

Résumé non-technique

**Cartes de Bruit Stratégiques
échéance 2017**

Département du Bas Rhin (67)



Références de la commande

Nom de l'organisme financier : DDT 67
Nom du correspondant : Yolande Fischer (DDT 67)
14 rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG CEDEX
Commande

Références du dossier

Numéro du dossier (référence à rappeler) : SIGMA : C16ES0106
Numéro de référence du service documentation : /

Historique des versions du document

Version	Auteur	Commentaires
Version 1	B. Soldano CEREMA	
Version 2	Y. Fischer DDT 67	
Version 3	F. Bickel Cerema	

Affaire suivie par

Dossier réalisé par Bertrand SOLDANO CEREMA	Affaire suivie par Frédéric BICKEL CEREMA frederic.bickel@cerema.fr
--	---

SOMMAIRE

1	Contexte.....	4
1.1	Contexte européen.....	4
1.2	Contexte national.....	4
1.3	Contexte local.....	4
2	Présentation des résultats.....	5
3	Exposé sommaire de la méthodologie employée.....	6
3.1	Principe.....	6
3.2	Méthode de calcul.....	6
3.3	Dénombrement de la population.....	6
3.4	Modélisation des sources.....	6
4	Lecture des cartes de bruit.....	7
4.1	Généralités sur le bruit.....	7
4.2	Les zones exposées au bruit : carte de type A.....	9
4.3	Les secteurs affectés par le bruit : carte de type B.....	9
4.4	Les zones dépassant les valeurs limites : carte de type C.....	10
4.5	Les zones d'évolution : carte de type D.....	11
5	Identification de la zone à cartographier.....	12
6	Statistiques d'exposition au bruit.....	13
6.1	Autoroutes concédées.....	13
6.2	Autoroutes non concédées.....	14
6.3	Routes nationales.....	15
6.4	Routes départementales.....	16
6.5	Voies communales.....	18
6.6	Voies ferroviaires.....	19
7	Bibliographie.....	20

1 Contexte

1.1 Contexte européen

La directive n°2002/49/CE du 25 juin 2002 [1] vise à instaurer une approche commune de l'exposition au bruit dans l'environnement pour l'éviter, le prévenir ou en réduire la gêne. Les bruits concernés sont ceux des infrastructures de transports terrestres, des aéroports et des industries, auxquels sont exposés les êtres humains dans les espaces bâtis, les parcs publics, les lieux calmes, et près des bâtiments et zones sensibles (hôpitaux, écoles). En revanche, les bruits dans les lieux de travail, les bruits de voisinage, d'activités domestiques ou d'activités militaires ne sont pas visés. Selon cette directive européenne, les États membres ont l'obligation d'établir des "cartes de bruit stratégiques" et des plans d'action.

1.2 Contexte national

Les articles L. 572-1 à L. 572-11 du code de l'environnement [2], le décret du 24 mars 2006 [3] et l'arrêté du 4 avril 2006 [4], relatifs à l'établissement des cartes et plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), transposent la directive européenne en droit français. Ils prévoient la réalisation de cartes présentant le bruit généré par ces infrastructures de transports sur un rythme quinquennal avec une montée en charge progressive :

1. La première échéance pour juin 2007 pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules et les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 trains ;
2. La seconde échéance pour juin 2012 et les suivantes tous les 5 ans, pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 trains.

Les autorités compétentes sur ces territoires doivent, ensuite, définir les PPBE qui constituent le recueil des mesures prévues pour traiter les situations bruyantes identifiées par les cartes et correspondant à un dépassement de seuil.

1.3 Contexte local

Les directions départementales des territoires sont chargées de mettre à jour les cartes de l'échéance de juin 2017. Cette cartographie du bruit permettra aux autorités compétentes de préparer leur PPBE.

Le PPBE listera et hiérarchisera l'ensemble des actions propres à résorber les situations critiques en matière de bruit. Pour ce faire, les actions d'amélioration en matière d'exposition au bruit menées, prévues et à définir sur le territoire de la commune seront inventoriées.

2 Présentation des résultats

L'article L572-1 du chapitre II du code de l'environnement « portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement » et ses textes d'application (décret n°2006-361 [3], arrêté du 4 avril 2006 [4] et circulaire du 7 juin 2007 [5] relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement) précisent les méthodes de calcul, les indicateurs à utiliser et les résultats attendus.

Les indicateurs de bruit sont le **Lden** (Day Evening Night Level) et **Ln** (Night Level).

Ces indicateurs correspondent à une moyenne énergétique définie sur les périodes (Jour Soir Nuit) pour le Lden et (Nuit) pour le Ln. Les résultats correspondants sont exprimés en décibels pondérés A ou dB(A).

Pour les grandes infrastructures, les données et documents à fournir dans le cadre de la cartographie du bruit dans l'environnement sont :

→ des **documents graphiques** représentant :

A Les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones (**cartes de type A**). Ces courbes matérialisent des zones de même niveau sonore et sont tracées par pas de 5 dB(A) à partir du seuil de 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln.

B Les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet conformément au dernier classement sonore des voies en vigueur (**cartes de type B**).

C Les zones concernant les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé où les valeurs limites sont dépassées (**cartes de type C**). Ces valeurs limites de niveau sonore sont pour les routes de 68 dB(A) en Lden et 65 dB(A) en Ln.

D Les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence (**cartes de type D**).

→ une **estimation**

- du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements de santé et d'enseignement situés dans les zones correspondant aux intervalles [55;60[, [60;65[, [65;70[, [70;75[, [75;...[en Lden exprimé en dB(A) et [50;55[, [55;60[, [60;65[, [65;70[, [70;...[en Ln exprimé en dB(A),

- du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements de santé et d'enseignement exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites,

- de la superficie totale, en kilomètres carrés, exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A),

→ un **résumé non technique** présentant les principaux résultats de l'évaluation ainsi qu'un exposé sommaire de la méthodologie employée (Notice).

3 Exposé sommaire de la méthodologie employée

3.1 Principe

Ce travail de cartographie du bruit dans l'environnement résulte de l'exploitation d'outils informatiques (Système d'Information Géographique, bases de données, logiciel de prévision du bruit) mais aussi des échanges avec les gestionnaires des infrastructures.

Les grandes étapes de réalisation des cartes de bruit sont :

- le recueil et le traitement des données, de nature tant acoustique par type de sources que géographique et socio-démographique ;
- leur structuration en bases géo-référencées et leur validation après les éventuelles hypothèses ou estimations complémentaires nécessaires ;
- la réalisation des calculs après validation du modèle et leur exploitation (analyses croisées entre données de bruit et données de population).

3.2 Méthode de calcul

Le calcul de la propagation du bruit incluant les effets météorologiques et le calcul des émissions sonores dues au trafic routier ont été réalisés selon la norme NF S31-133 : 2011 [6] et le guide de Prévision du bruit routier [7].

L'influence des conditions météorologiques (facteurs thermiques, vitesse et direction du vent) est significative à partir d'une distance à la voie de 100m. Il est donc nécessaire de prendre en compte les effets météorologiques sur la propagation des niveaux de bruit dans la cartographie. Les valeurs des occurrences météorologiques sur les trois périodes sont consignées en annexe de la norme NF S31-133 : 2011 [6]. Les valeurs issues de la station de Strasbourg ont été prises en compte.

Le sol est pris par défaut comme absorbant ($G=1$). Toutefois, des surfaces réfléchissantes sont modélisées au niveau des zones urbaines (parkings, étendue d'eau, ville dense...).

Les niveaux sonores sont évalués à une hauteur de 4m relative au sol conformément aux préconisations de la directive européenne.

Le nombre de réflexion du rayon sonore pris en compte, par convention, est de deux.

Le logiciel de modélisation calcule le niveau sonore en façade de chaque bâtiment, puis affecte au bâtiment le niveau sonore calculé sur la façade la plus exposée, ensuite il dénombre les populations.

On rappelle que pour la caractérisation d'un bâtiment, les indicateurs L_{den} et L_n sont évalués sans tenir compte de la dernière réflexion sur la façade du bâtiment concerné, ce qui implique une correction de -3dB ; au contraire de la carte de bruit caractérisant un point quelconque de l'espace où l'on ne fait pas de correction.

3.3 Dénombrement de la population

La méthode dite 3D différenciée est décrite dans le guide Certu [8]. Elle consiste à répartir la population d'un territoire donné sur l'ensemble des bâtiments d'habitation du territoire.

Premièrement on distingue le plus finement possible les bâtiments d'habitation des autres types de bâtiment (industriel, agricole, santé, enseignement...). Puis on cumule les surfaces habitables des bâtiments d'habitation. On obtient un ratio d'habitants par mètre carré sur le territoire concerné. Finalement on affecte une population à chaque bâtiment d'habitation.

NB : Les dénombrements de populations sont des estimations.

3.4 Modélisation des sources

Les données de trafic sont fournies par les gestionnaires de voiries et conformément aux recommandations du guide SETRA [9]:

4 Lecture des cartes de bruit

Les cartes de bruit des grandes infrastructures sont des documents stratégiques qui visent à donner une représentation de l'exposition des populations au bruit vis-à-vis des infrastructures de transport routier, ferroviaire, aérien. Ne sont pas considérées les sources liées à des activités domestiques, militaires ni le bruit à l'intérieur des moyens de transports.

La carte de bruit n'est pas un document opposable. C'est un outil d'évaluation environnementale.

En tant qu'outil, les cartes servent de documents de base pour établir un diagnostic global ou analyser un scénario en vue de mettre en œuvre dans un second temps les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Le niveau de précision est adapté à un usage d'aide à la décision et non de dimensionnement de solutions techniques ou de traitement d'une plainte. De plus, les cartes représentent une situation moyennée sur une année.

NB : la carte de bruit d'une grande infrastructure est établie pour un axe et indépendamment des autres axes. En d'autres termes, les cartes traduisent la contribution de l'axe au bruit ambiant, ou encore le bruit résultant si la seule source de bruit était le dit axe.

4.1 Généralités sur le bruit

4.1.1 Qu'est ce que le son ?

Le son peut se définir comme toute variation rapide de la pression atmosphérique décelable à l'oreille.

L'onde sonore qui fait vibrer le tympan résulte du déplacement originel d'une particule d'air par rapport à sa position d'équilibre. Cette mise en mouvement se répercute progressivement sur les particules voisines tout en s'éloignant de la source. Ce phénomène vibratoire est caractérisé par son intensité (+/- fort), sa hauteur (+/- aigu) et sa durée.

Le niveau de pression acoustique est ensuite exprimé sous la forme d'un logarithme rapport entre la valeur mesurée et une valeur de référence qui correspond au seuil d'audition chez l'homme. Elle est exprimée en dB. L'échelle ci-contre (source : www.bruitparif.fr et www.antibruit.org) permet d'associer des niveaux sonores à des situations de la vie quotidienne et précise les seuils importants.

De par la définition des niveaux sonores en décibels, deux niveaux sonores ne s'additionnent pas de façon arithmétique. Le tableau ci-dessous donne quelques exemples de cumul des niveaux sonores.

Tableau 1 : sensation de l'intensité du bruit

MULTIPLIER LE NOMBRE DE SOURCES IDENTIQUES PAR	C'EST AUGMENTER LE NIVEAU SONORE DE	L'IMPRESSION SONORE EST
2	3 dB(A)	Sensation de très légère augmentation du niveau sonore
4	6 dB(A)	Nette sensation d'augmentation du niveau sonore
10	10 dB(A)	Impression que le bruit est deux fois plus fort

Par convention, on considère habituellement que l'audition d'un sujet en bonne santé s'étend de 20Hz à 20 000 Hz. Dans cet intervalle, la sensibilité de l'oreille varie très largement avec la fréquence. Pour les bruits des infrastructures et les bruits industriels, on utilise un filtre A qui permet de prendre en compte cet aspect de l'oreille humaine. On parle alors de dB(A).

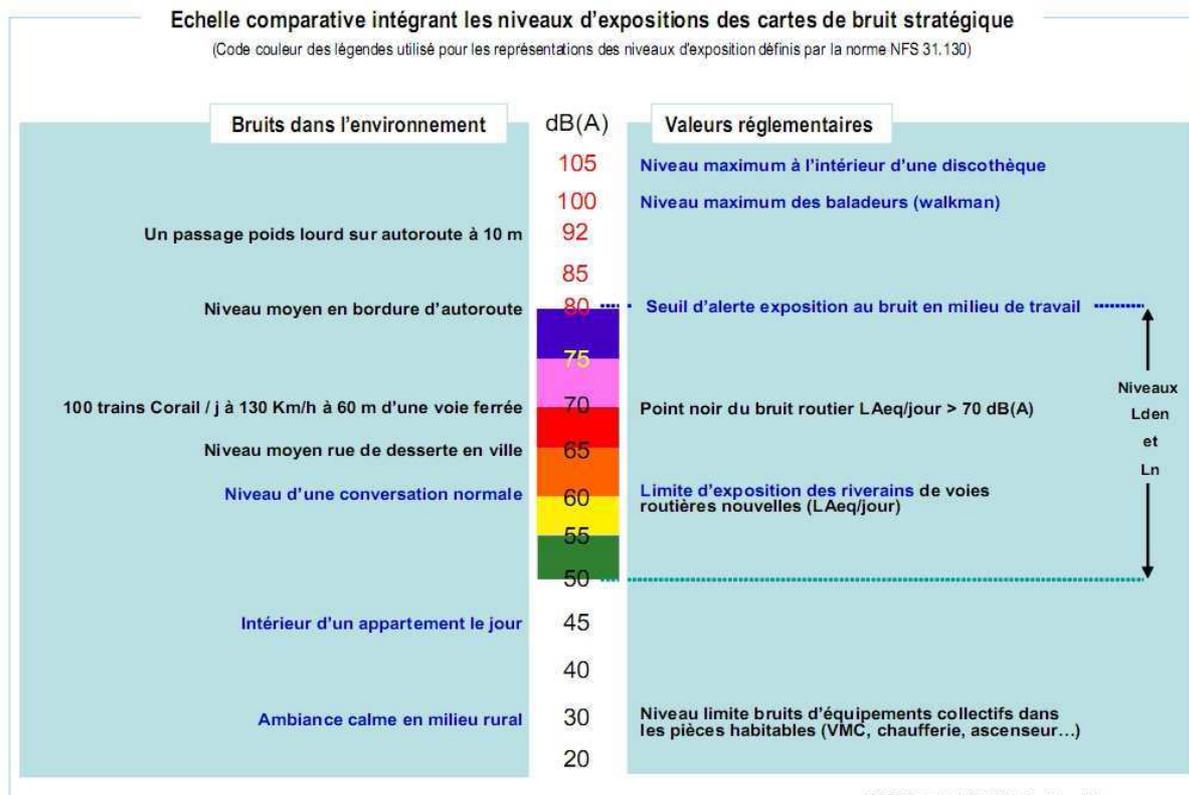
4.1.2 Qu'est ce que le bruit ?

Passer du son au bruit c'est prendre en compte la représentation d'un son par une personne donnée à un instant donné. En effet, le bruit ne peut se résumer à un seul phénomène physique. Chaque personne, avec ses caractéristiques biologiques propres, a une perception différente du bruit. L'ISO (organisation internationale de normalisation) définit le bruit comme « un phénomène acoustique produisant une sensation généralement considérée comme désagréable ou gênante ».

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. L'étude TNS SOFRES publiée le 29 juin 2010 révèle que deux tiers des Français se disent personnellement gênés par le bruit à leur domicile et que près d'un Français sur six a déjà été gêné au point de penser à déménager.

Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés (cartographies des agglomérations) et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans la plage des ambiances sonores couramment observées dans ces situations, entre 50 dB(A) et 80 dB(A). La figure 2 illustre la correspondance entre les niveaux cartographiés dans la directive, d'une part les valeurs réglementaires en France et d'autre part les bruits rencontrés dans notre environnement quotidien.

Figure 2 : Échelle comparative intégrant les niveaux d'expositions des cartes de bruit stratégique



4.1.3 Les indicateurs

Chaque état, membre de l'UE, est libre de définir ses propres périodes jour, soir et nuit. Seules les durées sont imposées. Pour la France, ces périodes sont ainsi définies :

- période JOUR : entre 6h et 18h,
- période SOIR : entre 18h et 22h,
- période NUIT : entre 22h et 6h.

Comme ces niveaux sonores correspondent à moyenne énergétique sur plusieurs heures, le bruit individuel de chaque passage de train, tramway est donc plus élevé que celui représenté sur les cartes.

Les indicateurs retenus pour l'établissement des cartes de bruit stratégiques sont les indicateurs européens L_{den} et L_{night} qui caractérisent les niveaux sonores énergétiques (de type LA_{eq}) pondérés sur une période donnée.

L'indicateur L_{den} intègre les résultats d'exposition sur les trois périodes : jour (6h-18h), soirée (18h-22h) et nuit (22h-6h) en les pondérant au prorata de leur durée et en incluant une « pénalité » de 5 dB(A) pour la soirée et 10 dB(A) pour la nuit, selon l'expression suivante :

$$L_{den} = 10 \cdot \log \left(\frac{12}{24} \cdot 10^{\frac{L_{day}}{10}} + \frac{4}{24} \cdot 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + \frac{8}{24} \cdot 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

L'indice L_{night} représente le niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit (de 22h à 6h) d'une année. Cet indice étant par définition un indice de bruit exclusif pour la période de nuit, aucune pondération fonction de la période de la journée n'est appliquée pour son calcul.

Les indicateurs européens ne prennent pas en compte la dernière réflexion sur la façade. L'indicateur L_{night} correspond à l'indicateur $LA_{eq}(22h-6h)$ de la réglementation française auquel est retiré 3dB(A) représentant la réflexion de façade.

4.2 Les zones exposées au bruit : carte de type A

Les cartes de type A représentent les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones pour chaque indicateur (L_{den} et L_n) et pour chaque type de source.

Elles sont consultables dans un recueil cartographique. Les isophones calculés à une hauteur de 4 mètres sont tracés à partir de 55 dB(A) en L_{den} (Jour-Soirée-Nuit) et 50 dB(A) pour l'indicateur L_n (Nuit).

L'échelle de couleur utilisée est conforme à la norme NF-S31-130 [10] :

Niveaux sonores	
	< 55 dB(A)
	[55-60[dB(A)
	[60-65[dB(A)
	[65-70[dB(A)
	[70-75[dB(A)
	≥ 75 dB(A)

4.3 Les secteurs affectés par le bruit : carte de type B

Les cartes de type B correspondent aux secteurs affectés par le bruit, conformément au classement sonore des infrastructures de transports terrestres qui a été établi et arrêté par le préfet en application de l'article 5 du décret 95-21 du 9 janvier 1995.

Ce classement définit pour les futurs bâtiments de type habitation, enseignement, santé et hôtel situés dans ces secteurs affectés par le bruit un isolement acoustique minimal à appliquer en façade.

Ces prescriptions sont fixées dans l'arrêté du 30 mai 1996.

Tableau 2 : largeur des secteurs affectés par le bruit selon la catégorie de classement

Catégorie de l'infrastructure	1	2	3	4	5
Largeur du secteur affecté par le bruit (m)	300	250	100	30	10
Niveau sonore de référence LAeq(6h-22h) (dB(A))	L>81	76<L ≤ 81	70<L ≤ 76	65<L ≤ 70	50<L ≤ 65
Niveau sonore de référence LAeq(22h-6h) (dB(A))	L>76	71<L ≤ 76	65<L ≤ 71	60<L ≤ 65	55<L ≤ 60

Le code de couleur utilisé est le suivant :



4.4 Les zones dépassant les valeurs limites : carte de type C

Les cartes de type C représentent les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées notamment pour les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé.

Il est à préciser que pour la caractérisation d'un bâtiment dans le cadre des cartes de type C, les indicateurs Lden et Ln sont évalués sans tenir compte de la dernière réflexion sur la façade du bâtiment concerné. Ce mode opératoire implique une correction de -3 dB(A), par rapport au carte de bruit de type A.

Le Tableau 3 indique les valeurs limites par période et par nature de source .

Tableau 3 : valeurs limites selon l'arrêté du 4 avril 2006.

Indicateur de bruit	Valeurs limites en dB(A)			
	Aérodromes	Routes et LGV	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	-	62	65	60

Ces zones sont consultables dans un recueil cartographique. Les PPBE et les Points Noirs Bruit doivent être établis à partir des cartes de types C.

Le code de couleur utilisé est le suivant :



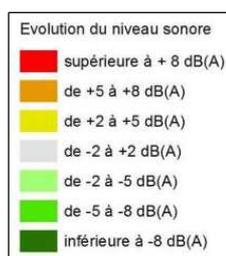
4.5 Les zones d'évolution : carte de type D

Les cartes de type D représentent l'évolution du niveau sonore au regard de la situation de référence représentée sur les cartes de type A pour les indicateurs Lden et Ln et prennent également en compte les axes de transports terrestres en projet.

Elles représentent les variations du niveau sonore entre la situation de référence et la situation future à long terme, au moyen de courbes correspondant à une même variation des niveaux sonores.

Ces cartes sont à réaliser en cas de modification planifiée des sources de bruit ou de projet d'infrastructure susceptible de modifier les niveaux sonores. L'augmentation générale du trafic routier et ferroviaire n'est pas visée.

L'échelle de couleur utilisée est conforme à la recommandation du guide SETRA [9]:



Dans le cas d'un projet neuf, on ne peut calculer une évolution, seuls les indicateurs à terme peuvent être calculés. On se trouve exactement dans les conditions des cartes de "type A" et on applique les conventions graphiques s'y rapportant.

5 Identification de la zone à cartographier

La zone d'étude s'étend sur tout le territoire du Bas-Rhin et les principales infrastructures de transport terrestre en présence sont les suivantes :

Autoroute concédée SANEF	A4.
Réseau national	A35+A4, A340, A350, A351, A352. N4, N59, N83, N353, N1083.
Réseau Départemental	D0002, D0004, D0027, D0029, D0030, D0037, D0263, D0288, D0392, D0421, D0422, D0424, D0426, D0500, D0919, D1004, D1059, D1062, D1063, D1083, D1340, D1404, D1420, D1422.
Eurométropole de Strasbourg	Les RN et RD transférées le 1er janvier 2017 à l'EMS sont reprises dans l'annexe 3 de l'arrêté préfectoral de 2017 publiant les cartes de bruit de 3ème échéance.
Ville de Haguenau	Avenue Leriche, boulevard de la Libération, Grand-Rue, Rue du Marché-aux-Grains, rue du Maréchal Foch, route de Bitche, route de Soufflenheim,, rue du Canal.
Ville de Sélestat	Rue du 4ème Zouave, Route de Marckolsheim, Rue du Président Poincaré (ex_D159)
SNCF Réseau	L 70 000, L 110 000, L 115 000, L 138 000.
Voies en projet	- contournement sud de Strasbourg, - déviation de Châtenois - Haguenau (Voie de liaison Sud).

6 Statistiques d'exposition au bruit

Les tableaux ci-dessous récapitulent les résultats de l'ensemble des voies cartographiées pour l'échéance 2017.

On calcule le nombre de personnes exposées au-dessus de la valeur limite. Ces valeurs sont à relativiser, il s'agit d'une estimation par modélisation et non d'un dénombrement réel. De plus, l'ensemble de la population d'un bâtiment est affecté au niveau sonore maximal du bâtiment quand bien même une seule façade est exposée au bruit de l'infrastructure.

Les établissements sensibles exposés aux infrastructures sont dénombrés dans les tableaux à l'aide de la lettre E pour les établissements d'enseignement et la lettre S pour les établissements de santé.

6.1 Autoroutes concédées

6.1.1 Nombre de personnes et bâtiments sensibles exposés

Lden - dB(A)	Nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
[55;60[	900	0	0
[60;65[	200	0	0
[65;70[	0	0	0
[70;75[	0	0	0
[75 ;...[	0	0	0
Dépassement de la valeur limite de 68 dB(A)	0	0	0

Ln - dB(A)	Nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
[50;55[	500	0	0
[55;60[	100	0	0
[60;65[	0	0	0
[65;70[	0	0	0
>70	0	0	0
Dépassement de la valeur limite de 62 dB(A)	0	0	

6.1.2 Superficies exposées

Source	Superficies exposées (km²)		
	>55(dB(A))	>65(dB(A))	>75(dB(A))
A4	38,24	8,14	1,29

6.2 Autoroutes non concédées

6.2.1 Nombre de personnes et bâtiments sensibles exposés

Source	Nombre de personnes et établissements exposés - Lden en dB(A)										
	[55;60[		[60;65[		[65;70[		[70;75[		> 75		>68
A340	75		6		0		0		0		0
A350	26		0		0		0		0		0
A351	200		16		1		0		0		0
A352	0		0		0		0		0		0
A35+A4	14828	4E+1S	3200	1E	1911		371		107		1107

Source	Nombre de personnes et établissements exposés - Ln en dB(A)										
	[50;55[		[55;60[		[60;65[		[65;70[		>70		>62
A340	14		0		0		0		0		0
A350	26		0		0		0		0		0
A351	27		7		0		0		0		0
A352	0		0		0		0		0		0
A35+A4	7921	1E	1728		1152		231		0		479

6.2.2 Superficies exposées

Source	Superficies exposées (km ²)		
	>55(dB(A))	>65(dB(A))	>75(dB(A))
A340	1,41	0,25	0,01
A350	0,17	0,06	0
A351	0,59	0,17	0
A352	3,1	0,61	0,11
A35+A4	98,48	17,68	3,07

6.3 Routes nationales

6.3.1 Nombre de personnes et bâtiments sensibles exposés

Source	Nombre de personnes et établissements exposés – Lden en dB(A)											
	[55;60[		[60;65[		[65;70[		[70;75[		> 75		> 68	
N4	309	1S	215		109		47		0		70	
N59	124		161		141		26		0		142	
N83	18		21		82		0	1S	0		80	1S
N353	117		3		1		0		0		0	
N1083	0		0		0		0		0		0	

Source	Nombre de personnes et établissements exposés – Ln en dB(A)											
	[50;55[		[55;60[		[60;65[		[65;70[		> 70		> 62	
N4	253		104		59		0		0		20	
N59	124		181		32		0		0		21	
N83	20		81	1S	2		0		0		2	
N353	31		2		0		0		0		0	
N1083	0		0		0		0		0		0	

6.3.2 Superficies exposées

Source	Superficies exposées (km ²)		
	>55(dB(A))	>65(dB(A))	>75(dB(A))
N4	1,33	0,35	0
N59	1,52	0,35	0
N83	1,28	0,35	0,07
N353	3,06	0,53	0,05
N1083	1,21	0,25	0,01

6.4 Routes départementales

6.4.1 Nombre de personnes et bâtiments sensibles exposés

Source	Nombre de personnes et établissements exposés – Lden en dB(A)											
	[55;60[		[60;65[		[65;70[		[70;75[		> 75		> 68	
D2	22		11		0		0		0		0	
D4	37		25		1		1		2		3	
D27	79		70	1S	76		20		0		42	
D29	598		128		20		0		0		0	
D30	74		37	1E	17		147		2		158	
D37	674	1S+1E	166		334	1S+1E	878		0		1091	1S
D263	557	1E	183		462	2E	569	2S	0		849	1S
D288	13		17		6		0		0		3	
D392	737	1E	267	1E	391		1112		0		1324	
D421	438	1E	228		310		819		0		1033	
D422	112		71		447		23		0		333	
D424	304	2E	88		62		53		0		84	
D426	51		92	1E	59		0		0		14	
D500	217		46		4		0		0		2	
D919	248	1E+1S	474		665		0		0		4	
D1004	2180	1S+5E	489	1E	224		418		57		545	
D1059	484		166		188		115		0		226	
D1062	779		150	1E	80		57		0		96	
D1063	85		29		8		0		0		0	
D1083	5110		2743		616		474		85		793	
D1340	212		40	1S	47		0		0		0	
D1404	107		5		0		0		0		0	
D1420	3198	6E	703		136		11		0		31	
D1422	45		57		56		0		0		0	

Source	Nombre de personnes et établissements exposés – Ln en dB(A)											
	[50;55[		[55;60[		[60;65[		[65;70[		> 70		> 62	
D2	20		0		0		0		0		0	
D4	26		16		0		3		0		3	
D27	74		73	1S	25		0		0		3	
D29	155		30		0		0		0		4	
D30	43	1E	17		128		22		0		144	
D37	244	1S	280	1E	952	1S	2		0		741	
D263	239		387	2S+2E	588		37		0		435	1S
D288	7		16		0		0		0		0	
D392	317	1E	378		1173		0		0		710	
D421	295		170		969		17		0		532	
D422	69		464		23		0		0		21	
D424	147	1E	64		65		0		0		21	
D426	92		66		0		0		0		0	
D500	90		7		0		0		0		0	
D919	415		748		0	1E	0		0		0	
D1004	1029	1E	236		414		100		0		407	
D1059	210		164		141		0		0		60	
D1062	229	1E	82		78		0		0		41	
D1063	45		8		0		0		0		0	
D1083	4178		1261		511		111		4		414	
D1340	46		51	1S	0		0		0		0	
D1404	4		1		0		0		0		0	
D1420	1373	2E	213		13		0		0		2	
D1422	54		63		0		0		0		0	

6.4.2 Superficies expuestas

Source	Superficies expuestas (km ²)		
	>55(dB(A))	>65(dB(A))	>75(dB(A))
D2	3,06	0,61	0,07
D4	3,59	0,69	0,07
D27	1,05	0,15	0
D29	3,82	0,81	0
D30	0,51	0,1	0
D37	2,29	0,44	0,02
D263	2,08	0,43	0
D288	0,26	0,06	0
D392	2,05	0,33	0
D421	2,48	0,58	0,04
D422	3,25	0,61	0
D424	6,59	1,16	0,1
D426	0,38	0,06	0
D500	8,02	1,7	0,42
D919	1,45	0,23	0
D1004	4,81	2,14	0,28
D1059	0,54	0,1	0,01
D1062	7,04	1,46	0,19
D1063	2,81	0,71	0,03
D1083	10,35	2,25	0,19
D1340	3,19	0,6	0,03
D1404	1,43	0,28	0,04
D1420	13,29	2,13	0,33
D1422	0,19	0,04	0

6.5 Voies communales

6.5.1 Nombre de personnes et bâtiments sensibles exposés

HAGUENAU

Valeur Lden en dB(A)

[55;60[[60;65[[65;70[[70;75[> 75	>valeur limite		
541	1E	300	1E	993	1E	541	-	0	-	1052	-

Valeur Ln en dB(A)

[50;55[[55;60[[60;65[[65;70[>70	>valeur limite		
337	3E	860	-	643	-	0	-	0	-	181	-

SÉLESTAT

Valeur Lden en dB(A)

[55;60[[60;65[[65;70[[70;75[> 75	>valeur limite		
161	-	100	-	296	-	320	-	0	-	415	-

Valeur Ln en dB(A)

[50;55[[55;60[[60;65[[65;70[>70	>valeur limite		
103	-	296	-	320	-	0	-	0	-	0	-

EUROMÉTROPOLE STRASBOURG

Nombre de personnes exposées – Lden en dB(A)

[55;60[[60;65[[65;70[[70;75[> 75	>valeur limite		
4577	9E	2845	3E+1S	4767	1E+1S	1410	-	0	-	2373	33E+12S

Nombre de personnes exposées – Ln en dB(A)

[50;55[[55;60[[60;65[[65;70[>70	>valeur limite		
2818	33E+7S	4745	61E+14S	1935	-	111	2S	0	-	418	14E+7S

6.5.2 Superficies exposées

HAGUENAU

Surface en Lden (Km²)

>55 (dB(A))	> 65 (dB(A))	>75 (dB(A))
0,41	0,07	0,00

SÉLESTAT

Surface en Lden (Km²)

>55 (dB(A))	> 65 (dB(A))	>75 (dB(A))
0,26	0,05	0,00

EUROMÉTROPOLE STRASBOURG

Surface (Km ²)		
>55 (dB(A))	> 65 (dB(A))	>75 (dB(A))
60,40	16,89	1,51

6.6 Voies ferroviaires

6.6.1 Nombre de personnes et bâtiments sensibles exposés

Ligne	Nombre de personnes exposées – Lden en dB(A)											
	[55;60[		[60;65[		[65;70[		[70;75[		>75		>73	
L070000	11230	4S+5E	5390	1S+4E	3486	3E	1114		1157	1E	1477	1E
L110000	2866	1E	2099	4E	983		70		0		2	
L115000	7315	10E	3065	1E	1536		620	1E	150	1E	357	1E
L138000	5821	2S+4E	3676	2E	1850	1S+1E	810	1S+1E	580		782	
Total	27232	6S+20E	14230	1S+11E	7855	1S+4E	2614	1S+2E	1887	2E	2618	2E
Agglomération de STRASBOURG												
L070000	5513	2S+4E	2535	1S+1E	1884	2E	342		384	1E	484	1E
L110000	2424	1E	1908	4E	957		62		0		2	
L115000	2618	3E	1746	1E	1067		320		61		193	
L138000	5821	2S+4E	3676	2E	1850	1S+1E	810	1S+1E	580		782	

Nom	Nombre de personnes exposées – Ln en dB(A)											
	[50;55[		[55;60[		[60;65[		[65;70[		>70		>65	
L070000	9769	3S+4E	4544	1S+5E	2433	2E	1357	1E	534		1891	1E
L110000	2516	1E	1252	3E	570		3		0		3	
L115000	5257	8E	2368		1312	1E	476	1E	73		549	1E
L138000	5789	2S+2E	3026	1S+1E	1468	1S+1E	968	1E	185		1153	1E
Total	23331	5S+15E	11190	2S+9E	5783	1S+4E	2804	3E	792		3596	3E
Agglomération de STRASBOURG												
L070000	4957	2S+3E	2842	1S	990	2E	438	1E	148		586	1E
L110000	2044	1E	1181	3E	553		1		0		1	
L115000	2201	3E	1239	1E	910		225		30		255	
L138000	5789	2S+2E	3026	1S+1E	1468	1S+1E	968	1E	185		1153	1E

6.6.2 Superficies exposées

Lignes	Surface exposée à Lden (dB(A)) supérieur à		
	55	65	75
L070000	35,92	11,78	2,70
L110000	5,61	1,49	0,11
L115000	36,60	10,57	2,47
L138000	3,88	1,37	0,34
Total	82,01	25,21	5,63

7 Bibliographie

- [1] Directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32002L0049.html>
- [2] Code de l'environnement, partie législative chapitre II, articles L,572-1 à L,572-11.
- [3] Décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes et plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme.
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006053479.html>
- [4] Arrêté du 4 avril 2006 relatifs à l'établissement des cartes et plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- [5] Circulaire relative à l'organisation et au financement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (circulaire du 7 juin 2007).
<http://www.est.cerema.fr/a-textes-reglementaires-r1460.html>
- [6] NF S31-133 « Acoustique, Bruit dans l'environnement, Calcul de niveaux sonores », février 2011.
- [7] Guide « Prévission du bruit routier : 1 – Calcul des émissions sonores dues au trafic routier » et « Prévission du bruit routier : 2 - Méthode de calcul de la propagation du bruit incluant les effets météorologiques (NMPB 2008) » - Sétra juin 2009.
http://dtrf.setra.fr/notice.html?id=Dtrf-0005559&qid=sdx_q0&p=1&no=6&nb=30.html
- [8] Guide Certu juillet 2006 « Comment réaliser les cartes de bruit stratégiques en agglomération » chapitre 5,7,3,3.
- [9] Guide méthodologique « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » - SETRA, août 2007.
<http://dtrf.setra.fr/notice.html?id=Dtrf-0004267.html>
- [10] NF S31-130 « Acoustique - Cartographie du bruit en milieu extérieur – Elaboration des cartes et représentation graphique ». AFNOR, décembre 2008.