

3.5

Le bruit

SYNTHÈSE

Située au carrefour de grands axes de transit et dotée d'aires urbaines très dynamiques, la région Rhône-Alpes est confrontée à de nombreuses sources de bruit. Plusieurs indicateurs signalent même une tendance à l'aggravation : trafic routier en hausse, nombreux projets d'infrastructures... La demande sociale pour réduire ces nuisances est d'autant plus forte que la région est renommée pour sa qualité de vie.

Les actions entreprises dans ce domaine par les différents acteurs ont heureusement démontré leur efficacité. Cet effort doit être poursuivi dans le cadre de plans d'actions à l'échelle des agglomérations et des grandes infrastructures, à mettre en place en application de la directive européenne sur le bruit ambiant.



© Crédit photo : DIREN

■ Écran acoustique à Bourg-lès-Valence (26)

BILAN ENVIRONNEMENTAL

L'origine des nuisances sonores

La région Rhône-Alpes est souvent présentée comme la deuxième région de France pour les nuisances sonores. Les zones de bruit correspondent principalement aux secteurs urbanisés et au maillage formé par les grandes infrastructures de transport. Cette problématique, qui se trouve en tête des préoccupations des Français, peut être à l'origine de nombreuses gênes pour la qualité de vie et la santé des personnes (cf. fiche ■ 4.3).

Les transports aériens

La région est concernée par deux aéroports majeurs (Lyon-Saint Exupéry et Genève-Cointrin) et par 25 aéroports de moindre importance.

Le trafic aérien provoque des niveaux de bruit élevés. Dans les zones situées près des aéroports, parfois densément

peuplées, les populations sont exposées à des nuisances sonores susceptibles d'affecter leur qualité de vie, voire leur santé. La politique conduite en France pour les limiter s'articule autour de cinq lignes directrices : diminution du bruit des aéronefs, optimisation et contrôle des règles d'exploitation (horaires, trajectoires), maîtrise de l'urbanisme à proximité des aéroports, aide à l'isolation phonique de l'habitat riverain et concertation avec la population.

Les transports terrestres

Le développement des trafics routiers et ferroviaires, avec la création de nouvelles infrastructures, engendre un accroissement des nuisances sonores pour les populations riveraines.



Les outils mis en œuvre pour maîtriser l'exposition à ces nuisances sont le classement des voies bruyantes, la réduction de l'impact acoustique des infrastructures nouvelles ou modifiées, le recensement des points noirs et leur résorption.

Les bruits de voisinage et des activités

La vie quotidienne, par les activités ou les comportements des personnes, peut être à l'origine de bruits d'autant plus difficiles à supporter qu'ils se répètent fréquemment. La lutte contre ce type de nuisance repose sur la sensibilisation et l'information du public, la prévention (réglementation des lieux musicaux, contrôles...) et la correction acoustique (isolation des établissements les plus sensibles...).

L'amélioration des connaissances et l'information

Le classement sonore des infrastructures de transport de Rhône-Alpes est achevé. Son objectif est d'éviter l'accroissement de la population exposée à ce type de nuisance. Près de 9 000 km de voies régionales ont ainsi été classées « bruyantes », dont 1 200 d'autoroutes concédées, 2 600 de routes nationales, 2 500 de routes départementales, 1 100 km de voies communales ou communautaires et 1 700 de voies ferrées.

Le recensement des zones de bruit critique met en évidence les secteurs où la population est exposée à des niveaux sonores dépassant 70 dB (A) le jour et 65 dB (A) la nuit (respectivement 73 et 68 dB pour les infrastructures ferroviaires). Cette démarche, lancée depuis 2002, devrait arriver à son terme en 2005.

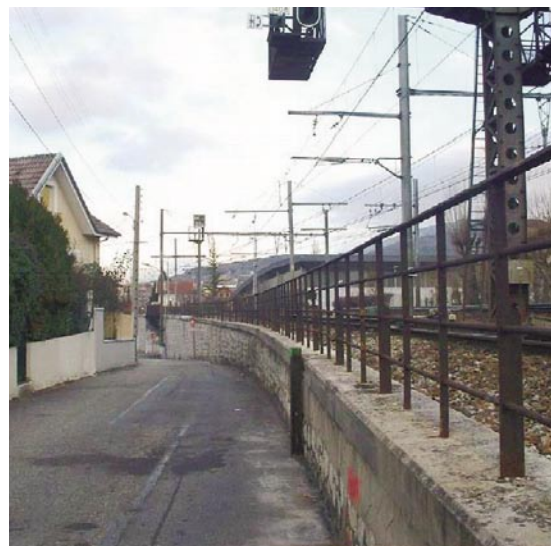
En ce qui concerne les transports aériens, la caractérisation des sources de bruit passe par la réalisation et la mise à jour de **plans d'exposition au bruit**. Ces derniers permettent une meilleure maîtrise de l'urbanisation au voisinage des aéroports et aérodromes les plus importants. Sur les 26 sites rhônalpins, 20 disposent d'un tel document.

Les **pôles de compétence bruit** sont des outils indispensables pour gérer la problématique des bruits de voisinage. Tous les départements de la région en sont pourvus, alors que seule la moitié des départements français le sont. Il est cependant difficile d'apprécier les effets d'une telle politique. Peu de données sont disponibles et, lorsqu'elles existent, elles sont souvent réparties entre de multiples acteurs (ministère de la Santé, gendarmerie, services municipaux...), ce qui rend difficile toute vision globale.

La prévention

Dans le domaine des transports, la prévention repose sur la prise en compte du classement sonore des infrastructures et des plans d'exposition au bruit des aérodromes dans les documents d'urbanisme. La mention de ces outils dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) est en cours sous l'égide des directions départementales de l'Équipement.

La prévention est au cœur de l'activité des pôles de compétence bruit en matière de bruits de voisinage, avec notamment la formation des agents chargés des constats. Les autres missions de ces pôles portent sur l'amélioration des circuits d'instruction des plaintes, la sensibilisation des élus, la production d'arrêtés départementaux « bruits de voisinage »... Ils ont par ailleurs été équipés de matériels de mesure du bruit par le ministère chargé de l'Environnement.



© Crédit photo : SOBERCO - architecture et paysage

■ *Projet architectural de résorption des nuisances sonores ferroviaires à Aix-les-Bains par la mise en place d'écrans acoustiques*

Les actions correctives

De nombreuses actions correctives ont été lancées en Rhône-Alpes depuis 1985 pour réduire les nuisances sonores des transports terrestres. Sur les 218 points noirs recensés à l'origine, environ 130 ont fait l'objet d'actions correctives dans le cadre de travaux routiers, d'opérations d'amélioration de l'habitat ou de programmes spécifiques de lutte contre le bruit (notamment dans le Rhône, l'Isère et la Loire).

Bien que la réactualisation du recensement ne soit pas achevée, plusieurs actions de grande ampleur ont été engagées en 2004 dans les départements de la Loire et de Savoie. Des opérations de protection à la source sur la voie ferrée Culoz-Modane ont également été engagées par Réseau ferré de France (RFF).

L'aide aux riverains des aéroports concerne exclusivement Lyon-Saint Exupéry. Près de 300 logements ont ainsi fait l'objet de mesures correctrices depuis l'instauration de la taxe sur les nuisances sonores, pour un montant global d'environ trois millions d'euros.

Le ministère de l'Écologie et du Développement durable, par le biais de la direction régionale de l'Environnement (DIREN) et en coordination avec les pôles de compétence bruit, a engagé en 2004 une action en faveur de l'amélioration acoustique des locaux accueillant de jeunes enfants. Cette action se traduit principalement par l'octroi de subventions aux projets des collectivités locales.

Une expérience de gestion du bruit autour de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry

- L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry s'intègre dans un territoire soumis à une forte pression urbaine. La gestion du bruit revêt donc une importance particulière. Elle s'appuie sur une commission consultative de l'environnement (CCE) associant les professions aéronautiques, les collectivités territoriales, les associations de riverains et les administrations.
- Le travail de cette commission s'est traduit par un programme de trente-sept actions en faveur de l'environnement, dont les plus significatives concernent la maîtrise des nuisances acoustiques. L'aérodrome dispose par ailleurs d'un dispositif de médiation intégrant un système de suivi des trajectoires, associé à un réseau de capteurs au sol, qui permet d'assurer la transparence de l'information et la correction des anomalies éventuelles.
- Enfin, les logements les plus exposés peuvent, sous certaines conditions, bénéficier d'une aide à l'insonorisation après avis d'une commission consultative d'aide aux riverains, constituée sur des bases similaires à celles de la CCE.



© Crédit photo : Jean-Jacques RAYNAL

Lutter contre le bruit du trafic routier

Les nuisances routières dépendent de la vitesse des véhicules, de la nature du contact entre les roues et le sol et de l'exposition par rapport à la route. L'objectif prioritaire étant de réduire le bruit à la source, de nombreuses solutions existent :

- gestion du trafic (limitation des vitesses, plans de circulation) ;
- utilisation de revêtements routiers plus silencieux ;
- amélioration de l'insonorisation des véhicules et contrôle de leur conformité (pots d'échappement) ;
- masquage de la source de bruit (passage en tunnel ou en tranchée couverte, écrans antibruit) ;
- protection des façades exposées (doubles vitrages, traitement des aérations...), lorsque les mesures précédentes ne sont pas suffisantes ou sont irréalisables dans des conditions techniques et économiques normales.



ÉTAT DES LIEUX	
Atouts	Faiblesses
Infrastructures routières et ferroviaires	
<ul style="list-style-type: none"> • La proportion des zones de calme reste élevée en Rhône-Alpes. • Le classement des voies bruyantes est achevé et leur inscription dans les documents d'urbanisme en cours. Les directions départementales de l'Équipement disposent pour la plupart de services opérationnels aptes à mener des opérations de résorption des points noirs du bruit. Plusieurs actions ont ainsi été engagées : protection de façades dans le cadre du plan bruit (2,2 millions d'euros en 2004), protection à la source (volet routier du contrat de plan État-Région), actions menées par RFF... • Les porteurs de projets d'infrastructure travaillent en étroite concertation avec les principaux acteurs de la politique bruit de la région (DIREN, pôles de compétence bruit). 	<ul style="list-style-type: none"> • La région Rhône-Alpes est concernée par plusieurs infrastructures de grand transit qui engendrent des niveaux sonores élevés. Le pourcentage de voies classées « bruyantes » dépasse la moyenne nationale. • Le nombre de points noirs du bruit est élevé (recensement en cours). • De nombreux projets d'infrastructure sont en cours (liaison ferroviaire transalpine, autoroutes A89, A45, A406, A432, A51, A48...).
Infrastructures de transport aérien	
<ul style="list-style-type: none"> • La population exposée est faible par rapport à d'autres plateformes aéroportuaires régionales de même importance. • Les aéroports les plus sensibles disposent d'une commission consultative de l'environnement où un dialogue est établi avec les riverains. Celle de Lyon-Saint Exupéry est particulièrement active. • Des efforts pour réduire les nuisances sonores sont engagés par les gestionnaires des aéroports (chartes de bon voisinage) et les associations d'usagers (équipement des aéronefs avec des silencieux, acquisition de treuils de lancement des planeurs). La gestion des nuisances fait aussi partie des priorités de l'aéroport de Genève (mesures acoustiques, indemnisation des riverains...). • Le ministère chargé de l'Environnement subventionne des actions visant à réduire le bruit à la source (treuils de lancement, silencieux d'échappement, hélices discrètes). 	<ul style="list-style-type: none"> • La région est concernée par deux aéroports majeurs et vingt-cinq aéroports de moindre importance.
Bruits de voisinage	
<ul style="list-style-type: none"> • Tous les départements de la région disposent d'un pôle de compétence bruit. • La plupart des départements disposent d'un arrêté préfectoral « bruits de voisinage » en vigueur. • Les élus sont bien informés et sont susceptibles d'initier des actions de lutte contre le bruit. 	

TENDANCES ÉVOLUTIVES	
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • La quasi-totalité des grandes agglomérations, ainsi que quelques secteurs stratégiques (Genevois français, haute vallée de l'Arve), ont engagé des démarches de type PDU visant à diminuer l'usage de l'automobile et des nuisances qui y sont liées. • Certains PDU (Lyon, Grenoble, Saint-Étienne) particulièrement volontaristes prévoient des investissements lourds en faveur des transports en commun et des modes doux (vélo). • La politique de résorption des points noirs du bruit pour les infrastructures linéaires est appelée à se structurer dans le cadre d'un programme pluriannuel lorsque le recensement régional sera achevé. • La mise en œuvre de la directive européenne sur le bruit ambiant représente un enjeu fort en termes de connaissance. Des cartes de bruit et des plans d'action devront en effet être établis, en particulier pour les agglomérations de plus de cent mille habitants. 	<ul style="list-style-type: none"> • La croissance du trafic routier pourrait se poursuivre dans les années à venir. • Le renforcement du transport de marchandises sur les axes ferroviaires Saône-Rhône et Lyon-Turin reste, malgré la volonté politique, un objectif à long terme.

OBJECTIFS DE RÉFÉRENCE

Les engagements internationaux

- La directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.
- La directive 2002/30/CE du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la communauté.

Les engagements nationaux

- Le plan bruit du ministère de l'Écologie et du Développement durable (6 octobre 2003).
- La loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.
- La loi n°99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.
- Le Code de l'environnement, articles L 571-1 à L 571-26 relatifs à la lutte contre le bruit.
- Le Code de l'environnement, articles L 572-1 à L 572-11 relatifs à l'évaluation, la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement.
- Le Code de la santé publique, articles L 1311-1, L 1311-2 et R 1336-7 relatifs à la protection de la santé contre les bruits de voisinage.
- Le Code pénal, articles R 623-2 relatifs aux bruits et tapages injurieux ou nocturnes.
- Le Code général des collectivités territoriales, articles L 2212-1, 2 et 4, L 2215-1, L 2215-3 et articles L 2212-2 et 2212-15.
- Le Code civil, articles L 2212-2, L 2212-4, L 2542-4, L 2542-10 relatifs aux pouvoirs et obligations des maires dans le domaine de la lutte contre les bruits de voisinage, décret n° 95-408 du 18 avril 1995 modifié.
- La réglementation acoustique du bâtiment (NRA).

