

Tableau de bord du développement durable

Mise à jour : juillet 2014.

La direction régionale de l'Insee et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) des Pays de la Loire s'associent pour mettre à disposition du public un tableau de bord d'indicateurs de développement durable. Son objectif est de contribuer à l'appropriation par tous des problématiques de développement durable et de fournir aux acteurs locaux un outil opérationnel.

[Présentation du tableau de bord](#)

Le tableau est organisé selon une structure similaire à celle de la stratégie nationale de développement durable, déclinée en orientations définies conjointement par la Datar et le Commissariat général au développement durable :

[Cadrage](#)
[Société de la connaissance et développement économique et social](#)
[Consommation et production durables](#)
[Changements climatiques et maîtrise de l'énergie](#)
[Transports et mobilité durable](#)
[Conservation et gestion durable de la biodiversité et des ressources naturelles](#)
[Santé publique, gestion et prévention des risques](#)
[Cohésion sociale et territoriale](#)
[Bonne gouvernance](#)

Un clic sur l'intitulé de l'indicateur donne accès aux séries longues à différents niveaux géographiques (disponibles au format excel) et à une documentation (définition, pertinence, limite, publications associées, etc.). Les indicateurs font l'objet d'une mise à jour annuelle.

[Vous pouvez également consulter l'ouvrage « Le développement durable en Pays de la Loire ».](#)

Transports et mobilité durable	Année	Pays de la Loire	France métropolitaine	Échelle géographique de diffusion
Orientation : Rendre soutenable le transport de biens				
Part du rail et du fluvial dans le transport de marchandise (%)	2010	7,1	18,2	Région
Orientation : Faire évoluer les pratiques de mobilité				
Distance moyenne des navettes domicile-travail des navetteurs (km)	2010	26,2	24,9	EPCI
Part des actifs ayant un emploi travaillant hors de leur commune de résidence (%)	2011	62,5	64,2	EPCI
Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail (%)	2011	78,0	69,6	EPCI
Orientation : Gérer et limiter les impacts négatifs des transports				
Nombre de décès dans les accidents de la route	2012	221	3 653	Département
Nombre de points noirs bruits	2013	272	nd	Département

[retour au tableau](#)

Part du rail et du fluvial dans le transport de marchandise (%)

Part du rail et du fluvial dans le transport de marchandise
(%)

	2000	2005	2008	2009	2010
Pays de la Loire	11,4	6,6	5,8	6,2	7,1
France métropolitaine	23,5	18,1	18,2	18,9	18,2

Sources : SOeS d'après enquête TRM, enquête opérateurs ferroviaires, VNF, données SNCF et RFF.

Accéder au tableau contenant la série longue :

[Part du rail et du fluvial dans le transport de marchandise \(depuis 2000\)](#)

Pour en savoir plus :

[D. Douillard, Les flux maritimes et fluviaux en 2009](#)

- Dreal Pays de la Loire, Analyses et connaissance, n°06, septembre 2010 -

[Etude des possibilités de développement du fret fluvial sur la Loire](#)

- Rapport Final ACT Consultants, juillet 2009 -

[Part de rail et de fluvial dans le transport intérieur de marchandises, hors transit](#)

- Indicateurs de développement durable pour les territoires, SOeS Datar (Observatoire des territoires) -

[DOUILLARD D., Transports : les trafics de marchandises se contractent de nouveau](#)

- Insee Pays de la Loire, Bilan économique, mai 2014 -

Part du rail et du fluvial dans le transport de marchandises (%) - Pertinence

Les transports de marchandises par chemin de fer et par voie fluviale sont des modes de transport plus respectueux de l'environnement que le transport routier ou aérien, qui sont plus polluants (émission de gaz à effet de serre, pollution de l'air, nuisances sonores) et plus consommateurs d'énergie, notamment d'énergies fossiles. Le recours à ces modes pour le transport de marchandises permet ainsi de limiter les impacts négatifs sur l'environnement et la qualité de vie (moins d'accidents et d'encombrements routiers). La part du rail et du fluvial donne un aperçu de la répartition actuelle entre les modes de transport les plus respectueux de l'environnement et ceux qui le sont moins. Pour un traitement homogène des transports nationaux et internationaux, il serait plus logique de compter le transport total et non le seul transport intérieur. Cela n'est toutefois pas possible avec les données disponibles. Le fret ferroviaire est un support de développement économique local. Il peut être le support d'une activité économique importante localement, comme le transport de pondéreux. Il en va de même pour le transport fluvial.

Limites et précautions :

Sur la méthode :

Dans le choix de cet indicateur, il a été considéré que peu de report modal était possible pour les transports à courte distance réalisés à l'intérieur d'une même région. Cet indicateur peut favoriser les régions à faible superficie comme l'Île-de-France et défavoriser les régions à plus grande superficie, le rail se prêtant plutôt à des flux de longue portée et le routier à des flux de faible portée. Il pourrait être amené à évoluer pour mieux prendre en compte à terme les « politiques de transport régional concertées », mais il bute alors sur l'absence d'information relative au transport routier de marchandises par véhicules utilitaires légers (de moins de 3,6 tonnes de PTAC, Poids total autorisé en charge). Le total des flux nationaux entrants dans les régions est égal au total des flux sortants des régions pour chacun des modes.

[retour au tableau](#)

Sur les données :

En 2008, compte tenu des difficultés pour obtenir les données de transport par le rail, considérées comme « sensibles » par la SNCF et les autres opérateurs (*), les transports ferroviaires ont été estimés à partir des résultats de l'enquête auprès des opérateurs ferroviaires et des circulations de trains par OD (Origines-destinations) régionales fournies par RFF. Si le transport par route est relativement bien connu, tout utilisateur de ces données doit être prévenu que le transport tous modes 2008 reste le résultat d'une estimation et que **le SOeS déconseille fortement d'essayer d'en déduire le transport ferroviaire régional.**

(*) La SNCF accepte la diffusion de données sur le ferroviaire à la condition que ce soit y compris les autres opérateurs. L'enquête auprès des autres opérateurs est en cours et les premiers résultats ont permis d'estimer 2008. Il s'ajoute à cela des contraintes de secret statistique relatif aux données sur les entreprises.

Objectif :

L'article 11 de la loi Grenelle 1 stipule : « Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, le programme d'action permettra d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012. Cette augmentation sera calculée sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006 ».

Défi SNDD concerné :

Transport et mobilité durables

Finalité Agenda 21 concernée :

Dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables

Part du rail et du fluvial dans le transport de marchandises (%) - Définition

Le transport intérieur de marchandises correspond aux transports effectués par modes routier, ferroviaire ou fluvial. D'après les définitions internationales, le transport désigne un flux de marchandises (ou de voyageurs) déplacées sur une distance donnée et se mesure en tonne-kilomètre (respectivement en voyageur-kilomètre). La circulation d'un camion vide ne participe donc pas au transport. Les transports intérieurs pris en compte ici sont les transports réalisés sur le territoire national ; pour un transport international, on ne prend donc en compte que la partie du trajet réalisée en France. Le trafic national de transit n'est pas comptabilisé dans la région de transit. Le trafic de pays à pays sans chargement ou déchargement en France n'est pas comptabilisé du tout. L'indicateur calculé est une **estimation de la part du rail et du fluvial dans le transport interrégional**. Les flux de transport comptabilisés dans l'indicateur correspondent aux flux interrégionaux générés par la région des Pays de la Loire, i.e. les seuls flux dont l'origine ou la destination sont deux régions différentes. Sont exclus donc le transport intra-régional des Pa

Sources :

Organisme producteur de l'indicateur : MEDDTL/SOeS.

Principales sources de données mobilisées pour établir l'indicateur : enquête Transport routier de marchandises, enquête opérateurs ferroviaires, Voies navigables de France, données SNCF et RFF.

Distance moyenne des navettes domicile-travail des navetteurs (km)

Distance moyenne des navettes domicile-travail des navetteurs
(km)

	2010
Loire-Atlantique	27,6
Maine-et-Loire	25,6
Mayenne	23,4
Sarthe	26,3
Vendée	25,1
Pays de la Loire	26,2
France métropolitaine	24,9

Sources : Insee, Recensement de la population - exploitation principale ; Inra UMR1041 CESAER - Distancier Odomatrix 2008.

Accéder au tableau contenant la série longue (niveau EPCI) :

[Distance moyenne des navettes domicile-travail des navetteurs \(2010\)](#)

Pour en savoir plus :

[BONNEFOY V. et al., Nantes Métropole : 50 000 personnes supplémentaires entre 8 heures et midi](#)

- Insee Pays de la Loire, Etudes n° 115, mars 2013 -

[DOUILLARD D. et al., Émissions de CO2 en Pays de la Loire : des pistes pour réduire l'usage de la voiture au quotidien](#)

- Insee Pays de la Loire, Etudes n° 109, septembre 2012 -

[HAUTBOIS L., Dans les Pays de la Loire, sept ouvriers sur dix travaillent hors de leur commune de résidence](#)

- Insee Pays de la Loire, Faits et Chiffres n° 435, décembre 2011 -

[GRAY P., HAUTBOIS L., Le zonage en aires urbaines 2010 : en Pays de la Loire, les villes tissent leur toile toujours plus loin](#)

- Insee Pays de la Loire, Etudes n° 98, octobre 2011 -

[RODRIGUES A. et al., En Pays de la Loire, la ville déborde de plus en plus sur la campagne](#)

- Insee Pays de la Loire, Dossier, n°38, octobre 2010 -

[SEGUIN S. et al., Les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire](#)

- Insee Pays de la Loire, Dossier, n°35, avril 2010 -

[LEGENDRE D., SEGUIN S., Chaque habitant des Pays de la Loire émet en moyenne 2,15 tonnes de CO2 pour effectuer ses déplacements de l'année](#)

- Insee Pays de la Loire, Informations statistiques, n 411, juin 2011 -

[Inventaire énergétique et des émissions polluantes des transports en Pays de la Loire](#)

- Dreal Pays de la Loire, Analyses et connaissance, septembre 2011 -

[retour au tableau](#)

Distance moyenne des navettes domicile-travail des navetteurs (km) - Pertinence

L'objectif de l'indicateur est de donner une mesure de la distance d'accès des populations au lieu de travail. Le degré d'accessibilité au lieu de travail comme aux services est une composante de la cohésion sociale, qui prend de l'importance dans le contexte de poursuite de la périurbanisation et de croissance démographique dans l'espace rural. La distance de déplacement domicile-travail est un aspect des conditions d'accès au travail, qu'il faut mettre en relation avec d'autres aspects, comme les conditions de transport ou d'accès au logement. Par ailleurs, l'éloignement des actifs de leur lieu de travail accentue le nombre et la longueur des déplacements, notamment ceux effectués en voiture, coûteux pour les ménages et sources de rejets atmosphériques.

Limites et précautions :

Le distancier Odomatrix localise la population au centre-ville de la commune de résidence ou de travail (généralement la mairie) et non à leur adresse exacte : les personnes qui résident ou travaillent dans la même commune sont considérées être à une distance nulle de leur travail. Les distances de déplacement sont calculées en faisant l'hypothèse que l'ensemble des déplacements se fait par route. Les effets (positifs comme négatifs) occasionnés par l'utilisation d'un autre mode de transport voire d'une solution multimodale ne sont pas pris en compte. Concernant les longs trajets, il n'est par ailleurs pas possible de distinguer les déplacements hebdomadaires des déplacements quotidiens, ni de quantifier le phénomène de bi-résidence.

Il est important de préciser que les déplacements domicile travail ne représentent qu'une partie des déplacements (environ un tiers). Mais leur régularité fait que ces déplacements structurent le territoire. Par ailleurs, cet indicateur a l'inconvénient de prendre en compte les distances commune à commune. Cet indicateur est donc sensible à la taille des communes et les déplacements au sein des communes ne sont pas pris en compte.

Défi SNDD concerné :

Transport et mobilité durables

Finalité Agenda 21 concernée :

Dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables

Distance moyenne des navettes domicile-travail des navetteurs (km) - Définition

Actif occupé :

Personne qui occupe un emploi au sens du recensement de la population, dans sa commune de résidence ou ailleurs.

Navetteur :

Personne qui occupe un emploi au sens de recensement de la population et dont le lieu de travail n'est pas sur la même commune que son lieu de résidence.

Distancier :

Produit par l'Inra de Dijon, le distancier Odomatrix fournit, pour la métropole, les distances entre les chefs-lieux de commune par voies routières (référentiel route 500 © de l'IGN).

déplacements entre une île et le continent (pas de liaisons routières entre deux chefs-lieux) ;

[retour au tableau](#)

navetteurs qui quittent le territoire métropolitain pour aller travailler (travailleurs frontaliers).

Distance moyenne de déplacement :

Il s'agit de la distance moyenne du déplacement entre le domicile et le lieu de travail. La distance est calculée pour chaque individu comme la distance parcourue en automobile pour se rendre de sa commune de résidence à la commune où il travaille. L'information est calculée pour l'ensemble des actifs occupés ainsi que pour les seuls actifs navetteurs.

Sources :

Insee, Recensement de la population - exploitation principale ;
Inra UMR1041 CESAER - Distancier Odomatrix 2008.

Part des actifs ayant un emploi travaillant hors de leur commune de résidence (%)

Part des actifs ayant un emploi travaillant hors de leur commune de résidence

	(%)		
	1999	2006	2011
Loire-Atlantique	57,4	61,6	63,4
Maine-et-Loire	53,4	59,4	62,1
Mayenne	50,1	56,8	60,5
Sarthe	53,8	59,1	61,6
Vendée	52,4	60,0	63,0
Pays de la Loire	54,4	60,0	62,5
France métropolitaine	59,4	62,7	64,2

Source : Insee, Recensement de la population - exploitation principale au lieu de résidence.

Accéder au tableau contenant la série longue (niveau EPCI) :

[Part des actifs ayant un emploi travaillant hors de leur commune de résidence \(depuis 1999\)](#)

Visualiser une carte sur Données Locales

[Carte de la part des actifs travaillant et résidant dans la même commune - Niveau géographique : commune](#)

Pour en savoir plus :

[HAUTBOIS L., Dans les Pays de la Loire, sept ouvriers sur dix travaillent hors de leur commune de résidence](#)

- Insee Pays de la Loire, Faits et Chiffres n° 435, décembre 2011 -

[GRAY P., HAUTBOIS L., Le zonage en aires urbaines 2010 : en Pays de la Loire, les villes tissent leur toile toujours plus loin](#)

- Insee Pays de la Loire, Etudes n° 98, octobre 2011 -

[LEGENDRE D., SEGUIN S., Chaque habitant des Pays de la Loire émet en moyenne 2.15 tonnes de CO2 pour effectuer ses déplacements de l'année](#)

- Insee Pays de la Loire, Informations statistiques, n 411, juin 2011 -

[RODRIGUES A. et al., En Pays de la Loire, la ville déborde de plus en plus sur la campagne](#)

- Insee Pays de la Loire, Dossier, n°38, octobre 2010 -

[SEGUIN S. et al., Les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire](#)

- Insee Pays de la Loire, Dossier, n°35, avril 2010 -

[Inventaire énergétique et des émissions polluantes des transports en Pays de la Loire](#)

- Dreal Pays de la Loire, Analyses et connaissance, septembre 2011 -

Part des actifs ayant un emploi travaillant hors de leur commune de résidence (%) - Pertinence

L'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre peut être en partie atteint en rapprochant géographiquement les lieux d'activité et de résidence (réduction de l'impact des navettes domicile-travail). Le niveau faible de cet indicateur indique, si le territoire de la commune est peu étendu, un impact des déplacements domicile-travail de faible ampleur (distances courtes).

Limites et précautions :

[retour au tableau](#)

Un actif est considéré comme navetteur à partir du moment où il réside et travaille dans deux communes différentes. Cela ne correspond pas toujours à une distance longue : on peut résider à proximité de son lieu de travail même si les deux localisations sont sur des communes distinctes. À l'inverse, les déplacements infra-communaux peuvent être importants si la commune est vaste ou si la bipolarité zone résidentielle/zone d'activité est marquée.

Défi SNDD concerné :

Transport et mobilité durables

Finalité Agenda 21 concernée :

Dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables

Part des actifs ayant un emploi travaillant hors de leur commune de résidence (%) - Définition

Actif occupé :

Personne qui occupe un emploi, dans sa commune de résidence ou ailleurs.

Navetteur :

Personne qui occupe un emploi et dont le lieu de travail n'est pas sur la même commune que son lieu de résidence.

Part des actifs ayant un emploi travaillant hors de leur commune de résidence :

Rapport entre le nombre de navetteurs qui résident sur la commune et le nombre d'actifs occupés qui résident sur la commune.

Source :

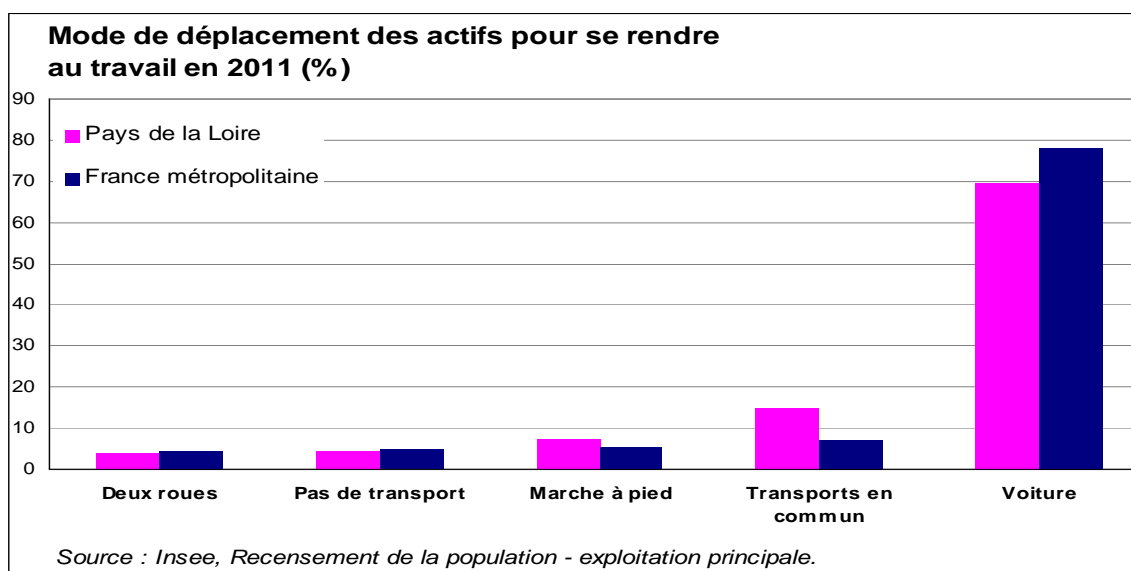
Insee, Recensement de la population - exploitation principale au lieu de résidence.

Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail (%)

Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail
(%)

	2006	2011
Loire-Atlantique	76,5	75,1
Maine-et-Loire	78,0	78,5
Mayenne	77,4	79,7
Sarthe	76,8	76,6
Vendée	82,5	84,0
Pays de la Loire	78,0	78,0
France métropolitaine	70,1	69,6

Source : Insee, Recensement de la population - exploitation principale.



Accéder au tableau contenant la série longue (niveau EPCI) :

[Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail \(2010\)](#)

Pour en savoir plus :

[Part des déplacements domicile-travail en transports en commun/ Urbain/rural](#)

- Cartes DATAR, l'Observatoire des Territoires -

[RODRIGUES A. et al., En Pays de la Loire, la ville déborde de plus en plus sur la campagne](#)

- Insee Pays de la Loire, Dossier, n°38, octobre 2010 -

[SEGUIN S. et al., Les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire](#)

- Insee Pays de la Loire, Dossier, n°35, avril 2010 -

[LEGENDRE D., SEGUIN S., Chaque habitant des Pays de la Loire émet en moyenne 2,15 tonnes de CO2 pour effectuer ses déplacements de l'année](#)

- Insee Pays de la Loire, Informations statistiques, n 411, juin 2011 -

[Inventaire énergétique et des émissions polluantes des transports en Pays de la Loire](#)

- Dreal Pays de la Loire, Analyses et connaissance, septembre 2011 -

[DOUILLARD D., Rapports thématiques annuels sur les transports](#)

- Dreal Pays de la Loire -

Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail (%) - Pertinence

[retour au tableau](#)

L'objectif de développement de modes de transport plus économes en émissions de gaz à effet de serre et moins polluants passe par un recours accru aux transports en commun et à des modes de transport autres que la voiture, notamment pour se rendre sur son lieu de travail. Les indicateurs de parts modales des déplacements domicile-travail permettent de suivre l'évolution des comportements au fil du temps et de les mettre en relation avec les politiques poursuivant cet objectif, qui sont mises en œuvre aux niveaux national et local.

Limites et précautions :

Cet indicateur n'aborde que la mobilité liée au travail et pas celle liée à d'autres déplacements (pour les loisirs, pour accéder aux services et commerces, etc.). De plus, il ne tient pas compte de la longueur ni du temps des déplacements et ne concerne que le principal mode de déplacement utilisé, sans intégrer les possibles combinaisons de mobilités (parkings relais pour prendre le train ou le bus) ou les pratiques permettant de réduire le nombre de déplacements purement individuels (covoiturage).

Défi SNDD concerné :

Transport et mobilité durables

Finalité Agenda 21 concernée :

Dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables

Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail (%) - Définition

L'indicateur calculé est le **rapport entre le nombre d'actifs se déplaçant pour aller travailler principalement en voiture et le nombre total d'actifs occupés selon leur lieu de résidence.**

Source :

Insee, Recensement de la population - exploitation principale.

Nombre de décès dans les accidents de la route

Nombre de décès dans les accidents de la route

	2010	2011	2012
Loire-Atlantique	78	76	80
Maine-et-Loire	52	37	27
Mayenne	26	32	24
Sarthe	35	48	39
Vendée	70	52	51
Pays de la Loire	261	245	221
France métropolitaine	3 992	3 963	3 653

Source : Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière.

Accéder au tableau contenant la série longue :

[Nombre de décès dans les accidents de la route \(depuis 2005\)](#)

Pour en savoir plus :

[Evolution du nombre d'accidentés graves de la route / Départements](#)

- Cartes DATAR, l'Observatoire des Territoires) -

[« Accidents de la circulation », in La santé observée en Pays de la Loire. Tableau de bord régional sur la santé. Edition 2012](#)

- ORS Pays de la Loire, septembre 2012 -

[Note de conjoncture transport](#)

- Dreal Pays de la Loire, Notre trimestrielle -

[Observatoire régional de sécurité routière, Bilan de l'accidentalité en région Pays de la Loire - Année 2010](#)

- Dreal Pays de la Loire, Analyses et connaissance, septembre 2010 -

[Plan Régional Santé Environnement 2010-2013 \(PRSE2\)](#)

Nombre de décès dans les accidents de la route - Pertinence

Même si, depuis 2002, le nombre de personnes tuées sur les routes a été divisé par deux en France (par quatre depuis 1972), l'accidentalité routière demeure un enjeu de santé publique occasionnant des coûts humains et financiers élevés (coûts médicaux et sociaux, perte de production future des personnes tuées, perte de production de la descendance potentielle des accidentés). En France, le coût d'un tué lors d'un accident de la route est estimé à 1,3 million d'euros. La lutte contre les accidents de la route contribue ainsi naturellement à protéger la vie des générations actuelles et futures. L'action des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière porte sur les trois composantes d'un accident (l'usager de la route et le conducteur en particulier ; la route et son environnement ; le véhicule) ainsi que sur leurs interactions. Elle s'attache à faire reculer les principaux facteurs de risque routier : consommation d'alcool, vitesse, non utilisation de la ceinture de sécurité, usage du téléphone portable.

Limites et précautions :

Sur l'indicateur :

Le critère géographique ici retenu est celui du lieu de survenance de l'accident. Il ne préjuge pas du lieu de résidence des victimes qui ne fait pas l'objet de traitements statistiques diffusés par l'ONSR. Les évolutions de l'indicateur résultent de plusieurs phénomènes qui peuvent varier selon la région ou le département de survenance : qualité de l'infrastructure, état sanitaire du parc automobile, résistance du véhicule, évolution des comportements à risque, etc.

[retour au tableau](#)

Sur les données :

Depuis le 1^{er} janvier 2005, afin d'harmoniser les définitions françaises avec celles de nos principaux voisins européens, les définitions des gravités ont changé. Dorénavant, une victime d'un accident de la route est recensée comme tuée si elle décède dans les 30 jours qui suivent l'accident (et non plus dans une période de 6 jours après l'accident comme auparavant). Suite à ce changement de définition, les chiffres postérieurs à 2004 ne sont pas comparables avec ceux des années précédentes, sauf à multiplier le nombre de tués (d'avant 2005) par 1,069. Ce coefficient, établi à l'aide de modèles de survie, a pour principal inconvénient de n'être valable que pour l'ensemble des usagers, au niveau national. Il n'est plus applicable dès que l'on souhaite travailler par niveau géographique, catégorie de véhicule, sexe ou âge de la victime.

Défis SNDD concernés :

Transport et mobilité durables

Santé publique, prévention et gestion des risques

Finalités Agenda 21 concernées :

Dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation

Épanouissement de tous les êtres humains

Nombre de décès dans les accidents de la route - Définition

Accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

Choc qui survient sur le réseau routier (voie ouverte à la circulation publique), qui implique au moins un véhicule roulant (automobile, moto, vélo, etc.) et qui provoque au moins une victime (usager ayant nécessité des soins médicaux).

Tué :

Personne victime d'un accident corporel de la circulation routière ayant perdu la vie sur le coup ou dans les 30 jours qui ont suivi l'accident.

Source :

Observatoire national de sécurité routière (ONSR).

Nombre de points noirs bruits

Nombre de points noirs bruit

	2011	2012	2013
Loire-Atlantique	208	180	152
Maine-et-Loire	2	20	0
Mayenne	60	60	44
Sarthe	13	79	76
Vendée	0	0	0
Pays de la Loire	283	339	272

Champ : réseau Etat (autoroutes, routes nationales et voies ferrés).

Source : Observatoires départementaux du bruit.

Accéder au tableau contenant la série longue :

[Nombre de points noirs bruits \(depuis 2011\)](#)

Pour en savoir plus :

[Plan Régional Santé Environnement 2010-2013 \(PRSE2\)](#)

[Rubrique Bruit des transports terrestres de la DREAL des Pays de la Loire](#)

[Population exposée au bruit routier / Départements](#)

- Indicateurs de développement durable pour les territoires, SOeS Datar (Observatoire des territoires) -

Nombre de points noirs bruits - Pertinence

L'exposition au bruit des transports est un enjeu sanitaire et social important. Les trafics routiers et ferroviaires sont la cause principale de nuisances sonores pour les citoyens, surpassant celle liée aux bruits de voisinage. L'augmentation des trafics routiers et ferroviaires conjuguée à l'absence de maîtrise du bruit le long des infrastructures de transports terrestres engendrent des situations où des bâtiments sont exposés à des niveaux sonores pouvant provoquer une gêne importante avec notamment des troubles de la santé et en particulier des troubles du sommeil qui, à long terme, peuvent nuire à l'efficacité au travail, à l'apprentissage (surtout durant l'enfance), à la capacité de conduire, etc.

Limites et précautions :

Sur l'indicateur :

1. Les PNB considèrent le bruit perçu en façade et non celui perçu à l'intérieur du bâtiment. Cette approche est maximaliste, elle ne tient pas compte des cas où les logements ont bénéficié d'une isolation phonique. En outre, l'indicateur ne prend pas en compte les protections à la source, comme les écrans acoustiques

2. Les transports terrestres ne sont pas les seules sources de nuisances sonores. L'exposition au bruit des transports est aussi induite par le trafic aérien. Les aéroports français les plus importants (générant plus de 20 000 mouvements par an, dont fait partie celui de Nantes) ont l'obligation d'établir un PEB (Plan d'exposition au bruit) et un PGS (Plan de gêne sonore). Le PGS est suivi d'un programme d'insonorisation des logements, financé grâce à une taxe prélevée auprès des compagnies aériennes.

3. L'indicateur présenté ici ne couvre que le réseau État. Il ne comprend pas les routes départementales et communales.

[retour au tableau](#)

Sur les données :

L'évaluation du nombre de points noirs bruit repose non pas sur des mesures sonores effectuées sur le terrain mais sur une modélisation du bruit, tenant compte de plusieurs paramètres tels que le nombre de files de circulation, le trafic journalier, le profil de la voie, le pourcentage de poids lourds, la vitesse maximale autorisée, le type de train, etc. Cependant, des mesures ponctuelles sur site peuvent être pratiquées afin de vérifier la justesse de la modélisation, objectiver une situation litigieuse (zone de plaintes) ou faciliter l'acceptation des résultats de calculs dans le cadre d'une communication publique.

Objectif :

Un objectif de traitement et de résorption des points noirs bruit est inscrit dans une directive européenne de 2002 traduite en droit français en 2006 puis précisée en 2009. La loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, fixe ainsi pour objectif la résorption des PNB les plus préoccupants pour la santé dans un délai maximal de sept ans.

Défis SNDD concernés :

Transport et mobilité durables

Santé publique, prévention et gestion des risques

Finalités Agenda 21 concernées :

Dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables

Épanouissement de tous les êtres humains

Nombre de points noirs bruits - Définition

Zone de Bruit Critique (ZBC) :

Une zone de bruit critique est une zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne, évalués en façades des bâtiments sensibles et résultant de l'exposition de l'ensemble des infrastructures de transports terrestres dont la contribution sonore est significative, dépassent, ou risquent de dépasser à terme, l'une des valeurs limites réglementaires (soit 70 dB(A) en période diurne (LAeq - 6h-22h) et 65 dB(A) en période nocturne (LAeq - 22h-6h)). Le critère de continuité urbaine retenue est une distance entre les bâtiments inférieure à 200 mètres. Un bâtiment dit sensible est composé de locaux à usage d'habitation, d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale.

Point Noir Bruit (PNB) :

Les PNB sont des bâtiments sensibles (habitations, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale), localisés dans une zone de bruit critique (ZBC), répondant aux critères d'antériorité, et pour lesquels les indicateurs de gêne évalués en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme au moins l'une des valeurs limites réglementaires.

Source :

Observatoires départementaux du bruit - Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de 1^e échéance de l'Etat.