

**COMITE REGIONAL POUR L'INFORMATION
ECONOMIQUE ET SOCIALE D'ILE-DE-FRANCE**

**LE SYSTEME STATISTIQUE
SUR L'ENVIRONNEMENT EN
ILE-DE-FRANCE : LE BRUIT**

**Rapport d'étape présenté
par Madame Thérèse FERRÉ
au nom du Groupe de Travail
animé par Monsieur Dominique BIDO**

FÉVRIER 1997

SOMMAIRE

	pages
Préambule	4
Le bruit : définitions	5
1 BRUIT DES TRANSPORTS TERRESTRES	5
11 Interventions de la direction régionale de l'équipement au sujet du bruit des transports routiers	5
12 Intégration des données sur le bruit dans le système d'information géographique de l'IAURIF	6
13 Connaissance du bruit produit par les transports terrestres en Ile-de-France	8
2 BRUITS PRODUIT PAR LES AERONEFS	9
21 La certification bruit des aéronefs	9
22 Les actions menées en vue de réduire le bruit autour des aéroports	10
23 problèmes soulevés par les bruits des aéronefs	12
3 LES BRUITS DE VOISINAGE	13
31 A Paris	13
32 En Ile-de-France en dehors de Paris	14
33 Problèmes soulevés pour la connaissance des bruits de voisinage	14
4 LA QUALITÉ ACOUSTIQUE DES BÂTIMENTS	15
41 Qualité acoustique des bâtiments	15
42 Les textes et les données sur la qualité acoustique des logements	15
43 Les textes sur la qualité des bâtiments autres que d'habitation	16
5 LES EFFETS SUR LA SANTE	17
6 PROJETS EN ILE-DE-FRANCE	17

61 Pour l'Etat	17
62 Pour le conseil régional	18
63 Au sujet du bruit des aéronefs	18
7 RECOMMANDATIONS ET SOUHAITS DU GROUPE POUR L'AMELIORATION DES STATISTIQUES SUR LE BRUIT EN ILE-DE-FRANCE	19
71 Centralisation des données "bruit"	19
72 Bruits dus aux transports terrestres	20
73 Bruits dus aux transports aériens	20
74 Bruits de voisinage	20
75 Qualité des bâtiments	21
Fiche synthétique	22
ANNEXES	24
1 Loi sur le bruit	24
2 Lettre de mission du groupe "Environnement"	26
3 Liste des exposés présentés au cours des réunions	30
4 Liste des sigles utilisés	32

PREAMBULE

Cette note de synthèse fait suite aux deux réunions du groupe tenues sur le thème du bruit, le 16 février 1996 et le 22 mars 1996. Elle a été discutée puis approuvée par le groupe au cours des réunions du 18 octobre 1996 et du 6 décembre 1996. Elle a été adoptée par l'assemblée plénière du CRIES, le 30 janvier 1997. Cette note fait le point sur les principales sources statistiques existant sur le bruit en Ile-de-France, leur adéquation avec la demande et permet de dégager les premières recommandations du groupe dans ce domaine, conformément aux objectifs du groupe définis dans la lettre de mission du 27 juillet 1993 (*cf. annexe 2*). Ces recommandations pourront être complétées dans le rapport final suite à l'approche transversale ; elles ne seront pas remises en cause. Cette note de synthèse peut donc être considéré comme un module du rapport final du groupe.

Les réflexions du groupe ont été alimentées par les débats à l'issue d'exposés introductifs présentés, en ouverture des séances de travail, par des spécialistes régionaux des différentes disciplines du domaine du bruit (*cf. annexe 3*).

D'après les enquêtes d'opinion, le bruit est la nuisance ressentie en numéro 1 par les français. Ceci justifie que "lutter contre cette nuisance" fasse partie des priorités d'actions. La spécificité du bruit est d'être une nuisance multi-forme et qui ne perdure pas. Malheureusement, peu d'informations existe sur ce domaine et elles sont disparates et dispersées. L'application de la nouvelle loi contre le bruit devrait faire évoluer cette situation. Cette loi est présentée en annexe.

Cette synthèse aborde d'abord le problème du bruit selon sa source : bruit des transports terrestres, des aéronefs puis bruits de voisinage. Il évoque ensuite les qualités acoustiques des logements et les effets du bruit sur la santé. En conclusion, sont dégagées les recommandations du groupe. La principale d'entre elles suggère la création d'un observatoire sur le bruit pour répondre au problème de coordination et au besoin de connaissance régionale.

Le bruit : définitions !

dB(A) : décibel A. Unité de mesure du bruit. Les niveaux sonores sont mesurés en **décibels (dB)** et pondéré en dB(A) pour traduire de manière significative ce que perçoit l'oreille humaine. Les décibels ne s'additionnent pas de façon arithmétique.

Leq : Niveau acoustique équivalent. C'est le niveau en dB(A) d'un son continu qui aurait la même énergie acoustique totale que le bruit mesuré. Jusqu'en 1994 en France, le bruit routier a été mesuré en Leq sur la période 8h - 20h. En 1995, cette période a été redéfinie en 6h-22h, pour être en harmonie avec la pratique la plus courante en Europe, et la période nocturne (22h-6h) est également prise en compte.

Point noir : Zone sur laquelle une route ou une voie ferrée existante provoque, en façade des bâtiments existants, des niveaux sonores supérieurs à 70 dB(A). Sont exclus de cette définition les centres-villes des agglomérations équipées de rocade de protection du centre-ville.

1- BRUIT DES TRANSPORTS TERRESTRES

11- Interventions de la direction régionale de l'équipement au sujet du bruit des transports routiers

La DRE a pour missions :

- de réaliser des infrastructures nouvelles qui protègent les riverains des nuisances sonores.
- le rattrapage des points noirs du bruit dus aux infrastructures existantes.

Le domaine d'intervention de la DRE porte sur les voies rapides urbaines et sur les nationales. Le boulevard périphérique est du domaine de compétence de la ville de Paris. Pour les études d'infrastructures nouvelles et pour le rattrapage des structures anciennes, la DRE examine les deux niveaux sonores du jour et de la nuit. Le classement des voies vient du niveau le plus important, certains classements viendront donc du bruit nocturne.

111- Pour les infrastructures nouvelles :

La loi sur le bruit est claire : il ne faut pas dépasser 60 à 65 décibels en façade des immeubles riverains. Des mesures lourdes sont prises : écrans, revêtement absorbant, protection par merlons. On cherche aussi à éviter le passage des infrastructures près des zones fortement urbanisées. Ces dispositions sont adoptées dès la conception du projet.

Faire une nouvelle infrastructure dans un réseau maillé a un effet sur le réseau local. Des analyses d'impact sur le réseau local sont menées. Globalement, la création d'une infrastructure implique une diminution du trafic sur le réseau préexistant. Une diminution de 1 à 3 décibels peut être mesurée sur certaines voies. L'impact est donc limité mais non négligeable surtout si la population concernée est importante. La nouvelle infrastructure peut aussi permettre d'éviter certains axes, par exemple de centre ville, au trafic poids-lourd.

Des bilans économiques et environnementaux sont faits sur l'étude des projets nouveaux.

112- Problèmes de rattrapage des infrastructures existantes :

Cette politique est en œuvre depuis une trentaine d'années en Ile-de-France. Le plan État-région met en place le financement d'opérations regroupées dans un cadre générique "environnement".

Une étude a été publiée, il y a trois ou quatre ans sur la qualité de l'environnement des voies rapides urbaines existantes dans la région.

12- Intégration des données sur le bruit dans le système d'information géographique de l'IAURIF :

121- Le SIG et la "carte bruit"

Le système d'information géographique régional (SIGR) est composé d'une base cartographique au 1/5000 millième et de couches spécialisées mises en place progressivement. La description de l'occupation du sol vient d'être mise à jour pour la quatrième fois. Ce SIG est unique en France et il n'en existe pas beaucoup de comparables en Europe.

En 1990-1991, une première étude bruit, demandée depuis longtemps, a eu lieu grâce à la caisse des dépôts et consignation. Au départ, toutes les sources de bruit ont été considérées.

Ensuite, a été réalisée la "carte bruit" en fonction des bruits des transports terrestres uniquement, l'objectif de cette "carte bruit" était régional. Les données de base ne sont donc pas directement utilisables au niveau d'une commune à cause d'un problème d'échelle. Cette étude peut néanmoins servir de tremplin pour des travaux plus spécialisés avec un acousticien.

Deux études différentes ont été réalisées, une pour Paris par Open-Rome pilotée par la ville de Paris et l'autre sur la petite couronne par le Beture piloté par l'IAURIF.

122- Carte bruit : méthodologie

L'IAURIF a tiré parti de l'expérience de MADRID qui a fait une étude par mesures directes. Elle a duré 5 ans et a permis la réalisation d'une carte intéressante mais difficile à mettre à jour.

L'IAURIF a donc retenu une approche par modélisation, calée par des mesures sur le terrain. Le travail a été fait en collaboration avec la ville de Paris. La carte de la première couronne est sortie depuis deux ans. Le travail sur la grande couronne est en cours d'achèvement.

Le recours à un modèle facilite les mises à jour par le biais des paramétrages. Cette étude s'est basée sur une méthode de travail, utilisée par tous, pour étudier le bruit des transports routiers : le guide du bruit des transports routiers.

Ont été étudiées toutes les voies tracées en orange sur les cartes IGN au 25 millièmes. Mais dans certaines communes, le trafic a beaucoup augmenté ces dix dernières années et il faudrait au niveau local étudier d'autres voies.

Les études de la région sont faites en nombre de logements concernés, celles de la ville de Paris portent sur le linéaire de voies.

Les deux tiers des voies routières étudiées sont à plus de 70 décibels. Hormis les voies qui ne sont pas de transit, il n'y a presque aucune voie en dessous de 65 décibels. Le bruit monte à 90 décibels pour les carrefours (en niveau instantané, non comparable à des valeurs de Leq). Les avenues les plus bruyantes sont dans des zones de relief, par exemple dans les Hauts-de-Seine.

Ce travail réalisé par la région Ile-de-France est intéressant : c'est le premier travail scientifique fait au niveau de la région. Contrairement aux domaines de l'eau et des déchets, il n'y a pas eu de standardisation méthodologique préalable par l'ensemble des partenaires régionaux.

123- Utilisation des cartes "bruit" faites par la région :

La loi sur le bruit impose une cartographie qui soit intégrée à un document opposable aux tiers et non pas un suivi statistique. Le travail fait sur Paris, en tant que ville, pourrait répondre directement aux exigences de la loi. Par contre, la carte régionale n'y répond pas mais donne une vision d'ensemble et pourra ensuite servir de trame générale pour des études locales homogènes : elle répond à des objectifs de connaissances et d'information.

Un des intérêts de la carte du bruit est son intégration dans le système d'information géographique régional (SIG), ce qui permet de la rapprocher des densités de population et de faire une estimation de la population touchée. Des tentatives ont été faites pour calculer la population concernée sur les voies produisant un bruit supérieur à 70 db. Ces calculs sont partis de la population à l'îlot de l'INSEE, puis ont utilisé une localisation plus fine que l'îlot. Cela donne le chiffrage des populations ayant plus de 70 db en façade. Aucune carte n'a été faite sur ces populations.

Il faut souligner la difficulté d'expliquer aux collectivités locales que le document du SIGR n'est pas opérationnel au niveau local. Il existe dans le schéma directeur d'Ile-de-France, une carte au 1/250 000 qui est utilisée localement par des mouvements et associations alors qu'elle ne fournit que des informations à grande échelle. Le risque est de vouloir faire dire à cette carte ce qu'elle ne peut pas dire. Ce risque est semblable pour la "carte bruit" régionale BETURE-IAURIF.

Le bruit dans les espaces inhabités comme les parcs et les forêts n'est pas actuellement étudié.

13- connaissance du bruit produit par les transports terrestres en Ile-de-France

Certains travaux relèvent d'objectifs réglementaires comme l'établissement des cartes "bruit" par les DDE et le classement des voies ; et d'autres ont plus un but de cadrage et d'information comme le travail du BETURE et de l'IAURIF.

L'information des pouvoirs publics est encore partielle. En effet, le recensement des voies bruyantes n'est pas fait au niveau national mais par les DDE (directions départementales de l'équipement) au rythme de chacune.

De plus, pour ce qui est des points noirs, il existe un problème de définition du centre ville. En effet, ne sont pas considérés comme des points noirs, les centres-villes excessivement bruyants, lorsque la ville possède une rocade de protection du centre-ville, parce qu'un centre-ville possède des avantages, contreparties du bruit : présences de nombreux services et commerces. Cependant, il est difficile d'avoir une définition précise de ces centres-villes.

Les travaux sur le bruit ont, en général, des objectifs précis et locaux. La ville de Paris a pour objectif de répondre au futur arrêté de classement des voies. Dans le département du Val d'Oise, l'objectif est de supprimer tous les points noirs du niveau local au cours des dix prochaines années...

Une circulaire datant de 1982 avait institué le premier recensement des points noirs. Il portait sur le recensement des ensembles d'habitation comprenant des collectifs, hors des centres-villes, soumis à plus de 70 db(A) en façade en journée 8h-20h (dbA : unité dérivée du décibel et intégrant une pondération traduisant la sensibilité de l'oreille plus forte aux sons aigus qu'aux sons graves).

Actuellement, 35% de la population française résiderait en "zone grise" c'est à dire avec un niveau de bruit dans l'environnement compris entre 60 et 70 db(A). 10% serait en "zones noires" avec plus de 70 db. Dans le dernier rapport français de 1995, 200 000 logements seraient en "zone noire". Ces zones sont des "vrais points noirs", c'est à dire sans aucune contrepartie au bruit comme dans un centre ville. Un quart de ces points noirs sont situés en Ile-de-France.

Il n'existe pas d'outils permettant de suivre des mesures d'ambiance sonore autour des infrastructures de transports. Ce problème est mal cerné, de petites modifications peuvent en effet entraîner un changement d'ambiance sonore significatif. Cependant, le plan État-région exige pour la première fois une évaluation assez fine. Une évaluation de la mise en service du tronçon de l'A86 Thiais-Créteil doit être faite. Mais, pour le bruit, il manque des mesures de référence avant la construction de l'infrastructure.

A cause de l'évolution du trafic, l'écart entre le jour et la nuit (autrefois de 5 à 10 décibels) s'est réduit en région Ile-de-France. L'augmentation du bruit de nuit est due au trafic de plus en plus important. Les heures de pointe du matin et du soir s'étalent de plus en plus. Dans les études actuelles, on regarde autant le bruit nocturne que le diurne, ce qui n'était pas fait autrefois. De manière générale, il y a une connaissance insuffisante du pourcentage de poids lourds.

Les murs antibruit protègent bien les niveaux bas des habitations, ils peuvent être mariés avec des protections de façades pour les étages élevés. Cette efficacité est mesurée de manière fine par les techniciens. Elle diminue, au fur et à mesure que l'on s'éloigne du mur. On manque d'études de satisfaction des riverains. Dans certains pays, on implante plus de protection de façade et moins d'écrans antibruit. Des mesures seraient intéressantes si l'on envisageait de changer de moyens de protection.

Les règles doivent garantir une habitabilité vis à vis du bruit aux populations. Le niveau de bruit résiduel doit être de 35 db(A) de jour à l'intérieur des pièces principales (dont les chambres) et de 30 db(A) la nuit. Toute construction nouvelle doit donc être conçue pour respecter ces chiffres. Il est difficile d'évaluer la population touchée par le bruit des transports terrestres. On peut faire soit une évaluation par mesure directe, ce qui serait un travail colossal, soit par modélisation comme l'IAURIF.

La carte établie par le BETURE et l'IAURIF est liée au trafic routier et au tissu urbain. Cette double approche a permis une estimation du bâti concerné par des niveaux de bruit en façade de plus de 70 ou 75 dB(A), ainsi que de la population correspondante.

On ne dispose actuellement que de la moitié des informations : on connaît le niveau de bruit ambiant extérieur : information sur l'extérieur. Des informations existent sur le niveau de bruit en façade, qui dépend en particulier de la distance du bâtiment à la voie. Les certificats d'urbanisme mentionnent l'existence d'un secteur de nuisances dues aux transports terrestres, suite au classement des voies. Le locataire ne dispose d'aucunes informations sur le niveau de bruit à l'intérieur du logement.

L'outil statistique doit être le plus exhaustif possible et doit donc pouvoir donner des indications sur la protection des logements, sinon les progrès ne pourraient venir que de la réduction du bruit à la source. Mais il faut aussi considérer que malgré des isolations performantes, les logements situés dans des zones bruyantes seront toujours moins satisfaisants : ne pas pouvoir ouvrir sa fenêtre reste un problème.

Du point de vue de l'habitant, il existe des différences entre les bruits qui sont plus ou moins bien supportés. Les bruits d'autoroutes apparaissent souvent comme plus pénibles que ceux du système ferroviaire. Connaître les niveaux de bruit en décibels est donc insuffisant, il faut aussi des données sur la source. Depuis dix ans la SNCF utilise un indicateur d'usage courant pour le transport routier, ce qui permet des comparaisons ou des agrégations.

2- BRUITS PRODUIT PAR LES AERONEFS

21- la certification bruit des aéronefs

Les données disponibles se répartissent en deux familles :

- certification acoustique : tout aéronef doit avoir un certificat. A chaque niveau de bruit mesuré est associé la configuration de l'avion, son régime moteur.
- mesures dans l'environnement : ces mesures varient en fonction de la hauteur du micro, des conditions météo. Des divergences très fortes existent au niveau international. Il faudrait un code de mesure du bruit aéronautique en vue de l'intégration dans l'environnement.

Pour la certification acoustique, le travail se fait à un niveau international, puis européen et enfin français.

La certification acoustique est établie pour une météo de référence et une nature du sol bien définie. Trois niveaux de bruit sont étudiés : en approche, au décollage sous trace et au décollage latéralement à l'avion lorsque le niveau de poussée est maximal. Cette certification nécessite 10 heures de vol et trois mois d'analyse chez le constructeur sur le terrain, avec le laboratoire du constructeur et celui de l'État.

L'unité employée est le niveau effectif de bruit perçu (EPNL) pour les avions de transport et les hélicoptères. Cette unité est retenue au niveau mondial. Elle fait intervenir ce que ressentent les personnes. Elle tient compte des phénomènes de sons purs. L'avion est pénalisé si le bruit émis sort notablement du spectre admis.

Un problème surgit actuellement : certains avions étudiés pour moins polluer l'atmosphère produisent par contre plus de bruits dus à l'émission de sons purs. Un choix politique devra être effectué en faveur de la diminution, soit du bruit, soit de la pollution atmosphérique.

Pour les avions plus légers, les problèmes de sons purs ne se posent pas. L'unité employée pour la mesure du bruit est le décibelA.

Pour chaque type d'aéronef, des niveaux de bruit à ne pas dépasser sont imposés. Ces limites sont variables en fonction de la masse de l'aéronef. Certaines données sur le spectre de bruit des avions sont confidentielles, elles permettraient de connaître l'avion.

Les données obtenues pour l'établissement du certificat de nuisance servent à classer les avions selon des groupes acoustiques, elles servent à comparer les avions entre eux.

22- Les actions menées en vue de réduire le bruit autour des aéroports

221- Actions préventives à long terme :

Le contrôle de l'urbanisme autour des aéroports

Le plan d'exposition au bruit (PEB) décrit trois zones de gêne sonore. Il est établi pour la situation prévisible à un horizon de dix ou quinze ans d'après des hypothèses sur le trafic et les infrastructures. Sur ces trois zones, il existe des restrictions en matière d'urbanisme.

L'évaluation de la gêne sonore aéronautique est donnée par le calcul de l'indice psychologique. Cet indice n'est pas fondé sur le DbA mais sur le décibel de bruit perçu (PNdB). Il tient compte du bruit cumulé sur 24h avec une pondération pour la nuit. La formule de calcul de cet indice IP peut paraître assez compliquée ce qui fait que les riverains ne croient pas toujours à cette formule.

Une réflexion est en cours pour un changement d'indice et en particulier pour une harmonisation avec les indices calculés pour les autres moyens de transports, par exemple le Leq employé pour le transport routier (Leq : moyenne des niveaux sur la période de référence). Il existe un besoin d'harmonisation et de comparaison européenne, en particulier. L'indice exprimé en IP est plus élevé que le niveau calculé en Leq, mais pour en tenir compte, le zonage est fait avec des indices IP plus élevés que s'ils étaient en Leq. Calculer en Leq reviendrait à peu près au même ; toutefois, la méthode IP utilise un logiciel de prévision du bruit qui ne tient pas compte des incidents et événements divers, qui font que le bruit réel est plus intense que le bruit calculé.

La réduction du bruit à la source :

Les avions doivent répondre à des normes. Il existe deux générations d'avions certifiés : ceux de 1970 - 1977 surnommés "chapitre 2" et une nouvelle génération surnommée "chapitre 3". Ces derniers sont moins bruyants.

Une planification adaptée :

Une meilleure prise en compte de l'environnement et des personnes concernées est faite au stade des documents de planification aéroportuaire.

Les mesures réglementaires:

Les avions "chapitre 2" sont retirés progressivement du service quand ils atteignent 25 ans. En 2002, il n'y en aura plus en exploitation.

222- Actions préventives à court terme :

Les mesures opérationnelles :

Des procédures de moindre bruit au décollage sont mises en place.

Restrictions d'utilisation locales :

Il existe des restrictions d'utilisation locales comme le couvre-feu à Orly ou l'interdiction des avions "chapitre 2" à Roissy la nuit.

223- Actions incitatives :

Au renouvellement des flottes

On pousse au retrait rapide des "chapitre 2" en leur faisant payer une redevance d'atterrissage plus forte. Les compagnies payent plus pour les plus bruyants. Cette modulation de la redevance d'atterrissage se fait à recettes constantes pour les gestionnaires d'aérodromes.

Taxe bruit

Les exploitants d'aéronefs doivent d'après les articles 16 à 20 de la loi de 1992 payer une taxe au décollage en fonction des aéroports. Actuellement, sont concernés les six principaux aéroports français. Pour Lyon, où moins de populations sont exposées au bruit, la taxe est moins forte qu'en Ile-de-France. Les taxes sont doublées la nuit.

224- Actions curatives :

L'argent de la taxe bruit est collecté par l'ADEME qui le redistribue, sous la forme d'une aide à l'insonorisation, aux riverains des aérodromes concernés, après avis d'une commission d'aide propre à chaque plate-forme.

Un plan de gêne sonore permet de différencier 3 zones. Il tient compte du trafic prévu un an plus tard. Les zones servent de références pour les dossiers d'aide à l'insonorisation. L'indice utilisé pour établir les zones est l'indice psophique, calculé comme pour le PEB.

Il existe une confusion chez les riverains entre le plan de gêne sonore et le plan d'exposition au bruit. La différence entre les deux est mal perçue. Le plan de gêne sonore est un plan d'actualité. Le plan d'exposition au bruit est un document d'urbanisme annexé au POS.

Des seuils sont fixés pour déterminer les différentes zones des plans, mais il y a du bruit et de la gêne au-delà de ces seuils aussi.

225- Actions d'information :

Depuis 1993, les aéroports d'Orly et de Paris-Charles-de-Gaulle bénéficient d'installations de mesure du bruit en continu pour suivre en temps réel le bruit émis et le respect des trajectoires par les avions. Les PEB et PGS sont le résultat de modèles, pas de mesures. Ceci permet d'avoir le même langage que le riverain. L'aéroport Charles De Gaulle a huit stations et celui d'Orly 4 (programme SONATE). Pour avoir la zone de bruit, il faudrait davantage de postes de mesure. Par exemple, l'aéroport de Genève-Cointrin en a 15.

23- problèmes soulevés par les bruits des aéronefs :

PEB et PGS ne tiennent pas compte de la géographie et du terrain. Il existe une grande différence d'exposition au bruit entre une habitation en fond de vallée et une à flanc de coteau.

Le calcul des indices servant pour les PEB et les PGS va être revu, l'indice IP étant mal compris et peu comparable avec les indices utilisés pour d'autres sources sonores. L'évaluation du bruit en Leq est souhaitable pour faire plus tard des PEB et PGS plus réalistes.

Une bonne information du public est nécessaire. Il faut aussi connaître les populations concernées et les progrès effectués en direction de cette population. Les informations disponibles sont des moyennes. Il faut se soucier du problème des pics, et aussi avoir des données sur le nombre de mouvements par unité de temps. Certaines "concentrations" peuvent devenir insupportables, le bruit devenant continu. Il est nécessaire

que les statistiques des mouvements des aéronefs, heures par heures, soient disponibles et faciles d'accès.

Pic et émergence sont des axes considérables pour évaluer la gêne, mais ils ne peuvent pas être pris en compte pour l'établissement d'un plan annuel. Mais actuellement, avec les stations fixes de SONATE, on commence à avoir des données sur les pics et sur l'émergence.

Aucune certification n'existe pour les avions militaires. Le rafale, par exemple, a une "signature" acoustique élevée. Les riverains des aéroports militaires ne perçoivent aucune aide à l'insonorisation.

Un problème sensible encore peu abordé est celui des hélicoptères. L'héliport d'Issy-les-Moulineaux pose en particulier de gros problèmes. Des mesures spécifiques de bruit devraient être faites.

3- LES BRUITS DE VOISINAGE :

31- A Paris

Le sixième bureau de la direction de la protection du public ou "bureau de lutte contre les nuisances", créé en 1971 à la préfecture de police de Paris, a essentiellement en charge la lutte contre le bruit à Paris. Il assure le suivi des plaintes entrant dans le champ d'application du décret n° 95 408 du 18 avril 1995 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage.

Le 6ème bureau n'agit que sur plainte des personnes gênées, et ne peut se saisir d'office. Ces plaintes contre les nuisances diverses ont été en 1995 au nombre de 8 040, dont 6730, soit 84%, concernaient le bruit. Seules 120 affaires ont été menées en 1995 auprès du tribunal de police. En effet, on obtient souvent la réparation des matériels bruyants à force de mises en demeure, sans arriver jusqu'au tribunal.

Ces bruits peuvent se répartir en cinq catégories :

311- Les bruits domestiques et de voisinage :

2 070 cas en 1995 (26% du total des plaintes au sujet des nuisances). Ce sont souvent des nuisances générées par les voisins du plaignant dues parfois à la mauvaise isolation des vieux immeubles parisiens.

312- Les bruits industriels et commerciaux :

2 461 plaintes en 1995 (31% du total). Il s'agit donc ici des bruits générés, en dehors des installations classées, par l'activité propre de l'industrie, du commerce et plus particulièrement de l'artisanat. Le laboratoire central de la préfecture de police intervient à la demande du cinquième bureau de la direction de la protection du public pour Paris et des préfectures pour la petite couronne, pour le bruit produit par les installations classées. 30 plaintes complexes ont été ainsi traitées en 1995, ce qui représente 15% de l'activité du

laboratoire central. A Paris, les établissements classés sont proportionnellement moins nombreux qu'en province.

Le décret de 1995 exige pour ce type de bruit des mesures chiffrées.

313- Les bruits émanant des restaurants, bars et discothèques :

1 365 plaintes en 1995(17% du total).

314- Les bruits générés par les chantiers publics et les travaux :

770 plaintes en 1995 (10% du total). Le rôle du 6ème bureau dans ce cas consiste à vérifier l'homologation des matériels utilisés et le respect des horaires du chantier en cause, qui ne peut fonctionner avant 7 heures ni après 22 heures, sauf dérogation exceptionnelle. Il manque du personnel pour vérifier aussi, in situ, le bruit émis par le matériel pendant son utilisation.

315- Les bruits divers :

64 plaintes en 1995 (1% du total). Sont classés dans cette catégorie tout ce qui n'est pas susceptible de se classer ailleurs et qui relève parfois des domaines les plus "folkloriques".

32- En Ile-de-France en dehors de Paris :

En zone pavillonnaire, des plaintes différentes sont enregistrées (tondeuses à gazon, aboiements de chiens...)

Le ministère de la santé effectue le travail sur les plaintes de bruits de voisinage sauf à Paris.

Il existe des statistiques sur les plaintes. En Essonne, 500 plaintes ont été reçues en un an. 20% concernaient les installations classées et 20% les tondeuses à gazon, les chaufferies et les alarmes. On estime recevoir une plainte pour cent personnes gênées. On ne se plaint pas partout de la même façon.

Des travaux sont effectués pour classifier les plaintes, et bientôt, des chiffres plus précis seront disponibles.

33- Problèmes soulevés pour la connaissance des bruits de voisinage

On manque de données regroupées sur l'Ile-de-France selon une seule classification des plaintes. En Loire-Atlantique par exemple, les services qui interviennent sur le bruit se réunissent régulièrement dans le cadre d'une "mission bruit" départementale.

Le nombre de plaintes est un indicateur de la gêne mais il y a néanmoins une différence entre la gêne et l'action de porter plainte. Des études sociologiques devraient

permettre de savoir si cet indicateur a un véritable sens. On devrait pouvoir mesurer l'évolution de la gêne dans le temps.

Le décret de 1995 s'attaque aux nuisances et cherche à objectiver la gêne ressentie ; mais la notion de gêne n'est pas pénale. On cherche donc à chiffrer quelque chose de très ténu, difficilement mesurable, et largement subjectif.

Le décret du 5 mai 1988 conduit parfois à débouter le plaignant parce qu'on n'arrive pas à mesurer le phénomène. Le fait que les mesures ne soient plus obligatoires pour le bruit de voisinage est un progrès, vu les difficultés rencontrées pour mesurer un bruit aléatoire.

Le nombre de plaintes n'augmente pas pour la simple raison que les bureaux des nuisances ne peuvent pas en traiter plus. De manière générale, le phénomène du bruit s'amplifie au fur et à mesure des moyens engagés pour lutter contre.

Une convention a été récemment passée entre le ministère de l'environnement et les travaux publics. Il y est question des chantiers et des travaux, ceci pourrait peut-être permettre une opération pilote pour les statistiques. Il faudrait une réglementation plus rigoureuse pour les chantiers. Il existe des expérimentations de "chantiers verts".

4- LA QUALITE ACOUSTIQUE DES BATIMENTS :

La direction de l'habitat et de la construction du ministère du logement veut favoriser la qualité des bâtiments tout en tenant compte des problèmes économiques et ceci pour répondre à une demande, formulée ou non. Deux moyens différents sont mis en œuvre : la réglementation et l'expérimentation testée en grandeur nature.

41- Qualité acoustique des bâtiments

Ce dont se plaignent les gens dépend de leur vécu, surtout pour le bruit de voisinage.

La perception de la qualité des logements est connue grâce aux résultats d'enquêtes sociologiques sur la qualité de l'habitat et sur la perception du bruit (enquêtes SOFRES, CETE/CSTB)

42 Les textes et les données sur la qualité acoustique des logements :

Pour les logements neufs :

Les textes de règlement de la construction ont été révisés en 1994, faits en 1969, ils étaient devenus obsolètes, sans rapport avec les techniques de construction moderne. La loi de 1969 était respectée à plus de 80% au niveau national. Il existe aussi des chiffres à ce sujet pour la région.

Une cartographie du bruit doit permettre de déterminer l'isolation de façade à respecter.

Des contrôles sont fait par sondage par l'observatoire des règles techniques de la construction, ils concernent 300 logements par an. Les 2/3 des opérations choisies le sont de façon aléatoire au niveau national, l'autre tiers est fixé par les DDE (directions départementales de l'équipement) en tenant compte des plaintes.

Les données actuelles datent de 1993, les thèmes prioritaires portaient sur les économies d'énergie et les règles d'accessibilité. La campagne 1998 est en préparation et portera plus spécialement sur la vérification acoustique des logements neufs. En 1998, les chiffres seront fournis par chaque comité technique et ils donneront donc une connaissance fine au niveau de la région.

Certains logements aidés peuvent bénéficier d'une majoration de l'aide s'ils obtiennent le label qualitel. Il existe des fiches techniques des DDE sur l'utilisation des aides, mais les fiches ne reviennent pas à 100% au ministère. Il existe aussi des données sur l'utilisation du label qualitel par les promoteurs privés.

Pour les logements existants :

On manque de connaissances sur la qualité du parc existant.

Des incitations sont mises en place en fonction des acteurs.

Pour les propriétaires bailleurs :

Depuis 1993, les subventions portent aussi sur les travaux acoustiques. L'ANAH (agence nationale pour l'amélioration de l'habitat) distribue 2 à 3 milliards de subventions. Il n'existe pas de chiffres sur les travaux acoustiques seuls, ces chiffres sont fondus dans l'ensemble des travaux réalisés. On estime que les travaux acoustiques concernent 1% des subventions, ce chiffre devrait d'après l'ANAH augmenter.

Pour les propriétaires occupants et locataires :

Il existe des déductions fiscales pour le remplacement des vitrages, des fenêtres et des portes palières. On ne connaît pas la part des travaux acoustiques dans ces travaux. De manière générale, les travaux acoustiques sont rarement réalisés en tant que tels.

Le CIDB (centre d'informations et de documentation sur le bruit), ainsi que d'autres organismes reçoivent des plaintes. Ces plaintes sont parfois transformées en demande de devis pour des travaux améliorant la situation, ceux-ci pouvant se traduire par des demandes de subventions. Développer des travaux pourrait permettre de développer l'emploi. Une passerelle pourrait être mise en place entre les plaintes et l'organisation des travaux. L'atelier de sociologie appliquée à l'habitat (ASAH) en collaboration avec de nombreux organismes réfléchit au développement de ce marché.

Pour les logements sociaux :

Les PALULOS (programme d'amélioration des HLM locatifs) aident à la réhabilitation des logements sociaux. La part liée à l'acoustique est faible et n'est pas isolée du reste dans les chiffres.

43 Les textes sur la qualité des bâtiments autres que d'habitation :

Une réglementation (loi du 31-12-92 relative à la lutte contre le bruit) existe pour les établissements d'enseignement. On ne dispose pas de données sur l'état du bâti.

L'activité du ministère de la santé au sujet du bruit amène à mieux gérer les dossiers d'aménagement et d'urbanisme. Des réflexions ont lieu dans le cadre des POS (plan d'occupation des sols) prioritairement sur le contexte technique pour les établissements scolaires, de loisirs...On incite les collectivités locales à utiliser du matériel de mesure acoustique.

5- LES EFFETS SUR LA SANTÉ :

11% des accidents du travail sont liés au bruit. L'indemnisation des surdités professionnelles est très coûteuse. Des chiffres sont disponibles sur ce sujet au niveau national. Pour la région, depuis 1995, le rapport annuel de la médecine du travail en Ile-de-France indique que le bruit est le deuxième risque encouru par les salariés parmi les risques suivis par un décret spécial.

Beaucoup d'enquêtes sont faites au sujet du bruit à l'école, en particulier dans les cantines. On peut, dans certains cas, obtenir une forte diminution du bruit à peu de frais.

En dehors des expositions professionnelles au bruit, on peut aussi avoir des effets auditifs à cause de l'écoute de la musique forte. 2 000 audiogrammes ont été fait en lycée, dans la région Rhône-Alpes pour étudier ce problème. Il est lié à l'usage du baladeur et au niveau d'émission sonore des discothèques.

Au niveau de la santé, aucun effet auditif n'est lié à la circulation automobile ou ferroviaire. Mais, il faut aussi parler du problème du sommeil pour les personnes exposées au bruit.

La gêne exprimée par des individus exposés à des niveaux sonores élevés est difficile à identifier et encore plus à quantifier. Les troubles résultants de cette gêne sont nombreux et variés : céphalées, troubles digestifs, trouble du sommeil et des défenses de l'organisme, états dépressifs, trouble du comportement.

6 PROJETS EN ILE-DE-FRANCE

61- Pour l'Etat

Les DDE réalisent les cartes de bruit demandées par la loi, à but urbanistique. Elles recensent et classent les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il est alors possible, après consultation des communes, de déterminer des secteurs situés au voisinage de ces

infrastructures qui sont affectés par le bruit. Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les plans d'occupation des sols des communes concernées.

62- Pour le conseil régional

Des études sont prévues par le conseil régional sur le bruit :

- sur les bruits routiers : compléments du travail BETURE-IAURIF sur la petite couronne, pour intégrer le périphérique et utilisation de cet outil pour dénombrer la population touchée.

- sur les bruits en grande couronne pour les zones agglomérées

- sur les bruits ferroviaires avec des données mises à disposition par la SNCF et la RATP

- sur les bruits des aéronefs en collaboration avec "Aéroports de Paris" sur le secteur de Orly dans un premier temps. Un échantillonnage sera fait par type d'avions et une détermination de la zone d'influence véritable de l'aéroport sera faite.

63- Au sujet du bruit des aéronefs

L'avenir de Roissy a été le sujet de nombreux débats au cours de ces derniers mois. Le préfet Gilbert Carrère a été chargé en 1995-1996 d'organiser une grande concertation publique sur le développement de Roissy afin d'établir un contrat de protection de l'environnement et de progrès économique entre l'aéroport et les collectivités territoriales. Le rapport de mission a été remis au ministre au printemps 1996.

Suite à ce rapport, une institution indépendante devrait être assez rapidement créée avec pour mission de veiller à la bonne application d'un contrat de maîtrise des nuisances sonores. Elle serait présidée par un magistrat et serait composée notamment d'un collège d'experts scientifiques. Elle devrait recueillir et obtenir des informations pour ensuite les publier. Le cahier des charges de cette institution est encore à définir.

D'autre part, d'autres investigations sont en cours, en particulier par le conseil général du Val-de-Marne. Celui-ci a commandité, sur l'année 1995, une étude lourde permettant de connaître le bruit subi par les populations autour d'Orly. Un camion-laboratoire a effectué de nombreux relevés pendant 6 mois. Ceci a permis la création d'un modèle indiquant le bruit ressenti par les populations en fonction de la flotte. On peut donc connaître l'évolution de ce bruit en fonction de l'évolution de la flotte.

7- RECOMMANDATIONS ET SOUHAITS DU GROUPE POUR L'AMELIORATION DES STATISTIQUES SUR LE BRUIT EN ILE-DE-FRANCE

71- centralisation des données "bruit"

On constate qu'il n'existe pas de données franciliennes sur le bruit, en particulier sur le bruit de voisinage : les données sont éparpillées alors qu'elles devraient être regroupées selon une nomenclature unique. Il faut un lieu de dialogue et de mise à disposition de données de références. Un observatoire sur le bruit, copiloté par l'État et la région, pourrait être créé pour répondre à ce problème de coordination et à ce besoin de connaissance régionale. Cette création viserait à mieux organiser les moyens existants pour mobiliser et diffuser l'information sur le bruit, à ressources humaines et financières identiques. Cet observatoire pourrait être similaire à l'ORDIF, observatoire régional des déchets, présidé en alternance par le préfet de région et le président du conseil régional. La création de l'ORDIF a accompagné la promulgation de la loi sur les déchets, comme cela pourrait être fait pour le bruit. Une nouvelle loi crée toujours un important besoin d'études.

Le rôle de l'observatoire ne serait pas de refaire les travaux en cours de réalisation mais d'assurer une confrontation des gisements d'informations dispersés et de prendre l'initiative, coordonnée avec les partenaires régionaux, d'améliorer la connaissance des effets du bruit et de ses conséquences sur l'économie et l'environnement régionaux. Les moyens existent, il suffirait de les réunir et de les coordonner. Cet observatoire pourrait aussi être le lieu de concertation sur la méthodologie à adopter pour chaque nouvelle étude. Il aurait aussi pour objectif de suivre la mise en oeuvre de la loi sur le bruit dans la région. Il permettrait de connaître le respect des normes.

L'observatoire pourrait, pour commencer, travailler dans deux directions : il pourrait contribuer d'une part au suivi de la prise en compte des normes réglementaires et d'autre part il pourrait promouvoir une cartographie régionale des sources de bruit (sources fixes et moyens de transports) et de leurs conséquences sur la population, en s'assurant de la comparabilité des données ainsi rassemblées.

L'objectif d'une cartographie serait de parvenir à une représentation aussi réaliste que possible de l'effet du bruit sur la population : il serait essentiel de recouper le niveau sonore des infrastructures de transports et les données relatives à la population de façon à connaître la gêne réellement ressentie par les populations exposées. Cet objectif passe par une acquisition de connaissance sur l'exposition des individus au cours de la journée, dépassant la simple évaluation de l'exposition de leurs logements (qui est possible grâce aux données INSEE sur les îlots de population), mais englobant aussi les trajets quotidiens et l'exposition au bruit de leurs lieux de travail.

A l'instar des autres observatoires thématiques existant dans la région, mais sans obligatoirement en adopter la structure associative, cet observatoire remplirait ses diverses missions sur la base d'un programme de travail approuvé régulièrement. L'équipe technique, chargée de l'animation, devrait impliquer pleinement les pôles de compétence départementaux en cours de constitution autour des DDASS.

72- bruits dus aux transports terrestres

Une meilleure connaissance de la répartition du bruit au cours de la journée (et en particulier du bruit nocturne) et de la composition du trafic (proportion des poids-lourds) s'avère nécessaire.

Un dénombrement de la population concernée devrait être réalisé en fonction des sources de bruit et du type d'habitat. Les progrès réalisés pour la protection de ces populations devraient être suivis.

73- bruits dus aux transports aériens

On se félicite du fait que le remplacement de l'indice IP par le Leq soit en cours. Ceci permettra des comparaisons et des agrégations avec d'autres types de bruits.

Les données calculées issues des plans PGS et PEB pourraient être complétées par des données mesurées provenant de campagnes ponctuelles ou de réseaux. L'utilisation d'un indicateur fondé sur le dBA permettrait notamment de mieux cerner l'émergence par rapport au bruit ambiant ou la multi-exposition. Cela peut permettre de connaître un état initial du bruit émis nécessaire pour pouvoir ensuite mesurer des évolutions.

Un dénombrement de la population potentiellement concernée par type d'habitat, serait nécessaire comme pour les transports terrestres.

Les bruits dus aux hélicoptères devraient être mieux connus.

Les données sur les mouvements quotidiens des avions doivent être disponibles et facilement accessibles. Elles permettent de connaître, en particulier, les dérogations par rapport au couvre-feu.

74- bruits de voisinage

Le besoin d'une centralisation et d'une nomenclature unique se fait ressentir pour classifier les plaintes sur les bruits de voisinage, la création d'un observatoire répondrait à ce problème.

La notion de paysage sonore commence à s'imposer dans l'étude du bruit. Certaines villes comme Nantes ont commencé une étude d'ambiance sur l'espace sonore. Il paraît essentiel, pour caractériser un environnement sonore, de recenser au moins les sources localisées de bruit comme les centrales à béton, les plates-formes d'hélicoptères, les livraisons matinales de supermarché... Ce recensement peut être fait :

- à partir des demandes d'autorisation pour les sources fixes.
- à partir des plaintes pour les zones de livraison et les marchés.

Ce recensement pourrait être complété par une typologie descriptive en un nombre réduit de classe, qui pourrait éventuellement être appuyée par des mesures sans que cela soit impératif.

Il faudrait définir l'unité géographique optimale pour ce recensement : le département et la région paraissent un peu vaste pour appréhender un environnement sonore, l'arrondissement pourrait s'avérer plus pertinent.

75- qualité des bâtiments

Les plaintes de bruit de voisinage pourraient permettre de déterminer les immeubles mal isolés. Un questionnaire pourrait être fait pour voir s'il existe un marché potentiel à développer et si les particuliers sont prêts à faire des travaux.

La qualité des bâtiments autres que d'habitation devrait être mieux connue et mieux suivie.

FICHE SYNTHETIQUE

RECOMMANDATIONS DU GROUPE "ENVIRONNEMENT" POUR AMELIORER LES
STATISTIQUES SUR LE BRUIT EN ILE-DE-FRANCE

<i>Thème</i>	<i>Propositions</i>	<i>Pilotes</i>
observatoire du bruit	<p>Création d'un observatoire du bruit en partenariat Etat-région avec les diverses collectivités locales concernées, lieu de dialogue et de mise à disposition de données de références.</p> <p>Il répondra au besoin de coordination, de recensement des sources de données et de regroupement des données (en particulier sur les plaintes dues au bruit de voisinage) selon une nomenclature unique. Il sera le lieu de concertations méthodologiques.</p> <p>Il pourrait effectuer un recensement des sources d'émission localisées de bruit</p>	Etat - conseil régional -

Cette recommandation est particulière, puisqu'elle reflète davantage un principe d'organisation des moyens et un facteur de synergie qu'une action particulière d'amélioration de la connaissance sur le bruit. Il faut noter que si cet observatoire ne voyait pas le jour, la recommandation de regroupement des données sur les plaintes dues au bruit de voisinage selon une nomenclature unique persisterait.

Thème	Propositions	Pilotes
Bruits des aéronefs	<p>Dénombrement de la population concernée par type de construction (habitat et établissements publics...) ; mesure de l'évolution d'une année à l'autre.</p> <p>Amélioration ou création de réseaux de surveillance effectuant des mesures en décibels autour des aéroports et des hélicoptères les plus importants.</p> <p>Connaissance du bruit des hélicoptères, de leur cheminement et de leurs altitudes.</p>	<p>ministère équipement : SBA, ADP, ministère de l'environnement (DPPR), DREIDF, DIREN, collectivités locales, départements, ADEME</p>
bruits des transports terrestres	<p>Meilleure connaissance du cycle de bruit sur 24 heures (jour, nuit).</p> <p>Meilleure connaissance du trafic (proportion de poids-lourds...).</p> <p>Dénombrer la population concernée en fonction des sources.</p> <p>Mesurer l'évolution des mesures de protection des logements et des bâtiments publics contre les bruits extérieurs (points noirs, isolation des bâtiments...).</p>	<p>DREIDF, DIREN</p>
espaces inhabités	<p>Etudier le bruit pour les espaces ouverts au public (parcs et forêts)</p>	<p>IAURIF</p>
qualité des bâtiments	<p>Connaissance de la qualité des bâtiments publics (scolaires, sportifs...)</p>	<p>ministère logement DHC, ministère de l'environnement (DPPR, mission bruit), DRASS, Préfecture de Paris, DREIDF</p>

ANNEXE 1**LOI SUR LE BRUIT**

Une loi sur le bruit a été promulguée le 31 décembre 1992. Autrefois, les textes étaient éparpillés et difficiles d'accès pour les citoyens et même pour les élus. Ces textes ont été incorporés dans la nouvelle loi. Cette loi est une loi de prévention qui établit des règles à priori. Actuellement, les interventions des pouvoirs publics se situent plus au niveau du constat et de la sanction. La loi comporte 27 articles.

Article 2 : sur les objets matériels

La loi impose la limitation à la source, du bruit produit par tous les objets et matériels susceptibles de provoquer des nuisances sonores élevées. Les objets concernés sont très variés : engins de chantier, avions légers, tondeuses à gazon, aéromodélisme, bateaux à moteur... Le décret d'application de cet article date du 23 janvier 1995. Il reprend ce qui existait avant. Il existe trois niveaux de procédures à suivre, selon l'importance du risque encouru, en vue d'attester le respect des caractéristiques acoustiques et des valeurs limites : l'homologation, l'attestation et la déclaration quand les risques sont moins élevés. La loi instaure des sanctions administratives et pénales plus fortes allant jusqu'à la saisie du matériel incriminé.

Article 6 : dispositions relatives aux activités

Les activités concernées sont hétérogènes. L'implantation et l'exploitation d'une activité bruyante doit prendre en compte l'environnement du site, l'urbanisme existant et les perspectives de développement de l'urbanisation inscrites dans les documents d'urbanisme. Une discothèque au milieu de la campagne n'est pas gênante, elle le devient si elle est juxtaposée à un lotissement. Des textes thématiques vont être établis selon une nomenclature restreinte (musique, mécanique auto-moto, stand de tir, activité aérienne de loisir, chantier, autres activités générales). 50 à 60 activités sont concernées au total.

La soumission des activités potentiellement bruyantes à une demande d'autorisation, permet d'indiquer à l'exploitant ses obligations pour fonctionner en toute tranquillité vis à vis de son environnement. Les autorisations seront assorties d'une notice d'impact (étude d'impact simplifiée).

Articles 12 et 13 : infrastructures de transport terrestre

Lors de la construction ou de la modification d'une infrastructure de transport terrestre, le maître d'ouvrage doit prendre toutes dispositions pour limiter les nuisances sonores dues à l'infrastructure. Le bruit produit par les nouvelles voies est maintenant limité à 60 décibels. Cette limite était autrefois de 65 décibels plus ou moins cinq, elle avait été passée en 1983 à 60 - 65 décibels. Un débat est ouvert pour les installations ferroviaires : le T.G.V. sera limité à 60 décibels (62 en phase intermédiaire). Cette règle de 60 décibels maximum s'applique à l'ensemble des voies : nationales et locales.

Les voies bruyantes doivent être recensées et classées sous l'autorité du préfet de département en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Les POS (plan d'occupation des sols) devront être mis en conformité avec ces classements. Les indications de l'annexe du POS sur le bruit devront figurer dans le certificat d'urbanisme. Les constructions ne sont pas interdites en zones bruyantes mais le bruit, qui sera subi, est clairement indiqué et il sera nécessaire de mettre en oeuvre un isolement acoustique suffisant pour se protéger du bruit.

Article 14 : bâtiments publics

Depuis 1969, des règles existent au niveau de la protection des habitations contre le bruit, mais pas pour les autres bâtiments (par exemple : aucune obligation sur les bâtiments scolaires). L'article 14 vise à imposer des caractéristiques acoustiques minimum aux bâtiments autres que d'habitation (écoles, bâtiments de santé, bâtiments sportifs, hôtels). Depuis le 10 janvier 1996, une demande de permis de construire pour une école doit être assortie d'une demande de permission au niveau du bruit.

Articles 16 à 20 : aviation

Il est institué, à compter du 1er janvier 1993, une taxe pour la mise en oeuvre des dispositions nécessaires à l'atténuation des nuisances sonores au voisinage des aérodromes. Elle est assise sur le nombre de décollages effectués sur les aérodromes les plus importants recevant du trafic public. Le montant de cette taxe est géré par l'ADEME.

Pour définir les riverains pouvant prétendre à l'aide, un plan de gêne sonore est institué, pour chaque aéroport concerné, constatant la gêne réelle subie autour de ces aérodromes.

Articles 21 et 22 : les bruits de voisinage

Les nouvelles dispositions prévues par la loi permettront notamment de constater plus facilement les infractions en distinguant les bruits de voisinage liés aux comportements désinvoltes qui ne nécessitent pas de mesure acoustique, et les bruits de voisinage liés à des activités professionnelles, culturelles, sportives ou de loisirs qui restent soumis à une mesure de l'émergence admissible.

Articles 23 à 27 : contrôles, surveillances, sanctions

Ces articles décrivent les différentes mesures administratives

ANNEXE 2

LETTRE DE MISSION DU GROUPE DE TRAVAIL "ENVIRONNEMENT"



CRIES d'Ile-de-France

Groupe Environnement

Paris, le 27 JUIL. 1993

Lettre de mission

La décision de mettre en place un groupe de travail sur le thème de l'environnement a été prise par l'assemblée plénière du CRIES le 4 février 1993

Les missions de ce groupe s'inscrivent dans le cadre général des missions dévolues au CRIES par la convention Etat/Région du 26 juin 1989. Il s'agit des missions suivantes :

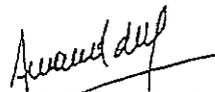
- recenser les besoins des utilisateurs d'information économique et sociale ;
- évaluer la manière de satisfaire ces besoins par la prise en compte de la dimension régionale dans les travaux statistiques nationaux, la mobilisation de sources non encore utilisées, la réalisation d'enquêtes spécifiques, etc. ;
- formuler des recommandations aux organismes les mieux placés pour les mettre en oeuvre.

Le système statistique sur l'environnement se met actuellement en place. Le groupe pourra y apporter la contribution et formulera toutes les recommandations qu'il jugera utiles.

Monsieur HOLLEAUX^(*), conseiller régional d'Ile-de-France, assurera le rôle d'animateur de ce groupe de travail. Mme FERRE, chargée d'études à la direction régionale de l'INSEE, en sera le rapporteur.

A la présente lettre de mission est jointe une fiche de cadrage général des travaux qui pourraient être conduits au sein du groupe.

Le président du CRIES


A. de LEYSSAC

() remplacé, en septembre 1994, par Monsieur BIDOU, Directeur de l'Agence régionale pour l'environnement et les nouvelles énergies.*

CRIES de l'Ile-de-France

La plupart des problèmes d'environnement qui se poseront au cours des années à venir, ont une dimension internationale : qu'il s'agisse du réchauffement de la planète due aux émissions de gaz carbonique, du déboisement, du rétrécissement de la couche d'ozone, de la pollution de l'air ou de l'eau, de la gestion des déchets, etc.

Mais leur prise en charge relève souvent d'actions prises à l'échelon régional, voire local.

Toutefois, dans ce domaine, on assiste à un fractionnement des responsabilités entre trop de services responsables, tant au niveau national qu'au niveau régional ou départemental.

Un système statistique qui se met en place

Dans le domaine de l'environnement, le système statistique est encore dans sa phase préparatoire.

Au niveau européen, le programme statistique 1989-92 de la Communauté était le premier à faire place à l'environnement.

En France, ont été mis en place, par décret du 18 novembre 1991, vingt-deux Directions régionales de l'environnement (DIREN). Elles partagent, avec les Directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE), les responsabilités de la mise en application de la politique de l'État dans ce domaine.

Elles sont également, à ce titre, chargées de recueillir, d'exploiter et de diffuser les données relatives à l'environnement en liaison avec l'Institut français de l'environnement (IFEN), créé lui aussi en novembre 1991.

Au niveau de l'Ile-de-France, il existe depuis 1992 un "Observatoire régional des déchets", structure de réflexion de coordination et de suivi.

Le rôle du CRIES

La réflexion du CRIES intervient à une période où le système est dans sa phase préparatoire.

Le groupe de travail aura pour mission :

- * de faire le point sur les sources statistiques existantes et les organismes susceptibles de fournir des informations dans ce domaine ;

- * d'évaluer les besoins statistiques régionaux et de faire émerger des préoccupations propres à l'Ile-de-France en matière d'eau, de déchets, de nuisances liées aux transports et à l'urbanisation...

- * dans son programme de travail, présenté le 27 mai au groupe "environnement" du Conseil national de l'information statistique (CNIS), l'Institut français de l'environnement (IFEN) envisage, dès maintenant, une réflexion à moyen terme sur la composante régionale et locale du futur système statistique sur l'environnement. Le groupe de travail pourra y apporter sa contribution.

Le CRIES devra également coordonner ses réflexions avec celles qui seront menées dans le cadre du groupe "environnement" du Conseil national de l'information statistique.

ANNEXE 3

LISTE DES EXPOSES PRESENTES AU COURS DES REUNIONS :

Réunion du 16 février 1996

exposé introductif :

- "le bruit dans l'environnement, loi sur le bruit"

M. Schmeltz - Ministère de l'environnement, mission bruit

Présentation des données sur les bruits produit par les avions :

- Les actions menées en vue de réduire le bruit autour des aéroports

M. Rallo - Service des bases aériennes de l'aviation civile

- La certification bruit des aéronefs

M. Fichl - Service technique de la navigation aérienne

Bruits des transports terrestres :

- "Intégration des données sur le bruit dans le système d'information géographique de l'IAURIF"

M. Delavigne et M. Cordeau - Institut aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France - direction environnement urbain et rural

Réunion du 22 mars 1996

Bruits des transports terrestres (suite) :

- "Présentation des données sur le bruit de la DRE, particulièrement celui dû au transport routier"

M. Gauran - Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France

Bruits de voisinage et impact du bruit sur la santé :

- "Présentation des données sur les bruits de voisinage au sens large à Paris"

Mme Armbruster - Préfecture de police de Paris

- "Données liées à l'impact du bruit sur la santé et bruit de voisinage en Ile-de-France en dehors de Paris"

M. Saoût - Direction régionale des affaires sanitaires et sociales d'Ile-de-France

Qualités acoustiques des bâtiments :

- "Protection des bâtiments contre le bruit"

Mme Virole - Ministère du logement, direction habitat et construction

ANNEXE 4

SIGLES SUR L'ENVIRONNEMENT

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ANAH	Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat
ASAH	Atelier de sociologie appliquée à l'habitat
CIDB	Centre d'informations et de documentation sur le bruit
CRIES	Comité régional pour l'information économique et sociale
CRIF	Conseil régional d'Ile-de-France
DDAF	Direction départementale de l'agriculture et de la forêt
DDE	Direction départementale de l'équipement
DIREN-IDF	Direction régionale de l'environnement
DRAF-IDF	Direction régionale de l'agriculture et de la forêt
DRASS-IDF	Direction régionale des affaires sanitaires et sociales d'Ile-de-France
DREIF	Direction régionale de l'équipement de l'Ile-de-France
DRIAF-IDF	Direction régionale et interdépartementale de l'agriculture et de la forêt d'Ile-de-France
DRIRE	Direction régionale de l'industrie et de la recherche
EPNL	Niveau effectif de bruit perçu
IAURIF	Institut aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France - direction environnement urbain et rural
IC	Installation classée
IFEN	Institut français de l'environnement
IP	Indice psophique
Leq	Moyenne des niveaux sur la période de référence
MOS	Modes d'occupation du sol (système d'informations géographiques régional de L'IAURIF)
PALULOS	Programme d'amélioration des logements à usage locatif et à occupation sociale
PEB	Plan d'exposition au bruit
PGS	Plan de gêne sonore
PNdB	décibel de bruit perçu
PNdB	Décibel de bruit perçu
POS	Plan d'occupation des sols
SBA	Service des bases aériennes
SIGR	Système d'information géographique (régional)
TGV	Train à grande vitesse