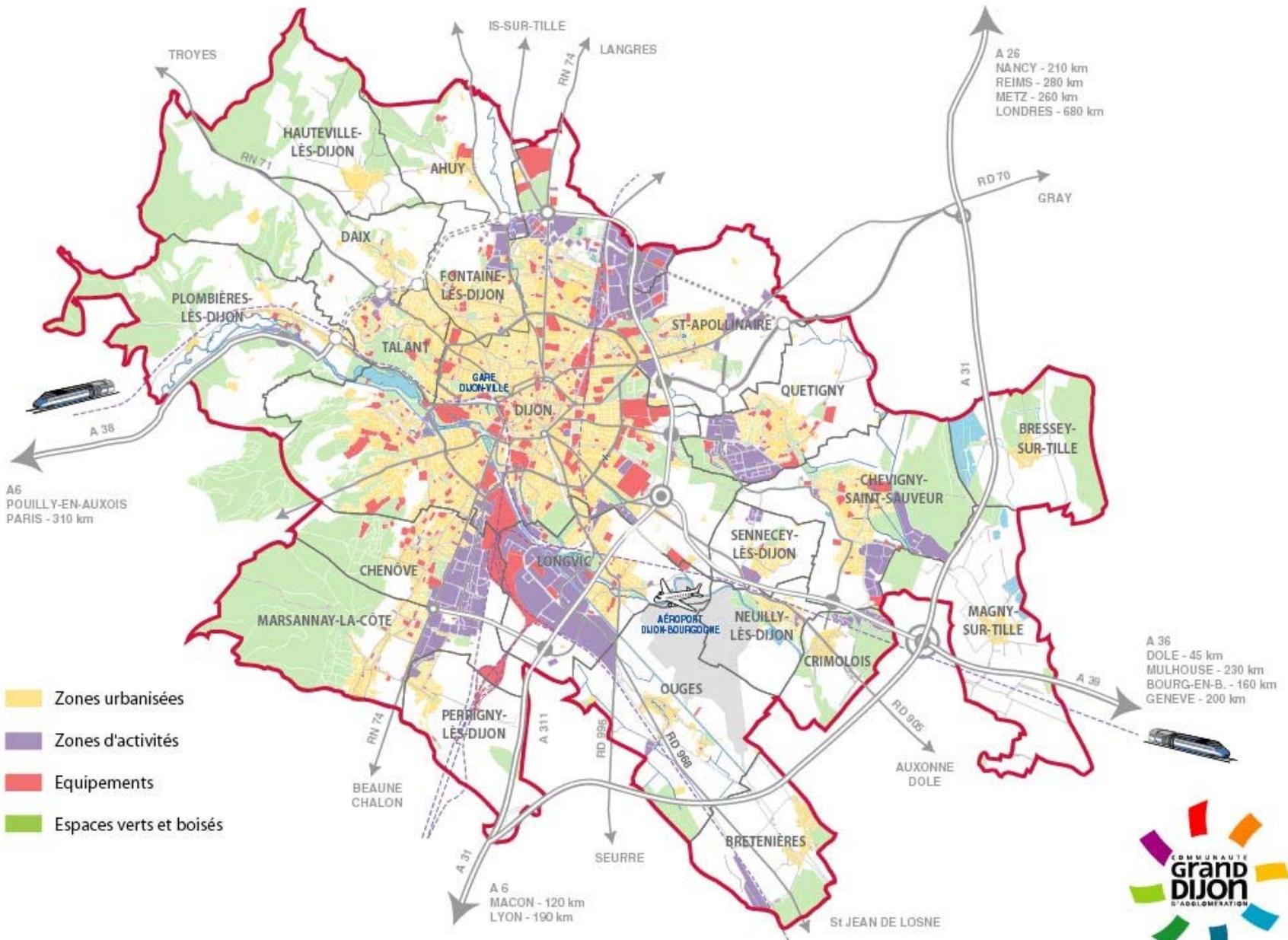


Evaluer et gérer le **bruit** dans l'environnement  
4 avril 2006



Intervenant : **Jean-Patrick MASSON**,  
Vice-président chargé de l'environnement



- Zones urbanisées
- Zones d'activités
- Equipements
- Espaces verts et boisés

A 26  
 NANCY - 210 km  
 REIMS - 280 km  
 METZ - 260 km  
 LONDRES - 680 km

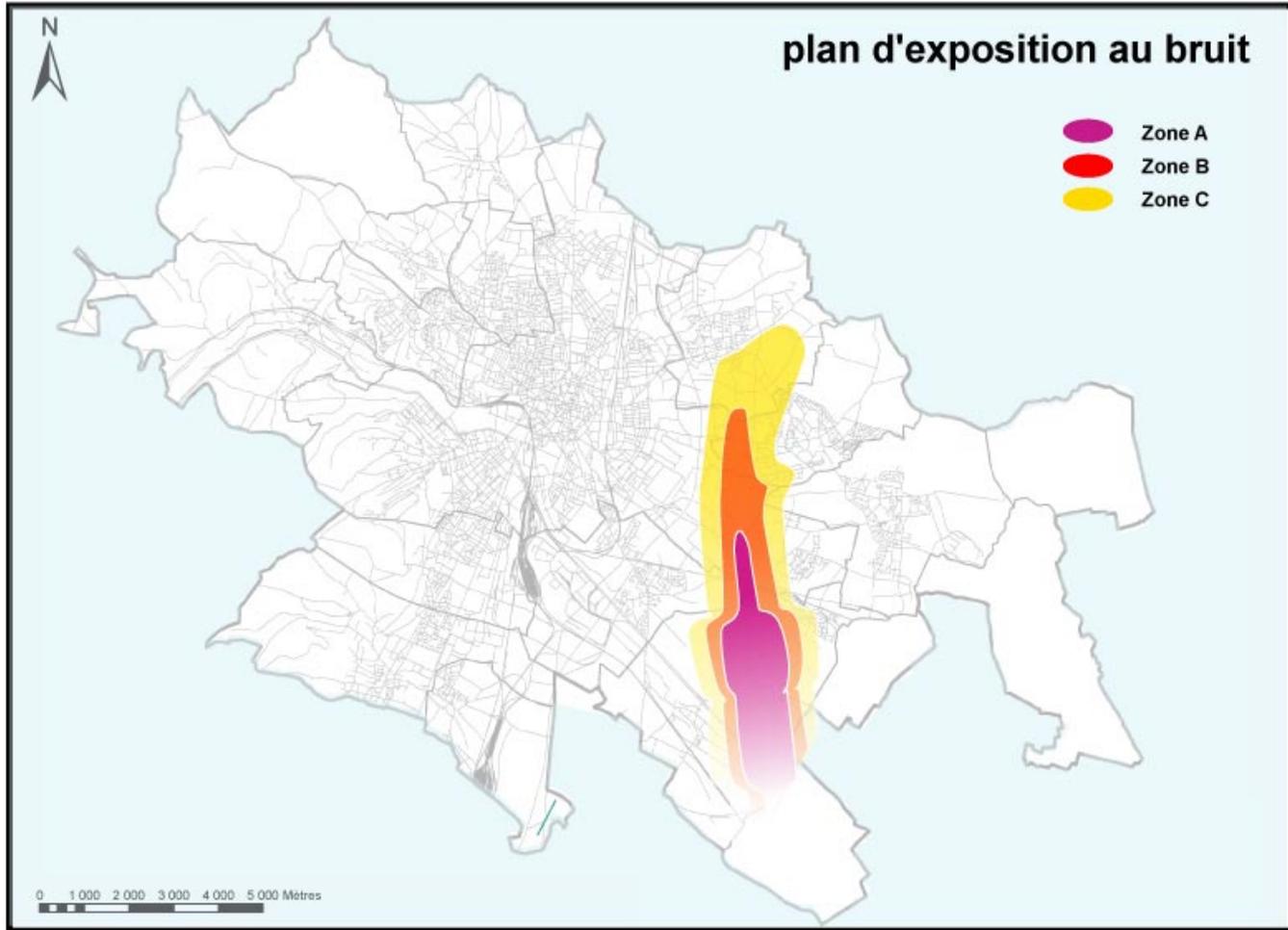
A6  
 POUILLY-EN-AUXOIS  
 PARIS - 310 km

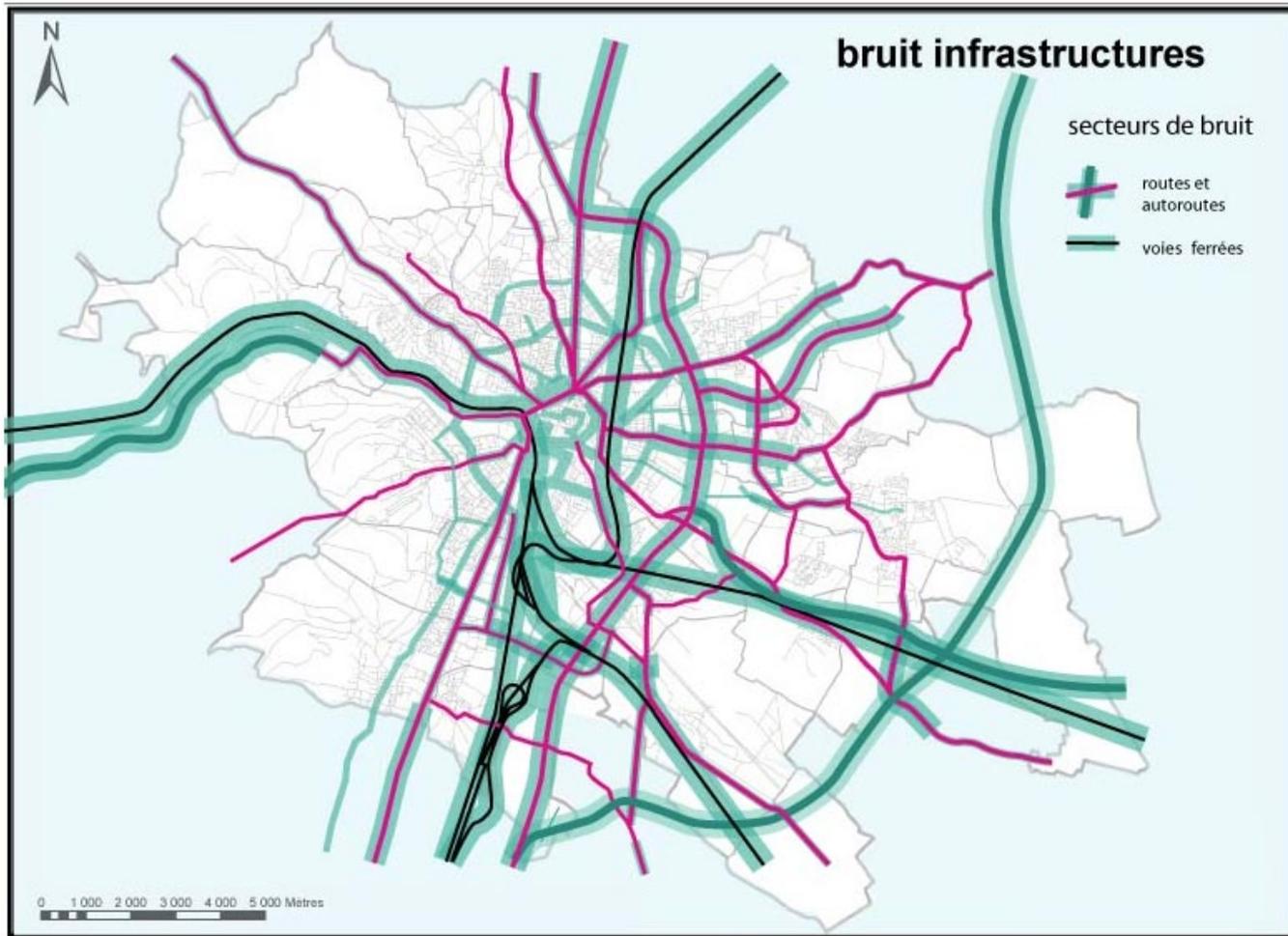
A 36  
 DOLE - 45 km  
 MULHOUSE - 230 km  
 BOURG-EN-B. - 160 km  
 GENEVE - 200 km

A 6  
 MACON - 120 km  
 LYON - 190 km



# Le PEB de la base aérienne 102





## Plan Bruit :

- 2002 : inscription de la préoccupation dans le contrat d'agglomération
- 2004 : inscription dans la Charte intercommunale pour l'environnement
- 2005 : étude pour l'élaboration du plan bruit
- 2006 : lancement de la cartographie



# 1. Plan Bruit

**1,237 M€ (sans les bus GNV)**

**Contrat d'Agglomération : 0,237 M€**

**Charte : 1 M€**

Si le bruit est souvent ressenti comme une nuisance, il est également un élément vital qui peut donner une identité à un quartier, à une ville... S'attacher à mieux connaître le patrimoine sonore de notre agglomération, mettre en œuvre des solutions techniques pour traiter les points noirs, éduquer les plus jeunes, établir une médiation lorsque cela est possible constituent les grands objectifs du plan Bruit.

- Établir une cartographie du bruit sur l'agglomération, support d'une intervention efficace
- Mener des opérations d'études et de sensibilisation afin de faire mieux connaître les richesses et la qualité de notre environnement sonore
- Assurer de façon permanente l'information et la communication afin de sensibiliser chaque citoyen à cette nuisance
- Mettre en place des opérations de réduction du bruit en privilégiant lorsque cela est possible le traitement à la source
- Intégration de la problématique acoustique dans les cahiers des charges
- Renouvellement du parc des autobus par des véhicules fonctionnant au Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) (14 bus pour 2004 et 12 pour 2005)
- Le nouveau réseau de bus prévoit une réduction de 30% des passages des bus rue de la Liberté afin de réduire les nuisances sonores en coeur de ville
- Collaboration à la charte de qualité de l'environnement sonore de la BA102

## **Certaines actions sont aujourd'hui bien engagées :**

Bus GNV (remplacement de 20% du parc en 2006)

Réduction des passages de bus en coeur de ville sans incidence sur la fréquentation  
Signature de la charte de qualité de l'environnement sonore de la Base Aérienne 102.

## **La cartographie : prudence et questionnement**

- . Comment mettre en oeuvre la cartographie dans le respect de la directive ?
- . Ne pas substituer les moyens aux objectifs d'actions : question du coût et de pertinence.
- . Comment communiquer de façon efficace ?



Juin 2005, lancement de l'étude pour l'élaboration d'un plan bruit

Objectifs :

**Réalisation d'un audit sur les attentes politiques.**

En effet, l'intercommunalité pose problème sur la question du bruit, le Grand Dijon étant compétent pour le bruit des infrastructures et les maires pour la question des bruits de voisinage. Comment aborder le bruit sans mettre les maires dans des situations délicates ?

**Recenser les données disponibles et les moyens à mobiliser.**

Quel est le degré de précision souhaitable ? Les données actuelles sont-elles suffisantes à une première modélisation ? Quels interfaces avec les différents services de la communauté ?

**Proposer des pistes d'actions optimales.**

## Résultats de l'étude :

L'idée principale est que **la cartographie sonore doit rester au service de l'action** correctrice ou préventive et ne pas devenir une fin en soi.

L'objectif est donc de disposer d'une cartographie sonore comprenant deux échelles différentes :

**Une échelle « macroscopique »** permettant d'identifier les secteurs les plus exposés et de caractériser les niveaux d'exposition pour l'ensemble de la population. Cette première échelle se fera à partir des données disponibles.

**Une échelle « microscopique »** permettant de simuler des scénarios d'actions locales, d'en visualiser les effets et d'optimiser les résultats. Cette échelle pourra être mise en oeuvre tant pour des actions préventives en lien avec les missions de la communauté d'agglomération (révision des PLU, projets d'urbanisme, plan de déplacement urbain...) que pour des actions correctrices (revêtements routiers, mise en oeuvre de zones 30, protections sonores, isolations....).

La **sensibilisation** des différents acteurs locaux s'avère également indispensable pour mener à bien toute politique de gestion du bruit.

## **2006 : mise en oeuvre de la cartographie**

La mise en oeuvre sera précédée d'une expérimentation sur un secteur précis afin de lever les dernières questions techniques (notamment concernant la nature et la récupération des données disponibles) mais surtout d'évaluer l'impact de deux stratégies complémentaires mais sur plusieurs points différentes en terme de moyens de mise en oeuvre.

### **Deux stratégies :**

#### **Une cartographie informative :**

- anticipation de la directive,
- externalisation de la mise en oeuvre,
- implication réduite des services

#### **Une cartographie préventive, outil d'aide à la décision :**

- évaluation des différents projets
- internalisation du savoir faire
- implication importante des services notamment du service urbanisme.

Le tableau suivant tente d'exprimer les questionnements actuels du Grand Dijon sur cette mise en oeuvre.

	Cartographie informative	Cartographie préventive
Description	Cartographie représentant les courbes isophones, possibilité de recoupement avec des données du S.I.G : densité de population, zonages PLU..	
	Vue d'ensemble	Vue d'ensemble mais possibilité d'affiner des zones précises relatives à un projet.
Mise en oeuvre	Possibilité d'externaliser de façon importante la mise en oeuvre	Nécessité d'internaliser la maîtrise de production de la cartographie afin de pouvoir faire varier les données en fonction des différentes variables, essentiellement le bâti, les circulations, les profils de voirie et revêtements.
Produit	Cartographie statique représentant une situation au moment T, nécessité d'une réactualisation régulière	Cartographie dynamique permettant des manipulations faciles à mettre en oeuvre par les services de façon à accompagner les différents projets de la collectivité.
Questions	<p>Quel apport supplémentaire par rapport à la carte du bruit des infrastructures existante ?</p> <p>Le coût est-il proportionné aux bénéfices attendus d'une carte de ce type ? Quelles conséquences sur les pratiques des services ?</p>	<p>Quelle solution technique ?</p> <p>Quel coût financier mais également de formation, d'acquisition de logiciel ?</p>

La question est donc la suivante :

**Quels sont les outils à mettre en oeuvre permettant de modéliser des scénarios différents de manière à disposer d'une véritable aide à la décision et ainsi aller plus loin que la simple exposition d'un état de fait ?**

Engagé depuis toujours aux côtés de l'association de surveillance de la qualité de l'air, le Grand Dijon s'interroge donc aujourd'hui sur l'impact des données produites. Elle souhaite sur la question du bruit mettre en oeuvre une stratégie différente qui privilégie l'action préventive ou correctrice et non simplement la production de connaissances. Cela revient à optimiser l'investissement financier mais également de moyens humains.