

## Cartes de bruit stratégiques

### Guide de lecture

Les cartes de bruit stratégiques (CBS), en application de la directive européenne du 25 juin 2002, sont destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit des infrastructures de transport et des activités industrielles dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution. Elles comportent un ensemble de représentations graphiques et de données numériques.

Il s'agit de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures et les activités industrielles. Les secteurs soumis à un bruit excessif nécessitent des investigations complémentaires.

#### Avertissement

En raison des écarts pouvant exister entre les niveaux de bruits issus des calculs et des niveaux de bruits réels mesurés, les cartes de bruit ne sont pas opposables au sens juridique. Avant tout informatives et stratégiques au sens de la directive européenne, elles doivent être considérées comme des outils d'information et d'aide à la décision.

#### Des nouvelles CBS en réponse à l'échéance 4 de la Directive "bruit"

Rennes Métropole a publié sa première cartographie du bruit d'agglomération en 2010, en association avec l'ensemble des autorités en charge des infrastructures de transport et industries. Un réexamen est intervenu en 2019, au titre de la 3<sup>ème</sup> échéance de la directive précitée, en intégrant 6 nouvelles communes dans le périmètre. Un nouveau réexamen est réalisé en 2021 en vue de la 4<sup>ème</sup> échéance de la directive (juin 2022) et dans le cadre du diagnostic du nouveau Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Rennes Métropole.

#### Types de cartes

Les cartes qui se déclinent par sources (routes, fer, aérien, industrie) et selon différents indices acoustiques (voir ci-après :  $L_{den}$  et  $L_n$ ) sont de plusieurs types :

- cartes de type A : zones exposées au bruit représentées par des courbes isophones de 5 dB(A) ;
- cartes de type B : secteurs affectés par le bruit, selon le classement sonore des infrastructures de transports terrestres établi par le préfet d'Ille-et-Vilaine ;
- cartes de type C : zones de dépassement des valeurs limites ;
- cartes de type D : représentation des évolutions prévisibles des niveaux de bruit au regard des projets d'infrastructures nouvelles notamment.

L'atlas ne présente que les cartes de type A et de type C. Les cartes de type B relevant de l'état, au titre du classement sonore des voies routières et ferroviaires (en cours de révision), peuvent être consultées sur le site de la préfecture d'Ille-et-Vilaine<sup>1</sup> et il n'a pas été établi de carte de type D pour les présentes CBS.

Concernant le bruit aérien, le Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Rennes – Saint-Jacques<sup>2</sup>, arrêté par le préfet d'Ille-et-Vilaine en 2010, a été pris comme référence pour les cartes correspondantes.

<sup>1</sup> <http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-Risques-naturels-et-technologiques/Le-bruit/Le-classement-des-voies-bruyantes/Le-classement-en-Ille-et-Vilaine/Le-classement-des-voies-bruyantes-en-Ille-et-Vilaine>

<sup>2</sup> <https://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-Risques-naturels-et-technologiques/Le-bruit-des-transport/L-bruit-des-transport-aeriens/L-information-des-acquereurs-et-des-locataires-dans-les-zones-d-un-PEB>

## Méthode d'élaboration des cartes de bruit stratégiques

Les cartes de bruit sont établies à l'échelle 1/10 000<sup>e</sup> avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union européenne,  $L_{den}$  (24h) et  $L_n$  (22h-6h). Il s'agit d'indicateurs moyennés sur des plages horaires exprimés en décibels pondérés dB(A). Ils ne rendent donc pas compte des pics. Seules des mesures acoustiques normalisées sur site peuvent exprimer la réalité des émissions sonores.

Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation (topographie, trafic, vitesses, écrans...), afin de déterminer la pression acoustique, la propagation du bruit et d'estimer la population exposée au niveau des bâtiments d'habitation.

À défaut de données de comptage exhaustives permettant de caractériser le trafic, des valeurs forfaitaires sont appliquées selon la hiérarchisation des voies, comme le demande la directive européenne.

Le décompte des populations comprend un nombre théorique d'occupants de l'ensemble d'un immeuble dont la façade est la plus exposée à une hauteur de 4 mètres. Les habitants d'un logement sont calculés selon une moyenne de l'INSEE.

## Une approche de la réalité

Les cartes de bruit comportent un certain nombre de limites :

- Les données de comptage parfois lacunaires pour les voies à faible trafic.
- Les limites liées aux données topographiques : des anomalies peuvent être constatées au niveau de la destination de bâtiments affectés à l'habitat.
- La non prise en compte des évolutions les plus récentes des infrastructures ou de leurs abords du fait du décalage possible entre la date des données d'entrée et la publication des CBS. Il en va ainsi notamment des trafics ferroviaires : les données de 2012 retenues pour établir la CBS de Rennes Métropole ne tiennent pas compte de la mise en service de la Ligne nouvelle TGV Bretagne – Pays de la Loire (LGV BPL) et donc du report des circulations de la ligne conventionnelle Rennes - Paris sur cette ligne nouvelle. Les cartes de bruit ferroviaire feront l'objet d'une prochaine actualisation pour intégrer les données communiquées par SNCF postérieurement à l'élaboration des cartes 2021, de même que la ligne b du métro qui sera mise en service en 2022.
- L'échelle : les cartes sont établies au 10 000<sup>e</sup> en raison des limites inhérentes aux calculs.
- L'exposition au bruit : les méthodes de calcul prennent en compte l'ensemble des bâtiments sensibles d'un même établissement d'enseignement ou de santé, quand bien même seule une partie est affectée par le bruit.
- La surestimation des populations exposées : les modes de calculs normalisés conduisent à affecter un ratio nombre d'habitants / volume bâti en prenant en compte l'ensemble des habitants d'un immeuble, quand bien même seule une façade est exposée (où ne sont pas forcément situées les pièces de vie).

De ce fait, les cartes et plans de prévention du bruit dans l'environnement ne sont pas opposables. Le classement sonore des voies arrêté par le préfet pour chaque infrastructure de transport constitue la principale référence juridique. Ce classement prescrit des règles renforcées en matière de construction et en particulier le niveau de performance d'isolation acoustique de façade selon une catégorie et une distance à la voie. L'information est disponible auprès de la préfecture et des communes (annexes du PLU).

Les bâtiments exposés et les établissements sensibles (santé, enseignement), dont le décompte figure dans les tableaux d'estimation de l'exposition, n'apparaissent pas en tant que tels sur les cartes communiquées au public. Ils sont néanmoins pris en compte dans le Plan de prévention du bruit dans l'environnement de Rennes Métropole.

## Information-communication

Les cartes, le rapport de synthèse et le résumé non technique sont consultables au siège de Rennes Métropole (Point Info) et accessibles via internet [www.rennesmetropole.fr](http://www.rennesmetropole.fr).

Pour tout complément d'information, contacter le Service Transition énergétique et écologique de Rennes Métropole (Tél.: 02.23.62.24.44 ; email : [environnement-energie@rennesmetropole.fr](mailto:environnement-energie@rennesmetropole.fr)).