

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

#### 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

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 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,

Arrêtent :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'évaluation des niveaux de bruit en façade des bâtiments est effectuée à 2 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<sup>er</sup> 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 multisources 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 prévision 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<sup>o</sup>) 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<sup>o</sup>) et les estimations visées au II (2<sup>o</sup>) 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<sup>o</sup> de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé.

II. – Dans les agglomérations visées au 3<sup>o</sup> de l'article 2 du décret du 24 mars 2006 susvisé, le document visé au *a* du II (1<sup>o</sup>) 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<sup>o</sup>) 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> Autorisation d'une installation classée pour la protection de l'environnement visée au L. 512-1 du code de l'environnement ;

5<sup>o</sup> Publication des arrêtés préfectoraux portant classement de l'infrastructure au sens du décret du 9 janvier 1995 susvisé 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup>) 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* du II (1<sup>o</sup>) 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<sup>o</sup>) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont représentées par des 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<sup>o</sup>) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé est établie pour les plages suivantes :

- 1<sup>o</sup> Pour l'indicateur Lden : [55 ; 60[, [60 ; 65[, [65 ; 70[, [70 ; 75[, [75 ; ...
- 2<sup>o</sup> 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 secteur, 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<sup>er</sup> 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 1/10 000 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 R. 147-5-1 du code de l'urbanisme sont établies à l'échelle de 1/25 000 au moins.

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

VALEURS LIMITES, EN dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln		62	65	60

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

**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