

N° 5206

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI

modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976
relative à la lutte contre le bruit

* * *

(Dépôt: le 8.9.2003)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (12.8.2003)	1
2) Texte du projet de loi	2
3) Exposé des motifs.....	3
4) Commentaire de l'article unique.....	4
5) Projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement	5
6) Projet de règlement grand-ducal abrogeant le règlement grand-ducal du 8 mai 1981 portant désignation des experts et agents chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions légales ou réglementaires en matière de lutte contre la pollution de l'air et contre le bruit.....	19
7) Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement	20

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Environnement et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre de l'Environnement est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit.

Cabasson, le 12 août 2003

Pour le Ministre de l'Environnement,

Le Secrétaire d'Etat,

Eugène BERGER

HENRI

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.– La loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit est modifiée comme suit:

a) L'article 2 est modifié comme suit:

Le premier alinéa, qui devient le paragraphe 1, est formulé comme suit:

„1. Des règlements grand-ducaux, à prendre sur avis du Conseil d'Etat, fixent les mesures à prendre en vue d'évaluer, de prévenir, de réduire ou de supprimer le bruit.“

L'alinéa 2 est complété par un nouveau point 7 formulé comme suit:

„7. Définir des valeurs limites en fonction d'indicateurs de bruit et établir des méthodes d'évaluation du bruit.“

L'alinéa 2 est complété par un nouveau point 8 formulé comme suit:

„8. Fixer les conditions et modalités de réalisation, dans certaines zones d'intérêt particulier, d'une cartographie stratégique du bruit et imposer, pour ces zones et en concertation avec le public, la confection de plans d'action, pouvant être déclarés obligatoires par règlement grand-ducal, à prendre sur avis du Conseil d'Etat. La cartographie et les plans sont rendus accessibles et diffusés au public selon les modalités à fixer par règlement grand-ducal.“

L'article est complété par un nouveau paragraphe 2 ayant la teneur suivante:

„2. Le Ministre adresse, aux fins d'enquête publique, le projet de plan d'action à la ou les commune(s) concernée(s). Dans les 15 jours qui suivent la notification, le projet est déposé pendant 60 jours à la maison communale de la ou des commune(s) concernée(s), où le public peut en prendre connaissance. Le dépôt du projet est publié par voie d'affiches apposées dans la ou les commune(s) concernée(s) et portant invitation à prendre connaissance des pièces. En outre, le projet est porté à la connaissance du public par voie de publication par extrait dans au moins quatre journaux quotidiens imprimés et publiés au Grand-Duché; les frais de cette publication sont à charge de l'Etat.

Durant la période de dépôt du projet, le Ministre ou la ou les personnes déléguée(s) à cet effet tient/tiennent au moins une réunion d'information de la population à un endroit qu'il détermine.

Dans le délai de publication de 60 jours, les observations relatives au projet doivent être adressées par écrit au collège des bourgmestre et échevins de la ou des commune(s) concernée(s), qui en donne connaissance au conseil communal pour avis. Le dossier, avec les observations et l'avis du conseil communal, est retourné au Ministre au plus tard 60 jours après l'expiration du délai d'affichage.“

b) L'article 3 est modifié comme suit:

L'alinéa 1 est remplacé comme suit:

„Outre les officiers de police judiciaire et les agents de la Police grand-ducale, les agents de l'administration des Douanes et Accises ainsi que les fonctionnaires de l'administration de l'Environnement de la carrière des ingénieurs et des ingénieurs-techniciens sont chargés de rechercher et de constater les infractions réprimées par la présente loi et ses règlements d'exécution.“

L'alinéa 2 est remplacé comme suit:

„Dans l'accomplissement de leurs fonctions relatives à la présente loi, les fonctionnaires de l'administration de l'Environnement visés à l'alinéa 1er ont la qualité d'officier de police judiciaire; leur compétence s'étend sur tout le territoire du Grand-Duché.“

L'alinéa 4 est biffé.

c) Aux articles 4, 5 et 6, l'expression „agents“ est remplacée par celle de „fonctionnaires visés à l'article 3“.

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi se propose de

- modifier et compléter la législation-cadre de 1976 relative à la lutte contre le bruit
- transposer en droit national les principes directeurs de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, alors que les dispositions plutôt techniques de ladite directive sont transposées par voie de projet de règlement grand-ducal d'application.

Le bruit ambiant a plusieurs effets sur l'être humain et il est perçu subjectivement. La nocivité du bruit est fonction de sa fréquence, de sa durée, de sa répétition et surtout de son intensité. Le fait qu'une personne ressent ou non des effets dépend considérablement de la sensibilité individuelle du bruit; il existe toutefois des seuils à ne pas dépasser sans exposer l'organisme humain à des conséquences dangereuses.

L'effet le plus important du point de vue du nombre de personnes touchés est la gêne. La gêne est fortement corrélée à des effets spécifiques, comme la nécessité de fermer les fenêtres pour bien dormir ou pour ne pas être gêné pour converser, regarder la télévision, écouter la radio ou de la musique. Il existe en outre un certain nombre d'effets médicaux graves comme l'hypertension artérielle, le stress, les crises cardiaques et les dommages auditifs, qui concernent une plus faible proportion de la population. On note par ailleurs des effets négatifs sur les capacités d'apprentissage des enfants. Il est évident que les personnes qui se plaignent d'être gênées par le bruit connaissent une détérioration de leur qualité de vie, ce qui est le cas pour au moins 25% de la population de l'Union européenne. 5 à 15% de la population de l'Union européenne souffre de sérieuses perturbations du sommeil dues au bruit.

Dans le Livre Vert de 1996 sur la politique future de la lutte contre le bruit, la Commission avait désigné le bruit dans l'environnement comme un des principaux problèmes d'environnement qui se posent en Europe. Dans une résolution afférente de juin 1997, le Parlement européen avait exprimé son soutien à ce document, avait demandé que des mesures et initiatives spécifiques soient prévues dans le cadre d'une directive sur la réduction du bruit dans l'environnement et avait constaté l'absence de données fiables et comparables sur la situation des diverses sources de bruit.

La directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement vise donc à établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Elle s'applique au bruit dans l'environnement auquel sont exposés en particulier les êtres humains dans les espaces bâtis, les parcs publics ou d'autres lieux calmes d'une agglomération, les zones calmes en rase campagne, à proximité des écoles, aux abords des hôpitaux ainsi que dans d'autres bâtiments et zones sensibles au bruit.

Elle ne s'applique pas au bruit produit par la personne exposée elle-même, au bruit résultant des activités domestiques, aux bruits de voisinage, au bruit perçu sur les lieux de travail ou à l'intérieur des moyens de transport, ni au bruit résultant d'activités militaires dans les zones militaires.

Des éléments importants de la directive sont semblables à ceux de la directive 96/62/CE concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant: à savoir, collecte des données dans les agglomérations, plans d'action, informations adéquates de la population, amélioration des méthodes de calcul et de mesure, collecte des données et publication d'un rapport par la Commission. Elle complète donc la législation sur la qualité de l'air en couvrant un autre aspect environnemental important, particulièrement en milieu urbain. En outre, elle couvre plusieurs autres aspects comme la lutte contre le bruit en milieu rural et la protection des zones relativement calmes.

La directive vise également à fournir une base pour mettre au point des mesures communautaires destinées à réduire les émissions sonores provenant des principales sources, en particulier les véhicules et les infrastructures routières et ferroviaires, les aéronefs, les matériels extérieurs et industriels et les engins mobiles. A cette fin, la Commission européenne présentera des propositions législatives appropriées au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 18 juillet 2006.

Les principes directeurs de la directive en question peuvent être présentés comme suit:

- établissement de méthodes communes d'évaluation du bruit dans l'environnement et définition de valeurs limites en fonction d'indicateurs harmonisés permettant de déterminer les niveaux de bruit
- mise en place dans certaines zones d'intérêt particulier d'une cartographie stratégique du bruit, fournissant des données permettant de représenter les niveaux de bruit dans ces zones

- établissement, en concertation avec le public, de plans d'action portant sur les mesures à prendre en priorité dans ces zones
- information et participation du public en ce qui concerne le bruit dans l'environnement et ses effets.

Ces principes directeurs sont détaillés dans le cadre du projet de règlement grand-ducal portant application de la directive précitée.

La législation de 1976 relative à la lutte contre le bruit est amendée sur des points particuliers. C'est ainsi que l'article 2 est modifié notamment en vue de couvrir de manière précise le champ d'application et l'objet des règlements grand-ducaux d'exécution, d'intégrer dans le corps de la loi les principes directeurs précités ainsi que de fixer les conditions et modalités d'information et de participation du public sous la forme d'une consultation publique. C'est ainsi également que l'article 3 est revu notamment en vue d'en assurer la conformité avec l'article 97 de la Constitution, en application duquel le domaine de la Force Publique constitue une matière réservée à la loi; il s'ensuit que la reconnaissance de la qualité d'officier de police judiciaire ne peut s'opérer par voie de règlement grand-ducal.

*

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

L'adaptation de la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit porte respectivement sur l'article 2 et sur les articles 3, 4, 5 et 6.

Article 2

L'article 2 comprend désormais deux paragraphes.

Premier paragraphe:

Pour ce qui est de l'alinéa 1, le champ d'application et l'objet des règlements grand-ducaux d'exécution sont étendus en vue de couvrir l'évaluation du bruit. En outre, la prise des règlements en question ne nécessite plus l'assentiment de la „Commission de Travail de la Chambre des Députés“ et ceci à l'instar de la législation de 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère.

Pour ce qui est de l'alinéa 2, il est complété par de nouveaux points 7 et 8 qui concernent respectivement les méthodes d'évaluation du bruit, les valeurs limites en fonction d'indicateurs, la cartographie stratégique du bruit, les plans d'action ainsi que la concertation avec le public et l'information de ce dernier.

Deuxième paragraphe:

Ce nouveau paragraphe a pour objet de fixer les conditions et modalités de consultation du public et ceci par référence à des dispositions similaires.

Articles 3, 4, 5 et 6

En ce qui concerne l'article 3, il est adapté en vue d'en assurer la conformité avec l'article 97 de la Constitution et ceci à l'instar d'autres dispositions législatives en la matière. L'alinéa 4 est biffé pour des raisons de sécurité juridique notamment.

En ce qui concerne les articles 4, 5 et 6 et à la lumière de l'adaptation de l'article 3, l'expression „agents“ est remplacée par celle de „fonctionnaires visés à l'article 3“.

*

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
portant application de la directive 2002/49/CE du Parlement européen
et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du
bruit dans l'environnement

Nous, HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit;

Vu la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement;

Vu les avis de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Métiers, de la Chambre d'Agriculture, de la Chambre de Travail, de la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics et de la Chambre des Employés Privés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Environnement et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er.– Objectifs

Le présent règlement vise à établir une approche destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. A cette fin, les actions suivantes sont mises en oeuvre progressivement:

- a) la détermination de l'exposition au bruit dans l'environnement grâce à la cartographie du bruit, selon des méthodes d'évaluation déterminées;
- b) garantir l'information du public en ce qui concerne le bruit dans l'environnement et ses effets;
- c) l'adoption de plans d'action fondés sur les résultats de la cartographie du bruit afin de prévenir et de réduire, si cela est nécessaire, le bruit dans l'environnement, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine, et de préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante.

Art. 2.– Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique au bruit dans l'environnement auquel sont exposés en particulier les êtres humains dans les espaces bâtis, les parcs publics ou d'autres lieux calmes d'une agglomération, les zones calmes en rase campagne, à proximité des écoles, aux abords des hôpitaux ainsi que d'autres bâtiments et zones sensibles au bruit.

2. Le présent règlement ne s'applique pas au bruit produit par la personne exposée elle-même, au bruit résultant des activités domestiques, aux bruits de voisinage, au bruit perçu sur les lieux de travail ou à l'intérieur des moyens de transport, ni au bruit résultant d'activités militaires dans les zones militaires.

Art. 3.– Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) „bruit dans l'environnement“, le son extérieur non désiré ou nuisible résultant d'activités humaines, y compris le bruit émis par les moyens de transport, le trafic routier, ferroviaire ou aérien et provenant de sites d'activité industrielle, tels que ceux qui sont définis à l'annexe I de la directive 96/61/CE relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution;
- b) „effets nuisibles“, les effets néfastes pour la santé humaine;
- c) „gêne“, le degré de nuisance généré par le bruit dans l'environnement, déterminé par des enquêtes sur le terrain;

- d) „indicateur de bruit“, une grandeur physique décrivant le bruit dans l’environnement, qui est corrélé à un effet nuisible;
- e) „évaluation“, toute méthode servant à calculer, prévoir, estimer ou mesurer la valeur d’un indicateur de bruit ou les effets nuisibles correspondants;
- f) „ L_{den} “ (indicateur de bruit jour-soir-nuit), l’indicateur de bruit associé globalement à la gêne, défini plus précisément à l’annexe I;
- g) „ L_{day} “ (indicateur de bruit période diurne), l’indicateur de bruit associé à la gêne pendant la période diurne, défini plus précisément à l’annexe I;
- h) „ $L_{evening}$ “ (indicateur de bruit pour le soir), l’indicateur de bruit associé à la gêne le soir, défini plus précisément à l’annexe I;
- i) „ L_{night} “ (indicateur de bruit période nocturne), l’indicateur de bruit associé aux perturbations du sommeil, défini plus précisément à l’annexe I;
- j) „relation dose-effet“, la relation existant entre la valeur d’un indicateur de bruit et un effet nuisible;
- k) „agglomération“, une partie du territoire, délimitée par le Ministre, au sein de laquelle la population est supérieure à 100.000 habitants et dont la densité de population est telle que le Ministre la considère comme une zone urbaine;
- l) „zone calme d’une agglomération“, une zone délimitée par le Ministre qui, par exemple, n’est pas exposée à une valeur de L_{den} , ou d’un autre indicateur de bruit approprié, supérieure à une certaine valeur déterminée, quelle que soit la source de bruit considérée;
- m) „zone calme en rase campagne“, une zone délimitée par le Ministre qui n’est pas exposée au bruit de la circulation, au bruit industriel ou au bruit résultant d’activités de détente;
- n) „grand axe routier“, une route régionale, nationale ou internationale, désignée par le Ministre, sur laquelle sont enregistrés plus de 3 millions de passages de véhicules par an;
- o) „grand axe ferroviaire“, une voie de chemin de fer, désignée par le Ministre, sur laquelle sont enregistrés plus de 30.000 passages de trains par an;
- p) „grand aéroport“, un aéroport civil, désigné par le Ministre, qui enregistre plus de 50.000 mouvements par an (le terme „mouvement“ désignant un décollage ou un atterrissage), à l’exception des mouvements effectués exclusivement à des fins d’entraînement sur des avions légers;
- q) „cartographie du bruit“, la représentation de données décrivant une situation sonore existante ou prévue en fonction d’un indicateur de bruit, indiquant les dépassements de valeurs limites pertinentes en vigueur, le nombre de personnes touchées dans une zone donnée ou le nombre d’habitations exposées à certaines valeurs d’un indicateur de bruit dans une zone donnée;
- r) „carte de bruit stratégique“, une carte conçue pour permettre l’évaluation globale de l’exposition au bruit dans une zone donnée soumise à différentes sources de bruit ou pour établir des prévisions générales pour cette zone;
- s) „valeur limite“, une valeur de L_{den} ou L_{night} et, le cas échéant, de L_{day} et de $L_{evening}$, déterminée par le Ministre, dont le dépassement amène à envisager ou à faire appliquer des mesures de réduction du bruit; les valeurs limites peuvent varier en fonction du type de bruit (bruit du trafic routier, ferroviaire ou aérien, bruit industriel, etc.), de l’environnement, et de la sensibilité au bruit des populations; elles peuvent aussi différer pour les situations existantes et pour les situations nouvelles (changement de situation dû à un élément nouveau concernant la source de bruit ou l’utilisation de l’environnement);
- t) „plan d’action“, un plan visant à gérer les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit;
- u) „planification acoustique“, la lutte contre le bruit futur au moyen de mesures planifiées, telles que l’aménagement du territoire, l’ingénierie des systèmes de gestion du trafic, la planification de la circulation, la réduction du bruit par des mesures d’isolation acoustique et la lutte contre le bruit à la source;
- v) „public“, une ou plusieurs personnes physiques ou morales ainsi que les associations, organisations ou groupes rassemblant ces personnes;
- w) „Ministre“, le membre du Gouvernement ayant l’environnement dans ses attributions;
- x) „administration“, l’administration de l’Environnement.

Art. 4.– Annexes

Font partie intégrante du présent règlement les annexes suivantes:

- Annexe I: Indicateurs de bruit visés à l'article 6
- Annexe II: Méthodes d'évaluation pour les indicateurs de bruit visées à l'article 7, paragraphe 1
- Annexe III: Méthodes d'évaluation des effets nuisibles visées à l'article 7, paragraphe 2
- Annexe IV: Prescriptions minimales pour la cartographie de bruit stratégique visées à l'article 8
- Annexe V: Prescriptions minimales pour les plans d'action visées à l'article 9
- Annexe VI: Données à transmettre à la Commission européenne conformément à la directive 2002/49/CE.

Art. 5.– Mise en oeuvre et responsabilité

1. L'administration est l'organisme responsable de la mise en oeuvre des dispositions techniques du présent règlement, y compris la transmission des informations à la Commission européenne. A ce titre, elle est chargée, en concertation avec les ministères, administrations et autres acteurs concernés:

- a) de l'établissement, de la révision et de la publicité des cartes de bruit et des plans d'action pour les agglomérations, les grands axes routiers et ferroviaires, les grands aéroports et les zones calmes;
- b) de la collecte des cartes de bruit et des plans d'action.

Elle peut recourir à l'aide d'un organisme spécialisé.

Elle coopère, le cas échéant, avec les organismes responsables dans d'autres Etats membres de l'Union européenne.

2. Il est institué un comité de pilotage dénommé ci-après „le comité“ et composé de représentants

- du Ministre, dont un délégué du ministère de l'Environnement et un délégué de l'administration;
- du ministère de l'Intérieur, dont la direction générale du territoire et de l'urbanisme;
- du ministère des Transports, dont les directions de l'aviation civile, des transports ferroviaires et des transports terrestres;
- du ministère des Travaux publics, dont l'administration des Ponts et Chaussées;
- du SYVICOL.

Le comité a pour charge de suivre la mise au point de la cartographie stratégique du bruit et des plans d'action et leur exécution sur le plan administratif et technique.

Les membres du comité sont nommés par le Ministre pour un terme de cinq ans; les mandats sont renouvelables. En cas de vacance de poste, le nouveau titulaire termine le mandat du membre qu'il remplace.

Le comité est présidé par un délégué désigné par le Ministre; l'administration est chargée du secrétariat du comité et de la coordination technique et administrative des travaux du comité.

Le comité peut mettre en place des groupes de travail.

En cas de nécessité, le président du comité peut faire appel à un ou plusieurs experts.

Le comité pourra préciser son organisation et son fonctionnement par un règlement d'ordre intérieur.

Art. 6.– Indicateurs de bruit et leur application

1. Pour l'établissement et pour la révision des cartes de bruit stratégiques, sont utilisés, conformément à l'article 8, les indicateurs de bruit L_{den} et L_{night} définis à l'annexe I.

2. Des indicateurs de bruit supplémentaires peuvent être utilisés pour des cas particuliers, tels que ceux qui sont énumérés à l'annexe I, point 3.

3. Pour la planification ou le zonage acoustiques, des indicateurs de bruit autres que L_{den} et L_{night} peuvent être utilisés.

Art. 7.– Méthodes d'évaluation

1. Les valeurs de L_{den} et L_{night} sont déterminées à l'aide des méthodes d'évaluation définies à l'annexe II.

2. Les effets nuisibles peuvent être évalués à l'aide des relations dose-effet définies à l'annexe III.

Art. 8.– Cartographie stratégique du bruit

1. Au plus tard le 30 juin 2007, des cartes de bruit stratégiques montrant la situation au cours de l'année civile précédente, telles qu'établies par l'administration, sont approuvées par le Ministre, pour toutes les agglomérations de plus de 250.000 habitants et pour tous les grands axes routiers dont le trafic dépasse six millions de passages de véhicule par an, tous les grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse 60.000 passages de train par an et tous les grands aéroports situés sur le territoire luxembourgeois.

Au plus tard après le 30 juin 2005, puis tous les cinq ans, la Commission européenne est informée des grands axes routiers dont le trafic dépasse six millions de passages de véhicule par an, des grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse 60.000 passages de train par an, des grands aéroports et des agglomérations de plus de 250.000 habitants situés sur le territoire luxembourgeois.

2. Au plus tard le 30 juin 2012, puis tous les cinq ans, des cartes de bruit stratégiques montrant la situation au cours de l'année civile précédente, telles qu'établies par l'administration, sont approuvées par le Ministre, pour toutes les agglomérations, pour tous les grands axes routiers et pour tous les grands axes ferroviaires situés sur le territoire luxembourgeois.

Au plus tard le 31 décembre 2008, la Commission européenne est informée de toutes les agglomérations et de tous les grands axes routiers, ainsi que des grands axes ferroviaires situés sur le territoire luxembourgeois.

3. Les cartes de bruit stratégiques répondent aux prescriptions minimales énoncées à l'annexe IV.

4. Dans le cadre des relations bilatérales ou multilatérales, une coopération avec d'autres Etats membres de l'Union européenne a lieu pour la cartographie stratégique du bruit dans les régions frontalières.

5. Les cartes de bruit stratégiques sont réexaminées et, le cas échéant, révisées tous les cinq ans au moins à compter de leur date d'élaboration.

Art. 9.– Plans d'action

1. Au plus tard le 18 juillet 2008, sont établis par l'administration et approuvés par le Ministre des plans d'action visant à gérer, sur le territoire luxembourgeois, les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit dans:

- a) les endroits situés près de grands axes routiers dont le trafic dépasse six millions de passages de véhicules par an, de grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse 60.000 passages de trains par an et des grands aéroports;
- b) les agglomérations de plus de 250.000 habitants. Ces plans visent également à protéger les zones calmes contre une augmentation du bruit.

Les mesures figurant dans les plans d'action devraient notamment répondre aux priorités pouvant résulter du dépassement de toute valeur limite pertinente ou de l'application d'autres critères déterminés et s'appliquer en particulier aux zones les plus importantes spécifiées par la cartographie stratégique du bruit.

2. En cas de nécessité et au plus tard le 18 juillet 2013, sont établis par l'administration et approuvés par le Ministre des plans d'action en vue notamment de répondre aux priorités pouvant résulter du dépassement de toute valeur limite pertinente ou de l'application d'autres critères déterminés pour les agglomérations, pour les grands axes routiers ainsi que pour les grands axes ferroviaires situés sur le territoire luxembourgeois.

3. La Commission européenne est informée des autres critères pertinents visés aux paragraphes 1 et 2.

4. Les plans d'action satisfont aux prescriptions minimales énoncées à l'annexe V.

5. Les plans d'action sont réexaminés et, le cas échéant, révisés lorsque survient un fait nouveau majeur affectant la situation en matière de bruit, et au moins tous les cinq ans à compter de leur date d'approbation.

6. Dans le cadre des relations bilatérales ou multilatérales, une coopération avec d'autres Etats membres de l'Union européenne a lieu pour les plans d'action dans les régions frontalières.

Art. 10.– *Information du public*

1. Sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires en matière de liberté d'accès à l'information en matière d'environnement, les cartes de bruit stratégiques ainsi que les plans d'action approuvés au titre du présent règlement sont rendus accessibles au public conformément aux prescriptions dont question aux annexes IV et V, y compris au moyen des technologies de l'information disponibles.

En outre, les plans d'action approuvés au titre du présent règlement, lesquels ne sont pas déclarés obligatoires par règlement grand-ducal, sont déposés en copie à la maison communale de la ou des commune(s) concernée(s) où le public peut en prendre connaissance.

2. Ces informations doivent être claires, compréhensibles et accessibles. Un résumé exposant les principaux points est fourni.

Art. 11.– *Exécution*

Notre Ministre de l'Environnement est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*

ANNEXE I

Indicateurs de bruit visés à l'article 6**1. Définition du niveau jour-soir-nuit (Day-evening-night level) L_{den}**

Le niveau jour-soir-nuit L_{den} en décibels (dB) est défini par la formule suivante:

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}}{10}} \right)$$

où:

- L_{day} est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2: 1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année,
- $L_{evening}$ est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2: 1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année,
- L_{night} est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2: 1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année,

sachant que:

- le jour dure douze heures, la soirée quatre heures et la nuit huit heures; la période „soirée“ peut être diminuée d'une ou deux heures et la période „jour“ et/ou la période „nuit“ peuvent être allongées en conséquence, pour autant que ce choix soit le même pour toutes les sources et que des informations concernant la différence systématique par rapport à l'option par défaut soient fournies à la Commission européenne,
- le début du jour (et par conséquent, le début de la soirée et de la nuit) est déterminé par le Ministre (ce choix est le même pour toutes les sources de bruit); les périodes par défaut sont de 7 à 19 heures, de 19 à 23 heures et de 23 à 7 heures, en heure locale,
- une année correspond à l'année prise en considération en ce qui concerne l'émission du son et à une année moyenne en ce qui concerne les conditions météorologiques,

et que:

- c'est le son incident qui est pris en considération, ce qui signifie qu'il n'est pas tenu compte du son réfléchi sur la façade du bâtiment concerné (en règle générale, cela implique une correction de 3 dB lorsqu'on procède à une mesure).

La hauteur du point d'évaluation de L_{den} est fonction de l'application:

- dans le cadre d'un calcul effectué aux fins d'une cartographie stratégique du bruit à l'intérieur et à proximité des bâtiments, les points d'évaluation se situent à $4,0 \pm 0,2$ m (3,8 à 4,2 m) au dessus du sol, du côté de la façade la plus exposée; à cet effet, la façade la plus exposée est la façade externe faisant face à la source sonore spécifique et la plus proche de celle-ci; dans les autres cas, d'autres configurations sont possibles;
- dans le cadre d'un calcul effectué aux fins d'une cartographie stratégique du bruit concernant l'exposition au bruit à l'intérieur et à proximité des bâtiments, on peut retenir d'autres hauteurs, mais elles ne doivent jamais être inférieures à 1,5 m au-dessus du sol et les résultats doivent être corrigés en conséquence avec une hauteur équivalente à 4 m;
- pour d'autres applications, telles que la planification et le zonage acoustiques, on peut retenir d'autres hauteurs, mais elles ne doivent jamais être inférieures à 1,5 m au-dessus du sol, par exemple pour
 - les zones rurales comportant des maisons à un étage,
 - des mesures locales, en vue de la réduction de l'impact sonore sur des habitations spécifiques,
 - l'établissement d'une carte de bruit détaillée d'une zone de dimensions limitées, montrant l'exposition au bruit de chaque habitation.

2. Définition de l'indicateur de bruit pour la période nocturne (Night-time noise indicator)

L'indicateur de bruit pour la période nocturne L_{night} est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2: 1987, déterminé sur la base de toutes les périodes nocturnes sur une année,

sachant que:

- la durée de la nuit est de huit heures, conformément à la définition figurant au point 1,
- une année est l'année prise en considération en ce qui concerne l'émission du son, et une année moyenne en ce qui concerne les conditions météorologiques, conformément à la définition figurant au point 1,
- le son incident est pris en considération, comme indiqué au point 1,
- le point d'évaluation est le même que pour L_{den} .

3. Indicateurs de bruit supplémentaires

Dans certains cas, en plus de L_{den} et L_{night} et, s'il y a lieu, de L_{day} et $L_{evenings}$, il peut se révéler utile d'utiliser des indicateurs de bruit spéciaux et des valeurs limites correspondantes. Les cas suivants en sont des exemples:

- la source de bruit considérée n'est présente qu'une petite fraction du temps (par exemple, moins de 20% du temps sur le total des périodes de jour d'une année, sur le total des périodes de soirée d'une année ou sur le total des périodes de nuit d'une année),
- le nombre d'événements sonores, au cours d'une ou de plusieurs des périodes considérées, est en moyenne très faible (par exemple, moins d'un événement sonore par heure; un événement sonore pourrait être défini comme un bruit durant moins de cinq minutes; on peut citer comme exemple le bruit provoqué par le passage d'un train ou d'un avion),
- la composante basse fréquence du bruit est importante,
- L_{Amax} ou SEL (sound exposure level – niveau d'exposition au bruit) pour la protection en période nocturne dans le cas de crêtes de bruit élevées,
- protection supplémentaire durant le week-end ou une période particulière de l'année,
- protection supplémentaire de la période diurne,
- protection supplémentaire de la période de soirée,
- combinaison de bruits de diverses sources,
- zones calmes en rase campagne,
- bruit comportant des composantes à tonalité marquée,
- bruit à caractère impulsionnel.

*

ANNEXE II

**Méthodes d'évaluation pour les indicateurs de bruit
visées à l'article 7, paragraphe 1**

1. Introduction

Les valeurs de L_{den} et L_{night} peuvent être déterminées par calcul ou par mesure (au point d'évaluation). Pour les prévisions, seules les méthodes de calcul sont utilisables.

Les méthodes provisoires de calcul et de mesure sont décrites aux points 2 et 3.

2. Méthodes provisoires recommandées de calcul de L_{den} et L_{night}

Les méthodes suivantes de calcul de L_{den} et L_{night} sont recommandées:

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.“

Pour cette méthode, des données appropriées d'émission (données d'entrée) 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“.

Pour le *Bruit des avions*: ECAC.CEAC Doc. 29 „Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports“, 1997. Parmi les différentes approches de modélisation des lignes de vol, on utilisera la technique de segmentation mentionnée dans la partie 7.5 de ECAC.CEAC Doc. 29.

Pour le *Bruit du trafic routier*: la méthode nationale de calcul française „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)“, mentionnée dans „l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, *Journal officiel* du 10 mai 1995, article 6“ et dans la norme française „XPS 31-133“. Pour les données d'entrée concernant l'émission, ces documents font référence au „Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980“.

Pour le *Bruit des trains*: la méthode nationale de calcul des Pays-Bas, publiée dans „Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai 1996, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 november 1996“.

Ces méthodes doivent être adaptées à la définition de L_{den} et de L_{night} .

3. Méthodes provisoires de mesure de L_{den} et de L_{night}

Il est possible de définir une méthode en s'appuyant sur la définition de l'indicateur et sur les principes énoncés dans la norme ISO 1996-2: 1987 et ISO 1996-1: 1982.

Les données relatives à des mesures effectuées à l'avant d'une façade ou d'un autre élément réfléchissant doivent être corrigées afin d'exclure le facteur réfléchissant de cette façade ou de cet élément (d'une manière générale, cela implique une correction de 3 dB en cas de mesure).

ANNEXE III

Méthodes d'évaluation des effets nuisibles visées à l'article 7, paragraphe 2

Les relations dose-effet devraient être utilisées pour évaluer l'effet du bruit sur les populations. Les relations dose-effet qui seront introduites lors de futures révisions de la présente annexe conformément à l'article 13, paragraphe 2 de la directive 2002/49/CE, porteront en particulier sur:

- la relation entre la gêne et L_{den} pour le bruit résultant du trafic routier, ferroviaire et aérien, ainsi que pour le bruit industriel,
- la relation entre les perturbations du sommeil et L_{night} pour le bruit résultant du trafic routier, ferroviaire et aérien, ainsi que pour le bruit industriel.

Si nécessaire, des relations dose-effet spécifiques pourraient être présentées pour:

- les habitations spécialement isolées contre le bruit, telles que définies à l'annexe VI,
- les habitations dotées d'une façade calme, telles que définies à l'annexe VI,
- différents climats/différentes cultures,
- les groupes vulnérables de la population,
- le bruit industriel à tonalité marquée,
- le bruit industriel à caractère impulsionnel et d'autres cas spécifiques.

*

ANNEXE IV

Prescriptions minimales pour la cartographie de bruit stratégique visées à l'article 8

1. Une carte de bruit stratégique est une représentation des données relatives à l'un des aspects suivants:
 - ambiance sonore existante, antérieure ou prévue, en fonction d'un indicateur de bruit,
 - dépassement d'une valeur limite,
 - estimation du nombre d'habitations, d'écoles et d'hôpitaux d'une zone donnée, qui sont exposés à des valeurs spécifiques d'un indicateur de bruit,
 - estimation du nombre de personnes se trouvant dans une zone exposée au bruit.
2. Les cartes de bruit stratégiques peuvent être présentées au public sous forme de:
 - graphiques,
 - données numériques organisées en tableaux,
 - données numériques sous forme électronique.
3. Les cartes de bruit stratégiques relatives aux agglomérations mettront particulièrement l'accent sur les émissions sonores provenant:
 - de la circulation routière,
 - du trafic ferroviaire,
 - des aéroports,
 - des sites d'activités industrielles, y compris les ports.
4. Les cartes de bruit stratégiques sont utilisées aux fins suivantes:
 - pour obtenir les données devant être transmises à la Commission en application de l'article 10, paragraphe 2, de la directive 2002/49/CE, et de l'annexe VI,
 - en tant que source d'information des citoyens, en application de l'article 10,
 - pour servir de base aux plans d'action en application de l'article 9.

A chacune de ces applications correspond un type distinct de carte de bruit.
5. Les exigences minimales pour les cartes de bruit stratégiques concernant les données à transmettre à la Commission sont précisées aux points 1, 5, 1.6, 2.5, 2.6 et 2.7 de l'annexe VI.
6. Pour l'information des citoyens en application de l'article 10 et pour l'établissement des plans d'action en application de l'article 9, des informations supplémentaires sont requises, ainsi que des informations plus précises, telles que:
 - une représentation graphique,
 - des cartes montrant les dépassements d'une valeur limite,
 - des cartes différentielles, établissant une comparaison entre la situation existante et les diverses situations futures possibles,
 - des cartes montrant la valeur d'un indicateur de bruit, le cas échéant, à une hauteur autre que 4 m.

Des règles en ce qui concerne le type et la présentation de ces cartes de bruit peuvent être établies par l'administration.
7. Des cartes de bruit stratégiques, à finalité locale ou nationale, seront établies pour une hauteur d'évaluation de 4 m et pour les valeurs de L_{den} et de L_{night} de l'ordre de 5 dB, comme spécifié à l'annexe VI.
8. Pour les agglomérations, des cartes de bruit stratégiques distinctes seront établies pour le bruit du trafic routier et ferroviaire, pour le bruit des avions et pour le bruit industriel. Des cartes supplémentaires pourront être établies pour d'autres sources de bruit.

ANNEXE V

Prescriptions minimales pour les plans d'action visées à l'article 9

1. Les plans d'action doivent comporter au minimum les éléments suivants:
 - description de l'agglomération, des grands axes routiers et ferroviaires ou des grands aéroports et d'autres sources de bruit à prendre en compte,
 - autorité compétente,
 - contexte juridique,
 - toute valeur limite utilisée en application de l'article 6,
 - synthèse des résultats de la cartographie du bruit,
 - évaluation du nombre estimé de personnes exposées au bruit, identification des problèmes et des situations à améliorer,
 - compte rendu des consultations publiques,
 - mesures de lutte contre le bruit déjà en vigueur et projets en gestation,
 - actions envisagées pour les cinq années à venir, y compris mesures prévues pour préserver les zones calmes,
 - stratégie à long terme,
 - informations financières (si disponibles): budgets, évaluation du rapport coût-efficacité ou coût-avantage,
 - dispositions envisagées pour évaluer la mise en oeuvre et les résultats du plan d'action.
2. Parmi les actions à envisager figurent par exemple:
 - la planification du trafic,
 - l'aménagement du territoire,
 - les mesures techniques au niveau des sources de bruit,
 - la sélection des sources plus silencieuses,
 - la réduction de la transmission des sons,
 - les mesures ou incitations réglementaires ou économiques.
3. Chaque plan d'action devrait comporter des estimations en termes de diminution du nombre de personnes touchées (gêne, perturbation du sommeil ou autre).

*

ANNEXE VI

**Données à transmettre à la Commission européenne
conformément à la directive 2002/49/CE**

Les données à transmettre à la Commission européenne sont les suivantes:

1. *Pour les agglomérations*

- 1.1 Brève description de l'agglomération: localisation, taille, nombre d'habitants.
- 1.2 Autorité compétente et organisme responsable.
- 1.3 Programmes de lutte contre le bruit menés dans le passé et mesures prises concernant le bruit.
- 1.4 Méthodes de calcul ou de mesure utilisées.
- 1.5 Nombre estimé de personnes (en centaines) vivant dans des habitations exposées à chacune des plages suivantes de valeurs de L_{den} en dB à 4 m de hauteur sur la façade la plus exposée: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75, indiqué séparément pour chaque source: trafic routier, trafic ferroviaire, trafic aérien et bruit industriel. Les chiffres seront arrondis à la centaine la plus proche (exemple: 5.200 = entre 5.150 et 5.249 personnes; 100 = entre 50 et 149 personnes; 0 = moins de 50 personnes).

Il convient en outre de préciser, le cas échéant et si les données sont disponibles, combien de personnes, au sein des catégories susmentionnées, vivent dans des habitations:

- spécialement isolées contre le bruit en question, c'est-à-dire équipées d'un système d'isolation spécial contre un ou plusieurs types de bruit dans l'environnement, combiné avec des installations de ventilation ou de conditionnement d'air telles qu'un niveau élevé d'isolation contre le bruit dans l'environnement peut être maintenu,
- ayant une façade calme, c'est-à-dire dont la valeur L_{den} à 4 m au-dessus du sol et 2 m à l'avant de la façade est, pour le bruit émis par une source spécifique, inférieur de plus de 20 dB à la valeur L_{den} la plus élevée mesurée en façade.

On précisera en outre comment les grands axes routiers et ferroviaires et les grands aéroports tels que définis à l'article 3, contribuent aux résultats visés ci-dessus.

- 1.6 Le nombre total estimé de personnes (en centaines) vivant dans des habitations exposées à chacune des plages suivantes de valeurs de L_{night} en dB à 4 m de hauteur sur la façade la plus exposée: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70, indiqué séparément pour chaque source: trafic routier, trafic ferroviaire, trafic aérien et bruit industriel. Pour la plage 45-49, ces données peuvent également être évaluées avant la date prévue à l'article 11, paragraphe 1, de la directive 2002/49/CE.

Il convient en outre de préciser, le cas échéant et si les données sont disponibles, combien de personnes, au sein des catégories susmentionnées, vivent dans des habitations:

- spécialement isolées contre le bruit en question, comme défini au point 1.5,
- ayant un façade calme, comme défini au point 1.5.

On indiquera également comment les grands axes routiers et ferroviaires et les grands aéroports contribuent aux résultats visés ci-dessus.

- 1.7 Lorsqu'il s'agit de représentations graphiques, les cartes stratégiques doivent au moins comporter les courbes de niveau correspondant à 60, 65, 70 et 75 dB.
- 1.8 Un résumé du plan d'action, de dix pages au maximum, reprenant tous les aspects importants visés à l'annexe V.

2. *Pour les grands axes routiers et ferroviaires et les grands aéroports*

- 2.1 Description générale des routes, des lignes de chemin de fer ou des aéroports: localisation, taille, données relatives au trafic.
- 2.2 Caractérisation de leur environnement: agglomérations, villages, campagne ou autre, informations concernant l'occupation des sols, autres sources de bruit importantes.
- 2.3 Programmes de lutttes contre le bruit menées antérieurement et mesures prises en ce qui concerne le bruit.
- 2.4 Méthodes de calcul et de mesure utilisées.

2.5 Nombre total estimé de personnes (en centaines) vivant, hors agglomérations, dans des habitations exposées à chacune des plages suivantes de valeurs de L_{den} en dB à 4 m au-dessus du sol et au niveau de la façade la plus exposée: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Il convient en outre de préciser, le cas échéant et si les données sont disponibles, au sein des catégories susmentionnées, combien de personnes vivent dans des habitations:

- spécialement isolées contre le bruit en question, comme défini au point 1.5,
- ayant une façade calme, comme défini au point 1.5.

2.6 Nombre total estimé de personnes (en centaines) vivant, hors agglomérations, dans des habitations exposées à chacune des plages suivantes de valeurs de L_{night} en dB à 4 m au-dessus du sol et au niveau de la façade la plus exposée: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70. Pour la plage 45-49, ces données peuvent également être évaluées avant la date prévue à l'article 11, paragraphe 1, de la directive 2002/49/CE.

Il conviendrait en outre de préciser, le cas échéant et si les données sont disponibles, au sein des catégories susmentionnées, combien de ces personnes vivent dans des habitations:

- spécialement isolées contre le bruit en question, comme défini au point 1.5,
- ayant une façade calme, comme défini au point 1.5.

2.7 La superficie totale (en km²) exposée à des valeurs de L_{den} supérieures à 55, 65 et 75 dB, respectivement. On indiquera en outre le nombre total estimé d'habitations (en centaines) et le nombre total estimé de personnes (en centaines) vivant dans chacune de ces zones. Les agglomérations seront comprises dans ces chiffres.

Les courbes de niveau correspondant à 55 et 65 dB seront également indiquées sur une ou plusieurs cartes qui comporteront des informations sur la localisation des villages, des villes et des agglomérations comprises dans les zones délimitées par les courbes.

2.8 Un résumé du plan d'action, de dix pages au maximum, reprenant les aspects importants visés à l'annexe V.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de règlement grand-ducal a été élaboré en tant que texte d'exécution de la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit, telle qu'elle fait l'objet d'un projet de loi de modification.

Il transpose en droit national les dispositions de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, dont les principes directeurs sont intégrés dans le projet de loi de modification précité.

Les principes directeurs de la directive en question sont exposés dans l'exposé des motifs au projet de loi.

La directive vise à établir un cadre communautaire commun pour l'évaluation et la gestion de l'exposition au bruit ambiant. Elle fournit les éléments nécessaires à une approche plus cohérente et plus efficace.

En effet, la législation en matière de bruit ambiant se subdivise en deux grandes catégories: d'une part, la législation communautaire relative aux émissions sonores de certains produits (voitures, camions, avions et équipements industriels), qui consiste essentiellement en dispositions d'accès au marché pour les essais de conformité, et d'autre part, la législation des Etats membres sur les niveaux sonores admissibles dans l'environnement domestique.

Elle vise deux objectifs majeurs:

- évaluer le bruit ambiant et éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit;
- servir de base pour la mise au point des futures mesures communautaires destinées à réduire le bruit émis par des sources importantes, notamment par les véhicules et infrastructures routiers et ferroviaires, les avions, les matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments, les matériels industriels et les engins mobiles.

Elle prévoit une mise en oeuvre progressive des mesures suivantes:

- a) l'établissement d'indicateurs de bruit communs, afin de mesurer la gêne causée par le bruit tout au long de la journée (LDEN) et les perturbations du sommeil (LNIGHT), ainsi que des méthodes d'évaluation communes;
- b) sur la base de ces indicateurs de bruit, l'établissement, par les Etats membres, de cartes de bruit stratégiques qui donneront une évaluation et des prévisions globales du bruit dans une zone donnée. Ces cartes, qui doivent être établies au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la directive, couvriront les agglomérations de plus de 250.000 habitants, les grands axes routiers dont le trafic dépasse six millions de passages de véhicules par an, les grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse 60.000 passages de trains par an et les grands aéroports civils qui enregistrent plus de 50.000 mouvements (décollages et atterrissages) par an. Dix ans après l'entrée en vigueur de la directive, ces chiffres seront ramenés à plus de 100.000 habitants pour les agglomérations, à plus de trois millions de passages pour les grands axes routiers et à plus de 30.000 passages pour les axes ferroviaires;
- c) la mise en oeuvre de plans d'action par les autorités nationales au plus tard six ans après l'entrée en vigueur de la directive, en vue de prévenir ou de réduire, si cela est nécessaire, le bruit ambiant dans les grandes agglomérations, sur les grands axes routiers et dans les grands aéroports;
- d) enfin, les cartes et les plans d'action seront portés à l'attention du public, qui sera également consulté sur ces plans d'action.

Le projet de règlement grand-ducal reprend fidèlement les dispositions pertinentes de la directive. Il y a lieu cependant d'attirer l'attention sur les particularités suivantes:

- l'article 5 de la directive prévoit que les Etats membres utilisent les indicateurs de bruit L_{den} et L_{night} pour l'établissement et la révision des cartes de bruit stratégiques; les Etats membres sont autorisés à se servir des indicateurs de bruit existant au niveau national et ceci en attendant que l'utilisation de méthodes d'évaluation communes pour la détermination de L_{den} et L_{night} devienne obligatoire. Cette dernière disposition n'est pas reprise, alors que le Luxembourg ne dispose pas de tels indicateurs.
- l'article 6 de la directive prévoit que les valeurs de L_{den} et L_{night} sont déterminées à l'aide de méthodes d'évaluation; les Etats membres sont autorisés à se servir de méthodes d'évaluation fondées sur leur propre législation et ceci en attendant que des méthodes d'évaluation communes soient adoptées. Cette dernière disposition n'est pas reprise, alors que le Luxembourg ne dispose pas de telles méthodes.
- l'article 8 de la directive prévoit que les Etats membres veillent à ce que le public soit consulté sur les propositions relatives aux plans d'action, à ce qu'il se voie accorder, en temps utile, des possibilités effectives de participation à l'établissement et au réexamen des plans d'action, à ce que les résultats de cette participation soient pris en compte et à ce que le public soit informé des décisions prises. A cette fin, le projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit, introduit une consultation du public, laquelle s'inspire de dispositions équivalentes ou similaires.
- l'article 3 de la directive définit l'agglomération comme suit: une partie du territoire d'un Etat membre, délimitée par ce dernier, au sein de laquelle la population est supérieure à 100.000 habitants et dont la densité de population est telle que l'Etat membre la considère comme une zone urbaine. La reprise quasi textuelle dans le cadre du projet de règlement implique que le Luxembourg n'est à l'heure actuelle que théoriquement concerné par ladite disposition, du moins pour ce qui est des agglomérations stricto sensu. Il y a lieu de noter que la situation est différente en matière d'évaluation et de gestion de la qualité de l'air ambiant. En effet la directive 96/62/CE définit l'agglomération comme une zone caractérisée par une concentration de population supérieure à 250.000 habitants ou, lorsque la concentration de population est inférieure ou égale à 250.000 habitants, une densité d'habitants au kilomètre carré qui justifie pour les Etats membres l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant; le règlement grand-ducal du 17 mars 1998 définit l'agglomération comme une zone caractérisée par une densité d'habitants au km² qui justifie l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant.

Le comité de pilotage institué par le projet est destiné à suivre et à gérer les aspects administratifs et techniques de la transposition et de la mise en oeuvre de la directive 2002/49/CE.

PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
abrogeant le règlement grand-ducal du 8 mai 1981 portant désignation des experts et agents chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions légales ou réglementaires en matière de lutte contre la pollution de l'air et contre le bruit

Nous, HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère;

Vu la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit;

Vu les avis de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Métiers, de la Chambre d'Agriculture, de la Chambre de Travail, de la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics et de la Chambre des Employés Privés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Environnement et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er.— Le règlement grand-ducal du 8 mai 1981 portant désignation des experts et agents chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions légales ou réglementaires en matière de lutte contre la pollution de l'air et contre le bruit est abrogé.

Art. 2.— Notre Ministre de l'Environnement est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de règlement grand-ducal se propose d'abroger le règlement grand-ducal du 8 mai 1981 portant désignation des experts et agents chargés de rechercher et de constater les infractions aux dispositions légales ou réglementaires en matière de lutte contre la pollution de l'air et contre le bruit.

La loi du 27 juillet 1993 attribuant des compétences nouvelles et modifiant les compétences actuelles de l'administration des douanes et accises concernant la fiscalité indirecte et les attributions policières a modifié la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère.

Le projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit modifie notamment l'article 3 de la législation précitée.

La reconnaissance de la qualité d'officier de police judiciaire ne peut être opérée par voie de règlement grand-ducal. En effet, le domaine de la Force Publique constitue une matière réservée à la loi aux termes de l'article 97 de la Constitution, tel que cet article a été modifié en 1989.

La situation en la matière est donc régularisée dans le domaine de la „pollution de l'air“ et du „bruit“ par le biais des adaptations des législations afférentes et partant de l'abrogation du règlement grand-ducal en question.

*

DIRECTIVE 2002/49/CE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL
du 25 juin 2002
relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

LE PARLEMENT EUROPEEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁽⁴⁾, au vu du projet commun approuvé par le comité de conciliation le 8 avril 2002,

considérant ce qui suit:

(1) Dans le cadre de la politique communautaire, un niveau élevé de protection de la santé et de l'environnement doit être atteint, et la protection contre le bruit est un des objectifs visés. Dans son livre vert sur la politique future de lutte contre le bruit, la Commission désigne le bruit dans l'environnement comme l'un des principaux problèmes d'environnement qui se posent en Europe.

(2) Dans sa résolution du 10 juin 1997⁽⁵⁾ sur le livre vert de la Commission, le Parlement européen a exprimé son soutien à ce document, demandé que des mesures et initiatives spécifiques soient prévues dans le cadre d'une directive sur la réduction du bruit dans l'environnement et constaté l'absence de données fiables et comparables sur la situation des diverses sources de bruit.

(3) Un indicateur de bruit commun et des méthodes communes de calcul et de mesure du niveau d'exposition au bruit aux abords des aéroports ont été définis dans la communication de la Commission du 1er décembre 1999 sur les transports aériens et l'environnement. Les dispositions de la présente directive tiennent compte de cette communication.

(4) Certaines catégories d'émissions sonores provenant de produits sont déjà couvertes par la législation communautaire, par exemple par la directive 70/157/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur⁽⁶⁾, par la directive 77/311/CEE du Conseil du 29 mars 1977 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au niveau sonore aux oreilles des conducteurs de tracteurs agricoles ou forestiers à roues⁽⁷⁾, par la directive 80/51/CEE du Conseil du 20 décembre 1979 relative à la limitation des émissions sonores des aéronefs subsoniques⁽⁸⁾ ainsi que par les directives qui la complètent, par la directive 92/61/CEE du Conseil du 30 juin 1992 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues⁽⁹⁾ et par la directive 2000/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des Etats membres

(1) JO C 337 E du 28.11.2000, p. 251.

(2) JO C 116 du 20.4.2001, p. 48.

(3) JO C 148 du 18.5.2001, p. 7.

(4) Avis du Parlement européen du 14 décembre 2000 (JO C 232 du 17.8.2001, p. 305), position commune du Conseil du 7 juin 2001 (JO C 297 du 23.10.2001, p. 49) et décision du Parlement européen du 3 octobre 2001 (JO C 87 E du 11.4.2002, p. 118). Décision du Parlement européen du 15 mai 2002 et décision du Conseil du 21 mai 2002.

(5) JO C 200 du 30.6.1997, p. 28.

(6) JO L 42 du 23.2.1970, p. 16. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 1999/101/CE de la Commission (JO L 334 du 28.12.1999, p. 41).

(7) JO L 105 du 28.4.1977, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 97/54/CE (JO L 277 du 10.10.1997, p. 24).

(8) JO L 18 du 24.1.1980, p. 26. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 83/206/CEE (JO L 117 du 4.5.1983, p. 15).

(9) JO L 225 du 10.8.1992, p. 72. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/7/CE (JO L 106 du 3.5.2000, p. 1).

relatives aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments⁽¹⁰⁾.

(5) La présente directive devrait, entre autres, fournir une base pour développer et compléter l'ensemble actuel des mesures communautaires concernant le bruit émis par les principales sources, en particulier les véhicules et les infrastructures routiers et ferroviaires, les aéronefs, les matériels extérieurs et industriels et les engins mobiles, et pour mettre au point des mesures additionnelles à court, moyen et long terme.

(6) Certaines catégories de bruit, comme le bruit à l'intérieur des moyens de transport et le bruit résultant des activités domestiques, ne devraient pas relever de la présente directive.

(7) Conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité, l'objectif consistant à assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé, défini par ledit traité, sera atteint plus aisément si l'action des Etats membres est complétée par une action communautaire permettant de parvenir à une approche commune sur le problème du bruit. Par conséquent, il convient de rassembler, collationner ou consigner les données relatives aux niveaux de bruit dans l'environnement selon des critères permettant des comparaisons. Ceci implique l'utilisation d'indicateurs et de méthodes d'évaluation harmonisés ainsi que de critères permettant l'alignement des méthodes de cartographie du bruit. La Communauté est le mieux à même de définir ces critères et méthodes.

(8) Il est également nécessaire d'établir des méthodes communes d'évaluation du „bruit dans l'environnement“ et de définir les „valeurs limites“ en fonction d'indicateurs harmonisés permettant de déterminer les niveaux de bruit. Les valeurs limites chiffrées concrètes devraient être déterminées par les Etats membres compte tenu, entre autres, de la nécessité d'appliquer le principe de prévention afin de protéger les zones calmes dans les agglomérations.

(9) Les indicateurs communs du niveau sonore sélectionnés sont L_{den} , pour évaluer la gêne, et L_{night} , pour évaluer les perturbations du sommeil. Il est également utile de permettre aux Etats membres d'utiliser des indicateurs complémentaires afin de surveiller ou de maîtriser certaines situations particulières en matière de bruit.

(10) Il convient d'imposer dans certaines zones d'intérêt particulier une cartographie stratégique du bruit, car elle peut fournir les données permettant de représenter les niveaux de bruit perçus dans ces zones.

(11) Les autorités compétentes devraient établir, en concertation avec le public, des plans d'action portant sur les mesures à prendre en priorité dans ces zones d'intérêt particulier.

(12) Afin que l'information soit largement diffusée auprès du public, il convient de sélectionner les canaux d'information les plus appropriés.

(13) La collecte des données et l'établissement de rapports globaux appropriés à l'échelle de la Communauté sont nécessaires pour servir de base à la future politique communautaire et pour mieux informer le public.

(14) La Commission devrait procéder régulièrement à une évaluation de la mise en oeuvre de la présente directive.

(15) Les dispositions techniques régissant les méthodes d'évaluation devraient être complétées et adaptées, le cas échéant, au progrès scientifique et technique ainsi qu'aux progrès réalisés en matière de normalisation européenne.

(16) Il convient d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en oeuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁽¹¹⁾,

(10) JO L 162 du 3.7.2000, p. 1.

(11) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

ONT ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectifs

1. La présente directive vise à établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. A cette fin, les actions suivantes sont mises en oeuvre progressivement:
 - a) la détermination de l'exposition au bruit dans l'environnement grâce à la cartographie du bruit, selon des méthodes d'évaluation communes aux Etats membres;
 - b) garantir l'information du public en ce qui concerne le bruit dans l'environnement et ses effets;
 - c) l'adoption, par les Etats membres, de plans d'action fondés sur les résultats de la cartographie du bruit afin de prévenir et de réduire, si cela est nécessaire, le bruit dans l'environnement, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine, et de préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante.
2. La présente directive vise également à fournir une base pour mettre au point des mesures communautaires destinées à réduire les émissions sonores provenant des principales sources, en particulier les véhicules et les infrastructures routiers et ferroviaires, les aéronefs, les matériels extérieurs et industriels et les engins mobiles. A cette fin, la Commission présente des propositions législatives appropriées au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 18 juillet 2006. Ces propositions devraient prendre en considération les résultats du rapport mentionné à l'article 10, paragraphe 1.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique au bruit dans l'environnement auquel sont exposés en particulier les êtres humains dans les espaces bâtis, les parcs publics ou d'autres lieux calmes d'une agglomération, les zones calmes en rase campagne, à proximité des écoles, aux abords des hôpitaux ainsi que d'autres bâtiments et zones sensibles au bruit.
2. La présente directive ne s'applique pas au bruit produit par la personne exposée elle-même, au bruit résultant des activités domestiques, aux bruits de voisinage, au bruit perçu sur les lieux de travail ou à l'intérieur des moyens de transport, ni au bruit résultant d'activités militaires dans les zones militaires.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) „bruit dans l'environnement“, le son extérieur non désiré ou nuisible résultant d'activités humaines, y compris le bruit émis par les moyens de transports, le trafic routier, ferroviaire ou aérien et provenant de sites d'activité industrielle tels que ceux qui sont définis à l'annexe I de la directive 96/61/CE du Conseil du 24 septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution⁽¹²⁾;
- b) „effets nuisibles“, les effets néfastes pour la santé humaine;
- c) „gêne“, le degré de nuisance généré par le bruit dans l'environnement, déterminé par des enquêtes sur le terrain;
- d) „indicateur de bruit“, une grandeur physique décrivant le bruit dans l'environnement, qui est corrélé à un effet nuisible;

(12) JO L 257 du 10.10.1996, p. 26.

- e) „évaluation“, toute méthode servant à calculer, prévoir, estimer ou mesurer la valeur d'un indicateur de bruit ou les effets nuisibles correspondants;
- f) „ L_{den} “ (indicateur de bruit jour-soir-nuit), l'indicateur de bruit associé globalement à la gêne, défini plus précisément à l'annexe I;
- g) „ L_{day} “ (indicateur de bruit période diurne), l'indicateur de bruit associé à la gêne pendant la période diurne, défini plus précisément à l'annexe I;
- h) „ $L_{evening}$ “ (indicateur de bruit pour le soir), l'indicateur de bruit associé à la gêne le soir, défini plus précisément à l'annexe I;
- i) „ L_{night} “ (indicateur de bruit période nocturne), l'indicateur de bruit associé aux perturbations du sommeil, défini plus précisément à l'annexe I;
- j) „relation dose-effet“, la relation existant entre la valeur d'un indicateur de bruit et un effet nuisible;
- k) „agglomération“, une partie du territoire d'un Etat membre, délimitée par ce dernier, au sein de laquelle la population est supérieure à 100.000 habitants et dont la densité de population est telle que l'Etat membre la considère comme une zone urbaine;
- l) „zone calme d'une agglomération“, une zone délimitée par l'autorité compétente qui, par exemple, n'est pas exposée à une valeur de L_{den} , ou d'un autre indicateur de bruit approprié, supérieure à une certaine valeur déterminée par l'Etat membre, quelle que soit la source de bruit considérée;
- m) „zone calme en rase campagne“, une zone délimitée par l'autorité compétente, qui n'est pas exposée au bruit de la circulation, au bruit industriel ou au bruit résultant d'activités de détente;
- n) „grand axe routier“, une route régionale, nationale ou internationale, désignée par l'Etat membre, sur laquelle sont enregistrés plus de 3 millions de passages de véhicules par an;
- o) „grand axe ferroviaire“, une voie de chemin de fer, désignée par l'Etat membre, sur laquelle sont enregistrés plus de 30.000 passages de trains par an;
- p) „grand aéroport“, un aéroport civil, désigné par l'Etat membre, qui enregistre plus de 50.000 mouvements par an (le terme „mouvement“ désignant un décollage ou un atterrissage), à l'exception des mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers;
- q) „cartographie du bruit“, la représentation de données décrivant une situation sonore existante ou prévue en fonction d'un indicateur de bruit, indiquant les dépassements de valeurs limites pertinentes en vigueur, le nombre de personnes touchées dans une zone donnée ou le nombre d'habitations exposées à certaines valeurs d'un indicateur de bruit dans une zone donnée;
- r) „carte de bruit stratégique“, une carte conçue pour permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans une zone donnée soumise à différentes sources de bruit ou pour établir des prévisions générales pour cette zone;
- s) „valeur limite“, une valeur de L_{den} ou L_{night} et, le cas échéant, de L_{day} et de $L_{evening}$, déterminée par l'Etat membre, dont le dépassement amène les autorités compétentes à envisager ou à faire appliquer des mesures de réduction du bruit; les valeurs limites peuvent varier en fonction du type de bruit (bruit du trafic routier, ferroviaire ou aérien, bruit industriel, etc.), de l'environnement, et de la sensibilité au bruit des populations; elles peuvent aussi différer pour les situations existantes et pour les situations nouvelles (changement de situation dû à un élément nouveau concernant la source de bruit ou l'utilisation de l'environnement);
- t) „plan d'action“, un plan visant à gérer les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit;
- u) „planification acoustique“, la lutte contre le bruit futur au moyen de mesures planifiées, telles que l'aménagement du territoire, l'ingénierie des systèmes de gestion du trafic, la planification de la circulation, la réduction du bruit par des mesures d'isolation acoustique et la lutte contre le bruit à la source;
- v) „public“, une ou plusieurs personnes physiques ou morales, ainsi que, conformément à la législation ou à la pratique nationale, les associations, organisations ou groupes rassemblant ces personnes.

Article 4

Mise en oeuvre et responsabilités

1. Les Etats membres désignent, aux niveaux appropriés, les autorités compétentes et les organismes responsables de la mise en oeuvre de la présente directive, notamment les autorités chargées de:
 - a) l'établissement et, le cas échéant, l'approbation des cartes de bruit et des plans d'action pour les agglomérations, les grands axes routiers et ferroviaires et les grands aéroports;
 - b) la collecte des cartes de bruit et des plans d'action.
2. Les Etats membres mettent les informations visées au paragraphe 1 à la disposition de la Commission et du public au plus tard le 18 juillet 2005.

Article 5

Indicateurs de bruit et leur application

1. Pour l'établissement et pour la révision des cartes de bruit stratégiques, les Etats membres utilisent, conformément à l'article 7, les indicateurs de bruit L_{den} et L_{night} définis à l'annexe I.
 En attendant que l'utilisation de méthodes d'évaluation communes pour la détermination de L_{den} et de L_{night} devienne obligatoire, les indicateurs de bruit existant au niveau national et les données correspondantes peuvent être utilisés à cet effet par les Etats membres et une conversion devrait être opérée afin d'obtenir les indicateurs susmentionnés. Ces données ne doivent pas avoir plus de trois ans.
2. Les Etats membres peuvent utiliser des indicateurs de bruit supplémentaires pour des cas particuliers, tels que ceux qui sont énumérés à l'annexe I, point 3.
3. Pour la planification ou le zonage acoustiques, les Etats membres peuvent utiliser des indicateurs de bruit autres que L_{den} et L_{night} .
4. Au plus tard le 18 juillet 2005, les Etats membres communiquent à la Commission les informations relatives à toute valeur limite pertinente en vigueur ou envisagée sur leur territoire, exprimée en L_{den} et en L_{night} et, le cas échéant, en L_{day} et en $L_{evenings}$, pour le bruit de la circulation routière, pour le bruit de la circulation ferroviaire, pour le bruit des avions aux abords des aéroports et pour le bruit sur les sites d'activité industrielle; ces informations sont assorties d'explications quant à la mise en oeuvre des valeurs limites.

Article 6

Méthodes d'évaluation

1. Les valeurs de L_{den} et L_{night} sont déterminées à l'aide des méthodes d'évaluation définies à l'annexe II.
2. Des méthodes d'évaluation communes pour la détermination de L_{den} et de L_{night} sont établies par la Commission conformément à la procédure prévue à l'article 13, paragraphe 2, par le biais d'une révision de l'annexe II. En attendant que ces méthodes soient adoptées, les Etats membres peuvent utiliser des méthodes d'évaluation adaptées conformément à l'annexe II et fondées sur les méthodes prévues par leur propre législation. Dans ce cas, ils doivent démontrer que ces méthodes donnent des résultats équivalents à ceux qui sont obtenus avec les méthodes mentionnées à l'annexe II, point 2.2.
3. Les effets nuisibles peuvent être évalués à l'aide des relations dose-effet définies à l'annexe III.

Article 7

Cartographie stratégique du bruit

1. Les Etats membres veillent à ce que, au plus tard le 30 juin 2007, des cartes de bruit stratégiques montrant la situation au cours de l'année civile précédente soient établies et, le cas échéant, approuvées

par les autorités compétentes, pour toutes les agglomérations de plus de 250.000 habitants et pour tous les grands axes routiers dont le trafic dépasse six millions de passages de véhicule par an, tous les grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse 60.000 passages de train par an et tous les grands aéroports situés sur leur territoire.

Au plus tard après le 30 juin 2005, puis tous les cinq ans, les Etats membres informent la Commission des grands axes routiers dont le trafic dépasse six millions de passages de véhicule par an, des grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse 60.000 passages de train par an, des grands aéroports et des agglomérations de plus de 250.000 habitants situés sur leur territoire.

2. Les Etats membres adoptent les mesures nécessaires pour que, au plus tard le 30 juin 2012, puis tous les cinq ans, des cartes de bruit stratégiques montrant la situation au cours de l'année civile précédente soient établies et, le cas échéant, approuvées par les autorités compétentes, pour toutes les agglomérations, pour tous les grands axes routiers et pour tous les grands axes ferroviaires situés sur leur territoire.

Au plus tard le 31 décembre 2008, les Etats membres informent la Commission de toutes les agglomérations et de tous les grands axes routiers, ainsi que des grands axes ferroviaires situés sur leur territoire.

3. Les cartes de bruit stratégiques répondent aux prescriptions minimales énoncées à l'annexe IV.
4. Les Etats membres limitrophes coopèrent pour la cartographie stratégique du bruit dans les régions frontalières.
5. Les cartes de bruit stratégiques sont réexaminées et, le cas échéant, révisées tous les cinq ans au moins à compter de leur date d'élaboration.

Article 8

Plans d'action

1. Les Etats membres veillent à ce que, au plus tard le 18 juillet 2008, les autorités compétentes aient établi des plans d'action visant à gérer, sur leur territoire, les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit dans:

- a) les endroits situés près de grands axes routiers dont le trafic dépasse six millions de passages de véhicules par an, de grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse 60.000 passages de trains par an et de grands aéroports;
- b) les agglomérations de plus de 250.000 habitants. Ces plans visent également à protéger les zones calmes contre une augmentation du bruit.

Les mesures figurant dans les plans sont laissées à la discrétion des autorités compétentes, mais devraient notamment répondre aux priorités pouvant résulter du dépassement de toute valeur limite pertinente ou de l'application d'autres critères choisis par les Etats membres et s'appliquer en particulier aux zones les plus importantes déterminées par la cartographie stratégique du bruit.

2. Les Etats membres veillent à ce que, au plus tard le 18 juillet 2013, les autorités compétentes aient établi des plans d'action en vue notamment de répondre aux priorités pouvant résulter du dépassement de toute valeur limite pertinente ou de l'application d'autres critères choisis par les Etats membres pour les agglomérations, pour les grands axes routiers ainsi que pour les grands axes ferroviaires situés sur leur territoire.
3. Les Etats membres informent la Commission des autres critères pertinents visés aux paragraphes 1 et 2.
4. Les plans d'action satisfont aux prescriptions minimales énoncées à l'annexe V.
5. Les plans d'action sont réexaminés et, le cas échéant, révisés lorsque survient un fait nouveau majeur affectant la situation en matière de bruit, et au moins tous les cinq ans à compter de leur date d'approbation.

6. Les Etats membres limitrophes coopèrent pour les plans d'action dans les régions frontalières.

7. Les Etats membres veillent à ce que le public soit consulté sur les propositions relatives aux plans d'action, à ce qu'il se voie accorder, en temps utile, des possibilités effectives de participation à l'établissement et au réexamen des plans d'action, à ce que les résultats de cette participation soient pris en compte et à ce que le public soit informé des décisions prises. Des délais raisonnables seront prévus afin que le public dispose d'un temps suffisant pour participer à chacune des phases.

Si l'obligation de mettre en oeuvre une procédure de participation du public découle simultanément de la présente directive et de tout autre acte législatif communautaire, les Etats membres peuvent prévoir des procédures communes afin d'éviter les duplications.

Article 9

Information du public

1. Les Etats membres veillent à ce que les cartes de bruit stratégiques qu'ils ont établies et, le cas échéant, approuvées, ainsi que les plans d'action qu'ils ont arrêtés, soient rendus accessibles et diffusés au public conformément à la législation communautaire pertinente, notamment la directive 90/313/CEE du Conseil du 7 juin 1990 concernant la liberté d'accès à l'information en matière d'environnement⁽¹³⁾, et conformément aux annexes IV et V de la présente directive, y compris au moyen des technologies de l'information disponibles.

2. Ces informations devront être claires, compréhensibles et accessibles. Un résumé exposant les principaux points sera fourni.

Article 10

Collecte et publication des données par les Etats membres et par la Commission

1. Au plus tard le 18 janvier 2004, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport inventoriant les mesures communautaires actuelles concernant les sources de bruit dans l'environnement.

2. Les Etats membres veillent à ce que les informations fournies par les cartes de bruit stratégiques et les résumés des plans d'action visés à l'annexe VI soient transmis à la Commission dans un délai de six mois à compter des dates visées respectivement aux articles 7 et 8.

3. La Commission constitue une banque de données regroupant les informations relatives aux cartes de bruit stratégiques afin de faciliter la compilation à effectuer pour le rapport visé à l'article 11 ainsi que d'autres travaux techniques et d'information.

4. Tous les cinq ans, la Commission publie un rapport de synthèse sur les données fournies par les cartes de bruit stratégiques et les plans d'action. Le premier rapport est présenté le 18 juillet 2009.

Article 11

Evaluation et rapports

1. Au plus tard le 18 juillet 2009, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en oeuvre de la présente directive.

2. Le rapport évalue notamment la nécessité d'engager de nouvelles actions communautaires en matière de bruit dans l'environnement et, le cas échéant, propose des stratégies pour les mettre en oeuvre, telles que:

⁽¹³⁾ JO L 158 du 23.6.1990, p. 56.

- a) des objectifs à moyen et long terme concernant la réduction du nombre de personnes souffrant du bruit dans l'environnement, compte tenu notamment des différents climats et des différentes cultures;
 - b) des mesures supplémentaires visant à réduire le bruit dans l'environnement provenant de sources spécifiques, notamment de matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments, des moyens et infrastructures de transport et de certaines catégories d'activités industrielles, en tenant compte des mesures déjà mises en oeuvre ou à l'examen en vue de leur adoption;
 - c) la protection des zones calmes en rase campagne.
3. Le rapport comprend un réexamen de la qualité de l'environnement sonore au sein de la Communauté, établi à partir des données visées à l'article 10 et tient compte des progrès scientifiques et techniques ainsi que de toute autre information pertinente. La réduction des effets nuisibles et le rapport coût-efficacité sont les principaux critères retenus pour la sélection des stratégies et mesures proposées.
 4. Lorsque la Commission reçoit la première série de cartes de bruit stratégiques, elle examine:
 - la possibilité de fixer à 1,50 mètre la hauteur de mesure visée à l'annexe I, point 1, pour les zones bâties de maisons à un étage,
 - la limite inférieure pour l'estimation du nombre de personnes exposées à des plages de valeurs L_{den} et de L_{night} prévue à l'annexe VI.
 5. Le rapport est révisé tous les cinq ans ou plus souvent si nécessaire. Il comporte une évaluation de la mise en oeuvre de la présente directive.
 6. Le rapport est assorti, le cas échéant, de propositions visant à modifier la présente directive.

Article 12

Adaptation

La Commission adapte l'annexe I, point 3, l'annexe II et l'annexe III au progrès scientifique et technique, selon la procédure visée à l'article 13, paragraphe 2.

Article 13

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 18 de la directive 2000/14/CE.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.
3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 14

Transposition

1. Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 18 juillet 2004. Ils en informent la Commission.

Lorsque les Etats membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les Etats membres.

2. Les Etats membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 15

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 16

Destinataires

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

FAIT à Luxembourg, le 25 juin 2002.

Par le Parlement européen,
Le Président,
P. COX

Par le Conseil,
Le Président,
J. MATAS I PALOU

*

ANNEXE I

Indicateurs de bruit

visés à l'article 5

1. *Définition du niveau jour-soir-nuit (Day-evening-night level) L_{den}* Le niveau jour-soir-nuit L_{den} en décibels (dB) est défini par la formule suivante:

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}}{10}} \right)$$

où:

- L_{day} est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2: 1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année,
- $L_{evening}$ est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2: 1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année,
- L_{night} est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2: 1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année,

sachant que:

- le jour dure douze heures, la soirée quatre heures et la nuit huit heures; les Etats membres peuvent diminuer la période „soirée“ d'une ou deux heures et allonger en conséquence la période „jour“ et/ou la période „nuit“, pour autant que ce choix soit le même pour toutes les sources et qu'ils fournissent à la Commission des informations concernant la différence systématique par rapport à l'option par défaut,
- le début du jour (et par conséquent, le début de la soirée et de la nuit) est déterminé par l'Etat membre (ce choix est le même pour toutes les sources de bruit); les périodes par défaut sont de 7 à 19 heures, de 19 à 23 heures et de 23 à 7 heures, en heure locale,
- une année correspond à l'année prise en considération en ce qui concerne l'émission du son et à une année moyenne en ce qui concerne les conditions météorologiques,

et que:

- c'est le son incident qui est pris en considération, ce qui signifie qu'il n'est pas tenu compte du son réfléchi sur la façade du bâtiment concerné (en règle générale, cela implique une correction de 3 dB lorsqu'on procède à une mesure).

La hauteur du point d'évaluation de L_{den} est fonction de l'application:

- dans le cadre d'un calcul effectué aux fins d'une cartographie stratégique du bruit concernant l'exposition au bruit à l'intérieur et à proximité des bâtiments, les points d'évaluation se situent à $4,0 \pm 0,2$ m (3,8 à 4,2 m) au-dessus du sol, du côté de la façade la plus exposée; à cet effet, la façade la plus exposée est la façade externe faisant face à la source sonore spécifique et la plus proche de celle-ci; dans les autres cas, d'autres configurations sont possibles,
- dans le cadre d'un calcul effectué aux fins d'une cartographie stratégique du bruit concernant l'exposition au bruit à l'intérieur et à proximité des bâtiments, on peut retenir d'autres hauteurs, mais elles ne doivent jamais être inférieures à 1,5 m au-dessus du sol et les résultats doivent être corrigés en conséquence avec une hauteur équivalente à 4 m;
- pour d'autres applications, telles que la planification et le zonage acoustiques, on peut retenir d'autres hauteurs, mais elles ne doivent jamais être inférieures à 1,5 m au-dessus du sol, par exemple pour:
 - les zones rurales comportant des maisons à un étage,
 - des mesures locales, en vue de la réduction de l'impact sonore sur des habitations spécifiques,
 - l'établissement d'une carte de bruit détaillée d'une zone de dimensions limitées, montrant l'exposition au bruit de chaque habitation.

2. Définition de l'indicateur de bruit pour la période nocturne (*Night-time noise indicator*)

L'indicateur de bruit pour la période nocturne L_{night} est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2: 1987, déterminé sur la base de toutes les périodes nocturnes sur une année,

sachant que:

- la durée de la nuit est de huit heures, conformément à la définition figurant au point 1,
- une année est l'année prise en considération en ce qui concerne l'émission du son, et une année moyenne en ce qui concerne les conditions météorologiques, conformément à la définition figurant au point 1,
- le son incident est pris en considération, comme indiqué au point 1,
- le point d'évaluation est le même que pour L_{den} .

3. Indicateurs de bruit supplémentaires

Dans certains cas, en plus de L_{den} et L_{night} et, s'il y a lieu, de L_{day} et $L_{evening}$, il peut se révéler utile d'utiliser des indicateurs de bruit spéciaux et des valeurs limites correspondantes. Les cas suivants en sont des exemples:

- la source de bruit considérée n'est présente qu'une petite fraction du temps (par exemple, moins de 20% du temps sur le total des périodes de jour d'une année, sur le total des périodes de soirée d'une année ou sur le total des périodes de nuit d'une année),
- le nombre d'événements sonores, au cours d'une ou de plusieurs des périodes considérées, est en moyenne très faible (par exemple, moins d'un événement sonore par heure; un événement sonore pourrait être défini comme un bruit durant moins de cinq minutes; on peut citer comme exemple le bruit provoqué par le passage d'un train ou d'un avion),
- la composante basse fréquence du bruit est importante,
- L_{Amax} ou SEL (sound exposure level – niveau d'exposition au bruit) pour la protection en période nocturne dans le cas de crêtes de bruit élevées,
- protection supplémentaire durant le week-end ou une période particulière de l'année,
- protection supplémentaire de la période diurne,
- protection supplémentaire de la période de soirée,
- combinaison de bruits de diverses sources,
- zones calmes en rase campagne,
- bruit comportant des composantes à tonalité marquée,
- bruit à caractère impulsionnel.

ANNEXE II

Méthodes d'évaluation pour les indicateurs de bruit

visées à l'article 6

1. Introduction

Les valeurs de L_{den} et L_{night} peuvent être déterminées par calcul ou par mesure (au point d'évaluation). Pour les prévisions, seules les méthodes de calcul sont utilisables.

Les méthodes provisoires de calcul et de mesure sont décrites aux points 2 et 3.

2. Méthodes provisoires de calcul de L_{den} et L_{night} **2.1. Adaptation des méthodes nationales de calcul existantes**

Si l'Etat membre dispose de méthodes nationales pour la détermination des indicateurs à long terme, il peut utiliser ces méthodes à condition de les adapter aux définitions des indicateurs énoncées à l'annexe I. Pour la plupart des méthodes nationales, cela implique la prise en compte de la soirée en tant que période distincte et la prise en compte de la moyenne sur un an. Certaines méthodes existantes devront également être adaptées en ce qui concerne la réflexion sur la façade dont il ne faudra plus tenir compte, la période de nuit qu'il faudra au contraire prendre en considération, et/ou le point d'évaluation.

L'établissement de la moyenne sur un an demande une attention particulière. Les variations de l'émission comme les variations de la transmission peuvent contribuer aux fluctuations sur une année.

2.2. Méthodes de calcul provisoires recommandées

Pour les Etats membres qui ne disposent pas de méthodes de calcul nationales ou pour ceux qui souhaitent changer de méthode de calcul, les méthodes suivantes sont recommandées:

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“.

Pour cette méthode, des données appropriées d'émission (données d'entrée) 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“.

Pour le *Bruit des avions*: ECAC.CEAC Doc. 29 „Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports“, 1997. Parmi les différentes approches de modélisation des lignes de vol, on utilisera la technique de segmentation mentionnée dans la partie 7.5 de ECAC.CEAC Doc. 29.

Pour le *Bruit du trafic routier*: la méthode nationale de calcul française „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)“, mentionnée dans l'„arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, *Journal officiel* du 10 mai 1995, article 6“ et dans la norme française „XPS 31-133“. Pour les données d'entrée concernant l'émission, ces documents font référence au „Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980“.

Pour le *Bruit des trains*: la méthode nationale de calcul des Pays-Bas, publiée dans „Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï 1996, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 november 1996“.

Ces méthodes doivent être adaptées à la définition de L_{den} et de L_{night} le 1er juillet 2003 au plus tard, la Commission publiera, conformément à l'article 13, paragraphe 2, des lignes directrices

sur les méthodes révisées et, en se basant sur les données existantes, fournira des données d'émission pour le bruit des avions, le bruit de la circulation routière et le bruit des trains.

3. Méthodes provisoires de mesure de L_{den} et de L_{night}

Si un Etat membre souhaite utiliser sa propre méthode officielle de mesure, ladite méthode sera adaptée en fonction des définitions des indicateurs figurant à l'annexe I et conformément aux principes applicables aux mesures moyennes à long terme énoncées dans les normes ISO 1996-2: 1987 et dans ISO 1996-1: 1982.

Si un Etat membre ne dispose pas d'une méthode de mesure ou s'il préfère appliquer une autre méthode, il est possible de définir une méthode en s'appuyant sur la définition de l'indicateur et sur les principes énoncés dans la norme ISO 1996-2: 1987 et ISO 1996-1: 1982.

Les données relatives à des mesures effectuées à l'avant d'une façade ou d'un autre élément réfléchissant doivent être corrigées afin d'exclure le facteur réfléchissant de cette façade ou de cet élément (d'une manière générale, cela implique une correction de 3 dB en cas de mesure).

*

ANNEXE III

Méthodes d'évaluation des effets nuisibles

visées à l'article 6, paragraphe 3

Les relations dose-effet devraient être utilisées pour évaluer l'effet du bruit sur les populations. Les relations dose-effet qui seront introduites lors de futures révisions de la présente annexe conformément à l'article 13, paragraphe 2, porteront en particulier sur:

- la relation entre la gêne et L_{den} pour le bruit résultant du trafic routier, ferroviaire et aérien, ainsi que pour le bruit industriel,
- la relation entre les perturbations du sommeil et L_{night} pour le bruit résultant du trafic routier, ferroviaire et aérien, ainsi que pour le bruit industriel.

Si nécessaire, des relations dose-effet spécifiques pourraient être présentées pour:

- les habitations spécialement isolées contre le bruit, telles que définies à l'annexe VI,
- les habitations dotées d'une façade calme, telles que définies à l'annexe VI,
- différents climats/différentes cultures,
- les groupes vulnérables de la population,
- le bruit industriel à tonalité marquée,
- le bruit industriel à caractère impulsionnel et d'autres cas spécifiques.

*

ANNEXE IV

Prescriptions minimales pour la cartographie de bruit stratégique

visées à l'article 7

1. Une carte de bruit stratégique est une représentation des données relatives à l'un des aspects suivants:
 - ambiance sonore existante, antérieure ou prévue, en fonction d'un indicateur de bruit,
 - dépassement d'une valeur limite,
 - estimation du nombre d'habitations, d'écoles et d'hôpitaux d'une zone donnée, qui sont exposés à des valeurs spécifiques d'un indicateur de bruit,
 - estimation du nombre de personnes se trouvant dans une zone exposée au bruit.
2. Les cartes de bruit stratégiques peuvent être présentées au public sous forme de:
 - graphiques,
 - données numériques organisées en tableaux,
 - données numériques sous forme électronique.
3. Les cartes de bruit stratégiques relatives aux agglomérations mettront particulièrement l'accent sur les émissions sonores provenant:
 - de la circulation routière,
 - du trafic ferroviaire,
 - des aéroports,
 - des sites d'activités industrielles, y compris les ports.
4. Les cartes de bruit stratégiques sont utilisées aux fins suivantes:
 - pour obtenir les données devant être transmises à la Commission en application de l'article 10, paragraphe 2, et de l'annexe VI,
 - en tant que source d'information des citoyens, en application de l'article 9,
 - pour servir de base aux plans d'action en application de l'article 8.
 A chacune de ces applications correspond un type distinct de carte de bruit.
5. Les exigences minimales pour les cartes de bruit stratégiques concernant les données à transmettre à la Commission sont précisées aux points 1.5, 1.6, 2.5, 2.6 et 2.7 de l'annexe VI.
6. Pour l'information des citoyens en application de l'article 9 et pour l'établissement des plans d'action en application de l'article 8, des informations supplémentaires sont requises, ainsi que des informations plus précises, telles que:
 - une représentation graphique,
 - des cartes montrant les dépassements d'une valeur limite,
 - des cartes différentielles, établissant une comparaison entre la situation existante et les diverses situations futures possibles,
 - des cartes montrant la valeur d'un indicateur de bruit, le cas échéant, à une hauteur autre que 4 m.
 Les Etats membres peuvent établir des règles en ce qui concerne le type et la présentation de ces cartes de bruit.
7. Des cartes de bruit stratégiques, à finalité locale ou nationale, seront établies pour une hauteur d'évaluation de 4 m et pour les valeurs de L_{den} et L_{night} de l'ordre de 5 dB, comme spécifié à l'annexe VI.
8. Pour les agglomérations, des cartes de bruit stratégiques distinctes seront établies pour le bruit du trafic routier et ferroviaire, pour le bruit des avions et pour le bruit industriel. Des cartes supplémentaires pourront être établies pour d'autres sources de bruit.
9. La Commission pourra élaborer des lignes directrices donnant de plus amples indications sur les cartes de bruit, la cartographie du bruit et les logiciels de cartographie, conformément à l'article 13, paragraphe 2.

ANNEXE V

Prescriptions minimales pour les plans d'action

visées à l'article 8

1. Les plans d'action doivent comporter au minimum les éléments suivants:
 - description de l'agglomération, des grands axes routiers et ferroviaires ou des grands aéroports et d'autres sources de bruit à prendre en compte,
 - autorité compétente,
 - contexte juridique,
 - toute valeur limite utilisée en application de l'article 5,
 - synthèse des résultats de la cartographie du bruit,
 - évaluation du nombre estimé de personnes exposées au bruit, identification des problèmes et des situations à améliorer,
 - compte rendu des consultations publiques organisées en application de l'article 8, paragraphe 7,
 - mesures de lutte contre le bruit déjà en vigueur et projets en gestation,
 - actions envisagées par les autorités compétentes pour les cinq années à venir, y compris mesures prévues pour préserver les zones calmes,
 - stratégie à long terme,
 - informations financières (si disponibles): budgets, évaluation du rapport coût-efficacité ou coût-avantage,
 - dispositions envisagées pour évaluer la mise en oeuvre et les résultats du plan d'action.
2. Parmi les actions que les autorités compétentes peuvent envisager dans leurs domaines de compétence respectifs figurent par exemple:
 - la planification du trafic,
 - l'aménagement du territoire,
 - les mesures techniques au niveau des sources de bruit,
 - la sélection de sources plus silencieuses,
 - la réduction de la transmission des sons,
 - les mesures ou incitations réglementaires ou économiques.
3. Chaque plan d'action devrait comporter des estimations en termes de diminution du nombre de personnes touchées (gêne, perturbation du sommeil ou autre).
4. La Commission pourra élaborer des lignes directrices donnant de plus amples indications sur les plans d'action, conformément à l'article 13, paragraphe 2.

ANNEXE VI

Données à transmettre à la Commission

visées à l'article 10

Les données à transmettre à la Commission sont les suivantes:

1. *Pour les agglomérations*

- 1.1. Brève description de l'agglomération: localisation, taille, nombre d'habitants.
- 1.2. Autorité compétente.
- 1.3. Programmes de lutte contre le bruit menés dans le passé et mesures prises concernant le bruit.
- 1.4. Méthodes de calcul ou de mesure utilisées.
- 1.5. Nombre estimé de personnes (en centaines) vivant dans des habitations exposées à chacune des plages suivantes de valeurs de L_{den} en dB à 4 m de hauteur sur la façade la plus exposée: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75, indiqué séparément pour chaque source: trafic routier, trafic ferroviaire, trafic aérien et bruit industriel. Les chiffres seront arrondis à la centaine la plus proche (exemple: 5.200 = entre 5.150 et 5.249 personnes; 100 = entre 50 et 149 personnes; 0 = moins de 50 personnes).

Il conviendrait en outre de préciser, le cas échéant et si les données sont disponibles, combien de personnes, au sein des catégories susmentionnées, vivent dans des habitations:

- spécialement isolées contre le bruit en question, c'est-à-dire équipées d'un système d'isolation spécial contre un ou plusieurs types de bruit dans l'environnement, combiné avec des installations de ventilation ou de conditionnement d'air telles qu'un niveau élevé d'isolation contre le bruit dans l'environnement peut être maintenu,
- ayant une façade calme, c'est-à-dire dont la valeur L_{den} à 4 m au-dessus du sol et 2 m à l'avant de la façade est, pour le bruit émis par une source spécifique, inférieur de plus de 20 dB à la valeur L_{den} la plus élevée mesurée en façade.

On précisera en outre comment les grands axes routiers et ferroviaires et les grands aéroports tels que définis à l'article 3 de la présente directive, contribuent aux résultats visés ci-dessus.

- 1.6. Le nombre total estimé de personnes (en centaines) vivant dans des habitations exposées à chacune des plages suivantes de valeurs de L_{night} en dB à 4 m de hauteur sur la façade la plus exposée: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70, indiqué séparément pour chaque source: trafic routier, trafic ferroviaire, trafic aérien et bruit industriel. Pour la plage 45-49, ces données peuvent également être évaluées avant la date prévue à l'article 11, paragraphe 1.

Il conviendrait en outre de préciser, le cas échéant et si les données sont disponibles, combien de personnes, au sein des catégories susmentionnées, vivent dans des habitations:

- spécialement isolées contre le bruit en question, comme défini au point 1.5,
- ayant un façade calme, comme défini au point 1.5.

On indiquera également comment les grands axes routiers et ferroviaires et les grands aéroports contribuent aux résultats visés ci-dessus.

- 1.7. Lorsqu'il s'agit de représentations graphiques, les cartes stratégiques doivent au moins comporter les courbes de niveau correspondant à 60, 65, 70 et 75 dB.
- 1.8. Un résumé du plan d'action, de dix pages au maximum, reprenant tous les aspects importants visés à l'annexe V.

2. *Pour les grands axes routiers et ferroviaires et les grands aéroports*

- 2.1. Description générale des routes, des lignes de chemin de fer ou des aéroports: localisation, taille, données relatives au trafic.
- 2.2. Caractérisation de leur environnement: agglomérations, villages, campagne ou autre, informations concernant l'occupation des sols, autres sources de bruit importantes.
- 2.3. Programmes de lutte contre le bruit menés antérieurement et mesures prises en ce qui concerne le bruit.
- 2.4. Méthodes de calcul et de mesure utilisées.

2.5. Nombre total estimé de personnes (en centaines) vivant, hors agglomérations, dans des habitations exposées à chacune des plages suivantes de valeurs de L_{den} en dB à 4 m au-dessus du sol et au niveau de la façade la plus exposée: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Il conviendrait en outre de préciser, le cas échéant et si les données sont disponibles, au sein des catégories susmentionnées, combien de personnes vivent dans des habitations:

- spécialement isolées contre le bruit en question, comme défini au point 1.5,
- ayant une façade calme, comme défini au point 1.5.

2.6. Nombre total estimé de personnes (en centaines) vivant, hors agglomérations, dans des habitations exposées à chacune des plages suivantes de valeurs de L_{night} en dB à 4 m au-dessus du sol et au niveau de la façade la plus exposée: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70. Pour la plage 45-49, ces données peuvent également être évaluées avant la date prévue à l'article 11, paragraphe 1.

Il conviendrait en outre de préciser, le cas échéant et si les données sont disponibles, au sein des catégories susmentionnées, combien de ces personnes vivent dans des habitations:

- spécialement isolées contre le bruit en question, comme défini au point 1.5,
- ayant une façade calme, comme défini au point 1.5.

2.7. La superficie totale (en km²) exposée à des valeurs de L_{den} supérieures à 55, 65 et 75 dB, respectivement. On indiquera en outre le nombre total estimé d'habitations (en centaines) et le nombre total estimé de personnes (en centaines) vivant dans chacune de ces zones. Les agglomérations seront comprises dans ces chiffres.

Les courbes de niveau correspondant à 55 et 65 dB seront également indiquées sur une ou plusieurs cartes qui comporteront des informations sur la localisation des villages, des villes et des agglomérations comprises dans les zones délimitées par les courbes.

2.8. Un résumé du plan d'action, de dix pages au maximum, reprenant les aspects importants visés à l'annexe V.

3. *Lignes directrices*

La Commission peut élaborer des lignes directrices donnant davantage de précisions sur la fourniture des données susmentionnée, conformément à l'article 13, paragraphe 2.

*

DECLARATION DE LA COMMISSION au sein du comité de conciliation concernant la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant

La Commission prend acte du texte convenu pour l'article 1er, paragraphe 2, de la directive sur le bruit ambiant par les membres du comité de conciliation pour le Parlement européen et le Conseil.

La Commission estime que les propositions législatives destinées à réduire les émissions sonores provenant de toutes les grandes sources de bruit devraient être fondées sur des preuves solides étayant ces propositions. Cette démarche est conforme à „l'approche basée sur la connaissance“ qui a été proposée dans le sixième programme d'action pour l'environnement (COM(2001) 31) et approuvée par le Parlement européen et le Conseil.

A cet égard, les rapports que les Etats membres sont tenus de produire sur la base des indicateurs harmonisés de pollution sonore, conformément à la directive, constitueront un élément fondamental. La présentation de ces données dans l'ensemble de la Communauté permettra d'évaluer correctement les incidences des mesures éventuelles et les avantages qu'elles apporteront, avant de présenter des propositions législatives communautaires.

Par conséquent, et conformément au traité instituant la Communauté européenne, la Commission évaluera la nécessité de présenter de nouvelles propositions législatives, se réservant le droit de décider de l'opportunité de présenter de telles propositions, et du moment adéquat pour le faire.

Cette ligne de conduite respecte le droit d'initiative de la Commission, énoncé dans le traité, alors que les exigences de l'article 1er, paragraphe 2, relatives à la présentation de nouvelles propositions dans un délai fixé semblent porter atteinte à ce droit.