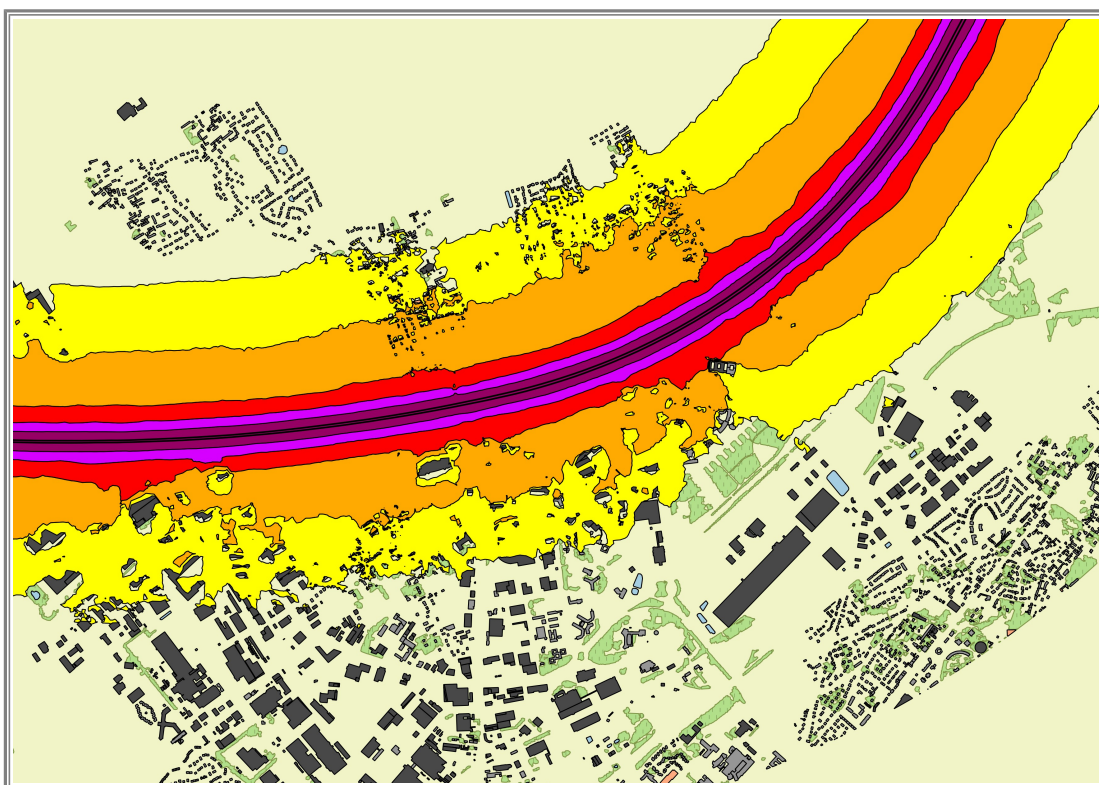


Cartes de Bruit Stratégiques du réseau autoroutier COFIROUTE : département du Loiret

Résumé non technique

2017 : 3^{ème} échéance

Crédit photo : Cerema©



COFIROUTE

Cartes de bruit stratégiques du réseau autoroutier COFIROUTE

Département du Loiret

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
A	15/05/2017	
B	21/12/2017	Intégration de l'A19 (voie reconduite) Mise au géostandard de l'ensemble du linéaire cartographié

Affaire suivie par

Régis BOITTIN - Cerema Normandie Centre – Laboratoire de Blois – Unité BAViT
Tél. : 02 54 55 48 78
Courriel : regis.boittin@cerema.fr

Références

n° d'affaire : C16RB0071

maître d'ouvrage : COFIROUTE

M. Michel GALET
12, rue Louis Blériot
CS30035 / 92506
RUEIL-MALMAISON CEDEX

Contrat de prestations de services n°4600103555

Rapport	Nom	Date	Visa
Établi par	Florence GUILMIN Unité BAViT	21/12/2017	
Contrôlé par	Régis BOITTIN Adjoint au chef d'unité BAViT		
Validé par	Édouard DURAND Chef de Groupe Environnement et Risques		

Résumé de l'étude :

Le concessionnaire COFIROUTE a confié au Cerema - Laboratoire de Blois la réalisation des cartes de bruit stratégiques de la 3^e échéance (2017) pour son réseau autoroutier. Le présent document constitue le résumé non technique pour le département du Loiret et concerne l'A10, l'A71 et l'A19. Cette étude comprend l'ensemble des cartes requises ainsi que les statistiques de l'exposition au bruit des

populations, des bâtiments sensibles et des surfaces exposés.

SOMMAIRE

1. Préambule.....	5
2. Contexte.....	6
2.1. Cartes de Bruit Stratégiques 2017 : troisième échéance.....	6
2.1.1. Textes réglementaires.....	6
2.1.2. Autorités compétentes.....	6
2.1.3. Échéances.....	6
2.1.4. Contenu de l'étude.....	6
2.1.4.1. Cartes de bruit.....	6
2.1.4.2. Statistiques de l'exposition au bruit.....	7
2.2. Méthodologie du réexamen des cartes.....	7
2.3. Réseau cartographié.....	8
3. Clés pour comprendre les cartes.....	10
3.1. Quelques rappels sur le bruit.....	10
3.2. Effets du bruit sur la santé.....	10
3.3. Indicateurs et seuils.....	11
4. Méthodologie.....	12
4.1. Démarche mise en œuvre.....	12
4.2. Données d'entrée.....	12
4.2.1. Données d'émission.....	12
4.2.2. Données de propagation.....	13
4.2.3. Données d'exposition.....	13
4.3. Méthode de calcul.....	13
4.3.1. Modélisation des cartes.....	13
4.3.2. Hypothèses de calcul.....	14
4.3.2.1. Absorption du sol.....	14
4.3.2.2. Répartition des trafics.....	14
4.3.2.3. Nombre de réflexions.....	15
4.3.2.4. Effets météorologiques.....	15
4.3.2.5. Maillage de calcul.....	15
4.3.3. Statistiques de l'exposition au bruit.....	15
5. Résultats.....	16
5.1. Cartographie.....	16
5.1.1. Cartes d'exposition des populations (Cartes A).....	16
5.1.2. Cartes de dépassement des valeurs limites (Cartes C).....	16
5.1.3. Cartes de classement sonore (Cartes B).....	17

5.2. Statistiques de l'exposition au bruit.....	17
5.2.1. A10.....	17
5.2.1.1. Estimation de la population et des établissements sensibles exposés au bruit.....	17
5.2.1.2. Estimation de la surface exposée au bruit.....	18
5.2.2. A71.....	19
5.2.2.1. Estimation de la population et des établissements sensibles exposés au bruit.....	19
5.2.2.2. Estimation de la surface exposée au bruit.....	20
5.2.3. A19.....	20
5.2.3.1. Estimation de la population et des établissements sensibles exposés au bruit.....	20
5.2.3.2. Estimation de la surface exposée au bruit.....	21
6. Conclusion.....	22

Index des illustrations

- Illustration 1 : Représentation du réseau autoroutier COFIROUTE à cartographier dans le Loiret.....9
- Illustration 2 : Étapes de la modélisation..... 12
- Illustration 3 : Échelles de couleurs conforme à la norme NF-S-31-130, utilisées pour les cartes A. 16
- Illustration 4 : Échelles de couleurs conforme à la norme NF-S-31-130, utilisées pour les cartes C 16

Index des tableaux

- Tableau 1 : réseau autoroutier COFIROUTE à cartographier dans le Loiret.....8
- Tableau 2 : Échelle des niveaux sonores..... 10
- Tableau 3 : répartition des débits horaires moyens issus de la note n°77 du SETRA..... 14
- Tableau 4 : largeur des secteurs affectés par le bruit en fonction de la catégorie..... 17
- Tableau 5 : Exposition au bruit de l'A10 – Indicateur Lden..... 17
- Tableau 6 : Exposition au bruit de l'A10 – Indicateur Ln..... 18
- Tableau 7 : Surfaces exposées au bruit de l'A10..... 18
- Tableau 8 : Exposition au bruit de l'A71 – Indicateur Lden..... 19
- Tableau 9 : Exposition au bruit de l'A71 – Indicateur Ln..... 19
- Tableau 10 : Surfaces exposées au bruit de l'A71..... 20
- Tableau 11 : Exposition au bruit de l'A10 – Indicateur Lden..... 20
- Tableau 12 : Exposition au bruit de l'A19 – Indicateur Ln..... 21
- Tableau 13 : Surfaces exposées au bruit de l'A19..... 21

1. Préambule

La **directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002** relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les États membres afin de prévenir, limiter ou supprimer les bruits susceptibles de causer une gêne excessive aux personnes exposées et de nuire à leur santé.

Sa transposition dans le droit français traduit cette volonté en imposant aux gestionnaires de grandes infrastructures de transports terrestres la réalisation de **cartes de bruit « dite » stratégiques**. Leur analyse permet de dégager des **statistiques sur l'exposition au bruit des populations et des établissements sensibles**. Elles constituent également un préalable indispensable à l'élaboration de futurs plans d'actions appelés Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, destinés à mieux prévenir et/ou réduire les bruits excessifs, protéger les zones calmes, et sensibiliser le public.

Ces cartes ont vocation à être réexaminées, et le cas échéant, révisées tous les 5 ans. Les premières séries ont été élaborées en 2007 (1^{ère} échéance) puis 2012 (2^e échéance).

2017 est donc l'année de la 3^e échéance. Elle concerne les routes dont le trafic annuel dépasse les 3 millions de véhicules.

Le présent rapport constitue le **résumé non technique** qui complète les cartes stratégiques. Il présente les principaux résultats de cette 3^e échéance en ce qui concerne le **réseau autoroutier géré par le concessionnaire COFIROUTE dans le département du Loiret**. Il rend compte également de la démarche mise en œuvre.

L'ensemble des cartes et des documents connexes a été produit par le Cerema Normandie - Centre – Laboratoire de Blois.

2. Contexte

2.1. Cartes de Bruit Stratégiques 2017 : troisième échéance

2.1.1. Textes réglementaires

La réalisation des cartes de bruit stratégiques est encadrée par les textes ci-dessous qui précisent notamment les méthodes de calcul, les indicateurs à utiliser et les résultats attendus :

- les **articles L.572-1 à L.572-11** du code de l'environnement relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;
- les **articles R.572-1 à R.572-11** relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;
- ses **arrêtés d'application des 3 et 4 avril 2006** relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

On peut également faire référence aux deux circulaires suivantes, notamment en ce qui concerne la méthodologie à mettre en œuvre :

- **circulaire du 7 juin 2007** relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement de la 1^{ère} échéance ;
- **circulaire du 10 mai 2011** relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement de la 2^e échéance.

2.1.2. Autorités compétentes

Les cartes de bruit relatives au **réseau routier national concédé** doivent être réalisées par les **sociétés concessionnaires d'autoroutes**.

Elles sont ensuite **arrêtées et approuvées par le préfet du département**.

2.1.3. Échéances

L'échéancier pour la réalisation des cartes et des Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) s'établit comme suit :

- cartes de bruit stratégiques : **30 juin 2017** ;
- PPBE : **18 juillet 2018**.

2.1.4. Contenu de l'étude

2.1.4.1. Cartes de bruit

Les cartes de bruit stratégiques ont pour objectif de représenter un niveau de gêne sonore à un instant de référence. Elles sont établies par un logiciel de modélisation acoustique qui tient compte de la source

de bruit générée par le trafic automobile, ainsi que de nombreux éléments du contexte comme la topographie, la vitesse autorisée ou les bâtiments environnants.

Elles sont réalisées grâce à **deux indicateurs harmonisés** : L_{den} (Level Day Evening Night) et L_n (Level Night). L_{den} représente le bruit moyen sur l'ensemble de la journée de 24 heures et L_n le bruit moyen sur la période nocturne 22 heures - 6 heures.

Les documents graphiques produits permettent ainsi de représenter :

- les **zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones**. Deux types de cartes sont générées : les unes présentent des courbes isophones par paliers de 5 dB(A) (cartes de type A), les autres montrent les secteurs où des valeurs limites sont dépassées (cartes de type C).
- les **secteurs affectés par le bruit** (cartes de type B).

2.1.4.2. Statistiques de l'exposition au bruit

L'analyse des cartes permet d'estimer le nombre de **bâtiments sensibles** (bâtiments d'habitation et établissements d'enseignements, de soins, de santé ou d'action sociale) et la **population** exposés à des bruits excessifs. Les seuils fixés sont de 68 dB(A) pour L_{den} et 62 dB(A) pour L_n . Toutefois il faut noter que les décomptes de population ne sont que des estimations issues de méthodes forfaitaires qui peuvent conduire à une majoration des résultats.

2.2. Méthodologie du réexamen des cartes

Concernant les grandes infrastructures de transports terrestres concernées au titre de cette 3^e échéance, les grands principes du réexamen des cartes de bruit ont été fixés par la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR)¹ du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (MEEM).

De manière générale, si aucune modification substantielle des infrastructures n'est intervenue entre les précédentes échéances de cartes (2007-2012) et aujourd'hui, les cartes en cours de validité sont reconduites en l'état. Dans le cas contraire, les cartes doivent être révisées ce qui nécessite un recalcul de l'exposition au bruit et des statistiques qui y sont associées (dénombrement des populations, etc.).

Les modifications substantielles à considérer sont liées :

- aux éléments de nature à faire évoluer l'exposition au bruit : modification effective des vitesses, constructions effectives de protections anti-bruit (écrans, merlons), etc
- à une remise à niveau des cartes existantes : présence d'anomalies relevées post-approbation (ex : routes cartographiées à tort), changements de domanialité, cartes élaborées en « méthode simplifiée »²,etc
- aux évolutions du réseau : infrastructures nouvellement éligibles, effets induits des infrastructures nouvellement mises en service sur les réseaux déjà cartographiés.

1 *Note relative à l'organisation et au financement du réexamen et le cas échéant de la révision des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures de transport terrestre (2017-2018) – 3^e échéance – DGPR décembre 2016*

2 *Méthode décrite dans le Guide Méthodologique « Production des Cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » SETRA 2007*

Ainsi, les itinéraires de voiries concernées par cette troisième échéance pour le réseau Cofiroute dans le Loiret sont présentés au paragraphe 2.3 suivant.

2.3. Réseau cartographié

Les infrastructures routières à cartographier pour cette 3^e échéance sont les routes dont le trafic est **supérieur à 3 millions de véhicules par an** c'est-à-dire les voies supportant un **trafic journalier supérieur à 8200 véhicules**.

L'identification du réseau autoroutier COFIROUTE a été réalisée grâce aux données de trafics de 2016.

Il est détaillé dans le tableau ci-dessous en ce qui concerne le département du Loiret.

Voie	Début	Fin	Longueur	Type de travail réalisé
A10	Limite départementale	Limite départementale	48,2 km	Révision globale
A71	Jonction A10	Limite départementale	28,1 km	Révision globale
A19	PK 1+794	PK 6+098	6 km	Reconduction

Tableau 1 : réseau autoroutier COFIROUTE à cartographier dans le Loiret

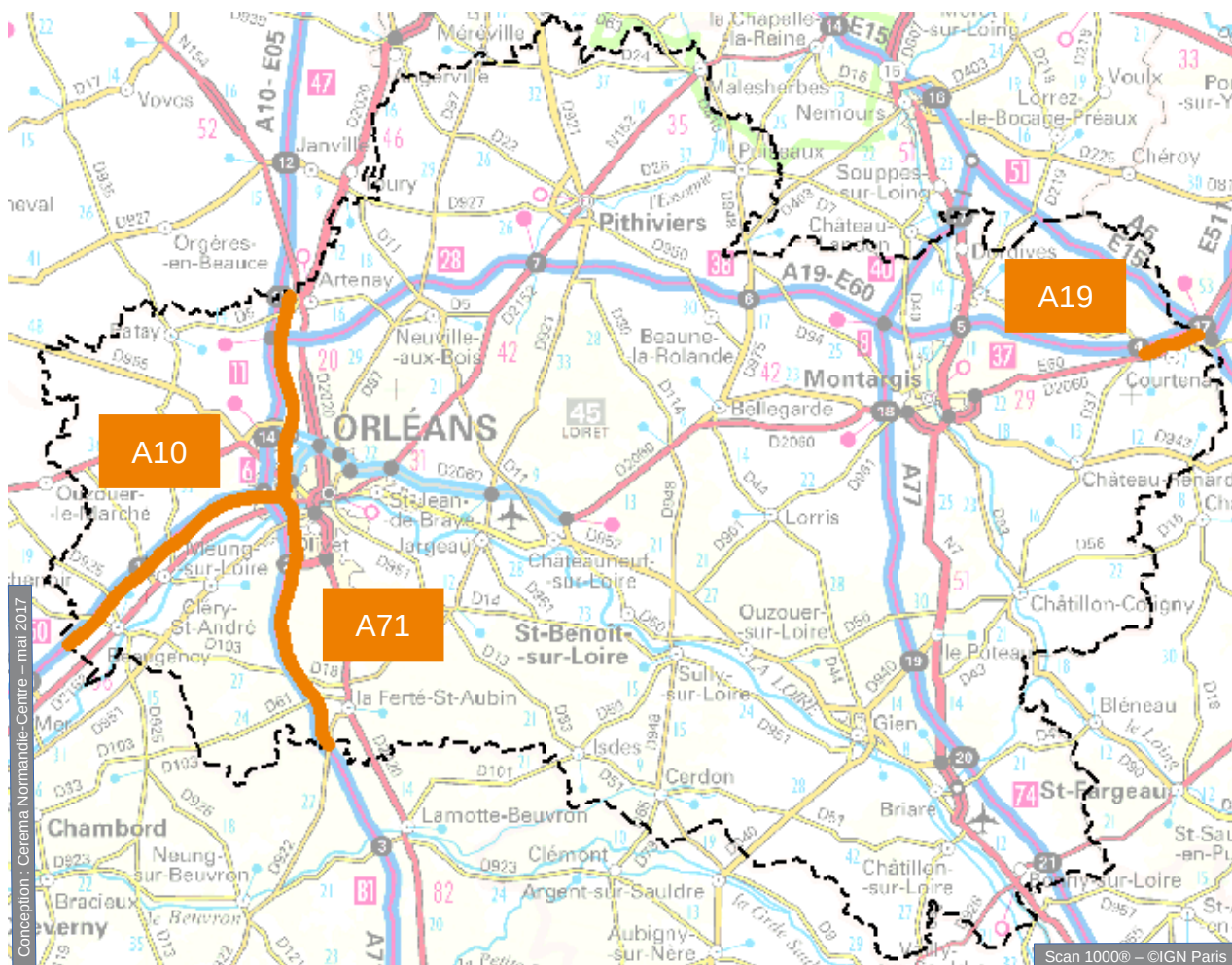


Illustration 1 : Représentation du réseau autoroutier COFIROUTE à cartographier dans le Loiret

3. Clés pour comprendre les cartes

3.1. Quelques rappels sur le bruit

Le bruit est un phénomène physique perçu par le système complexe de l'oreille humaine et traduit en sensation auditive par le cerveau. Son étude fait appel à trois disciplines :

- la **physique**, qui étudie son émission et sa propagation,
- la **physiologie**, qui traite la réception et le traitement du bruit par le système auditif,
- la **psychologie**, qui explore la perception du bruit.









D'origine mécanique, le bruit se décrit comme de **petites variations de la pression** qui se propage à travers l'air ambiant. Ses grandeurs physiques caractéristiques sont

- l'**intensité** ou le **niveau sonore**, mesurée en décibel (dB), et
- la **composition des fréquences** mesurées en Hertz (Hz). Ces fréquences sont classées en trois catégories : grave, medium, et aiguë.

La réponse de l'oreille varie en fonction de l'intensité sonore et de la fréquence. L'oreille est moins réactive aux sons graves (émis à basses fréquences) qu'aux sons aigus (émis à hautes fréquences). C'est pourquoi, pour tenir compte de cet effet physiologique, une **pondération dite « fréquentielle »** (pondération A) est appliquée aux niveaux sonores dont l'unité est appelée **dB(A)**.

3.2. Effets du bruit sur la santé

Le tableau ci-dessous fournit quelques exemples de différents environnements sonores et de la perception (sentiment agréable ou désagréable) que l'on peut en avoir :

Sons potentiellement "AGRÉABLES"	niveaux sonores en dB (A)	Echelle de couleurs	Sons potentiellement "DÉSAGRÉABLES"
Concert rock en plein air	110		Décollage d'avion à 200m
Pub dansant	100		Marteau-piqueur
Ambiance de fêtes foraines	90		Moto sans silencieux à 2m
Tempête, match en gymnase, sortie école	80		Poids lourd à 1m
Rue piétonne, vent violent, cinéma	70		Circulation importante à 5m
Ambiance de marché, rue résidentielle	60		Automobile au ralenti à 10m
Rue calme sans trafic routier	50		Télévision du voisin !
Place tranquille, cour intérieure, jardin abrité	40		Moustique vers l'oreille !

Source : acouité-Grand Lyon©

Tableau 2 : Échelle des niveaux sonores

En termes sanitaires, une exposition prolongée (de plus de 8h) à des niveaux supérieurs à 85 dB (A) peut entraîner des lésions auditives. En dessous de ces niveaux, le bruit peut entraîner une sensation désagréable ou gênante. Il peut également gêner la communication, perturber le sommeil, avoir des effets cardio-vasculaires et psychologiques, et compromettre la qualité du travail ou de l'apprentissage scolaire. Certaines situations de stress dues au bruit peuvent provoquer des réactions d'hostilité ainsi que des changements de comportement social.

L'Organisation Mondiale de la Santé, affirme aujourd'hui que les **effets de l'exposition au bruit sur la santé constituent un problème de santé publique majeur.**

3.3. Indicateurs et seuils

Pour le calcul des cartes de bruit, deux indicateurs ont été fixés par la Commission Européenne : le **Lden** et le **Ln**. Ils sont exprimés en dB(A).

Le **Lden ou Level day-evening-night** est le niveau d'exposition au bruit moyenné pendant une journée type de 24 heures. Pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes de la journée, une pondération de +5 dB(A) est affectée au bruit émis en soirée (18h-22h) et une pondération de +10 dB(A) est affectée au bruit émis la nuit (22h-6h).

L'échelle d'exposition est graduée par classe de 5 dB(A) de 55 à 75 dB(A).

Le **Ln ou Level night** est le niveau d'exposition au bruit moyenné pendant une nuit type de huit heures (22h-6h).

L'échelle d'exposition est graduée par classe de 5 dB(A) de 50 à 70 dB(A).

L'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement définit des valeurs limites pour les sources routières : 68 dB(A) pour l'indicateur **Lden** et 62 dB(A) pour l'indicateur **Ln**.

4. Méthodologie

4.1. Démarche mise en œuvre

Les cartes de bruit de type A et C sont produites à partir d'une **modélisation informatique** des sources de bruit influentes et de leur propagation sur le territoire.

L'ensemble du processus se décompose en quatre grandes étapes :

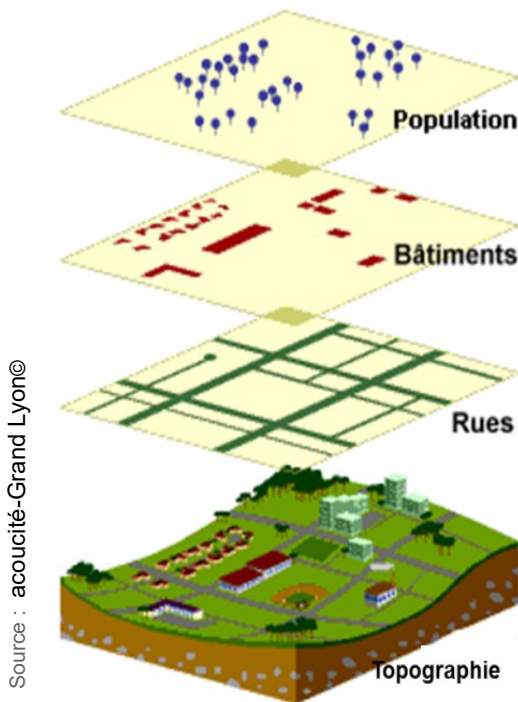


Illustration 2 : Étapes de la modélisation

Étape 1 : Récolte des données pour l'ensemble du territoire, de nature acoustique, géographique ou socio-démographique.

Étape 2 : Mise en forme des données en bases géo-référencées et validation après d'éventuelles hypothèses ou estimations complémentaires nécessaires.

Étape 3 : Réalisation des calculs (modélisation) permettant l'élaboration des cartes de bruit pour chaque infrastructure et édition des statistiques de l'exposition au bruit des populations.

Étape 4 : Édition des cartes et des documents associés.

Les cartes de type B, qui représentent le secteur affecté par le bruit de part et d'autre de la voie, sont produites à partir du **classement sonore**.

4.2. Données d'entrée

Les données nécessaires à la réalisation des cartes de bruit se répartissent en trois catégories :

- les **données d'émission** : relatives à la source de bruit étudiée ;
- les **données de propagation** : relatives au terrain ;
- les **données d'exposition** : relatives à la population.

Le référentiel utilisé pour les données géométriques est le **Lambert 93**.

4.2.1. Données d'émission

Les données d'émission permettent d'établir une description fine du réseau routier. Les éléments indispensables aux calculs sont les suivantes :

- l'axe de la voie (issue de la BDTopo 3D® IGN),
- le trafic (Trafic Moyen Journalier Annuel – TMJA),
- le pourcentage poids-lourds (% PL),
- la vitesse réglementaire,
- le nombre de voies,
- le revêtement de la chaussée (standard ou acoustique),
- l'allure des véhicules (fluide ou pulsée).

Les données utilisées dans cette étude ont été fournies par COFIROUTE (TMJA, % PL et vitesses), les données de trafic datant de 2016.

4.2.2. Données de propagation

Les données de propagation permettent de construire un **modèle numérique de terrain** (MNT) décrivant le relief du territoire étudié (ensemble de points cotés répartis tous les 25m) et sur lequel sont drapés les couches correspondant aux surfaces des bâtiments, de végétation et d'eau. Ces données sont issues de la BdTopo 3D® IGN.

La position et les caractéristiques des écrans et merlons non relevés dans la BdTopo 3D® IGN ont été fournies par la base des protections acoustiques de COFIROUTE.

4.2.3. Données d'exposition

Les données d'exposition doivent permettre de repérer les **bâtiments d'habitation** et les **bâtiments sensibles** sur le territoire de l'étude et d'évaluer la population impactée par les différents niveaux de bruit réglementaires.

Afin de déterminer la typologie des bâtiments sont croisés les couches « Bâti indifférencié », « Bâti industriel » et « Bâti remarquable » avec la couche « Surfaces d'activités » issues de la BdTopo 3D® IGN. Les données de population utilisées proviennent des **données carroyées de l'INSEE** (répartitions de populations par dalles de 200m x 200m – année 2016) et sont affectées à l'ensemble des bâtiments d'habitation identifiés.

4.3. Méthode de calcul

4.3.1. Modélisation des cartes

La démarche de réalisation des cartes de bruit s'appuie sur les recommandations du guide méthodologique « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » (Sétra - août 2007).

Cette approche nécessite le recours à un logiciel de simulation acoustique qui calcule la propagation et les niveaux acoustiques conformément à la norme NF-S-31-133 « Calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets météorologiques » (Nouvelle Méthode de Prévion

du Bruit 2008).

Les cartes ont été réalisées à l'aide du logiciel de prévision du bruit **Mithra-SIG® version 5** qui intègre ces méthodes de calculs.

4.3.2. Hypothèses de calcul

Conformément aux exigences de la directive européenne, la cartographie d'une infrastructure de transport présente la **contribution sonore de cette seule infrastructure**, prise séparément des autres sources de bruit présentes sur le site à une hauteur conventionnelle de **4m au-dessus du sol**.

De plus, en fonction du contexte, plusieurs paramètres doivent être déterminés. Ils sont détaillés ci-après.

4.3.2.1. Absorption du sol

L'absorption d'un sol est caractérisée par le coefficient de sol G dont la valeur est comprise entre 0 et 1. Pour cette étude, ce coefficient a été fixé par défaut à 0,5 pour toutes les surfaces de sol, ce qui correspond à une pelouse compactée, à l'exception des zones de végétation et des surfaces d'eau dont les valeurs ont été fixées respectivement à 0,7 et 0.

4.3.2.2. Répartition des trafics

Les Trafics Moyens Journaliers Annuels sont répartis sur les trois périodes réglementaires 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h en respectant la note n° 77 d'avril 2007 du SETRA. Cette distribution dépend du type de la voie et de sa fonction (Tableau 3).

Dans cette étude, les voies concernées ont été considérées comme des **autoroutes de liaison à fonction longue distance**.

		Débit moyen horaire de VL sur la période considérée			
		6h-22h	6h-18h	18h-22h	22h-6h
Autoroutes de liaison	Fonction longue distance	TMJA VL / 18	TMJA VL / 17	TMJA VL / 19	TMJA VL / 82
	Fonction régionale	TMJA VL / 17	TMJA VL / 17	TMJA VL / 18	TMJA VL / 100
Routes interurbaines	Fonction longue distance	TMJA VL / 17	TMJA VL / 17	TMJA VL / 19	TMJA VL / 110
	Fonction régionale	TMJA VL / 17	TMJA VL / 17	TMJA VL / 19	TMJA VL / 120

		Débit moyen horaire de PL sur la période considérée			
		6h-22h	6h-18h	18h-22h	22h-6h
Autoroutes de liaison	Fonction longue distance	TMJA PL / 20	TMJA PL / 20	TMJA PL / 20	TMJA PL / 39
	Fonction régionale	TMJA PL / 19	TMJA PL / 17	TMJA PL / 28	TMJA PL / 50
Routes interurbaines	Fonction longue distance	TMJA PL / 19	TMJA PL / 17	TMJA PL / 27	TMJA PL / 51
	Fonction régionale	TMJA PL / 18	TMJA PL / 16	TMJA PL / 34	TMJA PL / 73

Tableau 3 : répartition des débits horaires moyens issus de la note n°77 du SETRA

4.3.2.3. Nombre de réflexions

Les calculs étant réalisés principalement en milieu rural ou semi-urbain, deux réflexions ont été prises en compte.

4.3.2.4. Effets météorologiques

L'influence des conditions météorologiques (facteurs thermiques, vitesse et direction du vent) est significative à partir d'une distance à la voie de 100m. Les courbes isophones de la cartographie étant généralement situées à une distance plus grande, les effets météorologiques ont été pris en compte à travers les **valeurs d'occurrences météo correspondant à la ville la plus proche**. Pour le département du Loiret, il s'agit de la ville d'Orléans (45).

4.3.2.5. Maillage de calcul

Afin de densifier les points récepteurs autour de la source de bruit, le maillage utilisé est de type irrégulier avec des points récepteurs tous les 10m à une distance à la voie inférieure à 20m, et, au-delà, des points récepteurs tous les 20m.

4.3.3. Statistiques de l'exposition au bruit

Les cartes de bruit permettent de définir, pour chaque typologie de bâtiment, les niveaux sonores (L_{den} et L_n) de la **façade la plus exposée à une hauteur conventionnelle de 4 mètres au-dessus du sol**. Des statistiques de répartition de la population exposée sont ensuite calculées par classe de 5 dB(A).

L'affectation des populations à chaque bâtiment est décrite dans le guide méthodologique « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » du SETRA de mai 2007. Il s'agit d'une **méthode 3D** qui permet de répartir la population dans les bâtiments d'habitation **au prorata de leur volume**. Le nombre d'étages est ainsi pris en compte ce qui permet de différencier une maison individuelle d'un logement collectif.

5. Résultats

5.1. Cartographie

L'ensemble des cartes est fourni au format .shp.

5.1.1. Cartes d'exposition des populations (Cartes A)

Les cartes d'exposition des populations, également appelées cartes de type A, localisent les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones par pas de 5 dB(A) : de 55 dB(A) à plus de 75 dB(A) pour l'indice Lden, et de 50dB(A) à plus de 70dB(A) pour l'indice Ln.

Les courbes sont représentées grâce à l'échelle de couleurs suivantes :











INDICE Lden		INDICE Ln	
	55 à 60 dB(A)		50 à 55 dB(A)
	60 à 65 dB(A)		55 à 60 dB(A)
	65 à 70 dB(A)		60 à 65 dB(A)
	70 à 75 dB(A)		65 à 70 dB(A)
	> 75 dB(A)		> 70 dB(A)

Illustration 3 : Échelles de couleurs conforme à la norme NF-S-31-130, utilisées pour les cartes A

5.1.2. Cartes de dépassement des valeurs limites (Cartes C)

Les cartes de dépassement de seuil, également appelées cartes de type C, présentent les zones où les valeurs limites sont dépassées à savoir 68 dB(A) pour l'indice Lden et 62 dB(A) pour l'indice Ln.

Les courbes sont représentées grâce à l'échelle de couleurs suivantes :

INDICE Lden		> 68 dB(A)
INDICE Ln		> 62 dB(A)

Illustration 4 : Échelles de couleurs conforme à la norme NF-S-31-130, utilisées pour les cartes C

5.1.3. Cartes de classement sonore (Cartes B)

Les cartes de classement sonore, également appelées cartes de type B, présentent les secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie.

Ces secteurs dépendent de la catégorie de la voie :

Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	300 m
2	250 m
3	100 m
4	30 m
5	10 m

Tableau 4 : largeur des secteurs affectés par le bruit en fonction de la catégorie

5.2. Statistiques de l'exposition au bruit

5.2.1. A10

5.2.1.1. Estimation de la population et des établissements sensibles exposés au bruit

Lden en dB(A)	Population	Établissements d'enseignement	Établissements de soins et de santé
[55-60[	5221	2	0
[60-65[	1605	0	0
[65-70[	181	0	0
[70-75[	16	0	0
≥ 75	3	0	0
Total	7026	2	0
Dépassement de la valeur limite 68	60	0	0

Tableau 6 : Exposition au bruit de l'A10 – Indicateur Ln			
Ln en dB(A)	Population	Établissements d'enseignement	Établissements de soins et de santé
[50-55[	2840	0	0
[55-60[	628	0	0
[60-65[	62	0	0
[65-70[	4	0	0
≥ 70	0	0	0
Total	3534	0	0
Dépassement de la valeur limite ≥ 62	21	0	0

5.2.1.2. Estimation de la surface exposée au bruit

Tableau 7 : Surfaces exposées au bruit de l'A10	
Lden en dB(A)	Surface exposée (Km²)
≥ 55	71,5
≥ 65	17,7
≥ 75	3,8

5.2.2. A71

5.2.2.1. Estimation de la population et des établissements sensibles exposés au bruit

Tableau 8 : Exposition au bruit de l'A71 – Indicateur Lden			
Lden en dB(A)	Population	Établissements d'enseignement	Établissements de soins et de santé
[55-60[	1982	5	0
[60-65[	356	0	0
[65-70[	97	0	0
[70-75[	18	0	0
≥ 75	10	0	0
Total	2463	5	0
Dépassement de la valeur limite 68	52	0	0

Tableau 9 : Exposition au bruit de l'A71 – Indicateur Ln			
Ln en dB(A)	Population	Établissements d'enseignement	Établissements de soins et de santé
[50-55[	843	0	0
[55-60[	132	0	0
[60-65[	40	0	0
[65-70[	14	0	0
≥ 70	0	0	0
Total	1029	0	0
Dépassement de la valeur limite 62	29	0	0

5.2.2.2. Estimation de la surface exposée au bruit

Lden en dB(A)	Surface exposée (Km ²)
≥ 55	29,3
≥ 65	6,3
≥ 75	2

5.2.3. A19

5.2.3.1. Estimation de la population et des établissements sensibles exposés au bruit

Lden en dB(A)	Population	Établissements d'enseignement	Établissements de soins et de santé
[55-60[	141	0	0
[60-65[	29	0	0
[65-70[	10	0	0
[70-75[	0	0	0
≥ 75	0	0	0
Total	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 68	0	0	0

Tableau 12 : Exposition au bruit de l'A19 – Indicateur Ln			
Ln en dB(A)	Population	Établissements d'enseignement	Établissements de soins et de santé
[50-55[	90	0	0
[55-60[	17	0	0
[60-65[	1	0	0
[65-70[	0	0	0
≥ 70	0	0	0
Total	0	0	0
Dépassement de la valeur limite ≥ 62	0	0	0

5.2.3.2. Estimation de la surface exposée au bruit

Tableau 13 : Surfaces exposées au bruit de l'A19	
Lden en dB(A)	Surface exposée (Km²)
≥ 55	3,88
≥ 65	0,91
≥ 75	0,11

6. Conclusion

Conformément à la transposition française de la directive européenne 2002/49/CE, les cartes de bruit stratégiques du réseau autoroutier COFIROUTE dans le département du Loiret, supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an, ont été réalisées pour cette 3^e échéance 2017 ; elles sont accompagnées d'une estimation des populations, des bâtiments sensibles et des surfaces exposés au bruit par itinéraire.

Les cartes de bruit sont des documents stratégiques à l'échelle de grands territoires. Basées sur des calculs issus d'un modèle informatique, ce ne sont pas des documents opposables. Le niveau de précision est adapté à un usage d'aide à la décision et non de dimensionnement de solutions techniques ou de traitement de plaintes. Elles permettent de disposer des éléments nécessaires à l'élaboration d'un diagnostic de l'exposition au bruit qui fera l'objet du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, dans lequel des propositions d'actions seront formulées.

Résumé de l'étude

Le concessionnaire COFIROUTE a confié au Cerema Normandie - Centre – Laboratoire de Blois la réalisation des cartes de bruit stratégiques de la 3^e échéance (2017) pour son réseau autoroutier. Le présent document constitue le résumé non technique pour le département du Loiret et concerne l'A10, l'A71 et l'A19. Cette étude comprend l'ensemble des cartes requises ainsi que les statistiques de l'exposition au bruit des populations, des bâtiments sensibles et des surfaces exposés.

