



DIAGNOSTIC NATIONAL DES NUISANCES SONORES DUES AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES

Cartes de Bruit Stratégiques - CBS

30/01/2024

CONTEXTE EUROPÉEN

Deux enjeux

Diagnostiques territoriaux
*incluant les décomptes de
population impactées*
(CBS)



Déclinaison par les
pouvoirs publics
*avec les actions
envisagées*
(PPBE)



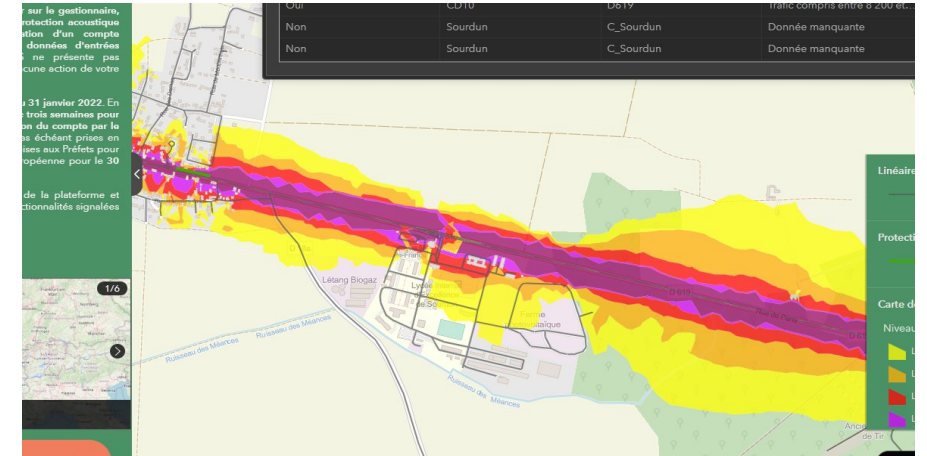
La directive Bruit (2002/49/CE) impose la réalisation quinquennale, à échéance fixe, de divers documents permettant d'identifier les zones bruyantes et les modalités de prise en compte de ces nuisances envers les populations impactées :

- **Voies routières** : plus de 3 millions de véhicules par an (soit 8 219 véhicules par jour) ;
- **Voies ferroviaires** : plus de 30 000 passages de train par an (soit 82 passages de train par jour) ;
- **Agglomérations** : plus de 100 000 habitants, listées dans l'arrêté du 14 avril 2017 modifié ;
- **Aéroports** : plus de 50 000 mouvements par an (données traitées par la DGAC et le STAC).

MODALITÉS D'ÉLABORATION DU DIAGNOSTIC

Le Cerema, appuyé de l'UGE, de l'outil NoiseModelling et des capacités de calcul du mésocentre de Strasbourg, a calculé en 5 jours l'intégralité des CBS des réseaux :

- Routier : 53 000 kilomètres ;
- Ferroviaire : 6 000 kilomètre.



Le projet a été complexe par l'intégration des contraintes de :

- **INSPIRE** (GéoStandard pour harmonisation des données d'entrée – nécessaires au calcul, et de sortie – CBS) ;
- **CNOSSOS** : méthode de calcul européenne ;
- **Reportnet** : plateforme de rapportage européenne, récemment mise en service. Les CBS y ont été déposées en mai 2023 ;
- **harmonisation** de la démarche à l'**échelle nationale** (bases de données trafic, vitesse, revêtement, bâtiment, population, établissements sensibles - ERPV), météo, nature de sols.

DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

Le programme de réalisation des CBS s'est appuyé sur la réalisation de **bases de données nationales**, engendrant plusieurs types de difficultés, notamment dans les temps de traitement des bases de données.

Pour la base de données des **trafics routiers**, la BdTopo (IGN, millésime juin 2019) a été utilisée. Les difficultés suivantes ont été rencontrées (liste non exhaustive) :

- **nom du gestionnaire** non exhaustif et parfois erroné : problématique lors de la réalisation des PPBE par les gestionnaires effectifs de voies identifiées ;
- **nom de la route** : information partielle posant problème lors de l'affectation d'un UUEID (identifiant unique européen) en vue du rapportage à l'Europe ;
- cas des **objets particuliers** - bretelles, ronds-point - (sans nom de route ni nom de gestionnaire) : difficultés de traitement ;
- difficulté de localisation des **protections acoustiques** (murs anti-bruit).



Merci de votre attention