

Annexe à l'arrêté préfectoral n°2013008-0009 DU 8 janvier 2013

Résumé non technique relatif à l'élaboration des cartes stratégiques de bruit pour le réseau ferroviaire écoulant plus de 30000 trains par an (soit plus de 82 trains/j) dans le département du Jura, et tableau d'estimation des populations, des établissements d'enseignement et de santé et des surfaces exposés au bruit dans les différentes zones

Réseau ferroviaire

Département du Jura

Élaboration des cartes stratégiques de bruit

Annexe n° 1

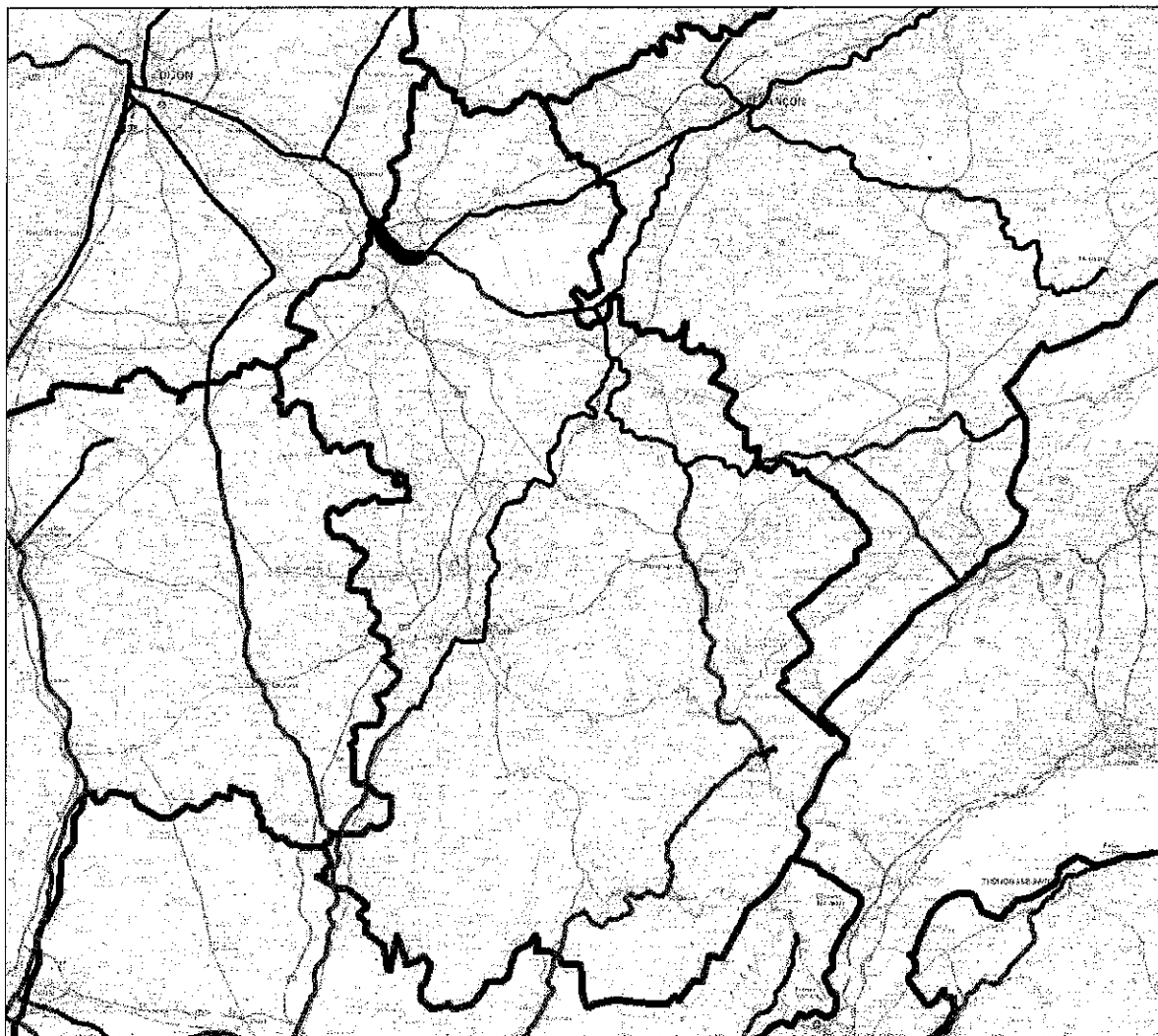
Les itinéraires concernés représentent un total d'environ 7 km. Sur le département du Jura, on dénombre 1 seul itinéraire ferroviaire :

Nom	Longueur (km)	Trafic Moyen Annuel
850000	7,16	36135

La ligne n°850000 = ligne Dijon-Besançon entre la limite de département et la gare de Dole.

A noter que la LGV est mise en service en décembre 2011 n'est pas cartographiée en 2012, les données de trafic n'étant pas disponibles à RFF au moment de l'élaboration des cartes de bruit. Elle sera cartographiée en 2017.

Plan de situation des itinéraires concernés



Annexe n° 2

Réseau ferroviaire

Département du Jura

Document de synthèse

Sommaire

1 - L'OBJET DE L'ÉTUDE.....	<u>5</u>
2 - LES MÉTHODES ET HYPOTHÈSES.....	<u>5</u>
2.1 - La méthode de calcul utilisée.....	<u>6</u>
2.2 - Les données utilisées.....	<u>6</u>
3 - L'IDENTIFICATION DU RÉSEAU CARTOGRAPHIÉ.....	<u>7</u>
4 - LES PRINCIPAUX RÉSULTATS.....	<u>8</u>
4.1 - Les documents cartographiques.....	<u>8</u>
4.1.1 - Cartes des zones exposées au bruit :.....	<u>9</u>
4.1.2 - Cartes des secteurs affectés par le bruit :.....	<u>10</u>
4.1.3 - Cartes des zones où les valeurs limites sont dépassées :.....	<u>10</u>
4.1.4 - Cartes des évolutions connues ou prévisibles :.....	<u>11</u>
4.2 - Les tableaux.....	<u>12</u>
4.2.1 - Tableaux d'estimation de l'exposition des populations :.....	<u>12</u>
4.2.2 - Tableaux d'estimation de l'exposition des établissements :.....	<u>13</u>
4.2.3 - Tableaux d'estimation des surfaces exposées :.....	<u>14</u>
5 - LES CONCLUSIONS.....	<u>14</u>

1 - L'objet de l'étude

En application des articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du Code de l'Environnement, des cartes de bruit doivent être produites le long des infrastructures ferroviaires écoulant plus de 30000 trains par an (soit plus de 82 trains/j). Pour éviter un effet de seuil, le maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires Réseau Ferré de France a souhaité cartographier les axes ferroviaires écoulant plus de 29000 trains par an (soit plus de 79 trains /j).

Ces cartes de bruit dites « stratégiques » permettent une évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement. Compte tenu de l'étendue des territoires concernés et de la méthode utilisée, recommandée par l'Europe, ces cartes proposent une approche macroscopique de la réalité, mais elles ne peuvent prétendre correspondre à la réalité.

Ces cartes ont pour objectif d'informer et de sensibiliser la population sur son exposition aux nuisances sonores. Elles permettent également de fournir aux autorités compétentes des éléments de diagnostic pour asseoir de futures actions, notamment dans les secteurs d'exposition sonore excessive.

Conformément aux textes de transposition de la Directive 2002/49/CE et notamment de l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, les cartes de bruit comportent :

- des documents graphiques représentant les zones exposées au bruit,
- des tableaux estimant la population exposée au bruit,
- des tableaux estimant le nombre d'établissements particulièrement sensibles (soins et santé ou enseignement) exposés au bruit,
- des tableaux estimant les surfaces exposées au bruit.

Ce rapport constitue le résumé non technique prévu par la réglementation. Conformément à l'article R572-5 du Code de l'Environnement, il présente un exposé sommaire de la méthodologie employée pour l'élaboration des cartes et les principaux résultats de l'évaluation réalisée.

Cette étude a été réalisée par le Centre d'Études Techniques de Lyon (CETE), Département Villes et Territoires, Unité Environnement et Santé, à partir de données fournies par Réseau Ferré de France. Elle a été pilotée par Bernard MIEGE, chargé d'études acoustiques au CETE, en collaboration avec Frédéric REYDELLET assistant d'études au CETE.

2 - Les méthodes et hypothèses

Conformément à l'article 2 de l'arrêté du 4 avril 2006, la méthodologie utilisée pour l'établissement des cartes se base sur des calculs réalisés à partir d'une modélisation acoustique de l'infrastructure et de sa propagation sur les territoires riverains. Elle satisfait aux

recommandations contenues dans le guide méthodologique « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » publié par le Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) en août 2007.

2.1 - La méthode de calcul utilisée

La méthode de calcul utilisée correspond à l'approche dite « détaillée » du guide SETRA. Elle s'appuie sur le logiciel de simulation acoustique MITHRA-SIG V3 développé par le CSTB et diffusé par la société GEOMOD.

Le logiciel MITHRA-SIG V3 effectue des calculs selon les indicateurs réglementaires L_{den} et L_n et intègre la Nouvelle Méthode de Prédiction du Bruit (NMPB 2008) décrite dans la norme NFS 31-133 de février 2011. Il intègre également les nouvelles données d'émissions sonores des trains produites par la SNCF, RFF et le ministère de l'Écologie en octobre 2012.

2.2 - Les données utilisées

Les données utilisées par le logiciel concernent la topographie, l'émission acoustique des sources de bruit et la population.

Les données de topographie utilisées proviennent de la BDTopo® de l'IGN (format shapefile3D). Cette base propose une description 3D du territoire à la précision du mètre. Elle contient l'ensemble des courbes de niveaux, des bâtiments, des infrastructures de transports (routes et voies ferrées). Sur les parties de territoire couvertes, nous avons utilisé les bâtiments de la BDParcellaire® de l'IGN qui présentent une meilleure précision de découpage que ceux de la BDTopo®.

Les émissions sonores ont été déterminées à partir des données de trafics les plus récentes communiquées par Réseau Ferré de France en janvier 2012 et correspondant à l'année 2010. Les trafics se présentent sous la forme d'une décomposition par type de convois ferroviaires et par période réglementaire (Jour=6-18h, Soirée=18-22h, Nuit =22-6h).

A chaque type de train, nous avons associé le minimum entre la vitesse maximale permise sur la section de ligne et la vitesse maximale du type de convoi considéré.

Nous avons également pris en compte les caractéristiques d'armement communiquées par Réseau Ferré de France, à savoir le type de voie (long rail soudé ou rail court) et le type de pose (traverse béton, bois, mixte ou métallique).

Dans les zones dites complexes (généralement identifiées dans les gares et les bifurcations) où les trains circulent à des vitesses supérieures à 60 km/h, nous avons pris en compte la sur-émission de bruit issue des appareils de voie (aiguillages). Par contre sur les lignes à grande vitesse (LGV), les zones d'aiguillages ont été ignorées, leur conception différente de celle des lignes classiques les rendant moins générateurs de bruit.

Enfin à partir des informations communiquées par la Direction Régionale de RFF, nous avons tenu compte des ouvrages d'art métalliques présentant une pose directe des rails sur le platelage qui constituent des sources de sur-émission locale du bruit.

Les données de population proviennent d'un traitement effectué par le CETE de Lyon à partir d'une méthode originale s'appuyant sur les données d'occupations moyennes au logement produites par l'INSEE (millésime 2009) et sur la base MA-JIC (millésime 2010) des fichiers fonciers mise à disposition par la Direction Générale des Finances Publiques (DGFIP). Cette méthode permet de déterminer sur l'ensemble des communes exposées à une source de bruit, le nombre de logements par parcelle et d'en déduire une estimation de la population dans les bâtiments de ladite parcelle.

La localisation des établissements particulièrement sensibles au bruit comme les établissements de soins et de santé ou les établissements d'enseignement s'est faite à partir de la BDTopo® de l'IGN (table des Points d'Activités ou d'Intérêt PAI).

Les conditions météorologiques influent sur la propagation du bruit. Elles ont été prises en compte conformément à la norme NFS 31-133, en considérant des valeurs d'occurrences favorables à la propagation du bruit de :

- 25% sur la période diurne (6-18h)
- 60% sur la période de soirée (18-22h)
- 85% sur la période nocturne (22-6h)

3 - L'identification du réseau cartographié

Le réseau à cartographier sur le département est celui écoulant actuellement un TMJA d'au moins 79 trains/j.

Vous trouverez ci-après la liste des itinéraires concernés qui représentent un total d'environ 7 km. Tous les détails concernant les trafics utilisés et les sections concernées sont disponibles auprès du CETE de Lyon.

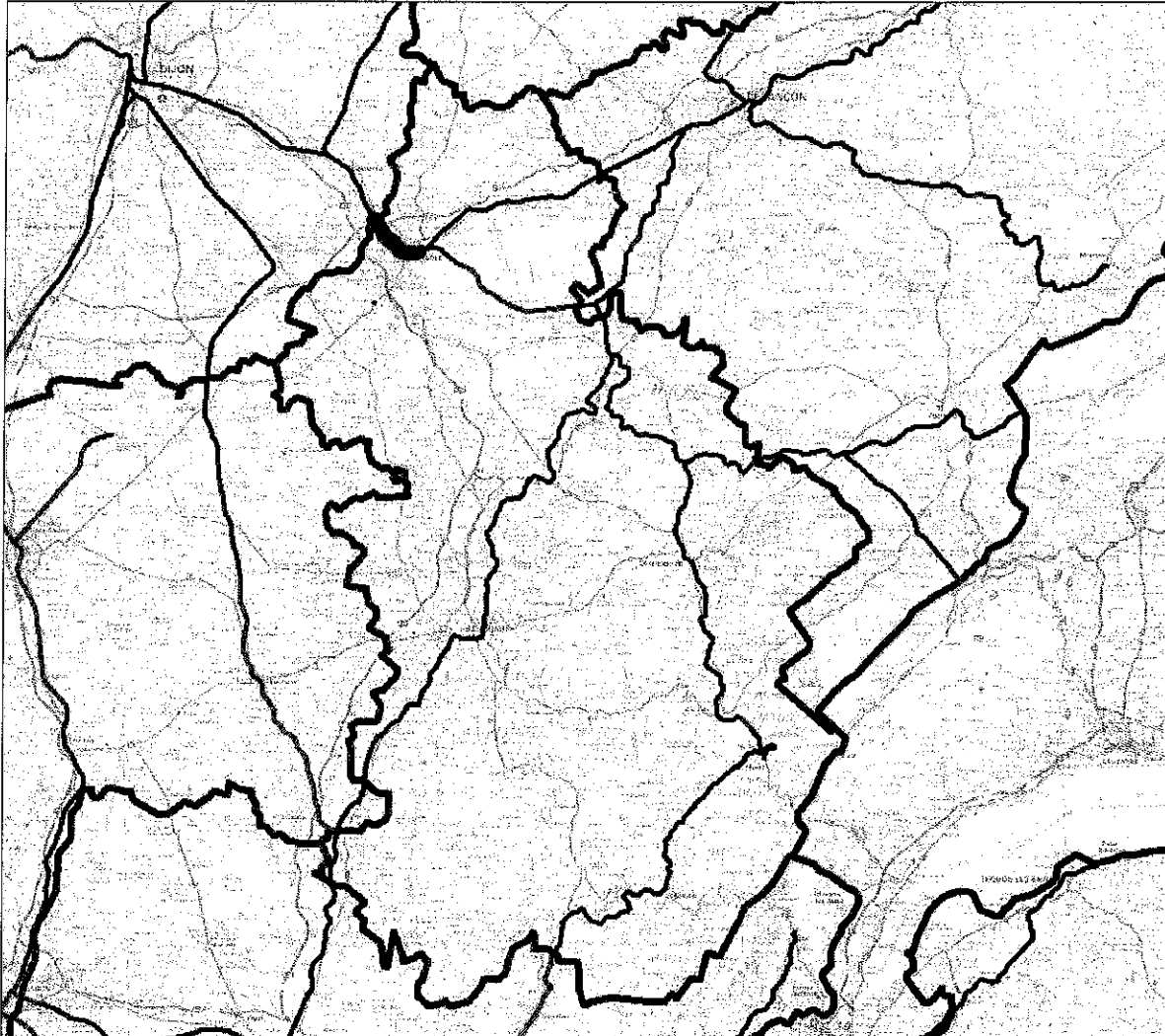
Sur le département du Jura, on dénombre 1 seul itinéraire ferroviaire :

Nom	Longueur (km)	Trafic Moyen Annuel
850000	7,16	36135

La ligne n°850000 = ligne Dijon-Besançon entre la limite de département et la gare de Dole.

A noter que la LGV est mise en service en décembre 2011 n'est pas cartographiée en 2012, les données de trafic n'étant pas disponibles à RFF au moment de l'élaboration des cartes de bruit. Elle sera cartographiée en 2017.

Plan de situation des itinéraires concernés



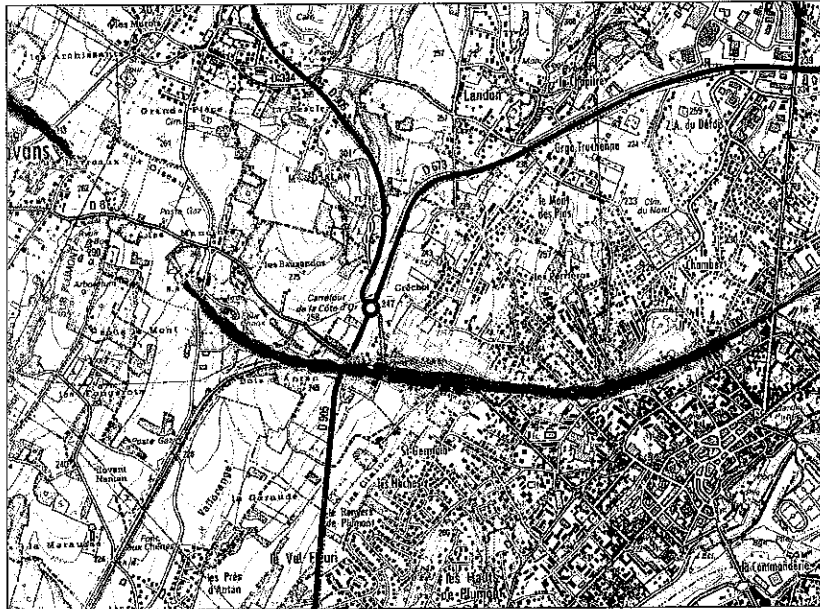
4 - Les principaux résultats

4.1 - Les documents cartographiques

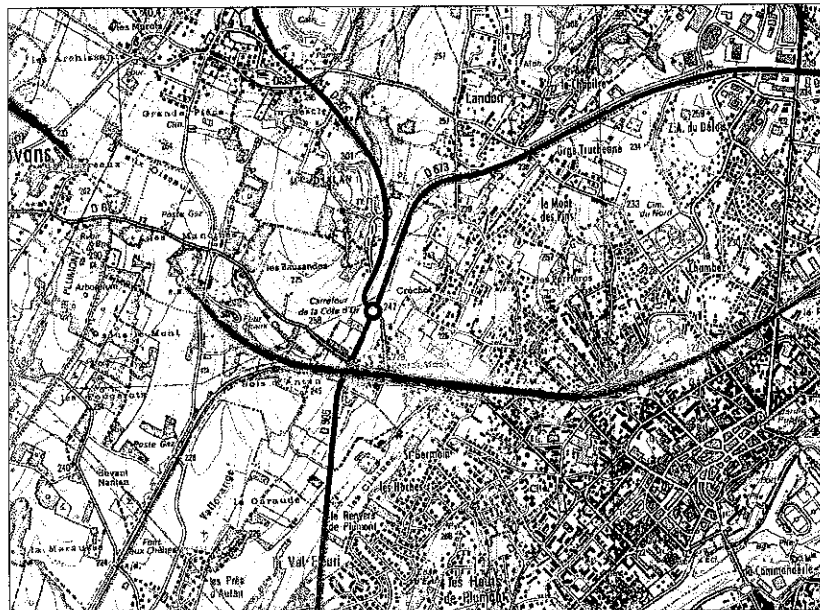
Toutes les cartes produites se présentent sous la forme de tables SIG au format fixé par le SETRA (note formatage données SIG CBS2012 de juillet 2012). Elles sont établies sous le système de référence RGF93 dans la projection Lambert 93 et respectent la norme NFS 31-130 « cartographie du bruit en milieu extérieur ».

4.1.1 - Cartes des zones exposées au bruit :

Ces cartes également appelées « cartes de type a » représentent pour l'année de référence (2012) à partir de courbes isophones, les zones exposées à plus de 55dB(A) selon l'indicateur Lden et à plus de 50dB(A) selon l'indicateur Ln, avec un pas de 5 en 5dB(A).



Exemple de carte selon l'indicateur Lden



Exemple de carte selon l'indicateur Ln

4.1.2 - Cartes des secteurs affectés par le bruit :

Ces cartes également appelées « cartes de type b » représentent les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le Préfet en application de l'article R571-37 du Code de l'Environnement sur le classement sonore des voies.



Exemple de carte des secteurs affectés par le bruit

Les informations détaillées, ainsi que les cartes et l'arrêté préfectoral concernant le classement sonore des voies sur le département sont consultables sur le site Internet de la DDT.

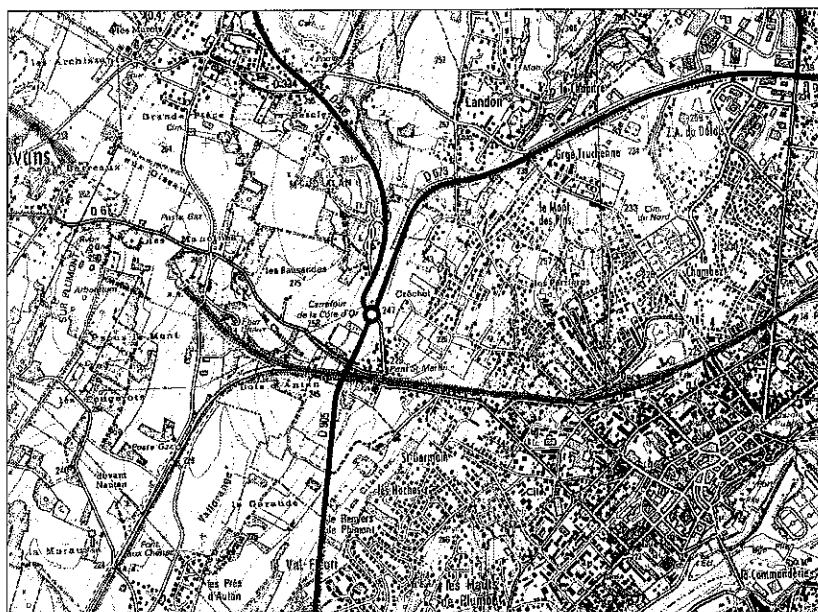
4.1.3 - Cartes des zones où les valeurs limites sont dépassées :

Ces cartes également appelées « cartes de type c » représentent les parties de territoires susceptibles de contenir des bâtiments dépassant les valeurs limites mentionnées à l'article L571-6 du Code de l'Environnement et fixées par l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006.

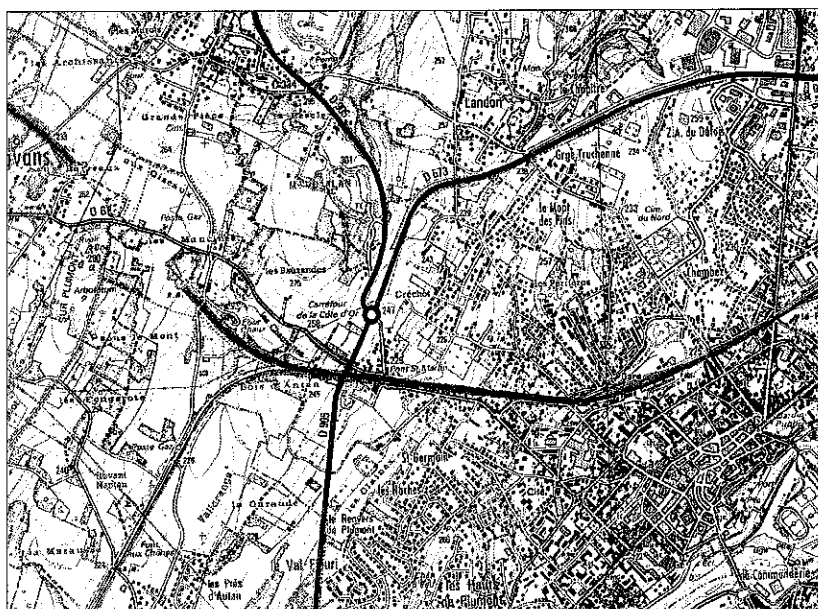
Pour les voies ferrées à grande vitesse (LGV), les valeurs limites correspondent à un Lden de 68dB(A) et à un Ln de 62dB(A).

Pour les voies ferrées classiques, les valeurs limites correspondent à un Lden de 73dB(A) et à un Ln de 65dB(A).

Elles concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements de soins et de santé ou d'enseignement.



Exemple de carte de dépassement selon l'indicateur Lden



Exemple de carte de dépassement selon l'indicateur Ln

4.1.4 - Cartes des évolutions connues ou prévisibles :

Ces cartes également appelées « cartes de type d » représentent les évolutions de niveaux de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence, à savoir soit une modification planifiée des sources de bruit, soit tout projet d'infrastructure susceptible de modifier substantiellement les niveaux sonores.

Sur les voies concernées du département, aucune évolution connue ou prévisible au sens de la directive n'a été identifiée. Les cartes de ce type sont sans objet.

4.2 - Les tableaux

Tous les tableaux produits se présentent sous la forme de tableur Calc au format fixé par le SETRA (tableau de reportage compatible avec les exigences européennes).

4.2.1 - Tableaux d'estimation de l'exposition des populations :

Les décomptes des populations exposées sont synthétisés dans les tableaux ci-après, pour chacun des indicateurs réglementaires Lden et Ln. Bien que les chiffres fournis soient des estimations auxquelles sont associées des incertitudes, les chiffres sont volontairement fournis à la personne près, l'arrondi à la centaine près requis par les textes étant effectué au moment du reportage à la commission européenne.

La ligne ferroviaire :

Itinéraire	Nombre de personnes exposées – Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[73-...[
850000	11	3	3	3	0	0

Tableau d'exposition des populations en Lden

Itinéraire	Nombre de personnes exposées – Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[65-...[
850000	11	3	3	0	0	0

Tableau d'exposition des populations en Ln

4.2.2 - Tableaux d'estimation de l'exposition des établissements :

Les décomptes du nombre d'établissements particulièrement sensibles exposés sont synthétisés dans les tableaux ci-après, pour chacun des indicateurs réglementaires Lden et Ln.

La ligne ferroviaire :

Itinéraire	Nombre d'établissements soins/santé - Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[73-...[
850000	0	0	0	0	0	0

Les établissements de soins et santé en Lden

Itinéraire	Nombre d'établissements soins/santé - Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[65-...[
850000	0	0	0	0	0	0

Les établissements de soins et santé en Ln

Itinéraire	Nombre d'établissements enseignement - Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[73-...[
850000	0	0	0	0	0	0

Les établissements d'enseignement en Lden

Itinéraire	Nombre d'établissements enseignement - Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[65-...[
850000	0	0	0	0	0	0

Les établissements d'enseignement en Ln

4.2.3 - Tableaux d'estimation des surfaces exposées :

Les décomptes des surfaces exposées sont synthétisés dans les tableaux ci-après. Ce décompte est réalisé uniquement pour l'indicateur Lden. Les superficies calculées englobent les surfaces occupées par les bâtiments ainsi que les plate-formes des infrastructures.

La ligne ferroviaire :

Itinéraire	Surfaces en km ² exposées – Lden		
	> 55dB(A)	> 65dB(A)	> 75dB(A)
850000	2,23	0,55	0,07

5 - Les conclusions

Le présent rapport constitue le résumé non technique de l'étude de cartographie du bruit sur les infrastructures ferroviaires du département du Jura.

Il fait état de l'exposition des populations, des établissements sensibles et des surfaces de territoire au bruit des voies ferrées.

Ces résultats constituent des éléments de diagnostic préalables à l'établissement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).