

# Le bruit

## Synthèse

### Atouts

- Seules des situations très locales posant problème sont recensées (problèmes urbains « classiques », activités aériennes très précises)

### Faiblesses

- Zones de bruit générées par les infrastructures routières et ferroviaires

### Menaces

- Des projets de création de nouvelles infrastructures

### Enjeux régionaux

- Même si le bruit n'est pas un enjeu majeur en Limousin, il conviendra d'apporter des solutions aux situations existantes les plus critiques et de mieux prendre en compte cette problématique dans la mise en œuvre des grands projets

### Pistes de réflexions

- Porter une attention particulière à la thématique bruit dans l'étude et la réalisation de nouveaux projets d'infrastructures (ferroviaires, routières, économiques) et par rapport à la construction de nouveaux logements

### Indicateurs du tableau de bord

#### • Indicateurs d'état

- Nombre de points noirs sur le réseau routier national

#### • Indicateurs de pression

- Population exposée par tranche de niveau sonore

#### • Indicateurs de réponse

- Investissements industriels spécifiques pour réduire les nuisances sonores

## Principales dispositions du Grenelle de l'environnement

Loi du 3 août 2009 dite « Grenelle 1 » et loi du 12 juillet 2010 dite « Grenelle 2 »

Réduction du bruit dans les agglomérations et le long des routes en révisant l'inventaire des points noirs du bruit et en résorbant dans un délai maximum de 7 ans les plus dangereux pour la santé (Loi Grenelle 1 article 41).

Réduction du bruit engendré par le trafic aérien pour les riverains d'aéroports (Loi Grenelle 1 article 41, Loi Grenelle 2 article 176).

■ Pour en savoir plus

[www.legrenelle-environnement.fr](http://www.legrenelle-environnement.fr)



## ■ Principaux textes juridiques

---

### Conventions internationales :

- 2010 (23 novembre) Convention cadre de Paris de coopération scientifique et technique ou « Convention Iroqua ».

### Politiques et droit de l'Union Européenne :

- 2002 (25 juin) Directive n°2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement : élaborer des cartes de bruit stratégiques, prévenir et réduire les bruits excessifs au moyen de plans d'action, protéger les zones de calme, favoriser la sensibilisation et la participation du public.
- 2003 (6 août) Recommandation de la Commission relative aux lignes directrices sur les méthodes provisoires révisées de calcul du bruit industriel, du bruit des avions, du bruit du trafic routier et du bruit des trains, ainsi qu'aux données d'émission correspondantes.

### Droit national :

- Code de l'environnement, articles L124-2, L331-18, L571-1 et suivants, L572-1 et suivants, L1311-1, L3332-1-1.
- Code de l'urbanisme, articles L123-1-11, L147-1 et suivants.
- Code général des collectivités territoriales, article L 2212-2.

### ■ Pour en savoir plus

- [http://www.limousin.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id\\_article=664](http://www.limousin.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id_article=664)
- [http://www.limousin.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id\\_article=665](http://www.limousin.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id_article=665)



## ■ Diagnostic et problématiques

En dehors des problèmes urbains classiques et d'activités aériennes très localisées, les principales zones de bruit sont générées par les infrastructures routières et ferroviaires.

Le Limousin est concerné principalement au titre des grandes infrastructures routières :

- dans le réseau routier national, l'autoroute A20 dans toute la traversée de la région, la RN520 à Limoges, de la RN21 à l'A20 (Quais).
- dans les réseaux routiers départementaux, une partie des RD704, RD79, RD 979, RD 947 et RD 941 en Haute-Vienne, la RD1089 dans la traversée de Brive, Malemort sur Corrèze pour partie et Ussac et la RD9 dans la traversée de Tulle.
- dans les voies communales, 58 rues de Limoges, Couzeix et Panazol, la rue du Docteur Valette à Tulle, les avenues Jean-Charles Rivet et Jean Moulin, et la rue Marcelin Roche à Brive.

Longueur de voies classées suivant leurs caractéristiques acoustiques en 2009

**Plus de 700 km de voies potentiellement sonores**

nombre de km...		Corrèze	Creuse	Haute-Vienne	Limousin
... des routes et rues	niveau sonore élevé	198	113	221	532
	niveau sonore moyen	188	16	260	464
	niveau sonore faible	59	17	35	11
... des voies ferrées interurbaines	niveau sonore élevé	72	30	92	194
	niveau sonore moyen ou faible	0	0	0	0

Source : DREAL Limousin, d'après DDT Corrèze, Creuse et Haute-Vienne

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre

**Une sectorisation reportée dans les PLUs**

Les infrastructures de transport terrestre sont classées en cinq catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent. Dans le tableau, les niveaux sonores élevés correspondent aux catégories 1 et 2, les niveaux sonores moyens à la catégorie 3 et les niveaux sonores bas aux catégories 4 et 5.

Quelles sont les infrastructures concernées ?

- les routes et rues écoulant plus de 5 000 véhicules par jour
- les voies de chemin de fer interurbaines de plus de 50 trains par jour
- les voies de chemin de fer urbaines de plus de 100 trains par jour
- les lignes de transports en commun en site propre de plus de 100 autobus ou rames par jour.

Le classement est établi d'après les niveaux d'émission sonores (LAeq) des infrastructures pour les périodes diurne (6h00 à 22h00) et nocturne (22h00 à 6h00), sur la base des trafics attendus à l'horizon 2015. Les niveaux sonores sont calculés en fonction des caractéristiques des voies (trafics, vitesses, pourcentage de poids lourds, géométrie de la voie, profil en long,...) selon des méthodes normalisées. Le Préfet détermine le classement sonore des infrastructures par arrêté, après avis des communes concernées. Ces secteurs doivent être reportés sur les documents graphiques des Plans Locaux d'Urbanisme, de sorte que la construction de nouveaux bâtiments prenne en compte la problématique bruit.

Avec une relativement faible densité de population et des trafics routiers qui se concentrent sur les grands axes, le Limousin ne présente pas de caractéristique particulière en matière de bruit. On estime qu'environ 1,8 % des limousins sont confrontés à une gêne sonore très importante tout au long de la journée, contre 2 % de français. En revanche, en période nocturne, la fréquence des limousins exposés à un bruit important est légèrement supérieure à la moyenne nationale (resp. 1,2 % et 0,9 %).

Population exposée au bruit routier en 2010

**Une gêne nocturne relativement plus ressentie**

	Corrèze	Creuse	Hte-Vienne	Limousin	France*
<b>Part de la population exposée à plus de ...</b>	226	134	259	619	50 445
68 dB(A) – gêne sonore sur 24 heures	0,3%	0,02%	3,3%	1,8%	2,0%
62 dB (A) – gêne nocturne, perturbations du sommeil	0,2%	0,02%	2,1%	1,2%	0,9%

Source : DREAL Limousin, d'après MEDDTL-SOeS

\*Estimation portant sur la quasi totalité des départements représentant 90 % de la population.

*Les cartes de bruit*

### **Du diagnostic aux plans d'actions**

Le dispositif réglementaire d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement impose la réalisation de cartes de bruit dites « stratégiques » et l'adoption de plans d'actions (dénommés dans la transposition française « Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement » ou PPBE). Ces cartes de bruit constituent des diagnostics de l'exposition sonore des populations sur un territoire étendu. Elles doivent servir de base à l'établissement des plans d'actions dont le principal objectif est de réduire les situations d'exposition sonore jugées excessives. Les cartes ont été établies, approuvées et publiées par les Préfets de département.

L'estimation de l'exposition au bruit de la population est réalisée pour deux indicateurs :

- Le Lden (Level day evening night), qui caractérise la gêne sonore sur 24 heures. Cet indicateur est construit sur la base des LAeq(6h-18h), LAeq(18h-22h) et LAeq(22h-6h), et prend en compte la sensibilité particulière de la population en période de soirée et de nuit en pondérant les niveaux sonores respectivement de +5 et +10 dB. Cet indicateur est associé à la valeur limite 68 dB(A) pour le mode routier, évaluée en champ libre.

- Le Ln (L night ou L nuit), destiné à rendre compte des perturbations du sommeil. Cet indicateur est associé à la valeur limite 62 dB(A), également évaluée en champ libre.

Sont estimés (par méthode géomatique) et par intervalles de niveaux sonores : la population exposée, le nombre d'établissements d'enseignement, le nombre d'établissements de santé, la superficie exposée (uniquement pour l'indicateur Lden).

### **■ Enjeux et pistes de réflexions**

Le bruit ne constitue pas un enjeu majeur à l'échelle du Limousin. Seules des situations très locales posent problème (problèmes urbains « classiques », activités aériennes très précises). Toutefois, il existe des projets de création de nouvelles infrastructures (ferroviaires, routières) qui nécessiteront une prise en compte du bruit.

Dans les années à venir, il s'agira donc de :

- Porter une attention particulière à la thématique bruit dans l'étude et la réalisation de nouveaux projets d'infrastructures (ferroviaires, routières, économiques) et par rapport à la construction de nouveaux logements.
- Veiller à la mise à jour régulière des arrêtés de classement sonore.
- Veiller à leur prise en compte effective dans les PLU et leur application aux autorisations de construire.
- Limiter la construction dans les zones soumises au bruit (proximité d'infrastructures de transport terrestre, secteurs situés sous les trajectoires de décollage et les axes d'approche finale).
- Veiller à l'établissement et à la mise en œuvre des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des différents réseaux concernés (RN, RD, VC et voies ferrées) pour les seuils généraux fixés par le Code de l'environnement.
- Poursuivre l'isolation phonique des bâtiments anciens.
- Favoriser la mise en place des observatoires départementaux.

