



# La directive sur le bruit dans l'environnement : plus qu'une obligation, une opportunité

Document réalisé par le Centre d'information et de documentation sur le bruit sous le haut patronage du ministère de l'Écologie et du Développement Durable

Les nuisances sonores sont aujourd'hui un signe prédominant de détérioration du cadre de vie, en milieu urbain comme au voisinage des grandes infrastructures de transport, ce que confirme l'attente citoyenne grandissante sur cette problématique. Dans certaines situations de forte exposition, le bruit constitue même un véritable enjeu de santé publique, comme le montre un nombre croissant d'études.

Pourtant, sans doute en raison de la multiplicité des sources et de la diversité des acteurs concernés, la prise en compte de cette pollution n'a pas eu jusqu'ici la priorité qu'elle mérite.

Aujourd'hui, pour toutes les grandes agglomérations d'Europe, la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement constitue une opportunité sans précédent de mener des politiques d'aménagement durables, compatibles avec la préservation ou l'amélioration de notre patrimoine sonore.

En effet, pour les gestionnaires en charge de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme ou de la mobilité, la cartographie sonore est un outil objectif permettant d'appréhender, tant de manière préventive que curative, les conséquences acoustiques de leurs décisions. Solidement assujetties à un socle géographique commun aux autres enjeux d'environnement, les cartes de bruit sont de véritables outils d'aide à la décision permettant de mener des actions de planification ciblées, efficaces et aux coûts optimisés.

### Combien de grandes agglomérations sont concernées par la directive en France ?

A titre indicatif, on dénombre en France 58 agglomérations de plus de 100 000 habitants, dont 24 de plus de 250 000, dans lesquelles vivent près de 27 millions d'habitants.

Par ailleurs, sont concernées au titre des grandes infrastructures :

- 40 000 km environ de réseau routier ;
- 7 000 km environ de voies ferrées ;
- 9 grands aéroports civils.

### Comment savoir si une commune est située dans une grande agglomération et pour quelle échéance ?

La liste des communes concernées par chacune des échéances (2007-2008 et 2012-2013) est annexée au décret d'application de la directive (décret n°2006-361 du 24 mars 2006).

### Comment a été déterminée la liste des grandes agglomérations concernées par les cartes de bruit ?

C'est la même liste que celle des communes concernées par la surveillance de la qualité de l'air. Établie à partir du recensement de 1999, cette liste a été réactualisée à l'occasion du décret n°2002-213 du 15 février 2002. Par « grande agglomération », on entend les territoires à cartographier. Il convient de noter que ces territoires ne coïncident pas nécessairement avec le contour des « établissements publics de coopération intercommunale » (communautés de communes, communautés d'agglomérations, communautés urbaines) qui existent sur ces territoires.

## Quoi ?

### La vocation de la directive :

La directive sur la gestion et l'évaluation du bruit dans l'environnement a pour vocation de définir, à l'échelon de l'Union européenne, une approche commune visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cette approche est basée sur la cartographie de l'exposition au bruit (selon des méthodes harmonisées), sur l'information des populations et sur la mise en œuvre de plans de prévention du bruit dans l'environnement au niveau local.

Il s'agit d'évaluer les niveaux sonores émis par les transports (trafics routier, ferroviaire ou aérien) ou ceux provenant de l'activité des installations classées soumises à autorisation.

La directive ne concerne, en revanche, ni le bruit des activités militaires, artisanales, commerciales ou de loisirs (discothèques, sports bruyants, etc.) ni les bruits domestiques (bruits de voisinage).



## Où ? Quand ?

### Les infrastructures et les agglomérations concernées, les échéances :

Les cartes de bruit et les plans de prévention sont requis pour les **grandes infrastructures** et dans les **grandes agglomérations** :

- pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, les infrastructures routières empruntées par plus de 6 millions de véhicules par an, les voies ferrées comptant plus de 60 000 passages de train par an et les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an, l'échéance est fixée au plus tard au 30 juin 2007 pour les cartes de bruit, au 18 juillet 2008 pour les plans de prévention ;
- pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les routes empruntées par 3 millions de véhicules par an et les voies ferrées comptant plus de 30 000 passages de train par an, l'échéance se situe au 30 juin 2012 pour les cartes de bruit, au 18 juillet 2013 pour les plans de prévention.

#### Pour une agglomération, quelles sont les voies qui doivent être cartographiées ?

En agglomération, toutes les voies doivent être cartographiées par l'autorité compétente (EPCI ou commune). Pour les voies à très faible trafic, l'autorité compétente peut appliquer une méthode simplifiée.

#### Quelles sont les sources de bruit industriel à prendre en compte pour la réalisation des cartes de bruit ?

Le décret du 24 mars 2006 retient, pour les activités industrielles, les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation.

Les informations sont disponibles non seulement auprès du gestionnaire de l'installation, mais aussi auprès des DRIRE et des STIIC (Service technique interdépartemental d'inspection des installations classées).

# Qui ?

## Les autorités compétentes :

En France, la transposition de la directive prévoit que les cartes de bruit sont établies :

- pour les grandes infrastructures de transport routier et ferroviaire : par les préfets de département ;
- pour les grands aéroports : par l'autorité chargée d'établir le Plan d'exposition au bruit (PEB) ;
- pour les grandes agglomérations : par les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, quand ils existent, ou par les communes.

Une commune n'appartenant pas à un EPCI peut-elle demander à celui-ci de réaliser la carte ?

Quelle que soit l'autorité qui a réalisé la carte, l'autorité compétente reste celle qui a été désignée par le décret d'application de la directive (décret n°2006-361 du 24 mars 2006).

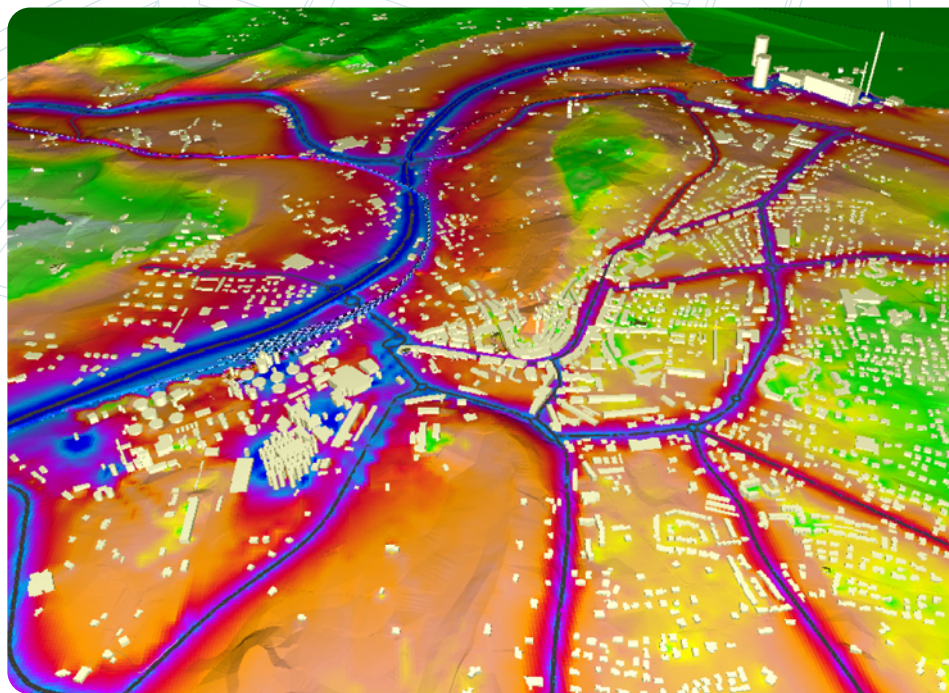
Un EPCI compétent pour faire la carte doit-il cartographier les parties de son territoire qui n'appartiennent pas à la grande agglomération ?

Non, il n'y est pas obligé, mais, cette possibilité reste à l'initiative des autorités concernées, au même titre que toute commune non visée par le décret du 24 mars 2006 et désireuse d'informer ses administrés.



Que faire lorsqu'un EPCI n'a pas la compétence « lutte contre les nuisances sonores » ?

Dans un tel cas, cet EPCI n'est pas l'autorité compétente pour réaliser la carte, au sens du code de l'environnement, mais il peut le faire pour le compte des communes concernées, suivant des modalités dont ils conviennent.



Qui réalise les cartes de bruit dans le cas d'une infrastructure routière ou ferroviaire traversant une agglomération ? Le préfet compétent pour les grandes infrastructures, ou l'autorité compétente pour les grandes agglomérations (commune ou EPCI) ?

Le préfet est compétent pour faire la cartographie des grandes infrastructures de transport, où qu'elles passent ; de même, la carte de bruit de la grande agglomération doit prendre en compte le bruit de la grande infrastructure. Suivant l'ampleur de l'agglomération et celle de l'infrastructure, ces deux cartes ne seront pas forcément réalisées à la même échéance, ni selon la même échelle.

# Comment ?

## Principes d'élaboration d'une carte de bruit :

Une carte de bruit est généralement établie par le calcul puis, le cas échéant, complétée par des mesures acoustiques, pour disposer d'une meilleure connaissance de la situation sonore et communiquer en toute transparence.

Dans les agglomérations concernées, les cartes de bruit comprennent des documents graphiques représentant de manière distincte le bruit produit par les trafics routier, ferroviaire et aérien et par l'activité des installations classées soumises à autorisation.

Les cartes de bruit des infrastructures de transport tiennent compte de l'ensemble des sources de bruit concernées par la directive (route, rail, air, activités industrielles classées soumises à autorisation).

Les cartes de bruit sont établies, notamment, avec les indicateurs harmonisés  $L_{den}$  et  $L_n$  (pour la nuit). Les cartes montrent également les secteurs où un dépassement des valeurs limites est constaté (zones de conflit).

Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent le bruit et sa propagation : caractéristiques du trafic (vitesse de circulation, composition des flux), caractéristiques du site (topographie, implantation du bâti, écrans acoustiques, nature du sol), conditions météo, etc.

Ces cartes de bruit sont croisées avec les données démographiques afin de chiffrer la population exposée.

Les données nécessaires à l'établissement de telles cartes peuvent vite s'avérer conséquentes. Pour gérer, analyser, traiter ou visualiser ces données, l'utilisation d'un système d'information géographique (SIG) devient alors indispensable.

Les cartes de bruit sont élaborées pour fournir au moins les informations nécessaires spécifiées réglementairement. Mais il appartient aux autorités compétentes de décider dans quelle mesure il convient de les compléter pour améliorer le diagnostic, afin d'établir un plan de prévention adapté. Il s'agit, par exemple :

- d'affiner le décompte des populations exposées ;
- de proposer des représentations graphiques des niveaux de bruit en trois dimensions ;
- d'estimer le nombre de personnes gênées par les relations doses/réponses fournies par la Commission européenne ;
- d'utiliser des indicateurs de bruit supplémentaires, notamment pour évaluer les pics de bruit dans certains secteurs ;
- de prendre en compte des sources non concernées par les textes (activités de loisirs, par exemple) ;
- de contrôler l'adéquation de la situation réelle à la cartographie réalisée.

Pour l'élaboration des cartes, les autorités ou organismes gestionnaires des infrastructures concernées transmettent aux autorités compétentes, s'il y a lieu, les éléments nécessaires à leur établissement.

Les cartes sont tenues à la disposition du public et sont publiées par voie électronique.

Pour établir les cartes de bruit, l'autorité compétente peut faire appel à des compétences internes ou confier cette tâche à un prestataire spécialisé. Une liste des principaux outils disponibles (calcul, mesure) est proposée sur le site Internet du Centre d'information et de documentation sur le bruit (CIDB, [www.bruit.fr](http://www.bruit.fr)). Le CIDB publie un annuaire des acteurs de l'environnement sonore incluant une liste de bureaux d'études.

Un guide de bonnes pratiques a été réalisé par un groupe de travail mis en place par la Commission européenne. La dernière mise à jour de ce document (janvier 2006) peut être téléchargée depuis le site de la Commission (voir lien en fin de brochure).

Le projet européen GIpSynoise<sup>1</sup>, soutenu par la Commission européenne et le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, a abouti à un outil d'organisation des données d'entrée et de paramétrage automatique des calculs, de production automatique de données pour l'aide à la décision.



### Y a-t-il une échelle de bruit déposée pour la directive européenne sur le bruit dans l'environnement ?

Officiellement, la directive stipule que les cartes de bruit soient constituées d'isophones de 5 dB en 5 dB. Pour le choix des couleurs, les textes français envisagent de se référer à la norme NFS 31-130. Quant aux maxima et minima de l'échelle, la carte de Paris, par exemple, va de 45 à 80 dB, celle de Londres, de 35 à 80 dB.

### Est-il nécessaire de produire des cartes en trois dimensions ?

Les cartes en trois dimensions ne sont pas exigées par la réglementation. Dans certains cas, elles sont néanmoins de nature à apporter des informations complémentaires : la 3D devient un remarquable outil pour les modélisations des études d'impact des projets d'aménagements sur des zones de taille réduite, par leur capacité, par exemple, à évaluer l'efficacité d'un écran acoustique ou à caler les orientations des bâtiments sensibles vis-à-vis d'une grande infrastructure.

### Comment publier les cartes ?

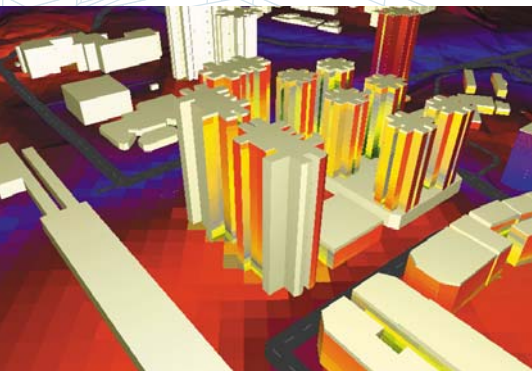
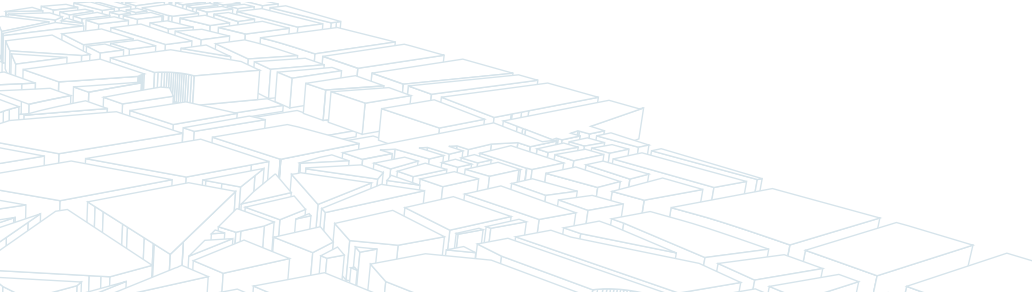
Le décret d'application de la directive prévoit que les cartes de bruit soient tenues à la disposition du public au siège de l'autorité qui est compétente pour les établir. Elles sont publiées par voie électronique.

### Pour le réseau routier, quelles sont les données à recueillir pour réaliser une carte de bruit ?

D'une manière générale, il faut disposer d'un fond cartographique de l'agglomération le plus précis possible (numérique, si possible), en deux ou trois dimensions, incluant le relief. Il faut également disposer du gabarit des voies (pente, sens, revêtements...), des données de trafic des infrastructures (débit, vitesse, type de véhicules), ainsi que des données démographiques.



<sup>1</sup>GIpSynoise : outil d'aide à la décision pour répondre à la directive 2002/49/CE, à l'initiative de 14 villes européennes.



### Les logiciels de modélisation sont-ils soumis à un agrément en France ?

Non, mais cinq logiciels ont été testés par le CETE de Lyon. Ils sont conformes aux exigences de la directive pour l'établissement des cartes du bruit (voir site Internet du CIDB).

### Avec quelle régularité doit-on réexaminer les cartes ?

Les cartes doivent être réexaminées, et, le cas échéant, révisées, au minimum tous les cinq ans. En complément, il est à noter que certaines agglomérations se dotent d'outils permanents d'évaluation du bruit ambiant.

### Quel est le coût d'une carte de bruit ?

On ne dispose à ce jour que d'estimations issues de cartographies expérimentales (par exemple, les cartes de Birmingham, Bruxelles, ou Paris ont coûté entre 0,25 et 0,37 €HT par habitant). Le coût d'une carte de bruit est largement tributaire des données dont l'autorité dispose ou qu'elle doit acquérir. Entre également en ligne de compte le fait que la prestation est réalisée en interne ou confiée à un prestataire extérieur.

### Qu'est-ce qu'une zone calme ?

La définition d'une zone calme — « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit » — appartient à l'autorité compétente. Elle peut intégrer divers critères, tant une limite de bruit à ne pas dépasser, que d'autres critères (d'ordre psychoacoustique, d'usage de la zone, etc.).

## Principes d'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement :

Optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des endroits remarquables. Telle est la vocation des plans de prévention du bruit.

Les cartes de bruit permettent d'identifier les zones qui doivent être prises en compte pour des actions prioritaires. D'instrument d'information, elles peuvent aussi se transformer en instrument prévisionnel, en permettant d'éprouver, par différents scénarios, l'efficacité de certaines mesures : zone 30, régulation horaire ou par type de véhicule, écrans acoustiques, construction de nouveaux immeubles, projet de contournement routier, changement de revêtement de chaussée, etc.

La cartographie du bruit permet aussi d'identifier les zones sensibles (hôpitaux, écoles, etc.) et les

zones calmes (espaces verts, espaces piétonniers, etc.) à protéger du bruit.

Dans le cadre d'un plan de déplacements urbains (PDU) notamment, les cartes peuvent être utilisées pour cibler les zones où une meilleure gestion du trafic est nécessaire. Il suffit ainsi de modifier le nombre de véhicules circulant sur une avenue, ou leur vitesse moyenne, pour que la carte de bruit se transforme.

Autre utilisation, en tant qu'éléments graphiques pouvant compléter les Plans locaux d'urbanisme (PLU), les cartes de bruit peuvent servir de base pour l'instruction des permis de construire.

Cartes de bruit à l'appui, les plans de prévention sont établis au terme d'une consultation du public.

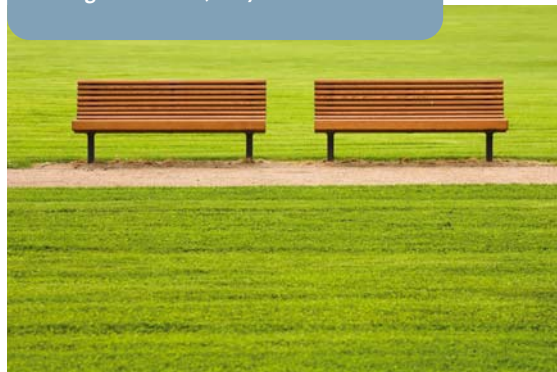
### Lorsqu'un EPCI est mitoyen d'une frontière, la cartographie doit-elle tenir compte du bruit provenant d'infrastructures de transport ou d'activités industrielles situées de l'autre côté de la frontière ?

Pour le cas des sources de bruit qui seraient situées en dehors du territoire d'une autorité compétente, il convient de récupérer les données utiles auprès du gestionnaire concerné, conformément à l'article L572-4 § II du code de l'environnement, et, si besoin est, de l'article 7.4 de la directive (« les Etats membres limitrophes coopèrent pour la cartographie stratégique des régions frontalières »).

## Les zones calmes

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement sont également destinés à protéger les zones calmes. Il s'agit d'espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser

l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. Les plans de prévention comprennent, s'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes.



# Quelles obligations ?

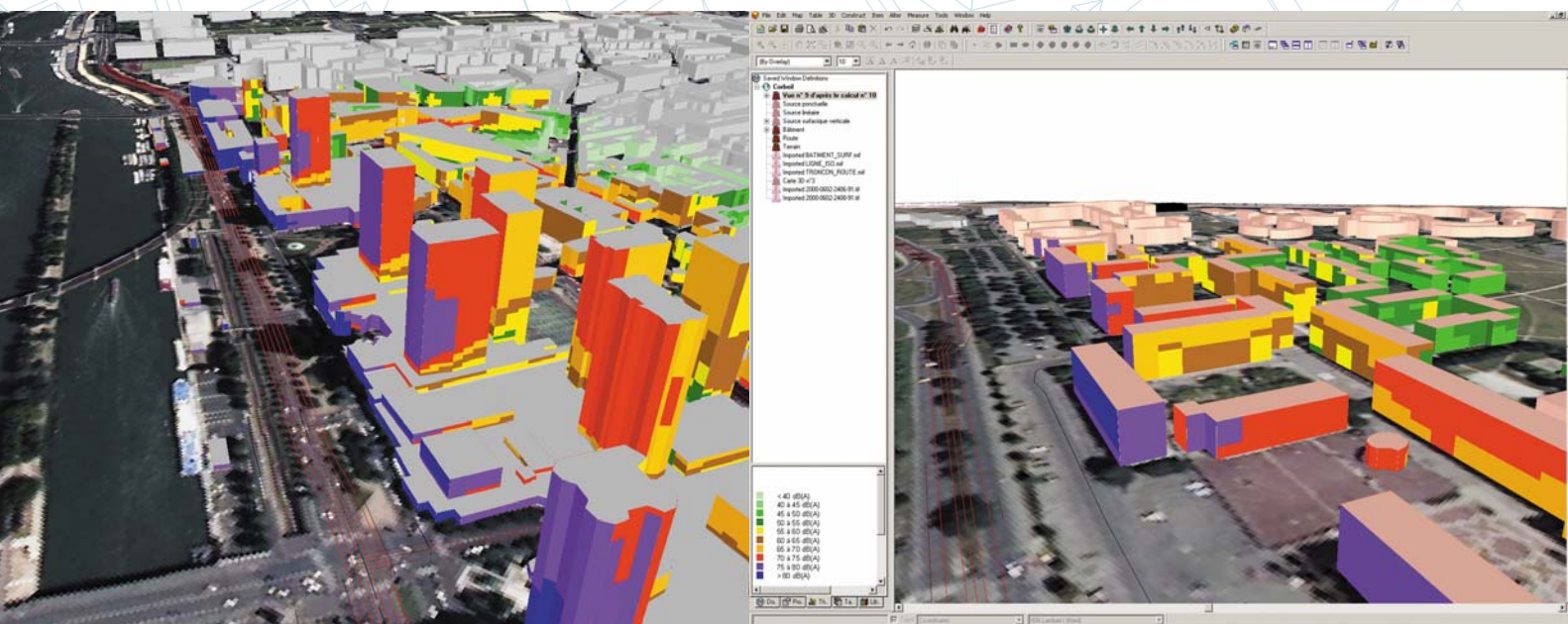
## Les informations exigées réglementairement :

Les cartes de bruit comprennent, pour chacun des indicateurs utilisés, des documents graphiques représentant :

- les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des sources de bruit concernées (route, rail, air, activités industrielles classées soumises à autorisation) ;
- les secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application du 1° de l'article 5 du décret n°95-21 du 9 janvier 1995 ;
- les zones où les valeurs-limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement sont dépassées ;
- les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence (c'est-à-dire, établie à partir des données les plus récentes possibles).



Les évolutions connues ou prévisibles sont celles résultant de modifications d'infrastructures ou d'activités industrielles susceptibles de modifier les niveaux sonores connus lors de l'élaboration de la carte de bruit.



## Combien de temps ?

### Le temps nécessaire à l'établissement d'une carte de bruit :

L'estimation du temps nécessaire pour collecter les données, les mettre en forme, effectuer les calculs et produire les résultats (représentations graphiques et tableaux) peut varier entre 6 mois et un an, selon la disponibilité des informations et l'étendue du territoire concerné, notamment.



## Quels bénéfices ?



Les cartes de bruit participent d'une nouvelle approche du bruit : elles relient la problématique des nuisances sonores à un territoire pertinent et renforcent le bien-fondé de nouveaux instruments d'action ; les acteurs ayant la maîtrise de ces outils en tirent à leur tour une légitimité accrue.

Loin de se limiter à une simple fonction « photographique » qui ne donnerait que l'information sur ce qui est, les cartes de bruit permettent de simuler ce qui pourrait être, offrant en cela de véritables capacités de planification des actions.

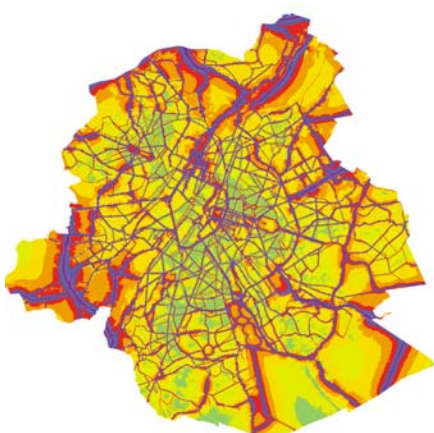
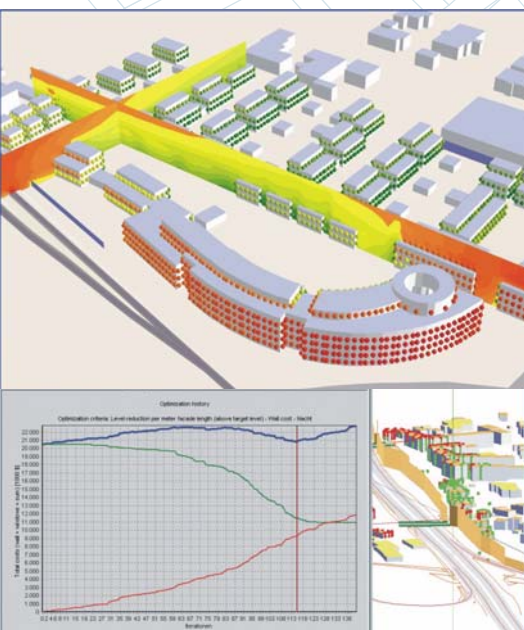
Le SIG joue à ce titre un rôle capital : en centralisant d'importantes quantités de données sonores pertinentes, issues de différents services et autorités agissant à différents niveaux de décision, au sein d'une unique base de données géoréférencée, il constitue un puissant outil de management global de l'environnement sonore.

En outre, ainsi standardisées, ces informations peuvent à leur tour être couplées à d'autres données environnementales ou d'aménagement (régulation du trafic, sécurité routière, pollution de l'air, urbanisme, etc.).

Aux yeux du public, les cartes de bruit prévues par la directive sur le bruit dans l'environnement et les plans de prévention qui en découlent constituent peut-être le mode d'action le plus lisible que les acteurs de la gestion de l'environnement sonore aient jamais eu à entreprendre. Une telle dynamique est de nature à offrir aux autorités compétentes un registre d'action élargi à des champs extérieurs à la présente directive (lieux diffusant de la musique amplifiée, activités bruyantes, etc.).

L'une des principales vocations des cartes est l'information du public sur l'exposition au bruit. Outil de communication, la cartographie sonore contribue à une meilleure connaissance par le public de la problématique de l'environnement sonore.

Support de concertation, la cartographie sonore constitue un élément d'objectivation du débat qui confère au message public davantage de transparence, établissant ainsi de meilleures conditions pour la participation de la société civile au processus décisionnel.



# Code de l'Environnement

## (Partie Législative)

### Chapitre II :

Evaluation, prévention  
et réduction du bruit dans l'environnement

#### Article L572-1

(Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 art. 1 2° Journal Officiel du 14 novembre 2004)

(Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 art. 1 3°, 4° Journal Officiel du 14 novembre 2004)

(Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 art. 4 II Journal Officiel du 27 octobre 2005)

Le bruit émis dans l'environnement aux abords des principales infrastructures de transport ainsi que dans les grandes agglomérations est évalué et fait l'objet d'actions tendant à le prévenir ou à le réduire, dans les conditions prévues par le présent chapitre.

#### Article L572-2

(Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 art. 1 3°, 4° Journal Officiel du 14 novembre 2004)

(Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 art. 4 II Journal Officiel du 27 octobre 2005)

Une carte de bruit et un plan de prévention du bruit dans l'environnement sont établis :

1° Pour chacune des infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires dont les caractéristiques sont fixées par décret en Conseil d'Etat ;

2° Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat.

#### Article L572-3

(Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 art. 1 3°, 4° Journal Officiel du 14 novembre 2004)

(Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 art. 4 II Journal Officiel du 27 octobre 2005)

Les cartes de bruit sont destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution.

Elles comportent un ensemble de représentations graphiques et de données numériques. Elles sont établies en fonction d'indicateurs évaluant le niveau sonore fixés dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

Les cartes relatives aux agglomérations prennent en compte le bruit émis par le trafic routier, ferroviaire et aérien ainsi que par les activités industrielles et, le cas échéant, d'autres sources de bruit.

#### Article L572-4

(Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 art. 1 3°, 4° Journal Officiel du 14 novembre 2004)

(Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 art. 4 II Journal Officiel du 27 octobre 2005)

I. - Les cartes de bruit sont établies :

1° Par le représentant de l'Etat lorsqu'elles sont relatives aux infrastructures de transport visées au 1° de l'article L. 572-2 ;

2° Par les communes situées dans le périmètre des agglomérations de plus de

100 000 habitants ou, s'il en existe, par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores.

II. - Les autorités ou organismes gestionnaires des infrastructures mentionnées au 1° de l'article L. 572-2 transmettent, s'il y a lieu, aux autorités mentionnées au I du présent article les éléments nécessaires à l'établissement des cartes de bruit dans des délais compatibles avec les échéances fixées par les articles L. 572-5 et L. 572-9.

#### Article L572-5

(inséré par Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 art. 1 3°, 4° Journal Officiel du 14 novembre 2004)

Les cartes de bruit sont réexaminées et, le cas échéant, révisées, au moins tous les cinq ans.

Les cartes sont rendues publiques, le cas échéant par voie électronique.

#### Article L572-6

(inséré par Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 art. 1 3°, 4° Journal Officiel du 14 novembre 2004)

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui

établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues.

Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits.

Ils recensent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque des valeurs limites fixées dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat sont dépassées ou risquent de l'être.

#### Article L572-7

(Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 art. 1 3°, 4° Journal Officiel du 14 novembre 2004)

(Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 art. 4 II Journal Officiel du 27 octobre 2005)

I. - Les plans de prévention du bruit dans l'environnement relatifs aux autoroutes et routes d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine public routier national et aux infrastructures ferroviaires sont établis par le représentant de l'Etat.

II. - Les plans de prévention du bruit dans l'environnement relatifs aux infrastructures routières autres que celles mentionnées au I ci-dessus sont établis par les collectivités territoriales dont relèvent ces infrastructures.

III. - Les plans de prévention du bruit dans l'environnement



relatifs aux agglomérations de plus de 100 000 habitants sont établis par les communes situées dans le périmètre de ces agglomérations ou, s'il en existe, par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores.

IV. - L'autorité qui élabore le plan s'assure au préalable de l'accord des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en oeuvre les mesures qu'il recense.

#### **Article L572-8**

*(inséré par Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 art. 1 3°, 4° Journal Officiel du 14 novembre 2004)*

Les projets de plans de prévention du bruit dans l'environnement font l'objet d'une consultation du public, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement sont publiés.

Ils sont réexaminés et, le cas échéant, révisés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés, et en tout état de cause au moins tous les cinq ans.

#### **Article L572-9**

*(Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 art. 1 3°, 4° Journal Officiel du 14 novembre 2004)*

*(Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 art. 4 II Journal Officiel du 27 octobre 2005)*

I. - Les cartes de bruit relatives aux agglomérations de plus de 250 000 habitants, aux infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules et aux infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de trains sont publiées le 30 juin 2007 au plus tard. Les plans de prévention du bruit dans l'environnement correspondants sont publiés le 18 juillet 2008 au plus tard.

II. - Les autres cartes de bruit sont publiées le 30 juin 2012 au plus tard, et les plans d'action correspondants le 18 juillet 2013 au plus tard.

#### **Article L572-10**

*(inséré par Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 art. 1 3°, 4° Journal Officiel du 14 novembre 2004)*

Les cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement dont l'établissement incombe à des autorités autres que l'Etat sont transmis au représentant de l'Etat.

Lorsque celui-ci constate qu'une autorité n'a pas établi, réexaminé ou publié une carte ou un plan dans les délais prescrits par les dispositions des articles L. 572-5 et L. 572-9, il y procède au lieu et place et aux frais de cette autorité, après mise en demeure.

#### **Article L572-11**

*(Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 art. 1 3°, 4° Journal Officiel du 14 novembre 2004)*

*(Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 art. 4 II Journal Officiel du 27 octobre 2005)*

Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent chapitre.

Décrets, arrêtés, circulaires  
Textes généraux

Ministère de l'écologie et du développement durable

Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme NOR: DEVP0640019D

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie et du développement durable,

Vu la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 572-1 à L. 572-11 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 147-1 à L. 147-8 et R. 147-1 à R. 147-11 ;

Vu le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

## Article 1

Les mesures prévues par le présent décret ont pour objet d'évaluer et de prévenir les nuisances sonores résultant d'activités humaines, notamment les bruits émis par les moyens de transports, le trafic routier, ferroviaire ou aérien ou provenant d'activités industrielles exercées dans les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation en application de l'article L. 512-1 du code de l'environnement, à l'exception :

- 1° Des activités militaires localisées dans les zones affectées au ministère de la défense y compris les espaces aériens qui leur sont associés ;
- 2° Des activités domestiques ;
- 3° Du bruit perçu sur les lieux de travail et à l'intérieur des moyens de transport, du bruit de voisinage et du bruit produit par les personnes exposées elles-mêmes.

## Article 2

Une carte de bruit et un plan de prévention du bruit dans l'environnement sont établis dans les conditions prévues au chapitre II du titre VII du livre V du code de l'environnement :

- 1° Pour chacune des infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules ;
- 2° Pour chacune des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train ;
- 3° Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la liste est annexée au présent décret.

## Article 3

I. - Les cartes de bruit prévues au chapitre II du titre VII du livre V du code de l'environnement sont établies au moyen, notamment, des indicateurs de niveau sonore LDEN et LN définis à l'article R. 147-1 du code de l'urbanisme.

Les méthodes d'évaluation de l'exposition au bruit et les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement dont le dépassement peut justifier l'adoption de mesures de réduction du bruit sont définies par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement.

II. - Les cartes de bruit comprennent pour chacun des indicateurs mentionnés au I :

- 1° Des documents graphiques représentant :
  - a) Les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit énumérées à l'article 1er ;
  - b) Les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet en application du 1° de l'article 5 du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 ;

c) Les zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement sont dépassées ;

d) Les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence ;

2° Une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones mentionnées au 1° ;

3° Un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration.

III. - Dans les agglomérations mentionnées au 3° de l'article 2, les cartes de bruit comportent, en outre, des documents graphiques représentant de manière distincte le bruit produit par les trafics routier, ferroviaire, aérien et les installations industrielles mentionnées au premier alinéa de l'article 1er ainsi que les évolutions prévisibles de ces nuisances sonores.

IV. - Un arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement précise, en tant que de besoin, les dispositions techniques nécessaires à l'application du présent article.

## Article 4

Les cartes de bruit concernant les infrastructures mentionnées aux 1° et 2° de l'article 2 sont arrêtées et publiées par le représentant de l'Etat dans le département.

Les cartes de bruit concernant les agglomérations mentionnées au 3° de l'article 2 sont arrêtées par les conseils municipaux des communes appartenant aux agglomérations ou par les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores s'il en existe.

Les cartes de bruit sont tenues à la disposition du public au siège de l'autorité compétente pour les arrêter. Elles sont publiées par voie électronique.

## Article 5

I. - Les plans de prévention du bruit dans l'environnement prévus au chapitre II du titre VII du livre V du code de l'environnement comprennent :

1° Un rapport de présentation présentant, d'une part, une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif et, d'autre part, une description des infrastructures et des agglomérations concernées ;

2° S'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes définies à l'article L. 572-6 et les objectifs de préservation les concernant ;

3° Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites mentionnées au I de l'article 3 ;

4° Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes ;

5° S'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent ;

6° Les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'ana-

lyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables ;

7° Une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues ;

8° Un résumé non technique du plan.

II. - Sont joints en annexe du plan les accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues.

#### Article 6

Le projet de plan comprenant les documents prévus à l'article 5 est mis à la disposition du public pendant deux mois.

Un avis faisant connaître la date à compter de laquelle le dossier est mis à la disposition du public est publié dans un journal diffusé dans le ou les départements intéressés, quinze jours au moins avant le début de la période de mise à disposition. Cet avis mentionne, en outre, les lieux, jours et heures où le public peut prendre connaissance du projet et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

#### Article 7

I. - Le plan de prévention du bruit dans l'environnement est arrêté :

1° Par le représentant de l'Etat dans le département pour les infrastructures ferroviaires et les infrastructures routières et autoroutières d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine routier national ;

2° Par l'organe délibérant de la collectivité territoriale gestionnaire pour les infrastructures routières autres que celles mentionnées à l'alinéa précédent ;

3° Par les conseils municipaux ou par les organes délibérants des établissements publics de coopération inter-

communale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, s'il en existe, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

II. - Le plan de prévention du bruit dans l'environnement et une note exposant les résultats de la consultation prévue à l'article 6 et la suite qui leur a été donnée sont tenus à la disposition du public au siège de l'autorité compétente pour arrêter le plan. Le plan et la note sont publiés par voie électronique.

#### Article 8

Il est inséré dans le code de l'urbanisme un article R. 147-5-1 ainsi rédigé :

« Art. R. 147-5-1. - I. - Aux abords des aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements, à l'exception des mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers, le bruit émis dans l'environnement doit être évalué et faire l'objet d'actions tendant à le prévenir ou à le réduire dans les conditions prévues au présent article. La liste de ces aérodromes est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement.

II. - Le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit établi autour des aérodromes mentionnés au I doit comprendre les données, objectifs et mesures prévues aux articles 3 et 5 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006.

III. - Les données, objectifs et mesures mentionnés au II sont réexaminés et, le cas échéant, mis à jour en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés et en tout état de cause au moins tous les cinq ans. La mise à jour peut être effectuée indépendamment de la révision du plan d'exposition au bruit dans les conditions prévues aux articles 3, 6 et 7 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. »

#### Article 9

Le rapport de présentation des plans approuvés d'exposition au bruit des aérodromes mentionnés au I de l'article R. 147-5-1 du code de l'urbanisme est mis à jour au plus tard le 30 juin 2007 pour y inclure les données prévues à l'article 3 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 et au plus tard le 18 juillet 2008 pour y inclure les données, objectifs et mesures mentionnés à l'article 8 du même décret.

#### Article 10

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et la ministre de l'écologie et du développement durable sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 24 mars 2006.

Par le Premier ministre,

Dominique de Villepin

La ministre de l'écologie

et du développement durable,

Nelly Olin

Le ministre d'Etat,

ministre de l'intérieur

et de l'aménagement du territoire,

Nicolas Sarkozy

Le ministre des transports, de l'équipement,

du tourisme et de la mer,

Dominique Perben

#### ANNEXE I LISTE DES AGGLOMÉRATIONS

Agglomérations de plus de 250 000 habitants

Avignon, Béthune, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Douai-Lens, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille - Aix-en-Provence, Metz, Montpellier, Nancy, Nantes, Nice, Orléans, Paris, Rennes, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Tours et Valenciennes.

Agglomérations comprises entre 100 000 et 250 000 habitants

Amiens, Angers, Angoulême, Annecy, Annemasse, Bayonne, Besançon, Brest, Caen, Calais, Chambéry, Dijon, Dunkerque, Le Havre, Limoges, Lorient, Le Mans, Maubeuge, Montbéliard, Mulhouse, Nîmes, Pau, Perpignan, Poitiers, Reims, La Rochelle, Saint-Nazaire, Thionville, Troyes, Valence, Fort-de-France (Martinique), Pointe-à-Pitre - Les Abymes (Guadeloupe), Saint-Denis (Réunion) et Saint-Pierre (Réunion).

#### ANNEXE II LISTE DES COMMUNES INCLUDES DANS LES AGGLOMÉRATIONS

DE PLUS DE 100 000  
HABITANTS

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO n° 73 du 26/03/2006 texte numéro 15

# Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement

NOR: DEVP0650177A - J.O n° 81 du 5 avril 2006 page 5126 texte n° 39

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et la ministre de l'écologie et du développement durable,

Vu la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 572-1 à L. 572-11 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 147-1 à L. 147-8 et R. 147-1 à R. 147-11;

Vu le décret n°95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation;

Vu le décret du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme,

Arrêtent :

**Art. 1<sup>er</sup>.** - L'évaluation des niveaux de bruit en façade des bâtiments est effectuée à deux mètres en avant de la façade, sans tenir compte de la dernière réflexion du son sur la façade du bâtiment concerné. Cela correspond à une correction de -3 dB(A) par rapport au niveau de pression acoustique défini dans la norme NF S 31 110.

Les niveaux sonores visés à l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont évalués à une hauteur de 4 mètres au-dessus du sol.

**Art. 2.** - I. Les niveaux de bruit visés à l'article 1 sont évalués par calcul. Des mesures sur site peuvent être effectuées pour s'assurer de la cohérence des calculs.

II. Les méthodes de calculs sont conformes aux méthodes suivantes :

1° Pour le bruit industriel : ISO 9613-2: «Acoustique - Atténuation du son lors de sa propagation à l'air libre, partie 2: méthodes générales de calcul».

2° Pour le bruit des aéronefs : Document de la conférence européenne de l'aviation civile CEAC Doc. 29 «Rapport sur la méthode standard de calcul des courbes de bruit autour des aéroports civils» 1997, à l'aide de la technique de segmentation mentionnée dans la partie 7.5 de CEAC Doc. 29.

3° Pour le bruit des trafics routier et ferroviaire : Norme XP 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».

III. 1° Pour le bruit industriel, des données appropriées d'émission peuvent être obtenues par des mesures réalisées suivant l'une des méthodes suivantes :

- ISO 8297 : 1994 «Acoustique - Détermination des niveaux de puissance acoustique d'installations industrielles multi-sources pour l'évaluation des niveaux de pression acoustique dans l'environnement - méthode d'expertise»,

- EN ISO 3744 : 1995 «Acoustique - Détermination des niveaux de puissance acoustique émis par les sources de bruit à partir de la pression acoustique - méthode d'expertise dans des conditions approchant celles du champ libre sur plan réfléchissant»,

- EN ISO 3746 : 1995 «Acoustique - Détermination des niveaux de puissance acoustique émis par les sources de bruit à l'aide d'une surface de mesure enveloppante au-dessus d'un plan réfléchissant».

2° Les données d'émission sonore des aéronefs sont celles de la base de données européenne «ANP» constituée à cet effet.

3° Pour les infrastructures routières, les abaques d'émission sont indiqués par la Nouvelle Méthode de Préviation du Bruit - Routes - 1996. Pour les infrastructures ferroviaires, les données d'émission sont indiquées par le document «Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement» du 30 janvier 2006, de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF).

IV. Les méthodes de mesures sont conformes aux méthodes suivantes :

- NF S 31-110 «Caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement - Grandeurs fondamentales et méthodes générales d'évaluation»;

- NF S 31-010 «Caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement - Méthodes particulières de mesurage, pour les autres sources de bruit»;

- NF S 31 085 «Caractérisation et mesurage du bruit dû au trafic routier»;

- NF S 31-088 «Mesurage du bruit dû au trafic ferroviaire en vue de sa caractérisation pour le bruit ferroviaire».

**Art. 3.** - I. Les documents graphiques représentant les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones visées au a) du II (1°) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé ainsi que les zones où les valeurs limites sont dépassées visées au c) du II (1°) et les estimations visées au II (2°) du même article sont établis à partir de données récentes. Ils tiennent lieu de situation de référence.

Les données récentes sont obtenues préférentiellement par relevés ou par estimations sous réserve de préciser la méthodologie employée dans le rapport visé au 3° de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé.

II. Dans les agglomérations visées au 3° de l'article 2 du décret du 24 mars 2006 susvisé, le document visé au a) du II (1°) de l'article 3 du même décret peut, le cas échéant,

représenter l'exposition sonore globale due à l'ensemble des différentes sources de bruit visées à l'article 1<sup>er</sup> du même décret.

III. Une évolution connue ou prévisible, telle que visée au d) du II (1°) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé est une modification planifiée des sources de bruit, ainsi que tout projet d'infrastructure susceptible de modifier les niveaux sonores, dès lors que les données nécessaires à l'élaboration d'une carte de bruit sont disponibles ou peuvent être obtenues à un coût raisonnable.

Les projets d'infrastructure sont pris en compte dès lors que l'un des actes suivants s'y rapportant intervient six mois avant que l'autorité compétente pour l'élaboration de la carte ne l'arrête.

1° Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure ou sur le projet d'une installation classée pour la protection de l'environnement visée au L. 512-1 du code de l'environnement, en application de l'article L. 11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret n°85-453 du 23 avril 1985 modifié portant application de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement;

2° Mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du a) du 2° de l'article R. 121-13 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision, ou cette délibération, prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;

3° Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan local d'urbanisme, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;

4° Autorisation d'une installation classée pour la protection de l'environnement visée au L. 512-1 du code de l'environnement;

5° Publication des arrêtés préfectoraux portant classement de l'infrastructure au sens du décret n°95-21 du 9 janvier 1995 ou définissant un plan d'exposition au bruit au sens des articles L. 147-1 à L. 147-8 et R. 147-1 à R. 147-11 du code de l'urbanisme;

6° Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur un projet de modification permanente de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments telle que prévue par le décret n° 2004-558 du 15 juin 2004 pris pour l'application de l'article L. 227-10 du code de l'aviation civile et modifiant la partie Réglementaire de ce code et le décret n° 85-453 du 23 avril 1985.

**Art. 4. - I.** Les courbes isophones visées au a) du II (1°) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont tracées à partir de 55 dB(A) en Lden et de 50 dB(A) en Ln puis, pour les valeurs supérieures, fixées de 5 en 5 dB(A). Les zones de bruit comprises entre les courbes isophones sont représentées par une couleur dont le code est conforme à la norme NF S 31 130.

II. Les zones où les valeurs limites sont dépassées visées au c) II (1°) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé, sont désignées à l'aide des courbes isophones correspondant aux valeurs limites précisées à l'article 7.

III. Les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles visées au d) du II (1°) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont représentées par courbes isophones des différences de niveaux de bruit entre la situation de référence et la situation future à long terme. Les zones de bruit comprises entre les courbes isophones sont représentées par une couleur dont le code est conforme à la norme NF S 31 130.

IV. l'estimation visée au II (2°) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé est établie pour les plages suivantes:

1° Pour l'indicateur Lden: [55;60[, [60;65[, [65;70[, [70;75[, [75; ...

2° Pour l'indicateur Ln: [50;55[, [55;60[, [60;65[, [65;70[, [70;... Le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitations est arrondi à la centaine près.

Pour les cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures de transports, les estimations donnent également, la superficie totale, en kilomètres carrés, exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A).

**Art. 5. - I.** Pour le bruit dû aux trafics routier, ferroviaire, pour le bruit des aéroports ainsi que pour le bruit dû aux installations industrielles visées au L. 512-1, l'estimation exigée au II (2°) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé est effectuée en affectant à chaque bâtiment le niveau de bruit évalué en façade la plus exposée, couplé à une estimation du nombre de personnes vivant dans ce bâtiment.

II. Dans les agglomérations visées au 3° de l'article 2 du décret du 24 mars 2006 susvisé, l'estimation exigée au II (2°) de l'article 3 du même décret est établie pour l'information du public, par secteurs, puis par commune et enfin, le cas échéant, pour le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de lutte contre les nuisances sonores. Les secteurs d'étude sont déterminés par l'autorité compétente pour l'élaboration de la carte de bruit en fonction de la taille du territoire cartographié.

Pour les grandes infrastructures de transports terrestres, l'estimation exigée au 2° de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé est établie séparément pour chaque axe. Les données sont agrégées à l'échelon du département.

Le cas échéant, une estimation supplémentaire est effectuée pour les secteurs soumis aux bruits des grandes infrastructures et situés dans les agglomérations visées au 3° de l'article 2 du décret du 24 mars 2006 susvisé.

III. Dans les agglomérations visées au 3° de l'article 2 du décret du 24 mars 2006 susvisé, l'estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit visée au I (7°) de l'article 5 du même décret peut, le cas échéant, tenir compte de l'exposition sonore globale due à l'ensemble des différentes sources de bruit visées à l'article 1 du même décret.

**Art. 6. - I.** Les informations visées à l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont au format numérique et sont organisées conformément aux standards et aux normes définis par le cadre commun d'interopérabilité des systèmes d'information publics.

II. Les représentations graphiques comportent notamment:

- Le nord géographique;
- L'échelle;
- Une légende comportant les codes couleur visés à l'article 4;
- Pour le public, les repères suivants:
  - a) Concernant les grandes infrastructures de transports, le nom et la localisation des villages, des villes et des agglomérations comprises dans les zones délimitées à l'article 4;
  - b) Concernant les agglomérations, le nom des rues principales.

III. Les représentations graphiques doivent être claires, compréhensibles et accessibles par le public. Les représentations graphiques des cartes de bruit relatives aux agglomérations visées au 3° de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont établies à l'échelle de 1/10000 au moins. Les représentations graphiques des cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures de transports visées aux 1° et 2° de l'article 2 du même décret et à l'article R147-5-1 du code de l'urbanisme, sont établies à l'échelle de 1/25000 au moins.

**Art. 7. -** Les valeurs limites visées à l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont les suivantes:

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé. (Voir tableau en bas de page)

**Art. 8. -** Le directeur général des routes, le directeur général de la mer et des transports, le directeur général de l'aviation civile et le directeur de la prévention des pollutions et des risques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris le 4 avril 2006

La ministre de l'écologie et du développement durable,

NELLY OLIN

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

DOMINIQUE PERBEN

J.O n° 84 du 8 avril 2006  
page 5316 texte n° 46

**Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer**

**Arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aérodromes mentionnés au I de l'article R. 147-5-1 du code de l'urbanisme**

NOR: EQUA0600804A

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et la ministre de l'écologie et du développement durable, Vu le code de l'urbanisme, notamment le I de son article R. 147-5-1, Arrêtent :

**Article 1**

La liste des aérodromes mentionnée au I de l'article R. 147-5-1 du code de l'urbanisme est fixée en annexe au présent arrêté.

**Article 2**

Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française. Fait à Paris, le 3 avril 2006.

*Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, Pour le ministre et par délégation : Le directeur des affaires stratégiques et techniques, P. Schwach*

*La ministre de l'écologie et du développement durable, Pour la ministre et par délégation : Le directeur de la prévention des pollutions et des risques, délégué aux risques majeurs, T. Trouvé*

**Annexe: LISTE DES AÉRODROMES MENTIONNÉS AU I DE L'ARTICLE R. 147-5-1 DU CODE DE L'URBANISME**  
Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin). Bordeaux-Mérignac (Gironde). Lyon - Saint-Exupéry (Rhône). Marseille-Provence (Bouches-du-Rhône). Nice-Côte d'Azur (Alpes-Maritimes). Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise). Paris-Le Bourget (Seine-Saint-Denis). Paris-Orly (Val-de-Marne). Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne).

**Valeurs limites, en dB(A)**

Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
<b>Lden</b>	55	68	73	71
<b>Ln</b>		62	65	60

## Quelles aides ?

Les aides financières éventuellement disponibles :

La région Ile-de-France

Depuis plusieurs années, la Région Ile-de-France, qui s'est dotée d'un diagnostic de bruit géoréférencé, conduit une politique de partenariat avec les communes de son ressort dans la lutte contre les nuisances sonores. Dans le cadre d'une délibération du conseil régional du 16 décembre 1999, actualisée par une délibération du 23 mars 2003, toute commune, structure intercommunale ou département francilien qui lance un programme local de lutte contre le bruit bénéficie d'une aide de sa part. Cette aide vaut tant pour les études pré-opérationnelles (dont la carte de bruit), financées à hauteur de 50% du coût hors taxe dans la limite d'un plafond de 8000 €HT par commune, que pour le plan lui-même, dont les actions sont financées à hauteur de 30 ou 40% de leur coût hors taxe, là aussi dans la limite d'un plafond.

## Exemples de cartes de bruit

- **Paris :**  
Mairie de Paris - Yann Françoise  
[www.paris.fr](http://www.paris.fr)  
(rubrique Environnement, puis Lutte contre le bruit)
- **Bruxelles :**  
IBGE - Christine Bourbon  
[www.ibgebim.be/english/contenu/content.asp?ref=1765](http://www.ibgebim.be/english/contenu/content.asp?ref=1765)
- **Londres :**  
[www.noisemapping.org/frames/Map.asp](http://www.noisemapping.org/frames/Map.asp)
- **Birmingham :**  
[www.defra.gov.uk/environment/noise/mapping/birmingham](http://www.defra.gov.uk/environment/noise/mapping/birmingham)

### Crédits photos :

Acouphen Environnement  
Brüel & Kjaer  
DB Vib / Wölfel  
Euphonia  
ICN / CSTB  
01dB Metravis / Datakustik  
istockphoto.com  
Audiovisual Library European Commission

Conception visuelle : maiffret.net

## Contacts

Quelques organismes ressources :

- **DG ENV**  
(Unité qualité de l'air et transports)  
<http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/noisedir/library>
- **Grand Lyon**  
(Projet Européen Gipsynoise)  
Julie Vallet  
Tél. : 04 78 63 40 40
- **CERTU (Groupe Air Bruit Nature)**  
Pour les agglomérations  
Jérôme Saurat  
Tél. : 04 72 74 58 00
- **CIDB (Centre d'information et de documentation sur le bruit)**  
Tél. : 01 47 64 64 64  
[www.bruit.fr](http://www.bruit.fr)
- **SETRA - CSTR/ENV**  
Pour les infrastructures  
Francis Besnard  
Tél. : 01 46 11 31 31
- **CETE de Lyon**  
Bernard Miège  
Tél. : 04 74 27 51 51
- **CETE de l'Est**  
Catherine Lamouroux-Kuhn  
Tél. : 03 88 77 46 00
- **GIAC-CICF (Groupement de l'ingénierie acoustique)**  
Tél. : 01 44 30 49 30  
[www.cicf.fr](http://www.cicf.fr)
- **Mission Bruit**  
Tél. : 01 42 19 15 41  
[mission-bruit@ecologie.gouv.fr](mailto:mission-bruit@ecologie.gouv.fr)

## Références

Où trouver l'information

- Texte intégral de la directive, résumé et commentaire sur sa genèse  
<http://europa.eu.int/scadplus/leg/fr/lvb/l21180.htm>
- *Good practice guide for strategic noise mapping* (guide de bonnes pratiques réalisé par le groupe WG-AEN, version réactualisée du 13 janvier 2006)  
[www.europa.eu.int/comm/environment/noise/pdf/wg\\_aen.pdf](http://www.europa.eu.int/comm/environment/noise/pdf/wg_aen.pdf)
- Projet européen SMILE  
[www.smile-europe.org](http://www.smile-europe.org)
- Projet européen GIpSynoise  
[www.gipsynoise.org](http://www.gipsynoise.org)