



Application de la récente directive européenne sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement : perspectives nationales

La directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement a été publiée au Journal Officiel des Communautés Européennes du 18 juillet 2002 (référence JO : L 189 du 18 juillet 2002, texte téléchargeable en français depuis le site internet de la Commission européenne : www.europa.eu.int/comm/environment/noise)

Cette directive, qui devra être transposée en droit français avant le 18 juillet 2004, imposera de nouvelles règles du jeu en matière d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement dû aux principales infrastructures de transports et aux activités industrielles.

Les principales mesures à mettre en œuvre

Cartographier les nuisances sonores

La directive impose la publication de cartes de bruit dites « stratégiques », qui visent à informer le public sur les niveaux de bruit et leurs effets ainsi qu'à fonder l'adoption de plans de prévention et de réduction du bruit.

Elle demande que ces cartes soient établies, révisées et diffusées selon les principales modalités suivantes :

- utilisation d'indicateurs (ou descripteurs) de bruit communs pour l'ensemble des Etats de l'Union : le L_{den} qui décrit la dose journalière moyenne de bruit et qui intègre les doses perçues en périodes de jour, de soirée et de nuit en donnant à ces deux dernières des pondérations plus importantes par rapport à la période de jour, ainsi que le L_{night} qui décrit la dose moyenne de bruit en période de nuit, devront être employés pour cartographier le bruit dans l'environnement du aux principales sources (routes, voies ferrées, aéroports, industries)
- publication **avant le 30 juin 2007** des cartes sur les agglomérations de plus de **250 000 habitants** ainsi que les territoires impactés par les routes (quelque soit leur statut) de plus de **6 millions** de véhicules par an, les voies ferrées de plus de **60 000** passages de trains par an, les aéroports de **50 000** mouvements par an
- publication **avant le 30 juin 2012** des cartes concernant les agglomérations de plus de **100 000 habitants** ainsi que les territoires impactés par les routes (quelque soit leur statut) de plus de **3 millions** de véhicules par an et les voies ferrées de plus de **30 000** passages de trains par an.
- réexamen de ces cartes, et le cas échéant révision, **tous les 5 ans**
- diffusion large auprès du public, notamment à l'aide des nouvelles technologies d'information et de communication.

Actions de prévention et de réduction du bruit

Fondés sur les cartes de bruit stratégiques, les plans d'action devront être également établis en vue de prévenir et réduire, lorsque cela est nécessaire, le bruit dans l'environnement. Ils devront :

- traiter en priorité les zones où les niveaux sonores dépassent ou risquent de dépasser des valeurs dites « limites » et peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé,
- protéger les zones calmes contre l'augmentation du bruit,
- être adoptés **avant le 18 juillet 2008** pour les agglomérations de plus de **250 000 habitants** ainsi que pour les territoires impactés par les routes (quelque soit leur statut) de plus de **6 millions** de véhicules par an, les voies ferrées de plus de **60 000** passages de trains par an, les aéroports de **50 000** mouvements par an,
- être adoptés **avant le 18 juillet 2013** pour les agglomérations de plus de **100 000 habitants** ainsi que pour les territoires impactés par les routes (quelque soit leur statut) de plus de **3 millions** de véhicules par an, les voies ferrées de plus de **30 000** passages de trains par an.
- être réexaminés, et le cas échéant révisés, **tous les 5 ans**
- être diffusés largement auprès du public, notamment à l'aide des nouvelles technologies d'information et de communication.

Il faut noter que l'ensemble de ces mesures devront être prises en prenant en compte la participation du public

Les principales conséquences envisageables au niveau national

Territoires concernés

Les cartes de bruit et les plans d'action requis par la directive devront concerner au minimum en France :

- 34 aires urbaines de plus de 250 000 habitants accueillant près de 29 millions d'habitants et 44 aires urbaines dont la population est comprise entre 100 000 et 250 000 habitants accueillant près de 6 millions d'habitants,
- une dizaine d'aéroports civils présentant plus de 50 000 mouvements par an d'ici 2007,
- près de 15 000 kilomètres de routes nationales, 7 500 kilomètres d'autoroutes, 15 000 kilomètres de réseau ferroviaire national, ainsi qu'un linéaire bien plus important encore de routes gérées par les collectivités locales (routes départementales, communales et intercommunales)

Des choix relevant de la transposition au niveau national

Le législateur dispose d'une certaine marge de manœuvre au niveau national. Il devra préciser dans les textes de transposition les aspects suivants :

- les autorités responsables de l'élaboration des cartes et des plans d'action, de leur diffusion auprès du public et de leur collecte en vue d'informer la Commission européenne sur l'état de l'exposition au bruit environnemental au niveau national : les textes de transposition devront préciser les rôles respectifs de l'Etat et des principales collectivités locales concernées

(Régions, Départements et Communautés urbaines, d'agglomérations ou de communes) dans le respect des principes qui seront adoptés en matière de décentralisation

- la fixation de valeurs limites de bruit exprimées selon les indicateurs européens retenus pour la cartographie L_{den} et L_{night} qui constitueront les critères déclencheurs des actions de prévention ou de réduction du bruit
- la définition des zones calmes à protéger

Des impacts prévisibles sur la réglementation nationale de lutte contre le bruit

La transposition de la directive modifiera ou complètera le droit actuel en matière de lutte contre le bruit des transports ou le bruit des activités industrielles. Plusieurs aspects constituent des nouveautés :

- la généralisation de la cartographie du bruit comme outil de communication et d'aide à la décision dans les grandes agglomérations ainsi que le long des réseaux de transports terrestres gérés par les collectivités locales
- au delà du diagnostic des nuisances sonores dans l'environnement, l'obligation de planifier, lorsque cela est nécessaire, des actions de prévention et de réduction du bruit, ce qui laisse entrevoir un contenu plus orienté qu'auparavant vers le traitement de ces nuisances dans les dispositifs locaux de planification ou de programmation (SCoT, PDU, PLU, PLH, OPAH, etc.)
- la protection des zones calmes, est également une nouveauté importante et constitue un enjeu réel de préservation du cadre de vie
- l'homogénéisation des indicateurs de bruit qui impliquera une révision des textes actuellement en vigueur en application de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992

Les actions d'accompagnement techniques destinées à aider les autorités chargées d'appliquer la directive

La Commission européenne (les DGs Environment et Research) mène, en concertation avec les experts de tous les Etats de l'Union, des travaux visant à faciliter l'application de la directive. De manière générale, ces travaux européens sont présentés et téléchargeables depuis le site : www.europa.eu.int/comm/environment/noise

Deux « Position Papers » ont déjà été publiés, l'un sur les indicateurs de bruit européens, l'autre sur les méthodes d'évaluation des effets du bruit. D'autres position papers ou lignes directrices seront prochainement publiés sur la cartographie du bruit, le bruit ferroviaire, les méthodes de réduction du bruit et le bruit des avions.

Parmi les nombreux travaux financés par la Commission européenne, il faut signaler :

- la cartographie stratégique du bruit de l'agglomération de Birmingham (UK), agglomération pilote au niveau européen dont les rapports sont téléchargeables depuis <http://www.defra.gov.uk/environment/noise/birmingham/report>

- le projet *AR-INTERIM-CM* visant à adapter les méthodes de calcul du bruit routier et ferroviaire recommandées par la directive pour la réalisation de la première étape de cartographie (2007) ; il s'agit d'adapter ces méthodes afin qu'elles permettent d'évaluer les indicateurs requis Lden et Lnight ; la Commission prévoit de publier les résultats de ce travail avant juillet 2003 dans le cadre de lignes directrices sur les méthodes et outils de cartographie stratégique du bruit.

- le projet *HARMONOISE* cofinancé par le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable vise à mettre au point la méthode européenne harmonisée d'évaluation des nuisances sonores des transports terrestres (route et rail) qui devra être appliquée par tous les Etats pour la seconde étape de cartographie (2012) ; le CSTB, le LCPC et la SNCF sont engagés dans ce projet qui devrait s'achever fin 2004 (voir : <http://www.harmonoise.org>)

- le projet *GipSyNOISE*, cofinancé par le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable dans le cadre du programme LIFE Environnement : il vise à concevoir des outils d'aide à la cartographie stratégique du bruit ; ce projet est conduit par la communauté urbaine de Lyon ; il associe les agglomérations françaises de Angers, Bordeaux, Lille, les villes de Saint-Etienne, Boulogne-Billancourt, l'INRETS, Acoucté, le Certu ainsi que les agglomérations étrangères de Porto, Barcelone, Huelva et Rome et devrait s'achever en 2005.

- le projet *RANCH* (Road traffic and Aircraft Noise exposure and Children cognition and Health) qui vise à améliorer la connaissance des effets du bruit de la circulation routière et des avions sur la santé des enfants. (voir <http://www.ranchproject.org>)

- le projet *SILVIA* (Sustainable Road Surfaces for Traffic Noise Control) sur les revêtements de chaussées peu bruyants piloté par le TRL (voir <http://www.trl.co.uk/silvia>)

Enfin le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable envisage de publier, en collaboration avec le CIDB (voir <http://www.infobruit.org/ministeres>) et les partenaires de *GipSyNOISE*, des fiches techniques et des guides pratiques dont l'objectif est d'aider les autorités françaises à appliquer la directive.

Un colloque sera organisé par le CIDB au début de l'année 2003 sur le thème de la cartographie stratégique du bruit afin de faire partager aux services de l'Etat et des collectivités locales, ainsi qu'aux professionnels les informations et expériences récentes en la matière.

Novembre 2002