

VOUS ENTREZ DANS UNE



**ZONE DE BRUIT
INTENSE**

**Assurez vous d'avoir à disposition
votre protecteur individuel de l'ouïe.**

Sommaire

1. Une nuisance environnementale majeure aux origines diverses
 2. Les actions préventives et curatives menées en région
- Les indicateurs thématiques

X - Nuisances sonores

→ POINTS CLÉS

Le bruit est considéré par la population comme une nuisance environnementale majeure et comme **une des premières atteintes à la qualité de vie**. Le bruit peut être lié au voisinage, aux transports (routier, ferroviaire et aérien), aux activités industrielles ou ludiques (bruit de musiques amplifiées, concerts, bars, restaurants...).

Le bruit peut également résulter d'une exposition cumulée à différentes sources.

Les zones de bruit tendent à se développer autour des pôles urbains (grandes agglomérations, parfois traversées par des autoroutes urbaines et zones littorales fortement fréquentées en été), des infrastructures routières et ferroviaires et de certains sites industriels et aéroportuaires.

S'il est difficile d'agir sur certaines sources de bruit, le bruit généré par les infrastructures de transport qui constitue le plus souvent la gêne la plus importante en termes de population exposée, fait l'objet de dispositions réglementaires pour les nouveaux aménagements. L'évolution de la réglementation a permis aussi de mieux connaître les points noirs sur l'existant afin de procéder à leur résorption.

→ CHIFFRES CLÉS

En 2001, près de 60% des habitants de la région déclaraient être gênés par le bruit dans leur vie quotidienne contre 51% en France

En 1994, la région affichait le plus fort taux de logements exposés au bruit routier en France : **12% contre 6%** en moyenne en France métropolitaine

En 1994, PACA comptait **97 points noirs liés au réseau routier**, la plaçant au 4ème rang des régions les plus touchées

1. Une nuisance environnementale majeure aux origines diverses

La région PACA est particulièrement concernée par les nuisances sonores liées aux transports en raison de son fort taux d'urbanisation, des afflux de population durant la saison estivale, des nombreuses infrastructures routières et ferroviaires, notamment des autoroutes urbaines.

→ Les effets des bruits perçus

Les effets des bruits perçus dans l'environnement s'apprécient par référence aux résultats de mesures acoustiques. Celles-ci tiennent compte de la spécificité de l'oreille humaine et doivent être réalisées dans des conditions particulières (emplacement, durée, grandeurs mesurées) afin de garantir leur reproductibilité. L'unité de mesure du bruit est le dB, ou dB(A) lorsque la mesure tient compte de la spécificité de l'oreille humaine.

1.1. Les transports : une source majeure de bruit

→ Les transports terrestres :

La connaissance sur l'exposition au bruit par les infrastructures de transport a significativement progressé. En effet, l'État a développé, depuis 1992, une politique articulée autour de deux principes :

- un principe préventif pour limiter le bruit des nouvelles infrastructures et pour protéger les nouveaux bâtiments
- un principe curatif pour identifier et résorber les points noirs du bruit existants.

Ce dispositif a été complété depuis 2004 par une réglementation européenne : la directive 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. La DREAL veille aujourd'hui, à la mise en œuvre du volet préventif de la réglementation lors de la construction ou modification des infrastructures (études acoustiques) et par la mise à jour tous les 5 ans du classement des voies bruyantes et la définition des secteurs où l'isolation des bâtiments doit être renforcée.



Route nationale équipée d'un mur anti-bruit. (© Thierry Degen/METL-MEDDE)

Sur la base de ce classement des voies bruyantes, les observatoires du bruit des transports terrestres départementaux, volet curatif de la politique bruit, consistent à identifier les points noirs bruit (PNB) et à mettre en place les mesures de réduction de la gêne sonore. L'État est en charge de l'élaboration d'un « Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement » pour ses infrastructures de transport et les gestionnaires des autres infrastructures de transport pour leurs propres réseaux.

Des points noirs de bruit ont été identifiés et les observatoires du bruit mis en place dans chacun des départements de la région PACA. Ces points noirs doivent faire l'objet de mesures de résorption (écrans, merlons, isolation de façades) qui s'inscriront dans un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et qui seront financées dans le cadre des Plans de Modernisation des Itinéraires (PDMI).

L'ensemble de ces politiques s'appliquent indifféremment aux infrastructures routières ou ferroviaires.

→ Les transports aériens :

Comme pour les transports terrestres, la politique concernant la lutte contre le bruit des aéronefs dispose d'un volet préventif (les Plans d'Exposition au Bruit - PEB) et d'un volet curatif (les Plans de Gêne Sonore - PGS), outil par lequel les riverains peuvent demander une aide financière pour insonoriser leur logement.

Les quatre principaux aéroports commerciaux du Sud-Est (Nice-Côte d'Azur, Marseille-Provence, Hyères et Avignon) sont des sources majeures de nuisances sonores au plan local. Les Plans d'Exposition aux bruits (PEB) des deux principaux aéroports, Nice-Côte d'Azur et Marseille-Provence ont été mis à jour. L'environnement urbain de ces deux plate-formes entraîne l'exposition conséquente des populations aux bruits aériens.

Les aéroports militaires génèrent aussi des nuisances sonores, mais il n'y a pas de dispositions réglementaires, s'ils ne supportent que du trafic militaire. Néanmoins, l'aéroport d'Istres a mené une démarche de



(© Laurent Mignaux/METL-MEDDE)

type PEB similaire à celles des aérodromes civils. Les aérodromes civils accueillent une activité d'aviation de loisirs qui peut s'avérer bruyante. Des démarches de chartes de bonne conduite permettent alors de réduire la gêne (adaptation des horaires, équipements de silencieux, etc.).

1.2. Les nuisances sonores industrielles : des normes et un contrôle important

La réglementation est basée sur le respect de valeurs limites à ne pas dépasser. Chaque site industriel est spécifique avec une architecture et une localisation des sources sonores qui lui sont propres. A cette unicité « architecturale » s'ajoute une unicité de fonctionnement qui entraîne de fortes variations sur les niveaux sonores. Le bruit des machines varie en fonction de l'activité journalière propre à l'industrie. Les valeurs limites à ne pas dépasser sont donc calculées par rapport à un bruit d'émergence. L'émergence représente le bruit ajouté par l'établissement par rapport au bruit résiduel.

Les vibrations sont une autre source de nuisance également réglementée. L'installation ne doit pas être à l'origine de bruits transmis par voie aérienne ou solidienne susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité du voisinage ou de constituer une nuisance pour celui-ci.

Lorsqu'une activité engendre des nuisances sonores relevées par les plaintes de riverains ou une étude d'impact, l'exploitant peut :

- changer son process pour faire disparaître la source sonore
- remplacer les installations bruyantes par des appareils plus modernes et silencieux (meilleures technologies disponibles)
- insonoriser l'appareil ou le local le contenant.



Rotatives d'imprimerie équipées de cabines anti-bruit. (© Laurent Mignaux/METL-MEDDE)

Un contrôle acoustique des installations classées a lieu au début de l'exploitation avec parfois des contrôles annuels ou inopinés. En cas de non respect de ces prescriptions, l'exploitant est passible de sanctions administratives et pénales.

1.3. Les bruits de voisinage

Les bruits de voisinage générés par les particuliers peuvent avoir deux origines :

- le comportement des occupants des logements ou maisons
- l'insuffisante isolation acoustique du bâtiment.

Les auteurs de bruits dépassant ou ne respectant pas les seuils normaux de voisinage peuvent être poursuivis et condamnés à une contravention.

1.4. Les activités bruyantes

Les bruits générés par des activités non classées peuvent avoir comme origines :

- les activités industrielles, artisanales ou commerciales (garages, menuiseries, stations de lavage de véhicules, boulangeries, etc.)
- les activités de nuit des établissements recevant du public (discothèques, dancings, bars, restaurants, etc.)
- les activités de sports et de loisirs (ball-trap, sports motorisés, stades, gymnases, piscines, etc.).

Les citoyens gênés par ces nuisances peuvent s'adresser à leur mairie.

La compétence bruit est sectorisée suivant l'origine de la nuisance. Elle peut être du ressort de divers services de l'État ou assimilés (santé, aménagement, aviation, gendarmerie, police, transports...) et à différentes échelles (nationale, départementale ou régionale), ainsi que des collectivités (de la commune au département).



Contrôle de gendarmerie dans une zone interdite aux engins à moteur. (© Laurent Mignaux/METL-MEDDE)

1.5. Les nuisances sonores en mer et leurs impacts sur la faune

Pour la sous-région marine Méditerranée occidentale, la pression due au **trafic maritime** est modérée à forte et se traduit par des niveaux de bruit ambiant modérés mais variables selon la saison en fonction du trafic passager et de la circulation des ferries.

Les sons émis par les **jet-skis** sembleraient interférer avec ceux émis par les cétacés pour communiquer entre eux puisqu'ils sont sur les mêmes registres de fréquence. Ces engins suivent souvent des trajets non linéaires. Les cétacés à proximité peuvent se faire surprendre par la vitesse des engins et ont parfois du mal à se dégager une fois « poursuivis ». Il semblerait que le son produit par les jet-skis perturberait aussi la fonctionnalité des zones de frayères (zones de reproduction de poissons).

La pression due aux émissions sonores impulsionnelles (**sonar**) est elle, modérée mais plutôt en augmentation sur les dernières décennies.

Même s'il n'y a pas eu en région d'incidents majeurs répertoriés liant sonars et échouages, la Méditerranée occidentale est une zone de fréquentation de nombreuses espèces de mammifères marins dont certaines sensibles (cas par exemple des *Zyphius cavirostris* ou baleine de Cuvier), et reste une zone à risque qui justifie une attention particulière.

A noter l'apparition d'un nouveau phénomène dérangeant les oiseaux marins, la présence de **bateaux « night club »** mouillant notamment très proches des îles de Marseille.

Toutefois, les connaissances scientifiques actuelles ne permettent pas d'appréhender précisément l'impact des pressions sonores anthropiques sur les individus et les espèces.



(© Laurent Mignaux/METL-MEDDE)

2. Les actions préventives et curatives menées en région

2.1. Les outils de lutte contre le bruit

La directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement impose aux États membres d'établir des cartes de bruit stratégiques, de prévenir et réduire les bruits excessifs au moyen de plans d'action et de protéger les zones calmes.

La transposition de la directive n°2002-49-CE en droit français donne le cadre et l'occasion d'une prise en compte du bruit par toutes les politiques publiques.

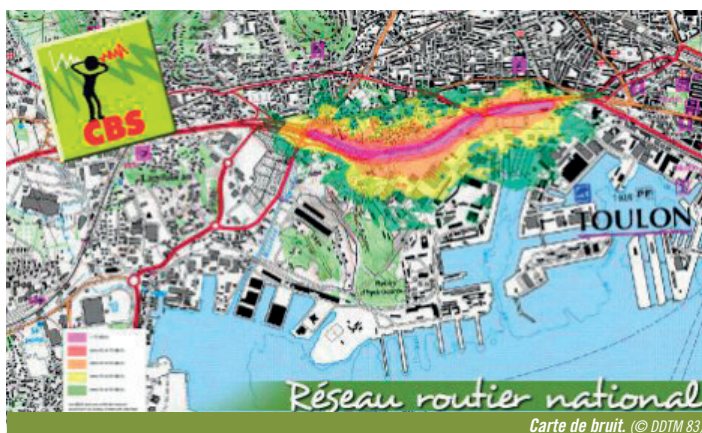
Elle prévoit l'élaboration de deux outils : les cartes de bruit qui constituent le diagnostic et les Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) qui définissent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées.

- **Les cartes de bruit** concernent toutes les grandes sources de bruit ambiant (routes, voies ferrées, aéroports, industries) dépassant un certain seuil et les agglomérations de Nice, Toulon, Marseille et Avignon pour la région PACA. Les cartes sont presque toutes finalisées en région et devront être mises à jour tous les 5 ans.

- **Les Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)** visent à prévenir et réduire les effets du bruit ainsi qu'à protéger les zones calmes. Il s'agit à la fois de recenser les actions existantes et programmer les actions à venir. Ils devaient être établis pour 2008, mais de forts retards ont été pris au niveau national dans leur mise en place, ils risquent de déclencher un contentieux européen.

En région PACA, les départements des Alpes-Maritimes, du Var et du Vaucluse ont publié leur PPBE, les PPBE des départements des Alpes-de-Haute-Provence et des Bouches-du-Rhône sont en cours de consultation.

Jusqu'à présent, les politiques de lutte contre le bruit visaient à limiter les niveaux de bruit en fixant des prescriptions propres à chaque source prise isolément. Les PPBE doivent permettre de remédier à cette segmentation. Ils permettent d'aborder le



problème du bruit de manière globale et concertée avec l'ensemble des parties prenantes de chaque échelon territorial (décideurs publics, maîtres d'ouvrages, exploitants d'infrastructures et riverains).

La DREAL anime un dispositif d'information et d'animation régionale avec les autres services de l'État et acteurs impliqués, et finance les actions à mener.

2.2. La prise en compte des nuisances sonores dans les projets et l'aménagement du territoire

La dimension bruit est réglementairement prise en compte dans les projets d'infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires ainsi que dans les constructions nouvelles, avec des niveaux sonores à prendre en compte par les constructeurs ainsi que des performances acoustiques minimales.

Des moyens sont mis en oeuvre pour le rattrapage des points noirs notamment en milieu urbain. La réduction des nuisances sonores passe aussi par la mise en oeuvre de politiques de déplacements plus équilibrées.

2.3. Les zones de calme

Les outils de protection des espaces naturels peuvent être l'occasion de préserver des zones de calme. Le Parc Naturel Régional du Luberon a ainsi instauré une vaste « zone de nature et de silence » où la circulation des véhicules motorisés est très réglementée.

Des actions plus ponctuelles sont menées pour aménager les bâtiments publics, réaliser des contrôles (sonomètres), délimiter des « quartiers calmes » ou réguler l'activité des hélicoptères et hélistations...

→ LES INDICATEURS THÉMATIQUES :

- Population exposée aux nuisances sonores des infrastructures de transport
- Population exposée aux nuisances sonores après élaboration des PPBE