



Transports

L'exposition au bruit des Européens devrait augmenter

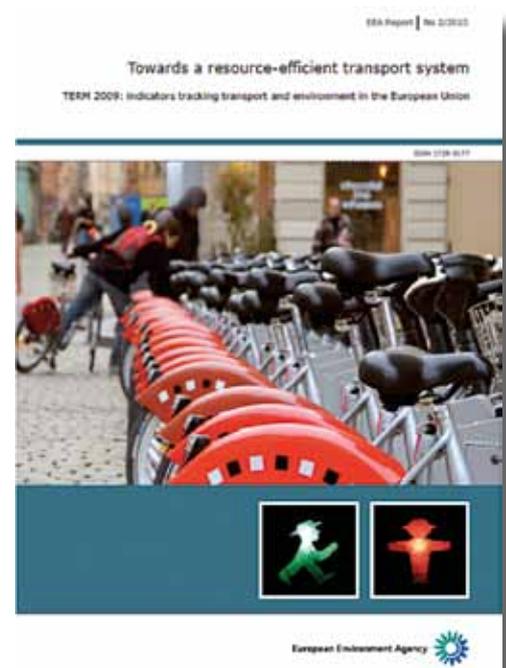
L'Agence européenne de l'environnement a publié son rapport 2009 sur l'impact des transports sur l'environnement dans l'Union européenne. Le nombre de personnes exposées à des niveaux de bruit préjudiciables, en particulier la nuit, devrait augmenter, à moins que soient mises en œuvre des politiques efficaces en la matière.

L'Agence européenne de l'environnement (AEE) a publié son rapport TERM 2009, dans lequel l'agence dresse un état des lieux de l'impact des transports sur l'environnement en Europe. Fait inédit, pour cette édition 2009 du rapport, les données relatives au bruit ne sont autres que celles rapportées par vingt-six États membres dans le cadre de l'application de la directive européenne sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement (premier volet qui concernait les grandes infrastructures de transports et les grandes agglomérations). Pour mémoire, l'OMS a fixé à 55 dB Lnight la valeur guide « intermédiaire » à ne pas dépasser la nuit en façade extérieure d'une habitation (valeur intermédiaire recommandée provisoirement lorsque la valeur guide de 40 dB Lnight est techniquement irréalisable à court terme).

À noter que ces données ne sont pas complètes : en février 2009,

seulement cinq États membres avaient transmis l'intégralité des données les concernant. Sur les 168 agglomérations concernées par la première échéance de la directive, 102 agglomérations ont fourni des données d'exposition au bruit routier ; 93 des données d'exposition au bruit ferroviaire ; 76 des données d'exposition au bruit des aéroports ; 94 des données d'exposition au bruit d'origine industrielle.

Les données relatives aux grandes infrastructures sont elles aussi incomplètes : concernant le bruit routier, les données disponibles portent sur 24 310 km des 82 576 km de linéaire routier concernés ; concernant le bruit ferroviaire, les données disponibles portent sur 5 310 km des 12 315 km concernés ; concernant les grands aéroports, les données disponibles portent sur 66 des 78 aéroports concernés. Une première analyse de ces résultats place, sans surprise, le trafic routier au premier rang des sources



d'exposition au bruit dû aux transports en Europe. Bien que d'ampleur moindre, l'exposition aux bruits des transports ferroviaire ou aérien concerne un nombre significatif d'Européens. L'AEE indique que « le nombre de personnes exposées à des niveaux de bruit préjudiciables, en particulier la nuit, devrait augmenter à moins que l'on élabore et mette pleinement en œuvre des politiques efficaces en la matière ». C'est précisément le rôle dévolu aux Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) prévus par la directive européenne : mis en œuvre de manière efficace, ils ont vocation à endiguer l'essor des populations exposées au bruit, et même à faire régresser ce fléau.

Résumé des données d'exposition au bruit rapportées par vingt-six États membres au 1^{er} février 2009 :

Population totale exposée au bruit

	Grands axes routiers	Grands axes ferroviaires	Grands aéroports
> 55 dB Lden	59 107 300	12 458 000	6 888 100

Population exposée au bruit dans les grandes agglomérations

	Routes	Chemin de fer	Aéroports	Industries
> 55 dB Lden	41 198 400	3 684 900	1 782 331	761 700
> 50 dB Lnight	27 802 500	2 516 700	1 081 100	390 700



Transports

Les rapports TERM sont publiés depuis 2000 et offrent d'importantes perspectives pouvant contribuer à l'élaboration des politiques de l'UE. Le rapport est destiné à couvrir tous les pays membres de l'AEE.

1- Pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, les infrastructures routières empruntées par plus de 6 millions de véhicules par an (16 400 véhicules par jour), les voies ferrées comptant plus de 60 000 passages de trains par an (164

trains par jour) et les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an, l'échéance avait été fixée au plus tard au 30 juin 2007 pour les cartes de bruit, au 18 juillet 2008 pour les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Towards a resource-efficient transport system — TERM 2 009 — Indicators tracking transport and environment in the European Union — 27 avril 2010

Pour en savoir plus : www.eea.europa.eu/fr

rail et de la route, l'encombrement routier aux portes de Paris s'en trouve limité.

Pour ce premier véhicule électrique, Tafanel a choisi le constructeur Renault Truck qui développe des véhicules roulant avec des solutions alternatives au gazole. Maxity électrique, un véhicule utilitaire 100 % électrique et donc « zéro émission » et « zéro bruit » est le dernier né de ceux-ci. Ce véhicule propre et silencieux permettra à Tafanel de réaliser une partie de ses tournées quotidiennes sans nuisance pour les habitants.

TAFANEL choisi de rouler ÉLECTRIQUE

Il suffit d'avoir pris un café ou une bière dans une brasserie parisienne pour avoir vu un camion Tafanel. Chaque année, le premier distributeur parisien de boissons approvisionne la Capitale en plus de 300 millions de consommations. Soucieuse de la qualité de vie de ses consommateurs, Tafanel cherche à minimiser bruit et émissions de gaz à effet de serre liés à cette activité. C'est pourquoi elle vient de s'équiper d'un premier véhicule utilitaire 100 % électrique, « zéro émission » et « zéro bruit ».

Les Établissements Tafanel sont aujourd'hui la première entreprise de distribution de bières et de boissons non alcoolisées en France. Ils livrent 332 millions de consommations (bières, eaux, jus de fruits, sodas...) à Paris. Quotidiennement cela se traduit par 1 000 livraisons dans les rues de Paris pour approvisionner 5 000 clients. Ils ont choisi de minimiser les nuisances liées à leur activité indispensable à la « vie parisienne ».

Dans les années 1960, ils font le choix de l'intermodalité. Directement livrés par train dans la cour de l'entreprise, fûts et caisses de boissons sont ensuite répartis dans les camions qui effectuent « les derniers kilomètres ». La manutention est effectuée à l'aide

de chariots élévateurs fonctionnant au GNV (gaz naturel pour véhicules). Grâce à cette utilisation complémentaire du

Principaux avantages : l'absence d'émissions polluantes atmosphériques et d'émissions de CO₂, mais aussi la disparition totale des nuisances sonores. Il conserve ainsi toutes ses qualités intrinsèques (mobilité, carrossabilité, charge totale de 2 tonnes...), tout en améliorant fortement ses prestations environnementales. La vitesse de pointe du Maxity électrique est de 90 km/h avec un couple maximal dès le démarrage. Néanmoins, pour optimiser les performances des batteries et compte tenu des missions dédiées à ce type de véhicules, le client peut choisir de limiter cette vitesse à 70 km/h pour des usages urbains. L'optimisation du moteur électrique, ainsi que la récupération de l'énergie au

