France Environnement :

« Les bruits de voisinage, routier, ferroviaire et aérien sont les nuisances que les Franciliens ressentent avec le plus d'acuité. Il est difficile de hiérarchiser les attentes associatives car si les attentes des associations spécialisées dans le bruit aérien sont bien connues : couvre-feu nocturne de 7 h d'affilée, procédure d'atterrissage et de décollage à bas bruit, réduction du trafic aérien, utilisation d'aéronefs moins sonores, meilleure connaissance des indicateurs sonores sur un territoire donné, cartographies des zones de bruits etc... celles qui se préoccupent de l'ensemble des soucis environnementaux ne sont pas moins attentives aux bruits. Les bruits de voisinage liés à une mauvaise isolation des logements, ceux de la route ou des voies ferrées sont aussi à prendre en compte et répondent pratiquement aux mêmes attentes que l'aérien. Il faut aussi remarquer que la sensibilité des Franciliens aux bruits s'accroît et qu'en dépit des efforts entrepris par certaines collectivités, le nombre de plaintes ne baisse pas. La composante sensorielle voire psychique du bruit mérite elle aussi d'être prise en compte. Les attentes des associations sont donc importantes en matière d'accès aux données sonores sur l'ensemble du territoire. Les associations ne sont pas du tout satisfaites de l'utilisation des indicateurs actuels qui minorent très fortement le ressenti qu'elles ont des effets sonores. Le travail de Bruitparif sur de nouveaux indicateurs est de ce fait primordial même si ces indicateurs ne sont pas validés par les lobbys internationaux qui ont bien manœuvré pour obtenir des indices qui ne leur portent pas atteinte économiquement. »

Position des associations ou des collectifs mobilisés autour de la problématique aéroportuaire :

Les représentants de ces associations réclament des données indépendantes et transparentes permettant de documenter le bruit généré par les aéronefs. En sus de l'accès aux indicateurs usuels de bruit (indicateurs énergétiques de type LAeq, Lden, Ln), ils sont en attente d'informations précises sur les pics de bruit générés par les survols d'aéronefs qui puissent être accompagnés d'informations sur les trajectoires. Ils souhaitent que ces données soient accessibles librement et en temps quasi-réel sur internet.



ADVOCNAR

« L'ADVOCNAR travaille en collaboration avec Bruitparif au déploiement d'un réseau de mesure du bruit généré par le trafic aérien au sein d'un territoire pilote du Val d'Oise ; l'association attend de Bruitparif la transmission de ses données vers la plateforme européenne EANS, dans le cadre d'une convention tripartite signée fin 2010. Ce projet en cours de réalisation permettra à chaque riverain concerné de mesurer presque instantanément la qualité de son environnement sonore. »



CIRENA :

« Les attentes de CIRENA vis à vis de Bruitparif portent sur des études d'objectivation des effets du trafic aéronefs sur le bruit, notamment lorsque les aéronefs survolent le secteur de Cergy-Conflans-Le Pecq en situation d'atterrissage (configuration face à l'Est) :

- étude comparative du nombre de survols, des indicateurs NA 62 et 65, par tranche horaire (22h/24h, 24h/5h, 5h/7h, 7h/22h), en dissociant les jours de week-ends des jours de semaine, avant et après le 17/11/2011 (date du relèvement des altitudes à l'approche), au niveau des agglomérations de la Confluence et de Cergy-Pontoise (plus de 300.000 habitants concernés).
- étude comparative du trafic et du bruit au niveau Cergy-Conflans-Le Pecq entre les doublets nord et sud : nombre de survols, indicateurs NA 62 et 65, par tranche horaire (22h/24h, 24h/5h, 5h/7h, 7h/22h), en dissociant les jours de week-ends et les jours de semaine.
- étude sur le respect ou non des hauteurs de survols au-dessus du secteur Conflans-Cergy : nombre d'avions à plus de 1200 m, nombre

d'avions entre 1000 et 1200 m, nombre d'avions entre 800 et 1000 m, nombre d'avions à moins de 800 m). »

ACRENA :

« L'ACRENA, souhaite que Bruitparif puisse augmenter le nombre de stations de mesures permanentes dans l'ouest parisien, afin d'obtenir des éléments réguliers de comparaison de l'évolution des nuisances aériennes. Elle souhaite également que soit envisagée une méthodologie commune, utilisée par tous, afin de mettre en commun les ressources et de rendre comparables les conclusions des études acoustiques de Bruitparif et de ses partenaires (exemple processus ACNUSA). »



Comité de riverains de Saint-Brice sous Forêt

« Depuis septembre 2011, une station experte de Bruitparif a été installée sur le site de St-Brice-Sous-Forêt. Notre commune de par sa situation est très exposée aux nuisances sonores aériennes puisque :

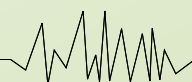
- entre les 2 doublets,
- dans le prolongement des pistes à environ 10 km à vol d'oiseau de Roissy,
- concernée par les décollages et atterrissages à basses altitudes.

La commune, pour 95 % de sa superficie, n'est cependant pas encore dans le PGS.

Notre combat commencé depuis plus de 3 ans pour entrer dans la zone d'aide à l'insonorisation se trouve renforcé et légitimé par les enregistrements qui sont fournis par la station de Bruitparif et qui doivent nous permettre d'obtenir satisfaction.

Depuis octobre 2011, nous utilisons les données issues de la plateforme Rumeur de Bruitparif : Lden aérien, nombre de mouvement à plus de 62 dB(A) et à plus de 65 dB(A)... Il est très précieux de pouvoir avoir ces chiffres qui sont issus d'une station experte dont la métrologie est reconnue (classe 1 et étalonnage COFRAC périodique au LNE).

A l'avenir, nous souhaiterions pouvoir extraire directement ces données sur tableaux. D'autre part, pour les zones situées entre Roissy et Montmorency, qui sont les zones les plus perturbées, et celles qui ont plus de bruit au décollage qu'à l'atterrissage, il serait souhaitable de disposer d'une valeur en Lden pour chaque configuration. »



Le projet Harmonica, les enquêtes sont en cours

C'est une nouvelle étape pour le projet Harmonica avec le démarrage des enquêtes de terrain. Ces entretiens à domicile permettront de déterminer l'indice d'évaluation de la pollution sonore, parmi les quatre qui ont été développés, qui correspond le mieux au ressenti des populations riveraines des 4 stations de mesures qui ont été retenues en Ile-de-France dans le cadre du projet :

- Limours (bruit aérien) : quartier pavillonnaire près d'un axe routier de desserte, sous le passage d'avions vers Orly en phase d'atterrissage.
- Rue Coriolis à Paris 12^{ème} (bruit ferroviaire) : front urbain en centre-ville, axe routier secondaire, à proximité de la gare de Lyon.
- Gonesse (bruit aérien) : quartier résidentiel en centre-ville près d'un axe routier secondaire, sous le passage d'avions à proximité de l'aéroport de Roissy.
- Villeneuve-Saint-Georges (multi-exposition) : front urbain en centre-ville, axe routier important, en bordure de voie ferrée, sous le passage d'avions à destination ou provenance de l'aéroport d'Orly.

Cette phase d'enquête in situ auprès de la population va ensuite se poursuivre en mode laboratoire avec la réalisation d'entretiens individuels auprès de 60 personnes appartenant à 3 types de publics : représentants de la société civile, experts et élus.

Des travaux similaires sont en cours sur le territoire de l'agglomération lyonnaise par l'équipe d'Acoucité, partenaire de Bruitparif dans le projet Harmonica.



Décryptage

Europe : vers des méthodes communes d'évaluation du bruit

La commission européenne vient de publier de nouvelles méthodes pour permettre d'évaluer de manière homogène l'exposition au bruit au sein des différents Etats membres. Il est en effet indispensable de disposer de données cohérentes et comparables pour élaborer des politiques efficaces de réduction des nuisances sonores, nuisances qui constituent un problème grandissant en termes de santé publique et de coûts en Europe.



Rappelons que la directive 2002/CE/49 sur le bruit ambiant exige des États membres qu'ils déterminent l'exposition des populations au bruit au moyen d'une cartographie stratégique et qu'ils élaborent des plans d'action de réduction du bruit. Le premier exercice européen de cartographie réalisé en 2007 a révélé des différences considérables entre les méthodes d'évaluation,

la collecte et la qualité des données. C'est pourquoi les États membres devront commencer à utiliser de nouvelles méthodes pour établir la prochaine cartographie européenne stratégique du bruit en 2017.

Ces nouvelles méthodes appelées méthodes communes d'évaluation du bruit (CNOSSOS-EU) sont fondées sur les dernières connaissances scientifiques et techniques et évaluent le bruit causé par le trafic routier, ferroviaire et aérien, et par l'industrie. Elles ont été élaborées par le Centre commun de recherche (CCR) de la Commission européenne en collaboration avec des experts nommés par les États membres de l'UE, l'Agence européenne pour l'environnement, l'Agence européenne de la sécurité aérienne et l'Organisation mondiale de la santé-Europe.

Grâce à ce cadre méthodologique commun, la Commission européenne entend pouvoir recueillir des informations comparables et fiables sur les niveaux de bruit auxquels les Européens sont exposés et mieux évaluer leurs effets sur la santé. Il facilitera également l'élaboration de plans d'action détaillés pour prévenir et réduire l'exposition à des niveaux de bruit nocifs.

Agenda

Bruitparif, en partenariat avec la Région Ile-de-France, la Ville de Paris et le réseau Eurocities, et avec le soutien du programme Life+ de la Commission européenne, organise les 28, 29 et 30 novembre 2012, trois journées d'échanges et de partages d'expériences sur le thème : « **Prévenir et gérer le bruit dans la ville : les bonnes pratiques des grandes agglomérations européennes** »

> Les 28 et 30 novembre, la **Ville de Paris** et **Bruitparif** accueilleront les villes européennes membres du réseau Eurocities qui participent au Working Group Noise pour deux journées d'ateliers de travail. La journée du 28 novembre sera consacrée le matin à la problématique des zones calmes avec la tenue d'un workshop du projet Life + Quadmap et l'après-midi aux méthodes d'évaluation du bruit, avec une présentation détaillée des outils développés par Bruitparif et des avancées liées au projet Life + Harmonica. La seconde journée d'ateliers (30 novembre) sera également scindée en deux parties : la matinée sera l'occasion pour la Ville de Paris de présenter les actions de gestion du trafic et d'aménagement de la voirie inscrites dans son plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), avec un focus particulier sur les actions combinées de lutte contre le bruit mises en œuvre sur le boulevard périphérique. Une visite sur site (au niveau de la Porte de Vincennes) permettra de mieux appréhender la problématique et les actions mises en place ou envisagées. Enfin, l'après-midi sera consacré à des réunions relatives aux projets européens CityHush et Fonococ.

> Le 29 novembre se tiendra un **colloque à dimension européenne dans l'hémicycle du Conseil régional**. Ce colloque sera destiné à faire le point sur l'état d'avancement des plans d'actions prévus par la directive européenne 2002/CE/49, à présenter les bonnes pratiques mises en œuvre par les grandes agglomérations européennes pour lutter contre le bruit et à partager les retours d'expérience. Ouverte à tous, cette journée permettra notamment aux collectivités territoriales d'enrichir leurs connaissances en matière d'actions de lutte contre les nuisances sonores et de se doter des outils nécessaires pour renforcer leur plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Pour télécharger le programme et vous inscrire, RDV sur le site internet de Bruitparif ou contactez-nous par email : colloque@bruitparif.fr, Tél : 01 75 00 04 00.

Le Francilophone

Lettre d'information de Bruitparif

Directrice de publication : Julie Nouvion

Rédaction : François Soulabaille, Fanny Miellicki

Conception et maquette originale :

Diagraphe - diagraphe.fr

Crédit photo :

© Julien Tromeur - Fotolia.com, Bruitparif

Bruitparif : 9, impasse Milord - 75018 Paris

Tél : 01 75 00 04 00 - Fax : 01 75 00 04 01

Email : contact@bruitparif.fr - <http://www.bruitparif.fr>

ISSN en cours d'attribution / Édition en ligne : ISSN 2261-3161