

Mise en oeuvre de la directive 2002/49/CE

Cartes stratégiques du bruit Grands axes routiers du département du Rhône

Réseau routier départemental

Résumé non technique



Sommaire

1 INTRODUCTION.....	3
2 MÉTHODE ET HYPOTHÈSES UTILISÉES.....	4
2.1 La méthode de calcul utilisée.....	4
2.2 Les données utilisées.....	5
3 IDENTIFICATION DU RÉSEAU À CARTOGRAPHIER.....	7
4 PRINCIPAUX RÉSULTATS.....	9
5 CONCLUSION.....	11

1 INTRODUCTION

En application des articles L572-1 à L572-11, R572-1 à R572-11 du code de l'environnement, des cartes de bruit stratégiques sont destinées à permettre une évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement. Compte tenu des territoires concernés et cela est d'autant plus vrai sur le long des grands axes de transport, elles doivent être établies à partir d'une approche macroscopique dont le principal objectif est de donner aux autorités compétentes des éléments de diagnostic pour asseoir de futures actions, sous la forme de plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Pour les infrastructures routières, elles doivent être établies sur les tronçons de routes écoulant plus de 6 millions de véhicules par an (ce qui correspond à une moyenne journalière de plus de 16 400 véhicules).

Conformément aux textes de transposition de la directive et notamment à 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 sensibles exposés au bruit ;
- des tableaux estimant la surface exposée au bruit.

Ce rapport présente un résumé non technique des principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration, conformément à l'article R572-5 du code de l'environnement.

Les estimations de population sont présentées dans un autre document spécifique.

Cette étude a été réalisée pour le compte du Préfet sous la conduite de la DDE du Rhône par le centre d'études techniques de l'Équipement (CÉTÉ) de Lyon, département villes et territoires, groupe aménagement urbain et environnement.

2 MÉTHODE ET HYPOTHÈSES UTILISÉES

Conformément à l'article 2 de l'arrêté du 4 avril 2006, la méthode utilisée s'appuie 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 (SÉTRA) en août 2007.

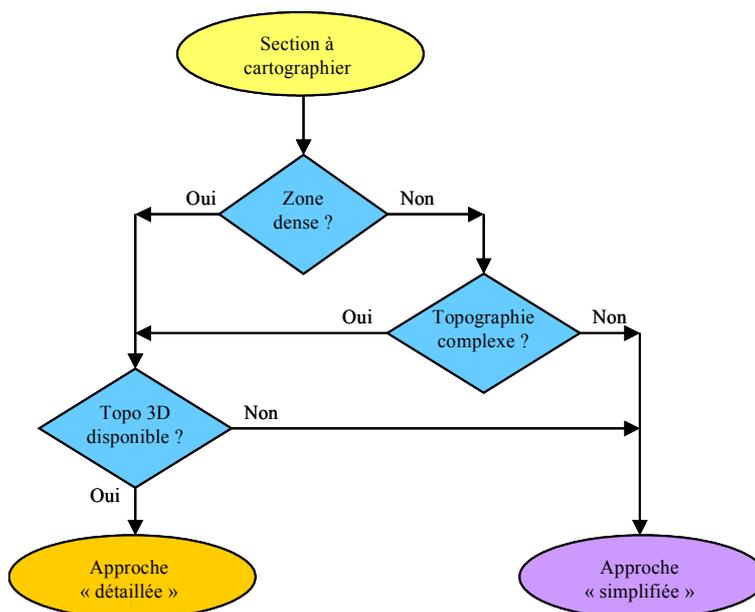
NB : la cartographie est établie pour un axe et indépendamment des autres axes. En d'autres termes, les cartes traduisent la contribution de l'axe au bruit ambiant, ou encore le bruit résultant si la seule source de bruit était ledit axe.

2.1 La méthode de calcul utilisée

Le guide méthodologique du SÉTRA propose deux approches conformes à la norme NF S 31-133 « Acoustique – bruit des transports terrestres – calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets météorologiques » :

- une approche dite « détaillée » qui s'appuie sur un logiciel de prévision sonore analogue à ceux utilisés dans les études d'impact ;
- une approche dite « simplifiée » qui s'appuie sur des typologies simples de propagation implémentées dans une boîte à outils basée sur l'utilisation d'un système d'informations géographiques (SIG).

Concrètement, le choix de l'approche dépend de la disponibilité des bases de données altimétriques en 3 dimensions, de la densité du bâti et de la complexité de la topographie rencontrées. Le schéma ci après illustre ces critères de choix.



Sur les tronçons de routes nationales du département du Rhône concernés par la cartographie, la disponibilité des bases de données altimétriques en 3D nous a conduit à retenir l'approche détaillée sur la majeure partie du réseau et l'approche simplifiée sur un seul tronçon (RN7 nord). Pour mettre en oeuvre l'approche détaillée, nous avons utilisé le logiciel MITHRA® (version 5.1.12) pour la modélisation du site et le tracé des cartes de bruit. Les résultats des cartes ont ensuite été exportés et exploités sous système d'informations géographiques au moyen du logiciel MapInfo®.

Le logiciel MITHRA® effectue des calculs selon les indicateurs réglementaires L_{den}^1 et L_n^2 et intègre la méthode NF S 31-133 telle que l'exige l'article 2 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. Conformément au guide méthodologique du SÉTRA, les valeurs d'occurrences favorables à la propagation du bruit utilisées sont de 25% sur la période (6-18h), de 60% sur la période (18-22h) et de 85% sur la période (22-6h).

Pour mettre en oeuvre l'approche simplifiée, nous avons utilisé le logiciel CartesBruit adapté à la route développé par le SÉTRA pour le tracé des cartes de bruit. Les résultats des cartes ont ensuite été exploités sous système d'informations géographiques au moyen du logiciel MapInfo®.

Le logiciel nécessite de relever au préalable les profils en travers type, les protections existantes, les obstacles éventuels à la propagation du bruit et les pentes longitudinales. Le logiciel CartesBruit intègre la méthode NF S 31-133 telle que l'exige l'article 2 de l'arrêté du 4 avril 2006. Conformément au guide méthodologique du SÉTRA, les valeurs d'occurrences favorables à la propagation du bruit utilisées sont de 25% sur la période (6-18h), de 60% sur la période (18-22h) et de 85% sur la période (22-6h).

1 Indicateur représentatif du niveau sonore moyen sur l'ensemble des 24 heures de la journée.

2 Indicateur représentatif du niveau sonore moyen pour la période 22h-6h.

2.2 Les données utilisées

Les données utilisées concernent des données de topographie, des données d'émission acoustique et des données de population.

Les données de topographie utilisées pour l'approche détaillée proviennent de la BDTOPO® de l'IGN (format dxf). Cette base propose une description 3D du territoire à l'échelle métrique. Elle contient l'ensemble des courbes de niveaux, des bâtiments, des infrastructures de transports (routes et voies ferrées).

Les données de topographie utilisées pour l'approche simplifiée proviennent d'une lecture des cartes SCAN25® de l'IGN, des photos aériennes contenues dans la BDORTHO® de l'IGN, complétée par l'utilisation de la banque de données images « Pixiroute » réalisée par le CÉTÉ de Lyon (Laboratoire régional des ponts et chaussées de Lyon).

Les données d'émission acoustique unitaire utilisées proviennent soit du logiciel MITHRA® (adaptation du Guide du Bruit) pour l'approche détaillée, soit du guide du bruit directement pour l'approche simplifiée.

Les données de trafic utilisées sont celles de l'année 2005. Elles sont issues pour le réseau routier national (actuel et historique) des cartes nationales établies par le SÉTRA (site intranet du ministère SIRNET), complétées par une enquête réalisée par la direction départementale de l'Équipement auprès des gestionnaires et notamment les données utilisées lors de l'établissement du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise communiquée par COPARLY et utilisées par le Grand Lyon pour sa cartographie d'agglomération..

Elles se présentent sous la forme d'un trafic moyen journalier annuel (TMJA) avec généralement un pourcentage de poids lourds associé. Les trafics ont ensuite été répartis pour chacune des trois périodes réglementaires (6-18h), (18-22h), (22-6h) à partir de la note EEC n° 77 publiée par le SÉTRA en avril 2007 en tenant compte de la typologie de la voie (autoroute de liaison ou route interurbaine) et de sa fonction de la voie (longue distance ou régionale).

Les données de population utilisées proviennent de l'INSEE (base « îlots » lorsqu'elle existe ou à défaut l'inventaire communal). La méthode utilisée est l'approche « 2D » préconisée dans le guide méthodologique publié par le SÉTRA. Elle consiste à délimiter sur l'ensemble du territoire d'un îlot (ou à défaut d'une commune) les zones habitées (utilisation de la table « Occupation du sol » de la BDCARTO® de l'IGN, complétée par les données issues de l'observatoire départemental du bruit pour une meilleure prise en compte du bâti isolé), puis à estimer la population exposée en considérant que les zones habitées d'un même îlot (ou à défaut d'une même commune) présentent une densité uniforme. Cette méthode peut être entachée d'une imprécision dans des secteurs présentant une mixité dans les formes urbaines importante, mais permet d'avoir une approche homogène sur un itinéraire quelle que soit la précision de la donnée de départ (îlot ou commune).

Cette approche est maximalisante, car elle traduit en réalité le nombre de façades exposées à des niveaux de bruit excédant les seuils, pondéré par une densité d'occupation des bâtiments. Elle ne tient pas compte des cas où les logements ont bénéficié d'une isolation. En d'autres termes il s'agit là d'un indicateur du bruit perçu en façade extérieure du bâtiment et non du bruit perçu à l'intérieur du bâtiment.

La localisation des bâtiments sensibles (établissements d'enseignement ou de santé) est réalisée à partir de la géo-localisation proposée par la BDTOPO® de l'IGN (format mif/mid) dans la table « Points d'activités ou d'intérêt ».

3 IDENTIFICATION DU RÉSEAU À CARTOGRAPHIER

Le réseau routier national à cartographier pour l'échéance 2007 correspond aux sections de voies écoulant plus de 6 millions de véhicules par an (ce qui correspond à une moyenne journalière de plus de 16 400 véhicules).

Pour le département du Rhône, on dénombre 25 infrastructures. Elles se décomposent en 35 sections qui apparaissent en noir sur les cartes ci après :

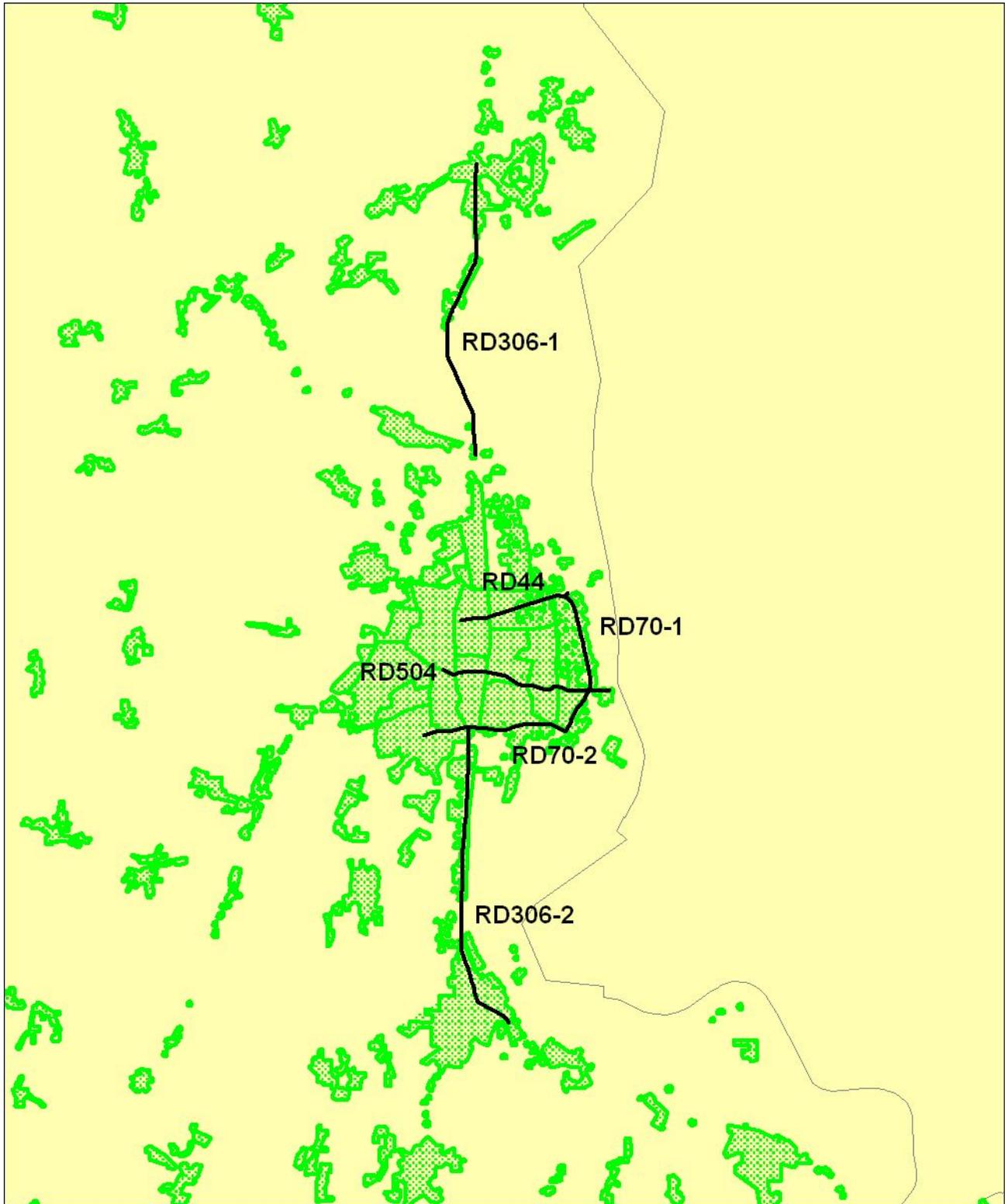
- **RD29** sur le territoire des communes de Bron, Chassieu, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, section comprise entre le rond point René Cassin à Chassieu et la RD383 (à l'exclusion de la partie en sens unique qui ne dépasse pas les seuils).
- **RD44** sur le territoire de la commune de Villefranche-sur-Saône, section comprise entre la RD131 et le boulevard Salengro.
- **RD48-1** sur le territoire de la commune de Fontaines-sur-Saône, section comprise entre la RD433 et la RD1 (Place des Marronniers).
- **RD48-2** sur le territoire de la commune de Caluire-et-Cuire, section comprise entre la RD483 et la RD48E (Place du Maréchal Foch).
- **RD48E** sur le territoire de la commune de Caluire-et-Cuire, section comprise entre la RD48 (Place du Maréchal Foch) et l'accès au centre commercial de Caluire2.
- **RD50** sur le territoire des communes de Sainte-Foy-les-Lyon et Oullins, section comprise entre la RD342 (Le Pont Rouge) et la RD486.
- **RD51-1** sur le territoire des communes de Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Curis-au-Mont-d'Or et Albigny-sur-Saône, section comprise entre la RD16 et le pont de Neuville.
- **RD51-2** sur le territoire des communes de Couzon-au-Mont-d'Or, Saint-Romain-au-Mont-d'Or et Collonges-au-Mont-d'Or, section comprise entre le pont de Couzon et le pont de Collonges.
- **RD51-3** sur le territoire de la commune de Lyon, section comprise entre la RD51A et le pont de l'île Barbe.
- **RD53D** sur le territoire de la commune de Tassin-la-Demi-Lune, section comprise entre la RN7 et la RD99 (boulevard des Hespérides).
- **RD70-1** sur le territoire de la commune de Villefranche-sur-Saône, section comprise entre la RD504 et la RD44.
- **RD70-2** sur le territoire des communes de Villefranche-sur-Saône et Limas, section comprise entre la RD504 et la RD306.
- **RD95** sur le territoire de la commune de Vénissieux, section comprise entre la RD383 et la RD301.
- **RD112** sur le territoire des communes de Bron et Chassieu, section comprise entre la RD29 et le carrefour à feux de la Porte-des-Alpes.
- **RD301** sur le territoire des communes de Corbas, Vénissieux et Feyzin, section comprise entre l'A7 et l'A46 (soit l'intégralité de son linéaire).
- **RD306-1** sur le territoire des communes de Saint-Georges-de-Reneins et Arnas, section comprise entre la RD20 et la RD70.
- **RD306-2** sur le territoire des communes de Limas et Anse, section comprise entre la RD70 et la RD51.
- **RD306-3** sur le territoire des communes de Lissieu, Marcilly-d'Azergues, Dommartin et Dardilly, section comprise entre la RD42 et la RN489.

- **RD306-4** sur le territoire des communes de Limonest, Champagne-au-Mont-d'Or et Lyon, section comprise entre la RN6 et l'échangeur TEO (Porte de Vaise).
- **RD306-5** sur le territoire des communes de Saint-Priest, Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure, section comprise entre la RD41 (rond point Normandie Niemen) et l'échangeur avec la RD154 (accès à l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry).
- **RD317** sur le territoire des communes de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, section comprise entre la RD383 et la limite de commune avec Décines-Charpieu.
- **RD318** sur le territoire des communes de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Toussieu et Saint-Pierre-de-Chandieu, section comprise entre la RD383 et la limite du département.
- **RD342** sur le territoire des communes d'Ecully, Tassin-la-Demi-Lune, Francheville, Sainte-Foy-les-Lyon, Chaponost, Saint-Genis-Laval, Brignais, Vourles, Orliénas, Montagny, Taluyers, Saint-Laurent-d'Agnay, Chassagny et Mornant, sections comprises entre TEO (Porte du Valvert) et la RN7, puis entre la RD75 et la RD50, puis entre le carrefour (chemin des Loyes à Saint-Genis-Laval et accès au chef-lieu de Chaponost) et l'A450 et enfin entre le carrefour des Sept Chemins (RD386) et la RD63 accès au chef-lieu de Mornant.
- **RD383** sur le territoire des communes de Villeurbanne, Bron, Lyon, Vénissieux et Saint-Fons, section comprise entre l'A7 et l'A42 (soit l'intégralité de son linéaire).
- **RD385** sur le territoire des communes de Dommartin, Civrieux-d'Azergues et Lozanne, sections comprises entre la RD306 et la RD16, puis entre la RD30 et la RD596 (Pont de Dorieux).
- **RD386** sur le territoire des communes de Givors, Saint-Romain-En-Gal, Sainte-Colombe, Saint-Cyr-sur-le-Rhône et Ampuis, sections comprises entre la RD15 et le pont sud de Givors (accès à Chasse-sur-Rhône), puis entre la RD502 et l'échangeur d'accès à l'A7 (Pont de Vaugris).
- **RD433-1** sur le territoire des communes de Genay, Neuville-sur-Saône, Fleurieu-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône et Fontaines-sur-Saône, section comprise entre l'échangeur avec l'A46 et la RD48.
- **RD433-2** sur le territoire de la commune de Caluire-et-Cuire, section comprise entre le pont de Collonges et le pont de l'Île Barbe.
- **RD483** sur le territoire des communes de Caluire-et-Cuire et Rillieux-la-Pape, section comprise entre l'échangeur TEO (Porte de la Pape) et l'avenue de l'Europe à Rillieux-la-Pape.
- **RD484** sur le territoire de la commune de Rillieux-la-Pape, section comprise entre la RD483 et la montée de la Velette.
- **RD486-1** sur le territoire des communes de Saint-Genis-Laval et Brignais, section comprise entre le carrefour avec l'avenue Charles-de-Gaulle et la RD342.
- **RD486-2** sur le territoire des communes de La Mulatière et Oullins, section comprise entre le pont de la Mulatière et le square de la résistance (carrefour avec la Grande Rue d'Oullins).
- **RD489** sur le territoire des communes de Tassin-la-Demi-Lune, Francheville et Craponne, sections comprises entre le carrefour de la Libération et la RD342, puis entre la place d'Alaï et la RD11.
- **RD504** sur le territoire de la commune de Villefranche-sur-Saône, section comprise entre la RD131 et le carrefour avec la RD38.
- **RD506** sur le territoire de la commune de Bron, section située au droit de l'échangeur avec la RD383.

Les données de trafic communiquées par la direction départementale de l'Équipement du Rhône indiquent des moyennes journalières suivantes :

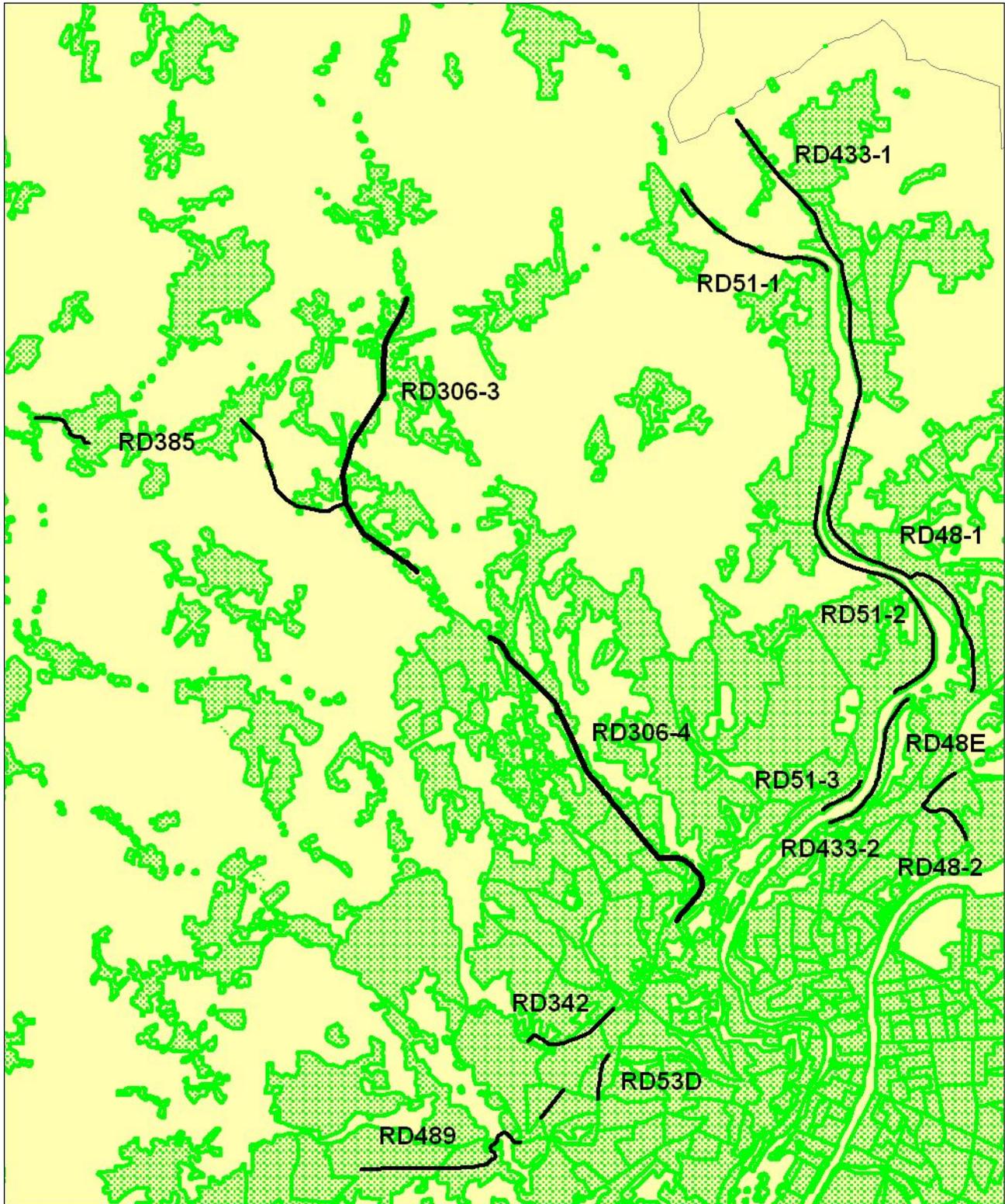
Section	Trafic supporté
RD29	entre 17000 et 31100 véh./jour
RD44	entre 17700 et 20000 véh./jour
RD48-1	entre 16500 et 25400 véh./jour
RD48-2	29100 véh./jour
RD48E	entre 16800 et 18500 véh./jour
RD50	18500 véh./jour
RD51-1	17300 véh./jour
RD51-2	entre 16800 et 19400 véh./jour
RD51-3	18300 véh./jour
RD53D	21000 véh./jour
RD70-1	20000 véh./jour
RD70-2	entre 18900 et 20000 véh./jour
RD95	entre 16500 et 29100 véh./jour
RD112	23200 véh./jour
RD301	entre 21600 et 32300 véh./jour
RD306-1	entre 16600 et 19800 véh./jour
RD306-2	24500 véh./jour
RD306-3	36000 véh./jour
RD306-4	19900 véh./jour
RD306-5	19300 véh./jour
RD317	25900 véh./jour
RD318	entre 16600 et 22500 véh./jour
RD342	entre 16600 et 32700 véh./jour
RD383	entre 90700 et 130300 véh./jour
RD385	entre 18900 et 22600 véh./jour
RD386	18100 véh./jour
RD433-1	entre 18400 et 39800 véh./jour
RD433-2	19000 véh./jour
RD483	entre 18800 et 26800 véh./jour
RD484	20300 véh./jour
RD486-1	17000 véh./jour
RD486-2	entre 20700 et 32800 véh./jour
RD489	entre 18700 et 20300 véh./jour
RD504	17400 véh./jour
RD506	entre 16600 et 30100 véh./jour

Carte de localisation départementale – Zoom sur la région de Villefranche-sur-Saône



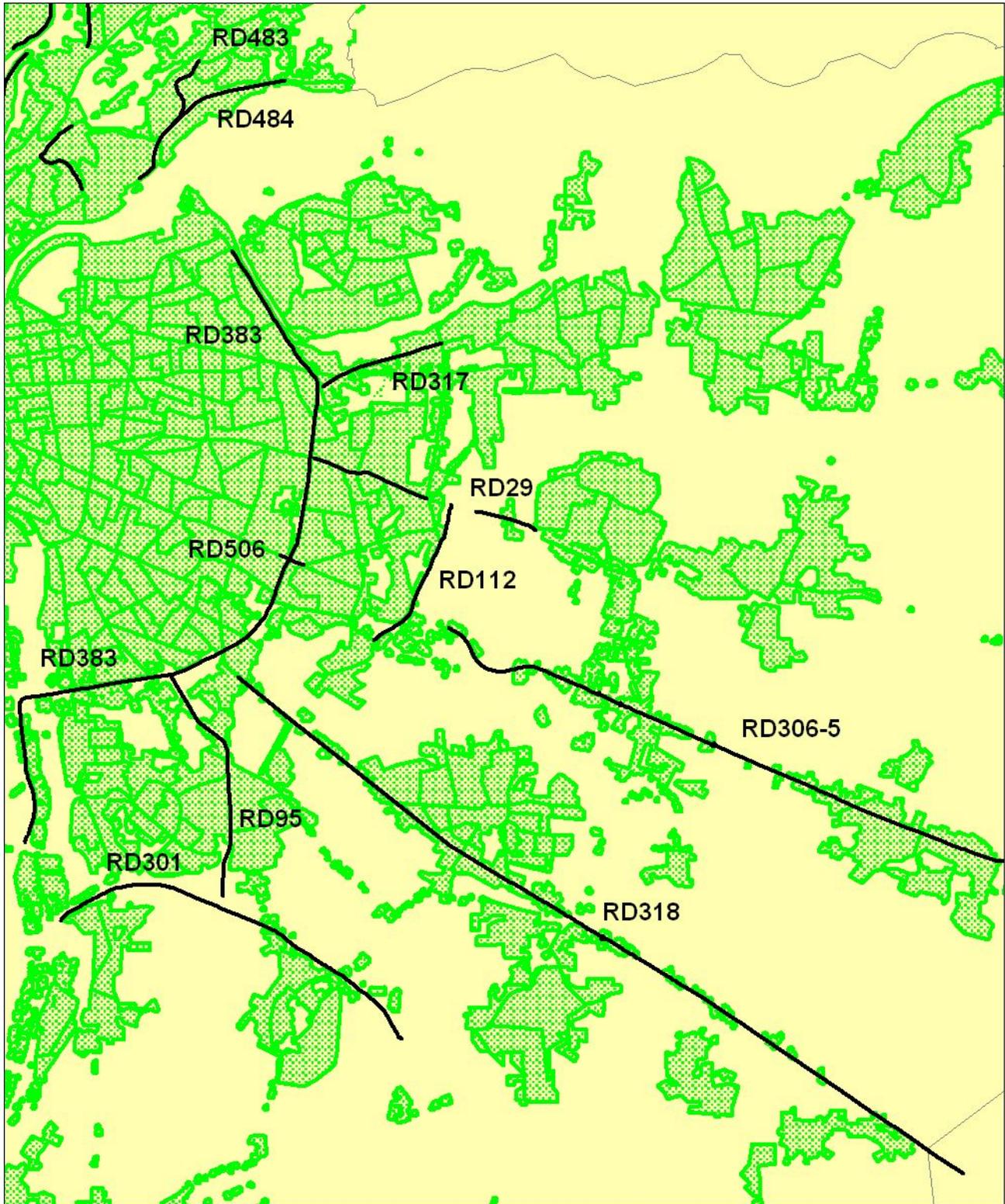
En vert = ilot abritant des bâtiments sensibles au bruit

Carte de localisation départementale – Zoom sur la région ouest de Lyon



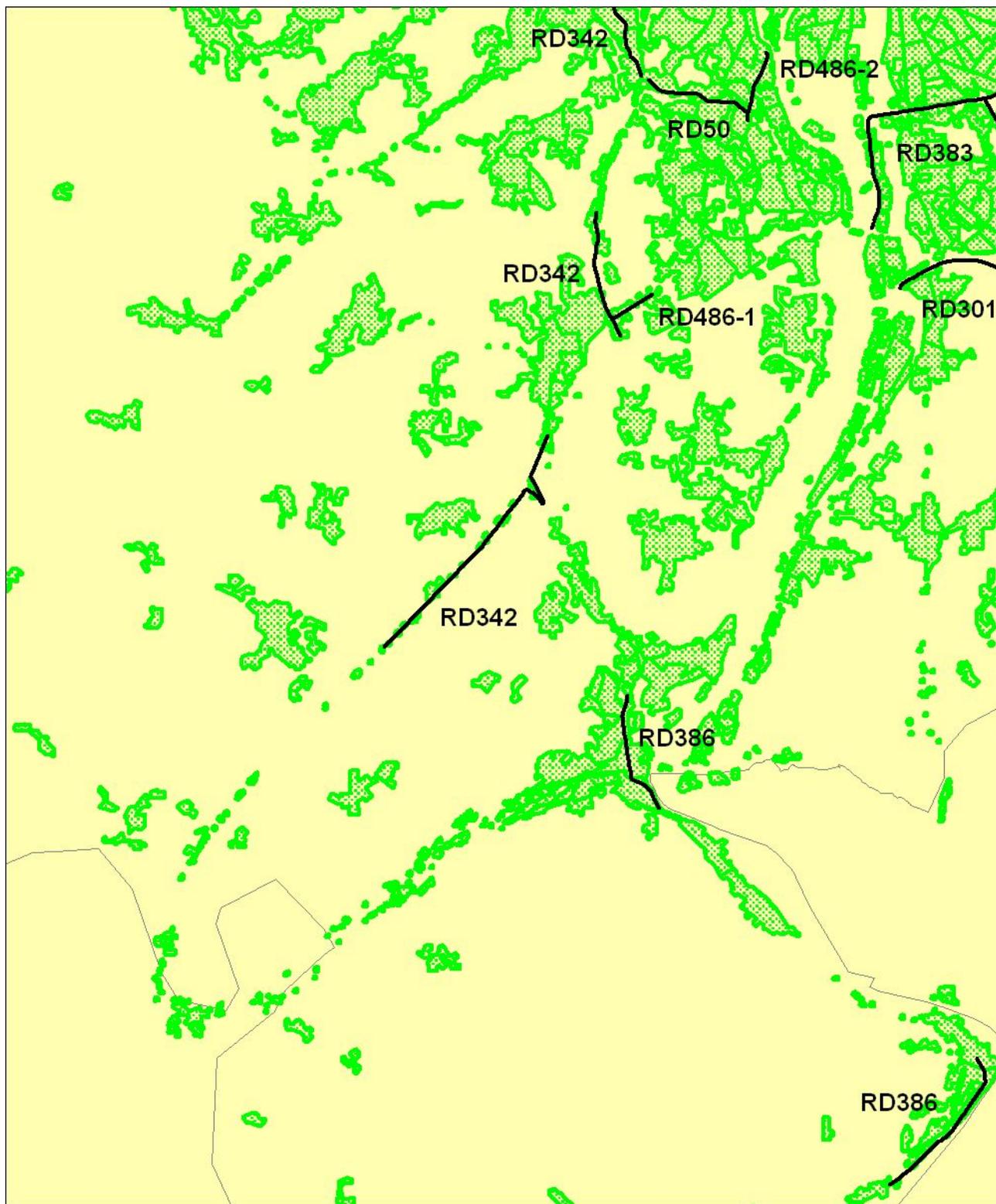
En vert = ilot abritant des bâtiments sensibles au bruit

Carte de localisation départementale – Zoom sur la région est de Lyon



En vert = ilot abritant des bâtiments sensibles au bruit

Carte de localisation départementale – Zoom sur la région sud de Lyon



En vert = ilot abritant des bâtiments sensibles au bruit

4 PRINCIPAUX RÉSULTATS

Nota bene : Les cartes sont calculées et produites à une précision de 1/25000e conformément à la réglementation. Dans la majeure partie des cas, l'échelle des cartes est donc de 1/25000e. Néanmoins dans certains cas, pour des raisons de lisibilité du document, la représentation peut être au 1/10000e. Il ne s'agit que d'un agrandissement facilitant la lecture, la précision restant toujours au 1/25000e.

a. Cartes des zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones :

Les courbes isophones sont tracées à partir de 55 dB(A) en L_{den} et de 50 dB(A) en L_n puis, pour les valeurs supérieures, fixées de 5 en 5 dB(A) :

L_n : [50,55[, [55,60[, [60,65[, [65,70[, [70, ∞[; L_{den} : [55,60[, [60,65[, [65,70[, [70,75[, [75, ∞[

Les cartes doivent être établies selon les codes de couleurs prévus par la norme NF S 31-130 sur la cartographie du bruit. La version actuelle de cette norme ne prévoit pas de couleurs pour les cartes de bruit stratégiques. Dans l'attente d'une mise à jour de cette norme, nous avons utilisé les codes de couleurs recommandés par le guide méthodologique du SÉTRA.

Ces cartes des zones exposées sont consultables sur le disque optique annexé à l'arrêté préfectoral n° xxx. Les fichiers contenant les zones sont établis pour chacun des deux indicateurs réglementaires (L_{den} et L_n).

b. Cartes des secteurs affectés par le bruit :

Les secteurs affectés par le bruit sont ceux arrêtés par le Préfet en application de l'article R571-37 du code de l'environnement. Pour le département du Rhône, le classement sonore des routes départementales a fait l'objet de plusieurs arrêtés préfectoraux en 1999.

- Arrêté préfectoral n° 2006-6112 portant classement des routes départementales sur le territoire du Grand Lyon.
- Arrêté préfectoral n° 1999-1909 portant classement des routes départementales.

Ils sont récapitulés dans le tableau ci après :

Axe	Arrêté(s)	Catégorie et Largeur
RD29	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 2 ou 3 - Larg = 250 ou 100m
RD44	N°99/1909 du 26/5/99	Cat = 3 - Larg = 100m
RD48-1	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 2 - Larg = 250m
RD48-2	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD48E	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD50	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD51-1	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD51-2	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD51-3	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 2 - Larg = 250m
RD53D	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD70-1	N°99/1909 du 26/5/99	Cat = 3 - Larg = 100m
RD70-2	N°99/1909 du 26/5/99	Cat = 3 - Larg = 100m
RD95	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD112	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD301	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 2 - Larg = 250m
RD306-1	N°99/1908 du 26/5/99	Cat = 2 ou 3 - Larg = 250 ou 100m
RD306-2	N°99/1908 du 26/5/99	Cat = 2 ou 3 - Larg = 250 ou 100m
RD306-3	N°99/1908 du 26/5/99	Cat = 2 ou 3 - Larg = 250 ou 100m
RD306-4	N°99/1908 du 26/5/99	Cat = 2 ou 3 - Larg = 250 ou 100m
RD306-5	N°99/1908 du 26/5/99	Cat = 2 ou 3 - Larg = 250 ou 100m
RD317	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD318	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 2 ou 3 - Larg = 250 ou 100m
RD342	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 2 ou 3 - Larg = 250 ou 100m
RD383	N°99/1908 du 26/5/99	Cat = 1 - Larg = 300m
RD385	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD386	N°99/1908 du 26/5/99	Cat = 3 - Larg = 100m
RD433-1	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD433-2	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD483	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD484	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD486-1	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 2 - Larg = 250m
RD486-2	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD489	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m
RD504	N°99/1909 du 26/5/99	Cat = 2 - Larg = 250m
RD506	N°2006/6112 du 20/12/06	Cat = 3 - Larg = 100m

c. Cartes d'identification des zones où les valeurs limites sont dépassées :

Ces valeurs limites sont celles mentionnées à l'article L572-6 du code de l'environnement et fixées par l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006. Pour une route, elles correspondent à un L_{den} de 68 dB(A) et à un L_n de 62 dB(A). Elles concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

Dans l'attente d'une mise à jour de la norme NF S 31-130 sur la cartographie du bruit, nous avons utilisé les codes couleurs recommandés par le guide méthodologique du SETRA.

Ces cartes d'identification des zones où les valeurs limites sont dépassées sont consultables sur le disque optique annexé à l'arrêté préfectoral n° 2009-1343. Les fichiers contenant les zones sont établis pour chacun des deux indicateurs réglementaires (L_{den} et L_n).

d. Cartes de l'évolution du niveau de bruit connu ou prévisible :

Ces cartes représentent les évolutions du niveau 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 les niveaux sonores.

Dans le département du Rhône, sur les voies concernées, aucune évolution connue ou prévisible au sens de la directive n'est attendue. Certains projets sont en cours d'étude mais le niveau de trafic prévu ne dépasse pas 6 millions de véhicules par an.

Les cartes de ce type sont donc sans objet à ce stade.

5 CONCLUSION

Le présent rapport présente le résumé non technique de l'étude de cartographie stratégique du bruit des routes départementales dans le département du Rhône, réalisée en application de la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Les résultats, sous forme de cartes et tableaux présentés en annexe de l'arrêté, sont publiés, transmis aux services Conseil général (gestionnaire), à la Commission Européenne et mis à la disposition du public par voie électronique.

Ils constituent un élément de diagnostic préalable à l'approbation des plans de prévention du bruit dans l'environnement.