

Le Sétra, le réseau des CETE et RFF ont réalisé un guide consacré à la méthodologie d'élaboration des cartes de bruit des grandes infrastructures de transport (routières et ferroviaires). Ce document constitue le pendant des guides dédiés aux cartes de bruit en agglomération, déjà publiés par le Certu et par la Commission européenne.

---



Le Sétra, le réseau des CETE et RFF ont réalisé un guide consacré à la méthodologie d'élaboration des cartes de bruit des grandes infrastructures de transport (routières et ferroviaires). Ce document constitue le pendant des guides dédiés aux cartes de bruit en agglomération, déjà publiés par le Certu et par la Commission européenne.

La directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose la réalisation de cartes de bruit stratégiques et l'adoption de plans d'action dans les grandes agglomérations ainsi qu'aux abords des grands axes de transport. La finalité principale de ces plans d'action est de réduire les situations d'exposition sonore jugées excessives. Pour ce qui est des grands axes de transport terrestre, la première échéance (mi-2007) fixée par la directive concerne les infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules, ainsi que les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de train. C'est précisément à ces catégories d'infrastructures que s'adresse principalement le guide publié par le Sétra. Rédigé par un groupe de travail Sétra-Cete-RFF, ce guide présente en effet une méthodologie pour l'établissement des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires visés par la première échéance de la directive 2002/49/CE. Y sont exposés des principes et des recommandations susceptibles de faciliter la production des cartes de bruit dans les meilleurs délais.

Comparativement à la cartographie sonore des grandes agglomérations, les cartes de bruit des grands axes routiers et ferroviaires ont leurs spécificités. D'une part, sites dégagés oblige, l'empreinte sonore des infrastructures peut dépasser, dans certains cas de fort trafic, les 500 mètres de distance. D'autre part, la connaissance des sites traversés (topographie, bâti, etc.) n'est généralement pas aussi poussée que pour les agglomérations, où existent le plus souvent des bases de données géographiques conséquentes. En revanche, la contribution sonore d'une seule infrastructure est plus facile à décrire et à cartographier que celle de l'ensemble du réseau d'une grande agglomération. De plus, la description du site dans la direction transversale à l'infrastructure peut faire l'objet de simplifications. De telles approximations se

justifient notamment dans les zones faiblement habitées, où l'enjeu associé à la précision des résultats est moindre.

Ces considérations ont conduit à développer une approche simplifiée dont l'application est recommandée dans de nombreuses configurations. Dans son esprit, cette méthodologie préconise de moduler les efforts consacrés au recueil des données et aux évaluations en fonction des enjeux associés à la précision des résultats ; et non de privilégier à tout prix le recueil de données le plus fin et le plus exhaustif et la mise en œuvre de démarches d'évaluation les plus sophistiquées.

La structure du guide est calquée sur le processus d'établissement des cartes de bruit stratégiques : organisation de la démarche, recueil de données, calculs acoustiques, estimation des populations et des superficies exposées, présentation des résultats, publication des cartes. Il est envisagé d'actualiser ce guide en fonction de l'expérience acquise lors de la réalisation des premières séries de cartes. Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires - Guide méthodologique - Sétra - Collection Les outils - Août 2007 - 108 pages –

Le guide est [téléchargeable gratuitement depuis le site du Sétra](#)