



Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables

Direction de la prévention des pollutions et des risques
Direction générale des routes
Direction générale de l'aviation civile
Direction générale de la mer et des transports
Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction

Paris, le 7 juin 2007

A Messieurs les préfets de région

Directions régionales de l'environnement

Directions régionales de l'équipement

Centres d'études techniques de l'équipement

Directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement

Directions de l'aviation civile

A Mesdames et Messieurs les préfets de département

Directions départementales de l'équipement

A Messieurs les préfets coordonnateurs des itinéraires routiers

Directions interdépartementales des routes

Objet : Circulaire relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement

Réf. : - Article L.572-1 à L.572-11 du code de l'environnement

- 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 et ses deux arrêtés d'application des 3 et 4 avril 2006

- Lettre de la DPPR du 28 février 2007 aux préfets de département relative à la mise en œuvre de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002

A la suite de la transposition de la directive européenne n°2002/49/CE, la présente circulaire porte sur l'évaluation, la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement, en priorité pour la première échéance européenne. Elle fixe les instructions à suivre, aussi bien sur le plan organisationnel que méthodologique, pour la réalisation des « cartes de bruit » et des « plans de prévention du bruit dans l'environnement » (PPBE) relatifs aux grandes infrastructures de transports terrestres et aux principaux aéroports. Elle précise les principaux échanges à organiser avec les collectivités pour permettre les productions correspondantes et pour leur faciliter celles également attendues dans les principales agglomérations.

Elle précise en particulier :

- les responsabilités des préfets de département dans la réalisation des cartes de bruit et des PPBE ;
- l'organisation de certains échanges entre les différentes autorités compétentes dans l'élaboration des cartes de bruit et des PPBE ;
- les échanges avec les collectivités ;
- l'organisation des remontées d'information destinées à la Commission européenne ;
- les modalités de diffusion des cartes de bruit et des PPBE aux administrations centrales et aux collectivités concernées.

A- Rappel réglementaire

La directive n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour objet de définir une approche commune à tous les Etats membres afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement. Cet objectif se décline en trois actions : l'évaluation de l'exposition au bruit des populations, une information des populations sur ce niveau d'exposition et les effets du bruit, et la mise en œuvre de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme.

Afin d'atteindre ces objectifs, la directive a instauré l'obligation pour les Etats membres d'élaborer des cartes du bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour les grandes infrastructures de transports terrestres (ITT), les principaux aéroports ainsi que les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Dans un premier temps, la circulaire concernant le bruit des transports terrestres en date du 25 mai 2004 a apporté les premières adaptations utiles aux dispositifs existants dans le cadre des observatoires départementaux du bruit des transports terrestres, en vue de la mise en œuvre de la directive.

Parallèlement, la transposition de cette directive a été engagée par ordonnance, ratifiée par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005 modifiant le code de l'environnement, et s'est achevée début 2006 avec la parution des textes réglementaires correspondants. A la suite de cette transposition, les textes en vigueur en France sont les suivants :

- les articles L.572-1 à L.572-11 du code de l'environnement ;
- le 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 ;
- les arrêtés d'application des 3 et 4 avril 2006.

Ces textes ont désigné le préfet de département comme autorité compétente pour l'élaboration des cartes de bruit pour les infrastructures de transport suivantes :

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains ;
- les aéroports listés par l'arrêté du 3 avril 2006.

La réalisation des cartes de bruit d'agglomérations a été confiée aux collectivités locales, qui se déclinent suivant l'organisation intercommunale pour la compétence « lutte contre les nuisances sonores » : ce sont les communes ou leurs établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, s'ils existent. Ces cartes concernent les agglomérations listées en annexe du décret du 24 mars 2006 ainsi que les communes qui les composent.

La réalisation des PPBE est confiée au préfet de département pour les infrastructures routières et ferroviaires relevant de l'Etat, et pour les aéroports cités ci-dessus, et aux communes ou leurs établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, pour les grandes agglomérations. Concernant les grandes infrastructures routières hors réseau routier national, cette responsabilité est confiée à la collectivité en charge de leur gestion.

La réalisation des différentes cartes de bruit est prévue en deux temps, pour une mise en œuvre progressive. 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, pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, pour les aéroports 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.

Les PPBE devront être réalisés un an après les cartes de bruit qui leur sont associées, soit respectivement :

- d'ici le 18 juillet 2008 pour les aéroports précédemment cités et pour les ITT dont le trafic dépasse les premiers seuils ;
- d'ici le 18 juillet 2013 pour les ITT dont le trafic dépasse les seconds seuils.

Pour les aéroports mentionnés en annexe de l'arrêté du 3 avril 2006, les informations devant être contenues dans les cartes de bruit et dans les PPBE sont intégrées au rapport de présentation du plan d'exposition au bruit (PEB) de ces aéroports.

L'article L.572-8 prévoit qu'avant l'adoption du PPBE, celui-ci fasse l'objet d'une consultation du public au cours de laquelle un projet de plan est mis à disposition du public. Les conditions correspondantes ont été définies à l'article 6 du décret du 24 mars 2006. En fonction de cette consultation, l'autorité compétente décide des mesures finalement à retenir pour arrêter le PPBE. Ces choix déterminent les adaptations à apporter au projet de PPBE. Les résultats de la consultation sont exposés dans une note qui est intégrée au PPBE, comme prévu au II de l'article 7 du décret du 24 mars 2006.

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

Dans le domaine des aérodromes, le champ d'application de la cartographie stratégique et des PPBE est le même que celui des plans d'exposition au bruit (PEB) et des plans de gêne sonore (PGS). Une simple mise à jour du rapport de présentation du PEB reprendra les nouveaux éléments (décompte des populations et des établissements d'enseignement et de santé et cartes en indice de bruit la nuit -Ln) sans nécessiter une révision du PEB.

En vertu de l'article L.572-10 du code de l'environnement, les cartes de bruit et les PPBE établis par les collectivités territoriales sont transmis au préfet. Il s'agit à la fois des cartes de bruit et des PPBE que les collectivités territoriales produisent pour les grandes agglomérations et des PPBE qu'elles établissent pour les grandes ITT dont elles sont gestionnaires. Ces dispositions imposent au préfet un suivi de l'état d'avancement de l'ensemble des cartes de bruit et des PPBE de son département, que leur production relève des collectivités ou de l'Etat. Une précédente lettre d'information à destination des préfets a été diffusée par le ministère de l'écologie et du développement durable (DPPR), en date du 28 février 2007, afin que les premières dispositions utiles puissent être prises en amont de ces échéances.

Les dispositifs de remontées nationales et européennes sont précisés au paragraphe B-4 de la présente circulaire.

B- Organisation des échanges et coordination entre acteurs

B-1 Comité départemental de suivi des cartes de bruit et des PPBE

Pour le pilotage de la réalisation des cartes de bruit et des PPBE qui lui sont confiés et pour le suivi des réalisations confiées aux collectivités, le préfet s'appuiera sur les observatoires départementaux du bruit des transports terrestres. Le rôle du comité de pilotage des observatoires du bruit, défini par la circulaire du 12 juin 2001, pourra être étendu en adaptant sa composition à celui de comité de suivi pour l'élaboration des cartes de bruit et des PPBE. Le comité de suivi de l'élaboration des cartes de bruit, présidé par le préfet ou son représentant, associera la DDE, la DRE, la DIREN, la DRIRE, la (les) direction(s) interdépartementale(s) des routes (DIR), la direction de l'aviation civile, les

gestionnaires de réseaux et les autorités compétentes en matière de cartographie du bruit, les autorités organisatrices des transports terrestres concernées, RFF, les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) et les exploitants aéroportuaires concernés.

Pour l'élaboration des PPBE qui lui incombent, le préfet adjointra au comité, entre autres, le délégué départemental de l'agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH), les exploitants ferroviaires, les représentants des professionnels du bâtiment et des travaux publics, les organismes gestionnaires de logements locatifs sociaux... Le préfet pourra adjointre au comité toute autre personne qu'il jugera utile.

De plus, le préfet pourra s'appuyer sur le comité départemental de suivi pour suivre le travail et l'état d'avancement des cartes d'agglomérations et des PPBE dont la réalisation ne relève pas de sa compétence. Des échanges réguliers avec les collectivités doivent permettre d'alerter ces collectivités sur les difficultés prévisibles de réalisation des cartes de bruit et des PPBE au vu des échéances prévues par l'article L.572-9 du code de l'environnement.

Un dispositif de substitution est prévu par l'article L.572-10 du code de l'environnement en cas de carence avérée de la collectivité dans la réalisation des cartes de bruit et des PPBE.

Le préfet de département veillera à la remontée de l'ensemble des cartes de bruit et des PPBE vers le ministère de l'écologie et du développement durable (DPPR - mission bruit) en vue de leur transmission à la Commission européenne pour les échéances fixées, et en informera les membres du comité de suivi.

B-2 Collaborations techniques utiles à la coordination entre les services de l'Etat et les collectivités

Il appartient au préfet d'initier les collaborations techniques nécessaires à la coordination avec les collectivités en charge de la réalisation des cartes d'agglomérations. Cette collaboration devra, notamment, permettre les points de coordination détaillés ci-après.

Une présentation de la démarche mise en oeuvre pourra être effectuée auprès des différents acteurs concernés, notamment les gestionnaires, lors de la première réunion du comité de suivi, à l'initiative du préfet ou des services qu'il désignera.

Pour les grandes infrastructures routières gérées par une autorité autre que celle élaborant la carte de bruit, cette communication doit permettre aux autorités en charge des cartes de bruit d'informer les autorités en charge de l'élaboration des PPBE des modalités de réalisation desdites cartes.

Pour les zones concernées à la fois par une carte d'agglomération et des cartes de bruit de grandes infrastructures, les autorités compétentes gardent, chacune, leurs prérogatives réglementaires mais doivent profiter de la phase amont pour se coordonner. Durant cette phase amont, il conviendra, notamment, de déterminer les différents échanges de données d'entrée ou intermédiaires, concernant les contributions sonores des grandes infrastructures, à effectuer selon les différentes échéances entre les autorités compétentes pour la cartographie des grandes infrastructures et celle des agglomérations.

L'article L.572-4 du code de l'environnement précise que les autorités ou organismes gestionnaires des grandes infrastructures de transports devant être cartographiées transmettent, s'il y a lieu, aux autorités compétentes pour la réalisation des cartes de bruit les éléments nécessaires à l'établissement de celles-ci dans des délais compatibles avec leur échéance. Cette disposition concerne à la fois les cartes d'agglomérations et les cartes de bruit confiées à l'Etat. De même, le préfet veillera à ce que les autorités ou organismes gestionnaires de sources de bruit impactant une agglomération transmettent les éléments nécessaires aux autorités compétentes pour l'élaboration des cartes d'agglomérations.

Les éléments nécessaires à l'élaboration des cartes de bruit consistent en des données d'entrée qui sont précisées ci-après en partie B-3.

En phase d'élaboration des cartes de bruit, des recueils, des échanges et des mises en forme de données peuvent s'avérer nécessaires avec les différents gestionnaires d'infrastructures ou avec les autorités compétentes pour la réalisation des cartes d'agglomérations. En cas de manque de données, la demande de complément devra être effectuée dans les meilleurs délais auprès du gestionnaire de l'infrastructure, afin que celui-ci remédie à ce manque.

Avant la mise à disposition du public des résultats, une présentation de ces derniers sera effectuée auprès des acteurs concernés.

Pour les infrastructures routières et ferroviaires de niveau interdépartemental, une phase d'échange d'information entre autorités compétentes assurera la cohérence des résultats aux limites des départements.

Les préfets de département veilleront à ce que les cartes de bruit des grandes infrastructures nécessaires à la réalisation des PPBE soient transmises aux gestionnaires des infrastructures cartographiées sous forme électronique. Afin de permettre à ces autorités de fonder leurs projets de PPBE, cette transmission pourra inclure les éléments de modélisation utilisés pour les évaluations acoustiques, ainsi que les hypothèses correspondantes.

En phase d'élaboration des PPBE, les dispositions dépendantes d'un gestionnaire ou d'une autorité autre que l'autorité compétente pour l'élaboration du PPBE feront l'objet d'échanges spécifiques, afin de rechercher les accords nécessaires avant publication, en application du IV de l'article L.572-7 du code de l'environnement.

B-3- Données d'entrée devant être transmises

La liste des données permettant l'élaboration des cartes de bruit est fournie en annexe 2 par source de bruit. Pour les cartes du bruit des infrastructures routières, l'annexe 2 ne mentionne que les données associées à l'infrastructure à transmettre par le gestionnaire, les autres données utiles (population, relief, bâti, météorologie, ...) étant à collecter par l'autorité qui élabore les cartes.

La mise à disposition de ces données sera effectuée pour les réseaux routier et ferré par le gestionnaire, pour les aéroports par les directions de l'aviation civile.

Il convient de noter que dans les grandes agglomérations, les données à fournir par les gestionnaires ne se limitent pas aux voies ou aux aéroports faisant l'objet d'une cartographie au titre des grandes infrastructures de transports mais concernent toutes les sources impactant l'agglomération.

Par ailleurs, les informations sur le bruit émis par les installations classées soumises à autorisation devront être mises à disposition des autorités réalisant les cartes du bruit des agglomérations par les services compétents des préfetures de département et par les DRIRE, dans les conditions précisées à l'annexe 2.

B-4- Comité national de suivi de l'élaboration des cartes de bruit et des PPBE

Il est instauré un comité national de suivi de l'élaboration des cartes de bruit et des PPBE, coordonné par le MEDD/DPPR et se composant des différentes directions d'administration centrale (DAC) signataires de la présente circulaire.

Il est demandé au préfet de faire remonter aux DAC mentionnées ci-dessus l'état d'avancement des cartes de bruit et des PPBE de sa compétence, mais aussi de la compétence des autres autorités concernées, tous les trimestres, et en particulier pour le 15 juin 2007. Il en informera les membres du comité départemental de suivi.

Le comité national aura pour objet d'effectuer le bilan des cartes de bruit et des PPBE réalisés, de recenser les difficultés rencontrées et d'apprécier les solutions à apporter à ces difficultés. Le cadre présenté en annexe 1 donne une première indication du type d'informations à collecter en vue de ces bilans.

Par ailleurs, le SETRA et le CERTU pourront être associés au comité national de suivi.

C- Réalisation et financement des cartes de bruit des grandes infrastructures de transports terrestres et des principaux aéroports

C-1 Rôle des services pour l'élaboration des cartes

Dans un souci de réduire au maximum les délais de production, le dispositif suivant est adopté pour l'élaboration des cartes de bruit.

Les cartes de bruit relatives aux infrastructures ferroviaires seront réalisées par les CETE pour le réseau RFF avec un pilotage central assuré par la DGMT.

La RATP se chargera de cartographier son réseau. Il appartiendra aux services chargés de la cartographie du bruit en Ile-de-France de prendre contact avec la RATP afin de retranscrire sur leurs propres cartes de bruit le réseau RER.

Les cartes de bruit relatives au réseau routier national concédé seront réalisées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes avec un pilotage central de la DGR.

Les cartes de bruit relatives au réseau routier national non concédé seront réalisées par les CETE, avec une commande centrale de la DGR. Toutefois, des particularités locales peuvent exister et les services ayant engagé une démarche différente de celle prévue au plan national, par exemple en préparant la consultation de bureaux d'études privés, pourront continuer leurs travaux en informant la DGR sur le dispositif envisagé et l'échéancier prévisionnel.

Pour les autres infrastructures routières, la réalisation des cartes de bruit relève également des services de l'Etat.

Concernant les grands aéroports, la fourniture des cartes de bruit est confiée au bureau de l'environnement de la DGAC pour les 3 aéroports parisiens (réalisation des cartes de bruit par Aéroports de Paris) et à la direction de l'aviation civile concernée pour les autres aéroports.

La DDE est, comme pour les observatoires du bruit des transports terrestres, le service chargé à l'échelon départemental d'accueillir, d'exploiter et de maintenir les cartes de bruit de la compétence du préfet, en liaison avec les services chargés de la réalisation des cartes pour les différents modes.

C-2 Financement des cartes de bruit

C-2.1 Pour les infrastructures routières

Pour le réseau routier national non concédé, le financement des cartes de bruit sera pris en charge par la DGR en titre IX délégué aux CETE ou en titre V en cas de sous-traitance à un bureau d'étude privé. Les demandes de crédits correspondants (programme 203 RRN, BOP entretien et exploitation) seront adressées au bureau de l'environnement de la DGR.

Pour le réseau concédé, le financement de la réalisation des cartes de bruit sera pris en charge par la société concessionnaire.

Pour les autres infrastructures routières, les modalités de financement restent à fixer.

C-2.2 Pour les infrastructures ferroviaires

Pour le réseau ferré, le financement des cartes de bruit sera pris en charge par la DGMT en titre IX exclusivement. Les demandes de crédits correspondants seront adressées à la sous-direction des infrastructures ferroviaires de la DGMT.

C-2.3 Pour les aéroports

Pour les aéroports mentionnés dans l'arrêté du 3 avril 2006 hors région parisienne, le financement de la réalisation des cartes de bruit sera pris en charge par la DGAC.

C-2.4 Frais divers

Les besoins de crédits relatifs à l'assistance des CETE aux DDE pour la synthèse départementale, aux droits d'utilisation et de publication des supports, au coût d'hébergement sur serveur pour la publication, seront adressés à l'ensemble des DAC du comité de suivi national.

C-3 Publication des cartes de bruit

Suivant le décret du 24 mars 2006, les cartes de bruit sont tenues à disposition du public par voie électronique. Afin de répondre à cette obligation, les cartes de bruit devront pouvoir être consultables en ligne par internet. Il conviendra d'utiliser les outils déjà existants dans le cadre des observatoires du bruit et dans le cadre des PEB.

Les modalités de publication électronique sont encadrées par l'article 6 de l'arrêté du 4 avril 2006. Parallèlement à l'élaboration des premières cartes de bruit par les autorités compétentes, le SETRA et le CERTU sont chargés de mettre en place un dispositif de publication utilisable par les services déconcentrés.

Les cartes de bruit devront être consultables en format électronique en préfecture et éventuellement sur d'autres sites afin d'obtenir la meilleure couverture géographique possible.

D- Méthodologie d'élaboration des cartes de bruit des grandes infrastructures de transport

Quelle que soit l'infrastructure concernée, la procédure d'élaboration des cartes de bruit devra suivre le phasage suivant :

- 1- montage opérationnel de la procédure et identification du réseau concerné ;
- 2- recueil des données nécessaires, relatives à l'état actuel (données les plus récentes possibles) et aux évolutions futures, et validation du champ des infrastructures concernées ;
- 3- réalisation des cartes de bruit ;
- 4- publication des cartes de bruit.

Cette procédure est développée dans le futur « guide méthodologique sur les cartes de bruit pour les grands axes de transports terrestres » du SETRA et dans le guide technique « Plans d'exposition au bruit et plans de gêne sonore – Méthodologie d'élaboration » dont une nouvelle édition englobant les cartes de bruit doit être publiée début 2007 pour les aéroports.

En amont de l'élaboration des premières cartes de bruit, une première information a d'ores et déjà été communiquée à la Commission européenne mi-2005 pour l'ensemble des champs d'application de la directive 2002/49/CE, en application des articles 4, 5 et 7 de cette dernière. Cette information portait, notamment, sur l'identification des sites concernés par l'échéance du 30 juin 2007 et des autorités compétentes pour les cartes de bruit correspondantes. Cette première information s'appuyait sur les données alors disponibles. En particulier, pour les infrastructures routières, cette information a été constituée à partir des données de trafic issues des bases de données de classement sonore disponibles dans les DDE. Par nature, ces données diffèrent des données de trafic actuel et ne donnent donc qu'une estimation des sections susceptibles d'être concernées. Par conséquent, il est demandé aux DDE de mettre à jour d'ici le 15 juin 2007 cette première information à partir des données des CETE et de la publier. Le CERTU mettra à disposition de ces services la première information collectée en 2005 et leur précisera le format à respecter pour sa mise à jour.

Les données nécessaires à l'élaboration des cartes de bruit sont variables selon la démarche de calcul utilisée. Suivant les termes de l'arrêté du 4 avril 2006 (article 3 - § I – 2° alinéa), les données récentes sont obtenues préférentiellement par relevés ou par estimations, sous réserve de préciser la méthodologie employée. Il convient d'effectuer un bilan préalable des données déjà disponibles ou facilement accessibles (BD-topo, relevés existants, ...).

Les cartes de bruit comportent des représentations graphiques, des tableaux de données concernant les populations, les surfaces et les établissements d'enseignement et de santé impactés, ainsi qu'un résumé non technique. Les cartes de bruit devront être réalisées sous format électronique (SIG).

Comme précisé dans l'arrêté du 4 avril 2006, les représentations graphiques à réaliser sur le territoire du département pour chaque infrastructure concernent :

- a- les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones en Lden et Ln ;
- b- les secteurs affectés par le bruit tels que désignés par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres ;
- c- les courbes isophones de dépassement des valeurs limites en Lden et Ln ;
- d- les représentations des évolutions prévisibles des niveaux de bruit.

Pour les ITT relevant de l'échéance 2007, la représentation graphique des évolutions prévisibles (d) prendra en compte les projets d'infrastructures soumis au décret n°95-22 du 9 janvier 1995. Ces projets sont à prendre en considération dans cette représentation si les prévisions de trafic à l'horizon précisé ci-dessous dépassent les seuils considérés à l'article L.572-9 du code de l'environnement pour l'échéance de publication, soit pour le 30 juin 2007 un trafic routier dépassant 6 millions de véhicules par an et un trafic ferroviaire de plus de 60 000 passages de trains par an. La représentation des évolutions prévisibles sera déterminée en considérant, comme situation future, l'échéance à 15 ans pour les aéroports et à 20 ans après la mise en service pour les autres modes.

La multi exposition pourra être représentée par « superposition » des représentations graphiques des zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones relatives à chacune des sources en présence.

Par ailleurs, le 3° alinéa du II de l'article 5 de l'arrêté du 4 avril 2006 prévoit que, parmi les estimations d'exposition comptabilisées sur l'ensemble d'une carte de bruit, il soit identifié spécifiquement les parties d'estimation relatives aux zones concernées à la fois par la carte de bruit d'une grande agglomération et par la carte de bruit d'une grande infrastructure ou d'un aéroport principal. Cette disposition devrait permettre notamment d'éviter des doubles-comptes dans les agrégations départementales ou nationales.

D'autre part, cette disposition permet également aux autorités concernées d'échanger cette information avant publication, si elles le souhaitent.

En application de ces dispositions, les cartes de bruit qui incombent à l'Etat fourniront une évaluation spécifique des populations exposées au bruit des grandes infrastructures de transports vivant dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants, afin de faciliter les analyses ultérieures et d'éviter des incohérences dans l'interprétation.

D-1 Bruit des infrastructures de transports terrestres

Selon l'arrêté du 4 avril 2006 et conformément à la directive, les niveaux sonores caractérisant les bâtiments sont évalués sans tenir compte de la dernière réflexion du son sur la façade du bâtiment concerné, ce qui induit une correction de -3 dB(A) par rapport au niveau sonore réel. Il s'ensuit que l'indicateur est évalué différemment selon qu'il caractérise un point quelconque de l'espace ou une façade de bâtiment. En particulier, les valeurs limites définies par l'arrêté du 4 avril 2006 sont à comparer aux niveaux sonores caractérisant les bâtiments, qui intègrent la correction de -3 dB(A).

En pratique, cette spécificité conduit aux modalités suivantes :

- les évaluations caractérisant des zones étendues, notamment les représentations d'isophones et les estimations des superficies exposées, seront fondées sur les niveaux sonores réels ;
- les représentations graphiques mettant en évidence les zones où les valeurs limites sont dépassées seront fondées sur les indicateurs intégrant la correction de -3 dB(A) ;
- les estimations des populations et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés seront fondées sur les indicateurs intégrant la correction de -3 dB(A).

Les méthodes de calcul à utiliser sont spécifiées à l'article 2 de l'arrêté du 4 avril 2006. Il s'agit de celles habituellement employées pour les études d'impact acoustique des projets. Par nature, ces méthodes demandent une description détaillée des sites étudiés (topographie, bâti, ...) dont le recueil est disproportionné vis à vis de l'enjeu des cartes de bruit. L'utilisation des logiciels appliquant ces méthodes de façon détaillée exige également des opérations de saisie lourdes et des temps de calcul élevés lorsque l'étude concerne un linéaire important.

Pour les grands axes routiers et ferroviaires, un groupe de travail du réseau technique animé par le SETRA a donc développé une démarche simplifiée permettant, à partir de ces méthodes et d'un recueil de données allégé, de calculer les distances correspondant aux différents niveaux sonores recherchés. Cette démarche, fondée sur une description simplifiée des sites étudiés, sera préconisée :

- lorsque l'opérateur ne dispose pas d'une base de données géographiques décrivant le site de façon détaillée (topographie, localisation et géométrie du bâti, etc.) ;
- pour l'étude des sites relativement simples (par exemple un site plan sur un linéaire important) y compris lorsque des bases de données géographiques détaillées sont disponibles ; les approximations induites par la démarche simplifiée restent alors modérées et sont compensées par l'allègement notable des opérations de traitement.

Un outil informatique appliquant cette démarche est en cours de définition et devrait équiper le réseau technique courant avril 2007. Dans l'attente de sa disponibilité, il est recommandé d'engager préférentiellement les études sur les zones à forte urbanisation, où la complexité du tissu bâti rend moins pertinente l'utilisation d'une telle simplification.

Comme précisé dans l'article 3 de l'arrêté du 4 avril 2006, les données de trafic utilisées pour la réalisation des cartes de bruit sont les plus récentes disponibles, si possible l'année n-1, voire n-2, par rapport à l'année n de réalisation de la carte. En absence de données récentes, il sera possible d'utiliser les données du classement sonore de l'infrastructure concernée, sous réserve d'effectuer une correction pour revenir à la date de l'échéance.

D-2 Bruit du trafic aérien

Conformément à l'article 2 de l'arrêté du 4 avril 2006, la méthode de calcul est celle définie par la conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) dans son document n°29 « Rapport sur la méthode normalisée de calcul des courbes de niveau de bruit autour des aéroports civils » dont la dernière édition date de décembre 2005. Cette méthode est celle utilisée pour l'élaboration des PEB et PGS.

E- Réalisation et méthodologie d'élaboration des PPBE pour les principaux aéroports et les grandes infrastructures de transports terrestres relevant de la responsabilité du préfet

E-1 PPBE des infrastructures de transports terrestres

Les ministères chargés de l'équipement et de l'écologie ont instauré, depuis 2001, une politique de résorption des points noirs du bruit des infrastructures de transports terrestres. Cette politique correspond, dans ses grandes lignes, aux exigences européennes pour l'élaboration des PPBE. Pour les infrastructures relevant de l'Etat, il conviendra donc d'utiliser, autant que faire se peut, les travaux des observatoires du bruit en matière de réduction du bruit (réduction du bruit à la source, protections acoustiques et aides à l'insonorisation) et d'y intégrer des mesures de prévention, notamment :

- le classement sonore des voies ;
- les dispositions réglementaires s'appliquant aux maîtres d'ouvrages de bâtiments ou de projets d'infrastructures de transports ;
- les dispositions constructives ou d'urbanisme susceptibles d'être envisagées aux abords des voies ;
- les dispositions qui peuvent être prises à titre préventif en matière de maîtrise des trafics et des vitesses de circulation.

La méthodologie à appliquer aux ITT doit suivre les dispositions actuellement régies par la circulaire du 25 mai 2004.

Il convient de veiller en phase d'élaboration du PPBE, à la prise en compte des situations d'exposition multiple pour les sources routières et ferroviaires, dans les conditions prévues par la même circulaire.

E-2 PPBE des principaux aéroports

Pour les grands aéroports, la lutte contre le bruit est basée sur le concept « d'approche équilibrée » de la gestion du bruit, qui préconise une méthode d'action s'articulant autour de quatre éléments essentiels : la réduction à la source du bruit des avions, les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, les procédures d'exploitation à moindre bruit et les restrictions d'exploitation spécifiques à chaque aéroport.

De fait, les PPBE des aéroports sont en grande partie contenus dans les PEB, lorsqu'ils ont été approuvés récemment. En effet, les PEB et l'ensemble des mesures prises en compte pour leur modélisation récapitulent les actions susceptibles de maîtriser l'évolution des nuisances sonores autour des aéroports. Des compléments pourront être apportés concernant les programmes d'insonorisation, en liaison avec les PGS, prévus autour des aérodromes dépassant le trafic annuel de 20 000 mouvements d'avions de plus de 20 tonnes et les restrictions d'exploitation mis en place, notamment la nuit.

La généralisation des mesures en vigueur sur quelques aéroports français pourra être recherchée (volume de protection environnementale, retrait d'avions les plus bruyants,...). Le cas échéant, le

préfet proposera l'introduction de nouvelles procédures à moindre bruit ou de restrictions d'exploitation au ministre chargé des transports, seul compétent pour arrêter ces mesures.

L'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté européenne a fait l'objet d'une directive européenne n°2002/30/CE du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté. Une restriction d'exploitation est une mesure liée au bruit qui limite ou réduit le trafic des avions à réaction subsoniques.

E-3 Autres dispositions

Pour les grandes infrastructures et les principaux aéroports dont les cartes de bruit recouvrent, même partiellement, une carte d'agglomération, le préfet recherchera, autant que possible, une certaine cohérence avec les autorités concernées par un PPBE de grande agglomération. Les dispositifs de suivi initiés en phase de carte de bruit pourront contribuer aux échanges d'informations utiles dans ce sens.

F- Réexamen, révision et effets des cartes de bruit et des PPBE

Le réexamen de la carte de bruit devra être réalisé au minimum tous les 5 ans à compter de l'échéance prévue pour sa première publication (30 juin 2007 ou 2012) et dans un délai compatible avec une éventuelle révision du PPBE correspondant.

Une révision anticipée de la carte de bruit et du PPBE pourra être organisée, notamment en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés. Seront considérées comme telles, dans ce cadre, les évolutions entraînant une modification de l'exposition sonore d'au moins 2 dB, à la hausse ou à la baisse. Toutefois, les révisions anticipées pourront être partielles, afin de ne porter que sur la zone concernée par cette évolution significative. Par conséquent, le préfet appréciera si l'évolution constatée justifie ou non un déclenchement de cette procédure, en fonction notamment de l'ampleur de la zone concernée au regard de son département.

Dans le cas des projets d'infrastructure (au sens du décret n°95-22 du 9 janvier 1995), les cartes de bruit et les PPBE feront l'objet d'un réexamen dans le cadre des phases d'études correspondantes, au plus tard à la publication de l'acte d'ouverture de l'enquête publique.

En cas de révision de la carte suite au réexamen, il conviendra de conduire non seulement la publication d'une carte de bruit révisée mais aussi la révision des PPBE pour les infrastructures présentant une évolution significative du niveau de bruit.

La révision du PPBE devra être conduite dans des conditions similaires à celles en vigueur pour son élaboration. La publication du PPBE révisé devra intervenir dans les 12 mois qui suivent la publication d'une carte de bruit révisée.

Dans l'état actuel du droit, les cartes de bruit et les PPBE n'ont pas de caractère prescriptif en matière d'urbanisme, étant toutefois précisé que certains documents ont vocation à être intégrés aux plans d'exposition au bruit des aérodromes civils qui eux présentent un caractère prescriptif.

Ainsi, le préfet devra veiller à la prise en compte des nuisances sonores et des situations d'exposition au bruit des populations dans les documents d'urbanisme et de programmation.

Vous veillerez à nous rendre compte, sous les présents timbres, des difficultés éventuelles rencontrées pour l'application de la présente circulaire.

*Le directeur de la prévention des pollutions
et des risques, délégué aux risques majeurs*



Laurent MICHEL

Le directeur général de l'aviation civile



Didier LALLEMENT

*Le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de
la construction*



Alain LECOMTE


Le directeur général des routes



Patrice PARISÉ

Le directeur général de la mer et des transports

*Le Directeur des transports
ferroviaires et collectifs*



Patrick VIEU

Annexe 1

Etat d'avancement des cartes de bruit et des PPBE

- Cadre indicatif -

Pour renseigner sur l'état d'avancement des cartes de bruit dans le département, le cadre à utiliser sera inspiré des grandes étapes suivantes, qui seront rapportées en nombre de cartes de bruit et pourront être appréciées chacune en pourcentage :

- organisation de la démarche et identification des sites concernés ;
- collecte et mise en forme des données ;
- calculs acoustiques, estimation des populations et secteurs exposés ;
- mise en forme des cartes, publication et transmission au préfet de département.

Le suivi sera décliné :

- par autorité compétente et par commune pour les principales agglomérations¹ ;
- par aéroport pour les aéroports listés dans l'arrêté du 3 avril 2006 ;
- par voie et par autorité gestionnaire pour les infrastructures de transport terrestre les plus circulées².

¹ Indiquer la surface totale à cartographier et la surface déjà cartographiée si une approche géographique a été adoptée.

² Préciser le linéaire à cartographier et le linéaire déjà cartographié

Annexe 2

Liste des données associées à l'infrastructure permettant l'élaboration des cartes de bruit

A- Cas des infrastructures routières

Type de donnée	Commentaire
TMJA, % PL	En l'absence de comptages, demander une estimation au gestionnaire
Trafics VL et PL sur les trois périodes	Si disponible (sinon, à estimer par formules générales)
Vitesse	La vitesse réglementaire suffit, ne s'intéresser à la vitesse réelle que pour les points singuliers
allure	Vitesse stabilisée / pulsé
Profil en long	Distinguer simplement > ou < 2 % ; si sens unique en rampe, préciser si sens montant ou descendant
Largeur de la plate-forme	La plate-forme sera décomptée des surfaces exposées
Profil en travers (au TN, déblai, remblai, avec hauteur ou profondeur)	Si disponible
Pente des talus de déblai	Si disponible seulement ; utile uniquement si application d'une démarche de calcul détaillée
Protections à la source (écran, butte, etc.) : hauteur et longueur	Si disponible

B- Cas des infrastructures ferroviaires

Type de donnée	Commentaire
Schéma du réseau ferroviaire géo-référencé	Base de données fournie par RFF
TMJA sur les 3 périodes et par type de train	Base de données fournie par RFF : trafic n-1
Vitesse : A- Vitesse max de l'infrastructure, B- Vitesse max des trains par type, C- Vitesse moyenne commerciale par type de train	Bases de données fournie par RFF :
Données sur l'infrastructure : type d'armement de la voie (type traverse, type rail) points singuliers (ponts métalliques, appareils de voie)	Base de données fournie par RFF
Largeur de la plate-forme	la plate-forme sera décomptée des surfaces exposées
Profil en travers (au TN, déblai, remblai, avec hauteur ou profondeur)	si disponible
Pente des talus de déblai	si disponible seulement ; utile uniquement si application d'une démarche de calcul détaillée
Protections à la source (écran, butte, etc.) : hauteur et longueur	si disponible

C- Cas des aéroports

I- Cas où les PEB et PGS sont approuvés, réalisation des cartes en L_N

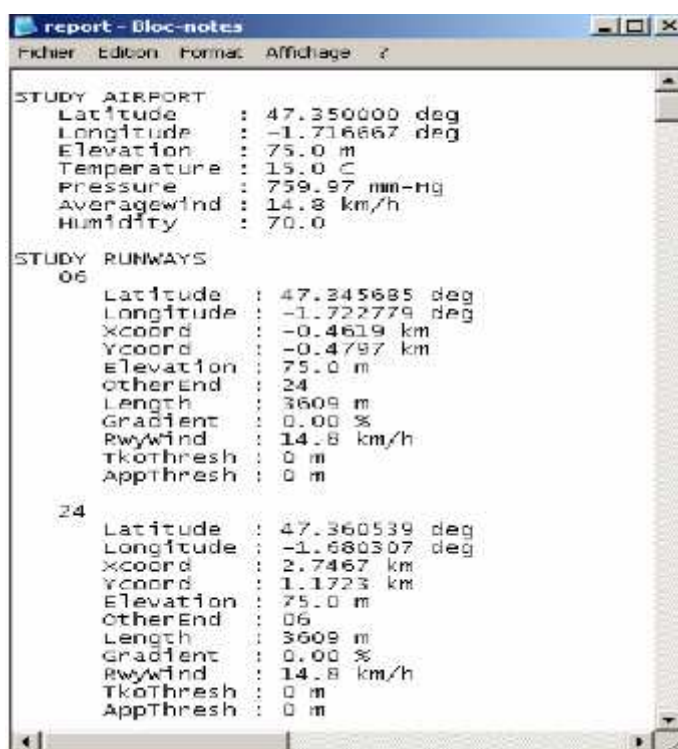
I-1. Infrastructures, météorologie et relief

Pour ce thème, les données nécessaires à la modélisation sont les suivantes :

- coordonnées de l'ARP, des extrémités de piste, des seuils décalés d'atterrissage et de décollage ;
- déclinaison magnétique ;
- conditions météorologiques ;
- pente de l'ILS si distincte de 3° ;
- relief aux alentours.

Les données transmises par la DGAC sont les suivantes :

1- extrait du case report (Study Airport et Study Runway) de l'étude effectuée sous INM sous la forme d'un fichier texte (cf. exemple ci-dessous) :



```
report - Bloc-notes
Fichier Edition Format Affichage ?

STUDY AIRPORT
Latitude      : 47.350000 deg
Longitude     : -1.716667 deg
Elevation     : 75.0 m
Temperature   : 15.0 C
Pressure      : 759.97 mm-Hg
Averagewind  : 14.8 km/h
Humidity      : 70.0

STUDY RUNWAYS
06
Latitude      : 47.345685 deg
Longitude     : -1.722779 deg
Xcoord       : -0.4619 km
Ycoord       : -0.4797 km
Elevation     : 75.0 m
OtherEnd     : 24
Length       : 3609 m
Gradient     : 0.00 %
Rwywind      : 14.8 km/h
TkoThresh    : 0 m
AppThresh    : 0 m

24
Latitude      : 47.360539 deg
Longitude     : -1.680307 deg
Xcoord       : 2.7467 km
Ycoord       : 1.1723 km
Elevation     : 75.0 m
OtherEnd     : 06
Length       : 3609 m
Gradient     : 0.00 %
Rwywind      : 14.8 km/h
TkoThresh    : 0 m
AppThresh    : 0 m
```

2- rappel des conditions atmosphériques ISA ;

3- le système géodésique et la projection associée.

En ce qui concerne le relief, les modèles numériques de terrain aux alentours de l'aérodrome ne peuvent pas à être fournis par la DGAC (respect des licences IGN).

I-2. Trajectoires sol

Les données nécessaires à la modélisation sont :

• la description géométrique détaillée des trajectoires sol. Les données transmises par la DGAC sont les suivantes :

1- le fichier Autocad au format dxf des trajectoires sol exporté depuis INM (ou schéma des trajectoires réalisé dans le cadre du recueil de données pour l'étude INM),

2- une description des trajectoires par segment (extrait du case report sur les trajectoires, ou tableau type rempli dans le cadre du recueil de données) sous la forme d'un fichier texte ou Excel,

3. les hypothèses de dispersion prises en compte.

Autre source d'information :

- les cartes IAC : pour les cartes de référence (année N-1), sont disponibles sur le site internet du service de l'information aéronautique (<http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>).

I-3. Trafic

Les données nécessaires à la modélisation sont les suivantes :

- 1- le volume de trafic ;
- 2- la typologie ;
- 3- la répartition du trafic jour/soirée/nuit ;
- 4- la répartition par trajectoire ;
- 5- les profils de vol ;
- 6- les substitutions.

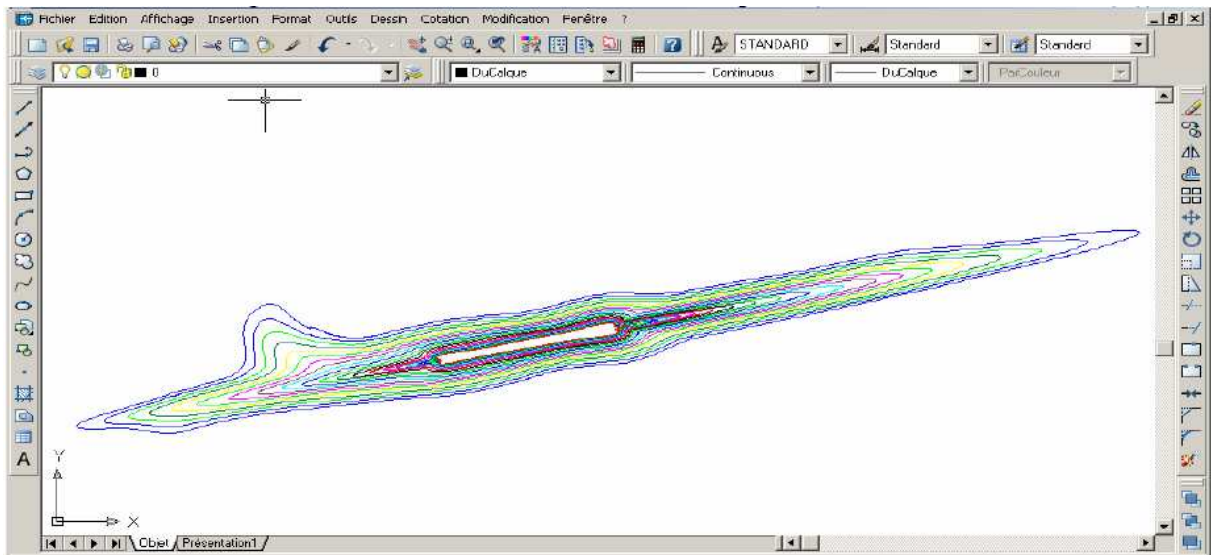
Les données transmises par la DGAC sont les suivantes :

- 1- un tableau « trafic générique » (hors trafic militaire) sous format Excel ;
- 2- la liste des profils retenus par défaut, l'appellation des profils arrivée et départ des avions civils est celle de la base de données ANP (base publique visée par la directive et les textes français de transposition) disponible sur le site www.aircraftnoisemodel.org, les profils spécifiques (tours de piste, hélicoptères, ...) hors base ANP créés pour les besoins de l'étude doivent être documentés (caractéristiques géométriques, altitude des tours de piste,) ;
- 3- les hypothèses de substitutions d'avions retenues pour l'étude.

I-4. Transmission des données de sortie de l'étude INM

Dans le cas où les communes ou les EPCI ne souhaitent pas effectuer de modélisation, la DGAC transmettra :

- soit les courbes géoréférencées au format Autocad ou Mapinfo (L_{den} et L_N de 50 à 70 dB(A)) ;



Exemple de courbes au format Autocad

- soit un maillage de points avec un pas de 100 x 100 m avec le niveau sonore associé dans un fichier Excel issu du traitement par INM, 4 fichiers (L_{den} , $L_{D(ay)}$, $L_{E(vening)}$ et $L_{N(ight)}$) pourront, si nécessaire, être livrés pour chacune des périodes de la journée. Ces données seront limitées à la valeur inférieure de 50 dB(A) et à la valeur supérieure de 75 dB(A).

II. Cas où il n'existe pas de courbe publique conforme à la directive (trafic futur)

Pour la carte long terme, en l'absence de PEB ou de projet de PEB et dans le cas où il s'agit d'un aéroport décentralisé, la DGAC ne pourra pas définir les données relatives au trafic futur.

Seul le propriétaire et/ou gestionnaire de l'aéroport pourra définir les hypothèses de trafic.

D- Cas des installations classées soumises à autorisation

Les directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement concernées fourniront aux collectivités compétentes ou à leurs mandataires les informations pertinentes dont elles disposent, notamment celles issues des arrêtés d'exploitation.

Parmi les activités identifiées, les services compétents de la préfecture et les DRIRE pourront indiquer aux collectivités compétentes celles présentant un enjeu particulier et celles susceptibles d'être bruyantes.

Afin de réduire l'impact de cette action sur leurs autres missions, les DRIRE pourront recommander aux autorités compétentes une approche proportionnée aux enjeux tels que définis ci-dessous et leur apporteront un soutien méthodologique dans sa mise en œuvre.

Enjeu	Données à fournir	Commentaires
Faible	Pas besoin de données spécifiques	Simple emploi des valeurs forfaitaires du « Guide de bonnes pratiques de la cartographie du bruit stratégique et la production de données associées sur l'exposition au bruit- Version 2- 13 janvier 2006 »
Moyen	Données réglementaires mentionnées dans les arrêtés préfectoraux d'autorisation d'exploiter	Injection des données des arrêtés préfectoraux dans la méthode du guide CERTU « Comment réaliser les cartes de bruit stratégiques en agglomération - Mettre en oeuvre la directive 2002/49/CE »
Fort	Données réglementaires mentionnées dans les arrêtés d'autorisation d'exploiter et résultats de mesures éventuellement disponibles	Injection de résultats de mesures « in situ » et des arrêtés préfectoraux dans la méthode du guide CERTU « Comment réaliser les cartes de bruit stratégiques en agglomération - Mettre en oeuvre la directive 2002/49/CE »

Pour cela, il leur sera transmis ultérieurement une proposition de critères d'appréciation des enjeux.