

# Réponses aux questions les plus fréquemment posées sur la mise en œuvre de la directive sur le bruit dans l'environnement

## Combien de grandes agglomérations sont-elles 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.

[Voir la liste des communes concernées par la directive \(liste annexée au décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme\)](#)

## Combien de grandes infrastructures de transport sont-elles concernées par la directive en France ?

---

Outre les grandes agglomérations, la directive vise aussi les grandes infrastructures de transport, à savoir :

- les infrastructures routières empruntées par plus de 3 millions de véhicules par an ;
- les voies ferrées comptant plus de 30 000 passages de trains par an ;
- les aéroports civils de plus de 50 000 mouvements annuels.

La directive est ainsi susceptible de concerner :

- 40 000 km environ de réseau routier ;
- 7 000 km environ de voies ferrées ;
- 9 grands aérodromes 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).

[Voir la liste des communes concernées par la directive \(liste annexée au décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme\)](#)

## Quels sont les territoires concernés par les cartes de bruit ?

---

La liste des communes concernées par la directive 2002/49/CE est la même que celle des communes concernées par la surveillance de la qualité de l'air. Etablie 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.

La concordance entre le territoire de l'agglomération, au sens des critères INSEE, et le territoire des éventuels EPCI déjà constitués ne dépend donc pas de cette directive mais des choix faits localement pour organiser l'intercommunalité.

## Quels sont les critères qui ont présidé à la définition de la notion de grande agglomération ?

---

Pour la mise en œuvre de la directive, comme pour l'application de la Loi sur l'air, la notion de grande agglomération correspond à la notion d'unité urbaine considérée par l'Insee ([site de l'Insee](#)).

La dernière étude de l'INSEE sur les unités urbaines remonte à 1999. Elle est disponible sur le site de l'Insee : [Les 57 unités urbaines de plus de 100 000 habitants](#).

Depuis 2002, le mode de recensement a été réorganisé : la procédure est désormais continue, mais partielle. Les prochaines estimations de données de population à l'échelon national sont envisagées à partir de 2008.

Définition de l'unité urbaine donnée par l'Insee : « L'unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. En outre, chaque commune concernée possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie. Si l'unité urbaine s'étend sur plusieurs communes, l'ensemble de ces communes forme une agglomération multicommunale, ou agglomération urbaine. Si l'unité urbaine s'étend sur une seule commune, elle est dénommée ville isolée. Ces seuils, 200 mètres pour la continuité de l'habitat et 2 000 habitants pour la population, résultent de recommandations adoptées au niveau international. »

---

### **Une agglomération qui comptait moins de 100 000 habitants lors du dernier recensement de 1999 mais qui a atteint ce seuil démographique depuis, est-elle concernée par la directive sur le bruit dans l'environnement ?**

---

Les territoires concernés par l'application de la directive 2002/49/CE sont précisés en annexe du décret du 24 mars 2006. Il convient de se référer à ce texte officiel pour savoir si les autorités politiques et administratives qui les composent, qu'elles soient de niveau communal ou intercommunal, sont concernées par l'élaboration des cartes de bruit et la mise en œuvre de plans d'action.

Cependant, un EPCI ou une commune qui estimerait que le bruit est un enjeu important pour le cadre de vie de ses administrés, peut tout à fait mettre en œuvre les dispositions prévues par ces textes, à titre volontaire. En effet, les outils correspondants constituent une opportunité à saisir pour une meilleure prise en compte des problèmes de bruit :

les cartes de bruit permettent de faire partager par chacun une connaissance commune de la situation sonore ;

les plans de prévention du bruit dans l'environnement, en fonction du diagnostic, permettent d'en déduire les conséquences utiles sous une forme concertée.

---

### **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 pour les départements de petite couronne de l'Île-de-France).

Plus globalement, rien n'empêche de prendre en considération d'autres sources de bruit que celles prévues dans le cadre de cette directive. Dans un tel cas, en ce qui concerne surtout les chiffres de population exposée, il serait toutefois souhaitable de conserver la mémoire de données distinctes, faisant la part entre les sources concernées par la directive au premier chef et les autres sources, afin de ne pas fausser les statistiques compilées à l'échelon européen.

---

### **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).

Concrètement, il va de soi que l'EPCI et les communes hors EPCI ont le droit de décider de partenariats spécifiques qui, s'ils peuvent permettre des économies d'échelle et apporter plus de simplicité, n'ont pas pour effet de modifier les compétences respectives de chacun.

---

### **Deux communes, autorités compétentes, regroupées au sein de la même grande agglomération, doivent-elles réaliser une cartographie commune ? Qu'en est-il des plans de prévention du bruit ?**

---

Le nombre de communes à prendre en compte dans une carte de bruit en agglomération est fonction de l'organisation intercommunale et non des textes de transposition de la directive. Depuis 2004, le

code de l'environnement (articles L572-4 et L572-7) précise la compétence à considérer – la compétence « lutte contre les nuisances sonores » – pour savoir si c'est la commune ou l'EPCI qui a compétence pour établir la carte de bruit. Il y a donc autant de cartes à réaliser que d'autorités compétentes. Il en va de même pour les plans de prévention du bruit.

Si plusieurs autorités compétentes jugent pertinent d'harmoniser leurs démarches, par exemple dans le souci d'une meilleure lisibilité à l'échelle de la grande agglomération, ou encore par intérêt de coopération pour le fondement des plans de prévention du bruit respectifs, cette harmonisation est à l'initiative et à l'appréciation de ces autorités.

### **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.

### **Les collectivités locales sont-elles concernées uniquement par la réalisation des cartes de bruit dans les grandes agglomérations ?**

---

Si le réseau communal ou intercommunal comporte des grandes infrastructures, l'autorité compétente pour réaliser un plan de prévention du bruit sur ces voies sera la collectivité responsable des voies. En effet, si, au titre des grandes infrastructures, l'Etat se charge bien de réaliser des cartes de bruit des grandes infrastructures, les plans de prévention du bruit correspondants restent, quant à eux, de la compétence des gestionnaires de ces voies (article L572-7 du code de l'environnement : "...l'autorité dont elle relève").

Rappelons les seuils à considérer dans ce cadre :

- pour la première échéance (2007-2008) :
  - trafic routier > 6 millions de véh/an (TMJA ~ 16 000 véhicules/jour) ;
  - trafic ferroviaire > 60 000 passages/an (~ 160 trains/jour en moyenne).
- pour la deuxième échéance (2012-2013) :
  - trafic routier > 3 millions de véh/an (TMJA ~ 8000 véhicules/jour) ;
  - trafic ferroviaire > 30 000 passages/an (~ 82 trains/jour en moyenne).

### **Qui fait les cartes de bruit quand une voie routière ou ferrée traverse une agglomération ? Le préfet compétent pour les grandes infrastructures, ou l'autorité compétente pour les grandes agglomérations ?**

---

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.

Le fait que certaines grandes infrastructures passent à l'intérieur d'une agglomération n'enlève rien à la compétence de chacun : la carte de bruit de l'agglomération doit bien prendre en compte la grande infrastructure. Par ailleurs, la carte de bruit de la grande infrastructure ayant vocation à fonder un plan de prévention du bruit sur un linéaire en général important, elle est en principe faite sur une échelle moins précise que celle des grandes agglomérations.

### **Dans une grande agglomération, faut-il cartographier toutes les infrastructures de transport, quel que soit leur trafic ?**

---

A l'intérieur des grandes agglomérations, aucun seuil de trafic n'est prévu, si bien que toutes les voies doivent être cartographiées. De plus, il convient d'établir à la fois une carte de bruit par type de source et une carte du bruit global, ce qui inclut à la fois les routes et les voies ferrées. Toutefois, pour les

infrastructures de transport les moins bruyantes (par exemple, les rues dont le trafic est inférieur à 4000 véhicules par jour), la personne en charge de la modélisation peut prendre des hypothèses simplificatrices (par exemple, affecter une valeur de trafic forfaitaire). Le [guide de bonnes pratiques élaboré par le groupe de travail européen WG-AEN](#) propose des valeurs de trafic forfaitaires.

---

#### **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.

---

#### **Qui fournit les données de trafic, routières et ferroviaires, permettant d'établir une carte de bruit ?**

Le code de l'environnement (article L572-4, paragraphe II) prévoit que chaque autorité gestionnaire mette ses données à la disposition de toute autorité chargée de l'établissement d'une carte de bruit. Cette disposition s'applique dans les deux sens :

- pour la cartographie des grandes infrastructures, les données relatives aux voies départementales et communales (ferrées comme routières) sont communiquées à l'Etat par les organismes qui en sont gestionnaires ;
- pour la cartographie des grandes agglomérations, l'Etat communique aux EPCI et communes concernés les données relatives au réseau national lorsqu'il en est le gestionnaire. Dans le cas des autoroutes concédées, ces données sont fournies par la société concessionnaire ; dans le cas des réseaux ferroviaires nationaux, les données sont fournies par Réseau Ferré de France (RFF).

---

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

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.

---

#### **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 »).

---

#### **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.

Le mode de diffusion le plus porteur demeure le site web de l'agglomération ou des différentes mairies, voire les bornes interactives. D'ores et déjà, certaines communes, comme Paris, font le choix de compléter ce mode de diffusion par des extraits de carte sur support papier.

---

#### **A qui une grande agglomération doit-elle transmettre les cartes et les plans d'actions ?**

Le code de l'environnement (cf. article L752-10) prévoit que les agglomérations transmettent leurs productions au représentant de l'Etat (préfets).

### **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.

### **Combien de temps faut-il pour réaliser une carte du bruit ?**

---

Le temps nécessaire pour recueillir les données, les mettre en forme, adapter les différentes bases dans l'outil de modélisation, paramétrer l'outil par des mesures sur le terrain, etc., peut varier entre 6 mois et un an, une fois la décision politique arrêtée et le financement acquis. Ce délai est fonction notamment de la qualité des informations disponibles et de l'étendue du territoire concerné.

Rappelons certains délais de procédures particuliers qui sont à prendre en compte par la collectivité lorsqu'elle choisit de faire appel à un prestataire extérieur, ou pour l'acquisition d'un outil de modélisation et d'un système d'information géographique.

Ces différents éléments montrent qu'il peut être judicieux d'anticiper en engageant la récolte des données dès que possible. De manière générale, il importe que toute autorité concernée par la mise en œuvre de la directive se lance dans la démarche au plus tôt, malgré les difficultés rencontrées.

### **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.). Ces critères doivent être portés à la connaissance du public.

La connaissance des particularités locales importe beaucoup ici : une zone exempte de bruit routier, ferroviaire, aéronautique, ou industriel n'est pas forcément calme. Exemples : une zone piétonne fortement animée pourra difficilement être considérée comme une zone calme ; a contrario, une zone de détente qui serait soumise à un bruit routier non négligeable pourrait éventuellement être considérée comme zone calme si l'autorité compétente décide effectivement de la protéger ou de la préserver en tant que telle.

### **Que comprend la cartographie d'un aéroport mixte ?**

---

Selon les termes de la directive, l'activité militaire n'est pas concernée par les cartes de bruit.