

Questions sur les cartes de bruit, la directive européenne de 2002 et la loi de 2005

La réglementation européenne 2002/49/CE sur l'évaluation du bruit dans l'environnement

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement vise, au moyen de cartes de bruit stratégiques à évaluer de façon harmonisée l'exposition au bruit dans les 25 États-membres. Elle a pour objectif de prévenir et de réduire les effets du bruit.

La réglementation française ratifiée par la loi du 26 octobre 2005

La directive européenne a été transposée en droit français par ordonnance, ratifiée par la loi du 26 octobre 2005, et figure désormais dans le Code de l'Environnement aux articles L 572-1 et suivants.

Qu'est-ce que la cartographie stratégique du bruit ?

Elle permet une représentation des niveaux de bruit, mais également de :

- dénombrer la population exposée ;
- quantifier les nuisances ;
- d'élaborer des plans d'action (préservation des zones calmes le cas échéant).

Qu'elles sont les échéances pour la réalisation des différentes cartes de bruit et PPBE

Les échéances fixées par l'article L.572-9 du code de l'environnement sont les suivantes :

- le 30 juin 2007 pour les infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules, pour les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de trains et pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants listés par l'arrêté du 3 avril 2006 ;
- le 30 juin 2012 pour les infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est compris entre 3 et 6 millions de véhicules, pour les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est compris entre 30 000 et 60 000 passages de trains, pour les agglomérations comprenant entre 100 000 et 250 000 habitants au sens INSEE.
- Les PPBE devront être réalisés un an après les cartes de bruit qui leur sont associées

Les cartes de bruit et les PPBE doivent faire l'objet d'un réexamen au plus tard tous les 5 ans.

Quel est le principe d'élaboration des cartes de bruit stratégiques ?

Les cartes de bruit sont établies avec les indicateurs harmonisés Lden (pour le jour) et Ln (pour la nuit).

Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent le bruit et sa propagation.

Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin de chiffrer la population exposée.

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

• Cartes d'exposition (ou carte de type A) :

Il s'agit de deux cartes représentant, pour l'année d'établissement des cartes :

- les zones exposées à + de 55 décibels en Lden (le jour)
- les zones exposées à + de 50 décibels en Ln (la nuit)
- Elles représentent les courbes isophones de 5 en 5 décibels ;

• **Carte des secteurs affectés par le bruit (ou carte de type B) :**

Il s'agit d'une carte représentant les secteurs affectés par le bruit, définis dans des arrêtés préfectoraux de classement sonore (article 5 du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995) ;

• **Carte de dépassement des valeurs limites (ou carte de type C) :**

Il s'agit de cartes représentant, pour l'année d'établissement des cartes, les zones où les valeurs limites en Lden (jour) et en Ln (nuit) sont dépassées (article L 572-6 du Code de l'Environnement).

Quel est le principe de représentation ?

Elles sont représentées, pour les grandes infrastructures des transports au 1/25000 au moins.

Un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée est joint à ces cartes ainsi que l'estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements de santé et d'enseignement situés dans les zones exposées au bruit.

Ces cartes sont publiées par arrêté préfectoral et sont tenues à la disposition du public.

Comment lire les cartes ?

La lecture de la carte ne peut être comparée à des mesures de bruit sans un minimum de précaution, mesures et cartes ne cherchant pas à représenter les mêmes effets.

Il s'agit dans la carte d'essayer de représenter un niveau de gêne.

La carte de bruit dû aux trafics routiers et ferroviaires permet d'évaluer sur un territoire donné, l'exposition au bruit induite par les trafics routiers et ferroviaires.

Les niveaux de bruit sont exprimés en Lden (jour, soir, nuit), indicateur de gêne donnant un poids plus fort le soir (+ 5dB(A)) et la nuit (+10dB(A)) au niveau de bruit.

Ce n'est donc pas un niveau de bruit réel ou mesuré (comme le Laeq) mais une indication pondérée.

Pour les cartes des grandes infrastructures routières et ferroviaires, les cartes sont représentées par axe.

Chaque voie est donc traitée indépendamment des autres, notamment aux niveaux des intersections.

De plus les données de populations, de surfaces et d'identifications des bâtiments de santé et d'enseignement accompagnant les cartes A et C sont calculées pour la totalité de l'axe sur tout le département.

Les incidences des cartes de bruit

Pour les occupants des bâtiments à construire dans un secteur situé au voisinage d'infrastructures de transports terrestres classées (Carte de type B), les façades des pièces et locaux exposés au bruit doivent présenter un isolement acoustique contre les bruits extérieurs au moins égal aux valeurs déterminées par Arrêté Préfectoral (cf.décret n°95-21 du 9 janvier 1995).

Pour les occupants des bâtiments existants, l'étude des Plans de Prévention du Bruit fixera la politique de résorption des Points Noirs Bruit (PNB) destinée à réduire les effets du bruit dans les zones les plus exposées. Ils s'appliqueront en cas de dépassement des valeurs limites des PNB dans le respect de la règle d'antériorité.

O

O

O