

Le Francilophone

Lettre d'information de Bruitparif,
l'Observatoire du bruit en Île-de-France

Edito

N° 16
Mars 2013

Ce numéro consacre son dossier central au projet Survool et aux résultats de l'étude conduite par Bruitparif autour des grandes plateformes aéroportuaires franciliennes. Nous avons travaillé conjointement avec Airparif, sous l'égide de l'Agence Régionale de Santé, pour conduire une étude sur les relations entre les inégalités sociales et les expositions au bruit et à la pollution atmosphérique.

Une mise en lumière extrêmement intéressante qui permet d'identifier les secteurs présentant un cumul de fortes inégalités sociales et environnementales et méritant ainsi d'être considérées comme des zones à enjeux prioritaires pour les politiques publiques de santé.

Au fil des pages vous découvrirez également une interview du Dr Muget sur les effets du bruit sur le sommeil, ainsi qu'un coup de projecteur sur les actions de réduction du bruit routier à la source à mettre en œuvre par les collectivités dans le cadre de leur plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Je vous en souhaite une bonne lecture.

Julie Nouvion

Présidente

Dossier : p. 2-4

**Projet SURVOL :
résultats de l'étude
des inégalités sociales
et environnementales**

Également dans ce numéro

Sensibiliser • p.5

Accompagner • p.6

Forum des Acteurs • p.7

En direct • p.5 et 8

Décryptage • p.8

À lire • p.8

Agenda • p.8



Dans le cadre du projet SURVOL conduit sous l'égide de la Préfecture de Région, l'Agence Régionale de Santé d'Île-de-France a confié à Bruitparif la réalisation d'un Système d'Information Géographique dédié au projet dans l'objectif d'analyser les relations entre inégalités sociales et expositions au bruit et à la pollution atmosphérique autour des grandes plateformes aéroportuaires franciliennes et d'en suivre les évolutions au cours du temps. Bruitparif publie les premiers résultats de ses travaux mettant en évidence des inégalités sociales d'exposition environnementale dans les zones d'études retenues.

Mise en place du SIG Survol

Les trois aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget représentent le deuxième pôle aéroportuaire en Europe et sont responsables d'un nombre important de mouvements aériens (506 888 mouvements pour Paris-CDG, 228 534 mouvements pour Paris-Orly, 59 000 mouvements pour Paris-Le Bourget en 2011). Ce contexte est à l'origine d'un nombre important de survols de la région, facteur de gêne et de crainte des riverains quant à l'impact sur leur santé de l'exposition au bruit et à la pollution atmosphérique générées par les avions et les plateformes aéroportuaires.

Les zones d'étude du projet SURVOL ont été déterminées pour tenir compte des zones survolées régulièrement par les avions, des secteurs qui font l'objet de PEB (Plan d'Exposition au Bruit) ou de PGS (Plan de Gêne Sonore) et des zones où un impact potentiel des activités aéroportuaires pourrait être perceptible sur la qualité de l'air autour des aéroports.

Deux zones d'études ont ainsi été définies (l'une au Nord autour de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget et l'autre au Sud autour de Paris-Orly). Elles couvrent 299 communes et représentent 3,64 millions d'habitants : 211 communes et 2,67 millions d'habitants pour la zone Nord ; 88 communes et 975 902 habitants pour la zone Sud.

Le SIG a été développé autour du logiciel Arcview d'Esri en intégrant les données socio-économiques acquises auprès de l'INSEE, les données issues des cartographies de bruit produites en application de la directive européenne 2002/CE/49 et qui ont été consolidées par Bruitparif et les données de qualité de l'air mises à disposition par Airparif, partenaire de l'étude. Afin de garantir une cohérence dans l'exploitation des résultats, il a été convenu d'utiliser les données de 2006, année de référence pour les données de trafics utilisées pour la réalisation des

cartes de bruit et année du dernier recensement pour lequel l'INSEE disposait de la totalité des données à l'IRIS. Les travaux ont été menés à l'échelle de l'IRIS, unité géographique la plus fine pour laquelle l'INSEE dispose des données complètes du recensement de population.

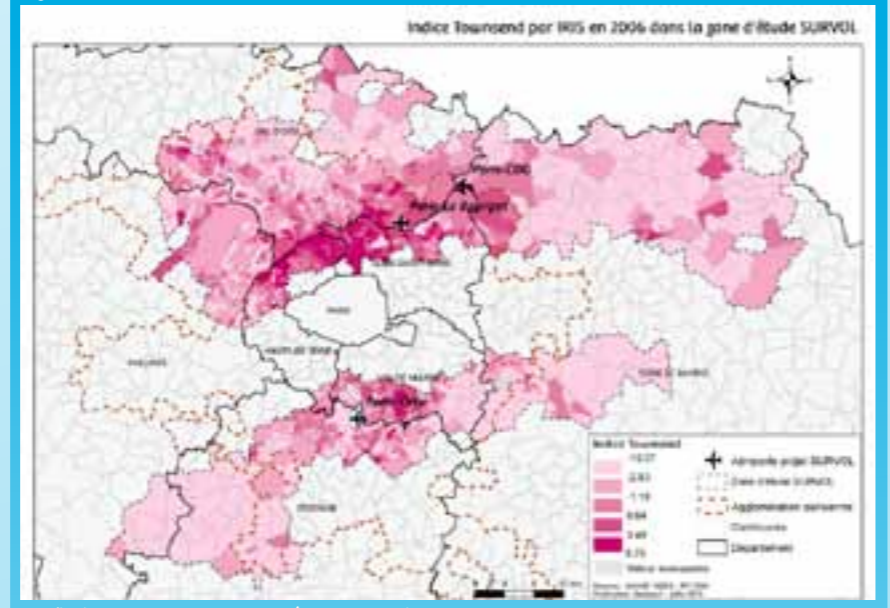
Représentation de la défaveur sociale au sein des zones d'étude

Au terme d'une revue bibliographique de différents indices permettant de traduire le contexte socio-économique ou la défaveur sociale et matérielle, deux indices reposant sur des approches différentes ont été retenus par Bruitparif pour être testés au sein des zones d'études : il s'agit d'une part de l'indice anglo-saxon de Townsend, largement utilisé de par le monde et qui repose sur une méthode additive et d'autre part de l'indice SES (« Socio Economic Status ») construit par l'EHESP (École des

Hautes Études en Santé Publique) sur la base d'une méthode multidimensionnelle. Le calcul de ces deux indices au sein des zones d'étude a fourni des résultats très corrélés (coefficient de corrélation égal à 0,97). La figure 1 présente ainsi à titre d'exemple la répartition spatiale des résultats de l'indice de Townsend au sein des zones d'étude.

Au sein des zones d'étude, les IRIS qui comportent les populations les plus défavorisées se trouvent ainsi principalement :
 - dans la zone d'étude Nord, au sein d'IRIS de communes très urbanisées de Seine-Saint-Denis (exemples : La Courneuve, Aulnay-sous-Bois, Stains) ou du Val d'Oise (Sarcelles, Garges-Lès-Gonesse, Goussainville).
 - dans la zone d'étude Sud, ce sont certains IRIS des communes d'Orly (94), Villeneuve-Le-Roi (94), Villeneuve-Saint-Georges (94), Vigneux-sur-Seine (91), Savigny-sur-Orge (91), Montgeron (91) qui ressortent comme les plus défavorisés.

Figure 1



L'indice de Townsend est composé de quatre variables :
 - la part de chômeurs dans la population active,
 - la part de résidences principales occupées par plus d'une personne par pièce,
 - la part de résidences principales dont le ménage occupant n'est pas propriétaire,
 - la part de ménages sans voiture.

Caractérisation de l'exposition des populations au bruit et à la pollution atmosphérique au sein des zones d'étude

Les modélisations des pollutions sonores et atmosphériques ont été réalisées à des résolutions fines (maillage irrégulier pour permettre d'avoir des informations à une résolution fine au niveau de chaque bâtiment pour le bruit, maillage régulier de 50 m x 50 m pour la qualité de l'air).

Les indicateurs de bruit qui ont été retenus concernent le bruit lié au trafic routier, le bruit lié au trafic ferré, le bruit lié au trafic aérien, évalués à travers les indicateurs énergétiques, seuls disponibles de manière exhaustive à l'échelle des zones d'étude à ce jour.

Pour caractériser la qualité de l'air à l'échelle des zones d'étude, Airparif a mis à disposition les modélisations des concentrations moyennes annuelles en NO₂, qui est un bon indicateur de la pollution atmosphérique urbaine.

L'exposition au bruit et à la pollution atmosphérique a été estimée en part de population exposée par IRIS à un niveau supérieur aux valeurs limites en vigueur (VL Lden bruit aérien = 55 dB(A), VL Lden bruit routier = 68 dB(A), VL Lden bruit ferré : 73 dB(A) et VL moyenne annuelle NO₂ = 40 µg/m³). Un indicateur de multi-exposition sonore a également été calculé sur la base des travaux en cours de validation au niveau national (indicateur de multi-exposition dit « Miedema »). La valeur limite prise pour cet indicateur correspond à un Lden équivalent route de 68 dB(A).

Les trois cartes ci-contre présentent les résultats obtenus à l'IRIS pour les indicateurs d'exposition des populations aux trois principales variables environnementales étudiées.

Croisement des données socio-économiques et des données environnementales

Une fois le SIG mis en place, Bruitparif a pu croiser les données socio-économiques avec les données environnementales relatives au bruit et à la pollution atmosphérique afin de déterminer s'il existe des inégalités sociales d'exposition au sein des zones d'étude du projet SURVOL.

Figure 2

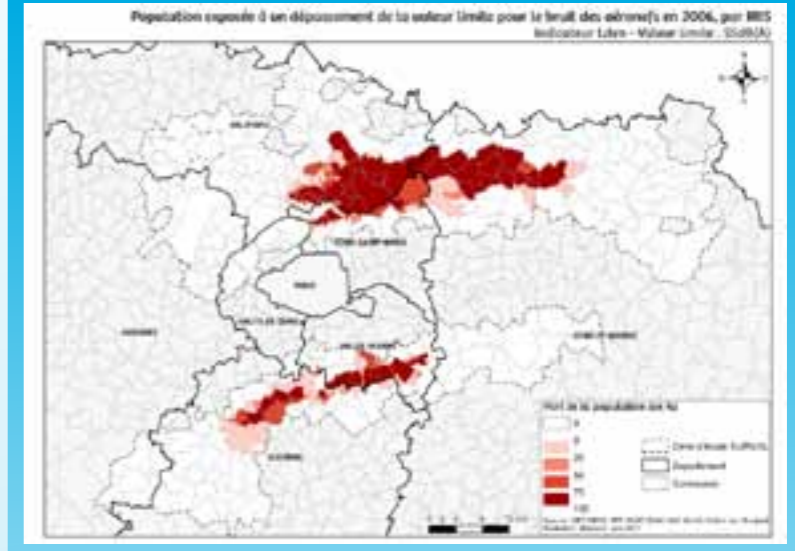


Figure 3

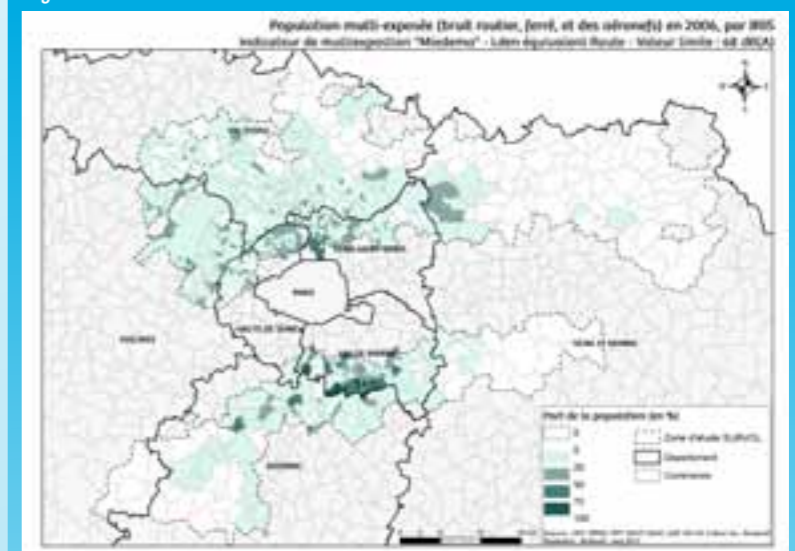
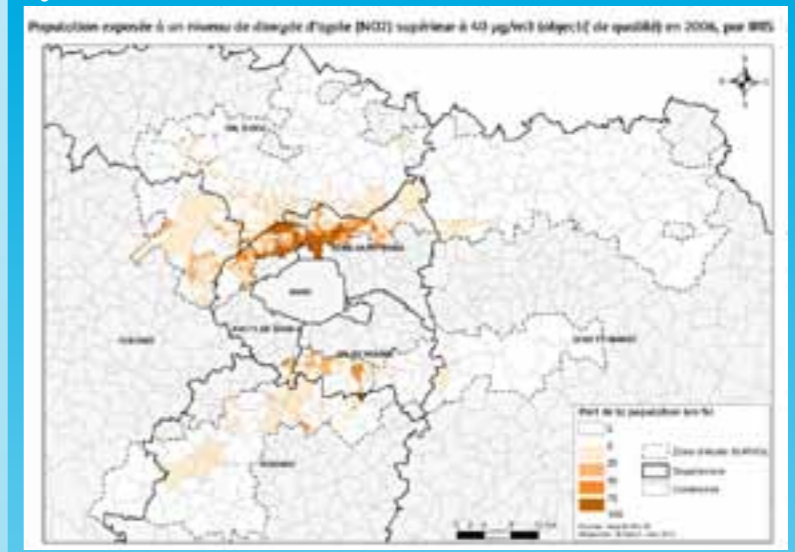


Figure 4



Les analyses statistiques réalisées ont mis en évidence des relations non imputables au hasard entre la défaveur sociale et l'exposition aux pollutions sonores et atmosphériques au sein des zones d'études. Des augmentations très marquées de la part de population exposée à ces pollutions en fonction de la défaveur sociale sont remarquées, tout particulièrement pour la pollution atmosphérique et le bruit du trafic aérien. L'augmentation est plus modérée mais néanmoins existante pour la multi-exposition sonore.

Des cartes (cf figures 5 et 6) ont été produites pour mettre en évidence les

secteurs cumulant le plus les inégalités sociales et environnementales, à savoir les IRIS qui présentent des valeurs appartenant aux 25 % les plus élevées à la fois pour le niveau de défaveur sociale et pour le niveau d'exposition aux nuisances sonores ou à la pollution atmosphérique.

Il semble exister une diversité de situations au sein des zones d'étude conjuguant inégalités sociales et inégalités environnementales. Dans la grande majorité des cas, les IRIS qui présentent de fortes inégalités sociales d'exposition environnementale sont concernées par des situations de surexposition à la fois au

bruit et à la pollution atmosphérique. L'étude réalisée par Bruitparif a ainsi permis d'identifier les secteurs qui présentent un cumul de fortes inégalités sociales et environnementales et qui méritent ainsi d'être considérées comme des zones à enjeux prioritaires pour les politiques publiques de santé.

Retrouvez l'intégralité des travaux menés par Bruitparif dans le cadre du projet SURVOL au sein du site internet de Bruitparif dans la rubrique SURVOL accessible directement via la page d'accueil de notre site web : <http://www.bruitparif.fr/projet-surveil>

Figure 5 Zoom sur la zone d'étude Nord

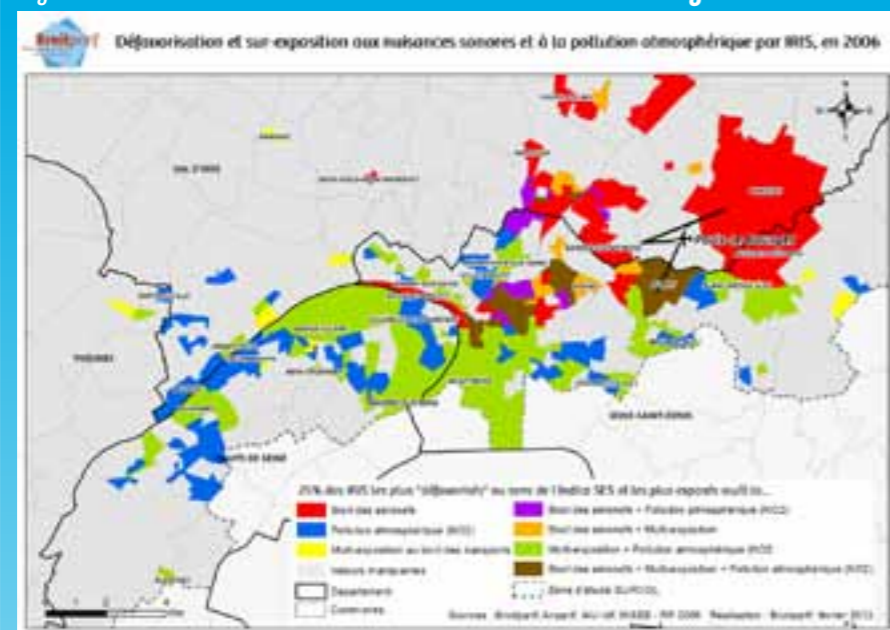
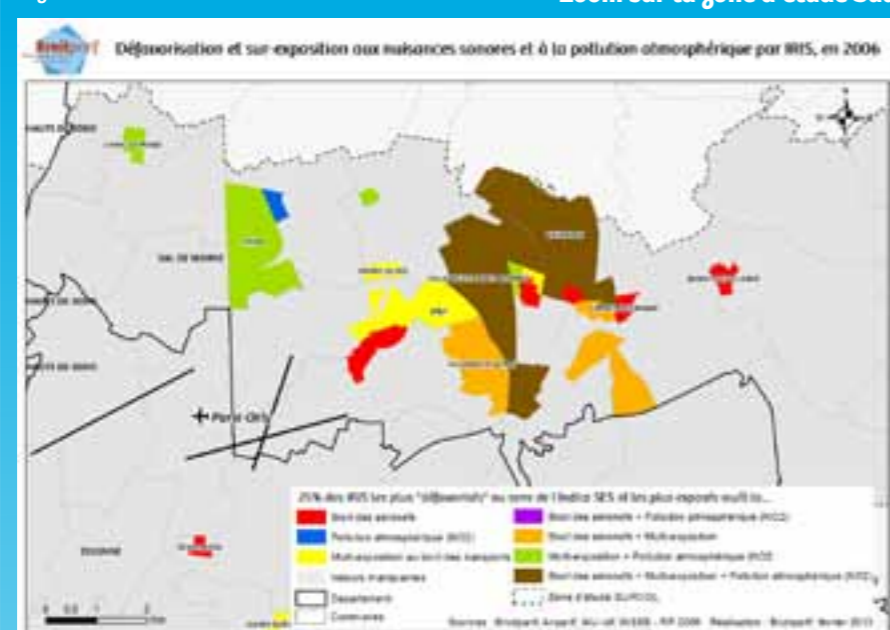


Figure 6 Zoom sur la zone d'étude Sud



Le bruit est aujourd'hui reconnu comme le premier facteur environnemental perturbateur du sommeil, il altère la structure et la qualité du sommeil et peut provoquer des difficultés d'endormissement, réveils nocturnes conscients ou inconscients, raccourcissement de certains stades de sommeil... Pour un sommeil de bonne qualité, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande un niveau de 30 dB(A) en moyenne pendant la nuit à l'intérieur de la chambre en évitant les événements sonores (pics de bruit) générant plus de 45 dB(A). Ces conditions sont difficiles à atteindre dans nos zones denses urbaines. Qu'en pense le Dr Alain Muzet, spécialiste de ces questions et quelles sont ses recommandations ?



3 questions au Docteur Alain Muzet

Bruitparif : Une grande partie de la population des zones urbaines vit dans un milieu bruyant de jour comme de nuit. Existe-t-il un phénomène d'habituation au bruit chez l'humain qui a permis qu'il puisse dormir malgré le bruit ambiant ?

Dr A. Muzet : « Il existe un certain degré d'habituation au bruit après une exposition prolongée mais celle-ci n'est que partielle. Bien entendu, cette habitude est dépendante du niveau sonore. Elle sera d'autant plus rapide et complète que le niveau d'exposition sera très bas. Subjectivement, les personnes disent (pour la plupart d'entre elles) s'habituer à un environnement sonore en quelques jours ou quelques semaines. Par contre, les réponses végétatives observées au cours de leur sommeil en réponse aux bruits (les modifications de la fréquence cardiaque par exemple) ne disparaissent pas avec le temps, même après plusieurs années d'exposition. »

Bruitparif : Quel type de bruit est le plus nocif pour la santé lors du sommeil ? Un bruit constant et régulier auquel on ne prête plus

attention ou des alternances de moments de calme et de pics de bruit ?

Dr A. Muzet : « Le bruit continu est réputé être moins perturbant pour le sommeil que les bruits intermittents. Les événements sonores individuels sont nettement plus perturbateurs et la perturbation est d'autant plus forte que la dynamique du bruit est marquée (temps de montée, niveau de crête, rapport des niveaux entre événements sonores et bruit de fond...). »

Bruitparif : Quelles sont vos recommandations en matière de bruit et de sommeil ?

Dr A. Muzet : « Vaste question !!! Faire en sorte de se soustraire au mieux aux perturbations sonores. Ne pas faire coucher les enfants côté rue sous prétexte qu'ils dorment mieux que les adultes car leurs réponses végétatives (qui ne s'habituent pas) sont aussi importantes, voire plus marquées que celles de ces derniers. Trouver un bon équilibre entre conditions thermo-hygrométriques ambiantes et bruit (elles sont souvent dépendantes). Eviter de faire du bruit car nous sommes tous fauteurs de bruit ! »

Étude DÉBATS

Bruitparif participe à l'étude scientifique d'évaluation des conséquences sanitaires de l'exposition au bruit des avions appelée DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) lancée en 2012 par la Direction Générale de la Santé (DGS) et l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporтуaires (Acnusa) et coordonnée par l'IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux). La partie « sommeil » de l'étude inclut une centaine de participants parmi les riverains de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

L'objectif est de caractériser de manière détaillée et spécifique les effets aigus du bruit des avions sur la qualité du sommeil tout en affinant la mesure de l'exposition au bruit.

Pour chacun des 100 participants, deux types de mesures acoustiques seront réalisées par un technicien de Bruitparif :

- Des mesures acoustiques au domicile de chaque participant à l'intérieur et à l'extérieur de sa chambre à coucher sur une durée d'une semaine (sept jours),
- Une mesure d'exposition individuelle sur une durée de 24 heures un jour ouvrable.

Parallèlement, une évaluation de la qualité du sommeil sera effectuée pour ces mêmes participants par Sleeptech et le Centre du Sommeil à partir d'enregistrements actimétriques et de l'électrocardiogramme, couplés à un agenda du sommeil.

En direct

22 mars : 13^{ème} Journée du Sommeil

Pour la 13^{ème} année consécutive, l'Institut National du Sommeil et de la Vigilance (INSV) organise une journée de sensibilisation sur le sommeil. Cette année, le thème est « sommeil et environnement » avec comme fil rouge la volonté d'alerter sur les grandes nuisances environnementales qui perturbent la qualité de notre sommeil, au premier rang desquelles figure le bruit.

A cette occasion, Bruitparif participera à deux événements de prévention :

- le grand « Village Sommeil » qui sera installé par l'INSV sur le parvis de la gare Montparnasse. Bruitparif y tiendra un stand d'information sur le bruit toute la journée.
- une conférence « sommeil et environnement » organisée à la salle des fêtes de Clamart entre 15 et 17h30 par l'association Sommeil et Santé et l'hôpital Antoine Bécclère. Bruitparif y interviendra sur les questions de bruit.



Les collectivités doivent réfléchir à la mise en place d'actions concrètes de lutte contre le bruit routier. Voici quelques idées d'actions possibles.

Le bruit d'un véhicule provient de son moteur et de ses équipements annexes (boîte de vitesses, transmission, échappement...) ainsi que du contact pneumatique-chaussée.

La source principale du bruit d'un véhicule varie en fonction de sa vitesse de circulation. Lorsqu'un véhicule léger circule à moins de 40-50 km/h (50-60 km/h pour un poids lourd), c'est le bruit du moteur et des équipements annexes qui domine, mais lorsqu'un véhicule léger circule à plus de 40-50 km/h (50-60 km/h pour un poids lourd), c'est le bruit de roulement qui domine, c'est-à-dire le bruit généré par le contact pneumatique-chaussée.

L'émission sonore d'un véhicule dépend de sa vitesse, de l'allure de circulation (conduite fluide ou pulsée), de la pente de la voie et du revêtement de la chaussée.

Afin de réduire le bruit routier, 3 types d'actions peuvent être entreprises :

Les actions sur les vitesses

1) Une diminution de vitesse de 20 km/h conduit à une baisse du niveau sonore comprise entre 1,4 et 1,8 dB(A) dans la gamme 90-130 km/h et entre 1,9 et 2,8 dB(A) dans la gamme 50-90 km/h.

2) La délimitation de zones comme les zones 30 ou le partage de la voirie avec la mise en place de zones de rencontre, permettent une réduction du niveau sonore qui peut atteindre 2 à 3 dB(A), par la seule réduction de vitesse, à condition que la vitesse

réelle pratiquée avoisine la limite fixée. Le niveau peut cependant augmenter en cas de revêtement de chaussée inadapté (pavés...), ainsi qu'en limite de zone en raison de la ré-accélération des véhicules sortants. Elle doit s'accompagner d'aménagements spécifiques signalant le changement de zone et poussant les automobilistes à ralentir. Ces mesures peuvent par ailleurs encourager une déviation du flux routier, en particulier des poids lourds, ce qui participe davantage au gain sonore.

3) Les ondes vertes permettent aux automobilistes de rencontrer une suite de feux verts sur un même axe s'ils circulent à vitesse modérée. Elles fluidifient donc la circulation et limitent le nombre d'arrêts et de redémarrages, qui sont des événements particulièrement bruyants. Elles peuvent ainsi permettre une diminution du niveau sonore de 1,5 à 3 dB(A) par rapport à des feux tricolores non coordonnés.

4) La transformation d'un carrefour à feux en carrefour giratoire vise à fluidifier la circulation routière en améliorant la gestion des carrefours. Bien que les vitesses moyennes observées soient en hausse, la diminution des points d'arrêt aux feux tricolores permet une diminution qui peut aller de 1 à 4 dB(A) selon les cas.

Les actions sur le volume de trafic routier

5) À vitesse égale, une diminution de moitié du trafic routier conduit à une baisse de 3 dB(A) du niveau sonore, une diminution de 30 % à une baisse de 1,5 dB(A) et une diminution de 10 % à une baisse de 0,5 dB(A). La mise à sens unique d'une rue par exemple permet ainsi une diminution de moitié du trafic routier et un gain qui peut atteindre 3 dB(A) si les vitesses de circulation n'augmentent pas.

Les politiques qui visent à favoriser le report modal des déplacements des véhicules particuliers sur les transports communs ou les modes doux (marche, deux-roues non motorisés) sont bénéfiques dans la lutte contre le bruit. Néanmoins, il est difficile de quantifier les effets. L'usage de la bicyclette en milieu urbain peut être encouragé par des systèmes de location à grande échelle tels que « Vélo'v » à Lyon et « Vélib' » à Paris. Cependant, ces exemples ne montrent encore pas d'impact réel sur le plan acoustique en raison du faible report modal : moins de 10 % des utilisateurs auraient à l'origine effectué leur trajet en voiture.

6) La politique de stationnement est un élément essentiel à la régulation du trafic routier, car les automobilistes utilisent moins leur véhicule si le stationnement est difficile. Des parcs-relais en périphérie de la ville peuvent ainsi permettre un transfert facilité entre les véhicules particuliers et les transports en commun.

Les actions sur la composition du parc roulant et le type de véhicules

7) En milieu urbain, un poids lourd représente acoustiquement 10 véhicules légers. Une restriction de circulation des poids lourds peut donc s'accompagner d'une diminution significative du bruit. Le maire peut prendre un arrêté à ce sujet à condition de respecter certaines conditions :

- interdiction limitée à certaines heures,
- existence d'un autre itinéraire pouvant être emprunté par les poids lourds,
- exemption de certaines catégories de véhicules (véhicules des services publics, transports en commun...).

8) Le bruit moteur d'un véhicule électrique est bien inférieur à celui d'un véhicule thermique, mais au-delà de 50 km/h, le bruit de roulement reste similaire. Une augmentation de la proportion de véhicules électriques ou hybrides en zone urbaine va donc dans le bon sens pour lutter contre le bruit, même s'il doit être rappelé qu'il faudrait que le taux de véhicules électriques ou hybrides au sein du parc atteigne de l'ordre de 20 % pour que le bruit routier commence à diminuer significativement (diminution d'au moins 1 dB(A)).

9) En milieu urbain, un autobus équivaut acoustiquement à 5 véhicules légers. Mais si on considère le bruit émis par personne transportée, un autobus classique ou un tramway sont 5 fois moins bruyants qu'un véhicule particulier. Les politiques de développement des transports en commun, notamment en site propre, participent donc à la réduction du niveau sonore : diminution estimée de 3 dB(A) à Lyon, 8 dB(A) à Strasbourg...

10) La gestion du trafic de livraison est un facteur important dans la qualité de l'environnement sonore. Le maire peut fixer le gabarit autorisé pour les véhicules, les horaires de livraison et l'interdiction de stationnement sur certains axes. La « tournée » est à privilégier sur la « trace directe » car elle permet de réduire le nombre de déplacements.

Maires, président(e)s de communautés de communes ou de communautés d'agglomérations, représentant(e)s d'associations, d'organismes professionnels en Ile-de-France : Bruitparif peut vous aider à intégrer la lutte contre le bruit dans vos stratégies d'aménagement et vos politiques environnementales, autour de ses trois missions dédiées à l'évaluation du bruit, à l'accompagnement des politiques publiques et à la sensibilisation du plus grand nombre. Il vous suffit pour cela de nous rejoindre !

Pour faire vivre et grandir l'observatoire, Bruitparif a besoin du talent et du concours de tous les acteurs impliqués, chacun à son niveau, dans la lutte contre le bruit. A côté de la Région (Conseil régional et Conseil économique, social et environnemental), des services de l'Etat et des grands opérateurs de transport, plus de 50 collectivités territoriales d'Ile-de-France et une trentaine d'acteurs professionnels ou associatifs nous ont déjà rejoints. 95 membres composent ainsi aujourd'hui l'association Bruitparif.

Adhérer à Bruitparif, c'est :

- Rejoindre le réseau des acteurs franciliens qui se mobilisent pour la lutte contre le bruit et témoigner ainsi de son intérêt pour la préservation de l'environnement sonore en prenant part aux grandes orientations et à la définition des programmes de travail et des projets de l'association (droit de vote lors des assemblées générales) ;
- Se tenir informé au quotidien sur les actualités de l'association et recevoir les diverses publications de l'observatoire :
 - la lettre d'information « Le Francilophone »,
 - les newsletters,
 - les invitations à des séminaires professionnels ou des sessions de formation organisés par Bruitparif,
 - les rapports d'activité,
 - les rapports annuels de statistiques sur le bruit en Ile-de-France,
 - les différents rapports d'étude produits par l'observatoire ;

ARTICLE 2 : OBJET

L'association a pour objet, dans sa zone de compétence qui recouvre l'ensemble du territoire régional, de mesurer le bruit, d'évaluer la gêne sonore, de développer la connaissance, de diffuser toute information et d'élaborer des indicateurs en matière de :

- bruit lié aux infrastructures de transports terrestres ;
- bruit lié au trafic aérien ;
- bruit lié aux activités commerciales, industrielles ou de loisirs ;
- bruit lié à la vie locale ;
- bruit dans les établissements recevant du public et les bâtiments.

Elle constitue un outil d'analyse et de suivi permanent permettant d'éclairer les politiques publiques.

Dans ce but, elle crée, développe, gère et met à jour une base de données susceptibles d'être intégrées aux différents systèmes d'informations géographiques régionaux, base dont elle assure la conservation. Cette base de données est alimentée, notamment, par un réseau de mesures permanent propre à l'association, dont les données brutes avant traitement sont sa propriété.

Elle réalise ou fait réaliser également des bilans, synthèses, enquêtes, études, documents rédigés, graphiques et cartographiques, sur la base des différents éléments d'information scientifique et technique, mis à disposition par les différents partenaires et professionnels concernés.

L'association favorise les échanges entre les différents acteurs publics, associatifs et privés intervenant dans son champ de compétences.

L'association peut participer à et développer des coopérations et échanges régionaux, nationaux et internationaux en lien avec les sujets cités au premier alinéa de l'article 2. L'association peut notamment proposer, organiser, participer ou conduire des programmes de recherche appliquée et des actions expérimentales dans un cadre de coopération entre les centres de recherche, l'industrie et les collectivités territoriales, visant à développer le savoir-faire professionnel en environnement sonore urbain et mettant en application les connaissances issues de la recherche.

- Contribuer à mettre en œuvre des actions concrètes en faveur d'une meilleure prise en compte de l'environnement sonore en soutenant :
 - le développement de l'observatoire métrologique du bruit à l'échelle régionale (réseau de mesure permanent Rumeur, conduite de campagnes de mesure),
 - la réalisation mutualisée entre les acteurs d'une cartographie régionale du bruit,

- l'élaboration d'outils d'aide à l'élaboration de politiques efficaces de prévention du bruit déclinables à l'échelle de votre territoire ou dans votre domaine d'intervention (guides méthodologiques, fiches actions contre le bruit, plateforme Web-SIG permettant d'accéder aux données de la cartographie régionale du bruit),
- la diffusion, en toute transparence, d'informations fiables, objectives et indépendantes sur le bruit ;

- S'associer à des actions de sensibilisation du grand public pour faire découvrir à chacun(e) l'importance de l'environnement sonore et aider à mieux le préserver en ayant accès aux outils ou supports de sensibilisation proposés par Bruitparif :
 - exposition sur le bruit,
 - atelier « test de baladeurs »,
 - guide pour réaliser des animations sur le bruit à destination du public scolaire ou du grand public,
 - DVD « Environnement sonore : perception et risques »...

Vous êtes intéressé pour nous rejoindre ou vous souhaitez des informations, contactez-nous au : 01 75 00 04 00 ou contact@bruitparif.fr



14 mars : Journée nationale de l'audition

Comme chaque année depuis 16 ans, le deuxième jeudi de mars se déroule la Journée Nationale de l'Audition. Le thème de cette année est « Mieux prévenir aujourd'hui... Pour mieux entendre demain ».

Pour cette 16^{ème} campagne, l'association JNA a donc choisi d'orienter sa thématique sur la prévention auprès des seniors avec les questions des freins et du déni face à la perte auditive ainsi que du rôle de la perte auditive dans l'isolement social et la dépendance chez les personnes âgées. Mais tous les autres publics concernés par la prévention dans le domaine de l'audition (bruit au travail, les jeunes et les pratiques d'écoute mal maîtrisées...) pourront profiter de l'événement pour s'intéresser également de près à leur capital auditif.

Bruitparif participera à la JNA en animant des ateliers de test des niveaux sonores des lecteurs de musiques portatifs (Ipod, téléphone, etc.) en partenariat avec le RIF à la Cité des Sciences et à l'Hôpital Rostchild de Paris les 13 et 14 mars prochain.



Décryptage

Union européenne : les nouvelles valeurs limites d'émission pour les véhicules

Des limites plus strictes pour les émissions de bruit des nouvelles voitures pourraient adoucir le sommeil des citoyens européens. La proposition de la Commission, pilotée par le député tchèque du groupe conservateurs et réformistes Miroslav Ouzký, a été débattue par les députés le 5 février et votée le lendemain.

Le parlement a initialement proposé une réduction progressive en trois phases, allant de 70 à 68 décibels, avec une tolérance d'un décibel pour les modèles puissants. Suite aux débats, le texte prévoit désormais quatre catégories, basées sur des critères de rapport poids puissance et de passagers admis à bord. La limite pour les voitures standards est fixée à 68 dB, elle rentrera en application en 2019 pour leur homologation et 2021 pour la commercialisation des voitures neuves.

Le parlement envisage aussi l'instauration d'une étiquette, comparable à celles utilisées pour indiquer les émissions de CO₂, informant les consommateurs des émissions sonores du véhicule.



Dans une volonté d'aborder le problème du bruit d'une manière plus globale, la commission européenne remettra un rapport sur l'incidence des pneus et du revêtement routier dans la pollution automobile globale. Le parlement remarque en effet que si les moteurs ont tendance à être moins bruyants, l'augmentation du poids des véhicules et de la largeur des pneus engendrent une augmentation des bruits de roulement.

Le parlement propose enfin de rendre obligatoires les avertisseurs sonores (AVAS) pour piéton sur les voitures hybrides et électriques.

À lire

Rapports d'étude SURVOL

Dans le cadre du projet SURVOL, Bruitparif a travaillé au renforcement de la surveillance du bruit autour des grandes plateformes aéroportuaires franciliennes ainsi qu'au développement d'un Système d'Information Géographique permettant d'analyser les relations entre les inégalités sociales et l'exposition au bruit et à la pollution atmosphérique au sein des zones d'étude. Les synthèses et rapports du projet SURVOL sont disponibles en téléchargement sur le site www.bruitparif.fr au sein de l'espace Ressources > rapports d'étude, trafic aérien.



Actes du colloque européen des 29 et 30 novembre 2012

Les actes du colloque européen des 29 et 30 novembre 2012 « Prévenir et gérer le bruit dans la ville : Les bonnes pratiques des grandes agglomérations européennes » sont désormais disponibles sur notre site www.bruitparif.fr au sein de l'espace Ressources > Evénements Bruitparif, Actes de colloques.



Le Francilophone

Lettre d'information de Bruitparif

Directrice de publication : Julie Nouvion

Rédaction : François Soulaillie, Fanny Mietlicki

Conception et maquette originale :

Diagraphe - diagraphe.fr

Crédit photo :

© Julien Tromeur - Fotolia.com, Bruitparif

Bruitparif : 9, impasse Milord - 75018 Paris

Tél : 01 75 00 04 00 - Fax : 01 75 00 04 01

Email : contact@bruitparif.fr - <http://www.bruitparif.fr>

Facebook : <http://www.facebook.com/bruitparif>

Twitter : @Bruitparif

ISSN en cours d'attribution / Édition en ligne : ISSN 2261-3161

Agenda

> **Le 24 avril** se tiendra la Journée internationale contre le bruit. Pour l'occasion, Bruitparif invite les collectivités territoriales à participer à un séminaire sur les outils de gestion du bruit routier : le matin sera consacré à une formation sur la méthodologie d'élaboration d'un PPBE, l'après-midi portera sur les solutions possibles pour réduire le bruit routier à la source en zone urbaine.

> **Les 25 et 26 avril**, le Grand Lyon accueillera le Working Group Noise du réseau Eurocities à Lyon. *En savoir plus* : <http://workinggroupnoise weblog.nl/>