

Le bruit des transports terrestres

Mars 2010

Le développement des infrastructures de transports terrestres, aussi bien routières que ferroviaires, engendre des nuisances sonores de plus en plus mal ressenties de la part des populations riveraines. La politique conduite en France pour limiter ces effets s'articule autour de trois axes :

- le classement des voies bruyantes et la définition de secteurs où l'isolation des locaux doit être renforcée ;
- la prise en compte, en amont, des nuisances sonores lors de la construction ou de la modification d'une voie ;
- le rattrapage des situations critiques ou « points noirs ».

Le classement des voies bruyantes

Dans chaque département, le préfet est chargé de **recenser et de classer** les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques acoustiques et du trafic (application de l'art. 13 de la loi relative à la lutte contre le bruit, désormais codifié par l'art. L 571-10 du code de l'environnement). Sur la base de ce recensement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs affectés par le bruit au voisinage de ces infrastructures, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte et les prescriptions techniques à appliquer lors de la construction d'un bâtiment afin d'atténuer l'exposition à ces nuisances.

Le préfet prend un **arrêté de classement** qui comporte les secteurs affectés par le bruit, les niveaux sonores à prendre en compte par les constructeurs et les isolements de façade à mettre en œuvre. En application du code de l'urbanisme, le report du classement dans les documents graphiques des plans locaux d'urbanisme est obligatoire. En application du code de la construction et de l'habitation, les conséquences du classement sonore imposent des performances d'isolation acoustique minimales à respecter pour les nouveaux bâtiments prévus le long de la voie classée. Les certificats d'urbanisme peuvent mentionner l'appartenance d'un terrain à un secteur affecté par le bruit.

Imprimé sur du papier certifié écolabel européen



Le bruit des infrastructures nouvelles ou modifiées

La prise en compte des nuisances sonores dans l'aménagement et la construction des infrastructures de transports terrestres (routières et ferroviaires) a été renforcée par l'article 12 de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, désormais codifié par l'art. L 571-9 du code de l'environnement, et le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995.

Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport terrestre, ou de la modification significative d'une voie existante (augmentation de l'émission après travaux supérieure à 2 dB(A)), le maître d'ouvrage doit mettre en œuvre les mesures (écrans antibruit voire isolations de façade) propres à respecter les seuils fixés par arrêté.

Prévention et rattrapage des points noirs du bruit

Le développement du trafic routier et ferroviaire et une urbanisation mal maîtrisée aux abords des infrastructures de transports ont créé des situations critiques. Le nombre de logements concernés par les nuisances sonores excessives qui en découlent est trop élevé.

Face à ce constat, le Gouvernement a dynamisé la politique basée à la fois sur la prévention, le traitement des bruits à la source et la résorption des situations les plus critiques (points noirs du bruit¹) et l'a dotée de moyens sensiblement accrus pour les réseaux routier et ferroviaire nationaux.

La prévention par la réduction du bruit à la source

Le dispositif de prévention envisagé porte à la fois sur l'utilisation de matériels et de revêtements moins bruyants, sur la protection acoustique renforcée des habitations riveraines d'infrastructures de transports terrestres et sur la prise en compte de nouvelles règles de construction.

Aussi, un certain nombre de mesures ont été arrêtées visant à la fois à réduire le bruit routier (revêtements moins bruyants et amélioration des performances des véhicules) et le bruit ferroviaire (matériels plus performants).

Le recensement et la résorption des points noirs

Les données statistiques relatives aux points noirs du bruit des transports terrestres nécessitent une réactualisation. Les préfets sont chargés de recenser, en collaboration avec les collectivités locales, RFF et la SNCF, les zones de bruit critique sur tous les réseaux et de dresser la liste des points noirs du réseau national devant faire l'objet d'un rattrapage.

Sur la base de ce recensement, l'article 41 de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement vise à résorber les points noirs les plus dangereux pour

1. Point noir du bruit : bâtiment sensible antérieur à l'infrastructure et exposé en façade à plus de 70 dB(A) de jour ou plus de 65 dB(A) de nuit.

la santé dans un délai maximum de 7 ans. Ce programme privilégie la réduction du bruit à la source (régulation du trafic et de la vitesse) ou au plus près de la source (écrans antibruit) complétée en tant que de besoin par des isolations de façades.

Des subventions peuvent être accordées pour les travaux d'insonorisation par les préfets de département en application du décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 modifié par décret n° 2003-1392 du 23 décembre 2003.

Mise en œuvre et perspectives d'évolution

Ce dispositif est renforcé avec la mise en application de la directive n° 2002/49/CE du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, directive européenne transposée dans le droit français² qui impose, notamment pour les infrastructures les plus importantes, l'élaboration successive d'une carte bruit puis d'un plan d'action (plan de prévention du bruit dans l'environnement ou PPBE).

2. Transposition engagée par ordonnance en 2004 et complétée début 2006 par différents textes d'application, suite à la ratification de cette ordonnance ; les textes résultant de la transposition sont aujourd'hui les suivants :

- code de l'environnement art. L 572-1 à L 572-11 ;
- décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 et arrêté du 4 avril 2006 relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aéroports mentionnés au § I du R147-5-1 du code de l'urbanisme.