

## Le bruit des transports

### 1. Diagnostic

La circulation de véhicules routiers et ferroviaires génère des émissions sonores de plusieurs natures :

- bruit de roulement (contact pneu-route ou roue-rail),
- bruit de fonctionnement des moteurs (thermiques en particulier),
- bruit aérodynamique (pénétration dans l'air),
- bruit de freinage (véhicules ferroviaires en particulier)
- auxquels s'ajoute l'usage des avertisseurs sonores.

Le développement des trafics routiers et ferroviaires, ainsi qu'une urbanisation mal maîtrisée aux abords des infrastructures de transports, ont créé ou aggravé des situations de forte exposition des logements et des équipements collectifs au bruit des transports terrestres. La région Centre est confrontée à ces nuisances, notamment parce qu'elle compte plusieurs axes routiers et ferroviaires majeurs supportant un trafic de transit important.

#### La réglementation nationale :

En application de l'article 13 de la loi sur le bruit du 31 décembre 1992, les infrastructures de transports terrestres sont classées par arrêté préfectoral en **5 catégories**, selon le niveau de bruit qu'elles engendrent (la catégorie 1 étant la plus bruyante). Un secteur affecté par le bruit est défini autour de chaque infrastructure classée :

- 300 m en catégorie 1,
- 250 m en catégorie 2,
- 100 m en catégorie 3,
- 30 m en catégorie 4,
- 10 m en catégorie 5.

Il s'agit des zones dans lesquelles une isolation acoustique renforcée s'impose aux constructions nouvelles (à usage d'habitation, d'enseignement de santé, de soins et d'action sociale et d'hébergement à caractère touristique). Ces secteurs doivent être reportés sur les annexes graphiques des Plans locaux d'Urbanisme. Le classement est défini par arrêté préfectoral.

Les infrastructures concernées sont :

- Les routes et rues écoulant plus de 5 000 véhicules/ jour ;
- Les voies de chemin de fer interurbaines de plus de 50 trains/ jour ;
- Les voies de chemin de fer urbaines de plus de 100 trains/ jour ;
- Les lignes de transport en commun en site propre de plus de 100 autobus ou rames/jour ;
- Les infrastructures dont le projet a fait l'objet d'une décision.

#### ÉTAT D'AVANCEMENT EN RÉGION CENTRE :

Départements	Arrêté initial	Révision
18	Arrêtés 2000/1/736 et 2000/1/789 du 10 juillet 2000	Arrêté 2009/1/0347 du 17 février 2009
28	Arrêtés préfectoraux 2003-1095 du 04/11/2003, 2003-0866 du 22/07/2003, 2003-0883 du 26/09/2003, 2003-0305 du 18/04/2003 et 626 du 25/05/2001	Classement sonore en cours de finalisation
36	Arrêtés 2001-E-3529-Equip/400/SUH du 14/12/2001 et 2001-E-2252-EQUIP/266/SUH du 09/08/2001	Révision lancée en 2008  Objectif : classement sonore réalisé fin 2009
37	Arrêté du 17 avril 2001  Arrêté complémentaire du 24 décembre 2002 (ville de Tours)	
41	Arrêté du 23 mai 2000	Révision du Classement sonore des voies approuvé  Par arrêté préfectorale du 23 juin 2009
45	Arrêté du 24 juin 2002	Arrêté du 24 avril 2009

#### La réglementation européenne :

La directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002, impose l'élaboration de cartes de bruit et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour les grandes infrastructures de transports terrestres, les principaux aéroports ainsi que les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les cartes de bruit doivent être élaborées :

- En 2007, pour les infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules, pour les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de trains, et pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

- En 2012, pour les infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est compris entre 3 et 6 millions de véhicules, pour les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est compris entre 30 000 et 60 000 passages de trains, et pour les agglomérations comprenant entre 100 000 et 250 000 habitants.

Elles permettent ensuite d'établir les PPBE, dans un délai de 1 an après leur parution.

## 2. Objectifs de référence

### La réglementation nationale :

La prévention du bruit des infrastructures de transport fait l'objet d'une réglementation nationale qui vise d'une part à limiter à la source le bruit dû aux infrastructures nouvelles ou faisant l'objet de travaux modificatifs (art L 571-9 du code de l'environnement), d'autre part à réglementer l'isolation acoustique des façades de bâtiments à construire dans les secteurs affectés par ce bruit (art L 571-10 du code de l'environnement).

En complément de la réglementation existante, un programme national de résorption des points noirs du bruit des transports terrestres a été lancé en novembre 1999 par la ministre de l'environnement. Cette démarche a été confirmée par le Plan national d'action contre le bruit décidé le 6 octobre 2003, puis précisée par une circulaire interministérielle du 24 mai 2004, qui détaille les instructions à suivre pour :

- créer des observatoires du bruit des transports terrestres : créé en 2008 pour le Loir-et-Cher et prévu en 2010 pour l'Eure-et-Loir,
- recenser les « zones de bruit critique » (secteurs exposés) et les « points noirs du bruit » (bâtiments exposés),
- participer aux opérations de résorption des points noirs du bruit.

### La réglementation européenne :

La directive européenne sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement a défini une approche commune à tous les États membres de l'Union Européenne afin d'éviter, de prévenir et de réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cet objectif se décline en 3 actions :

- l'évaluation de l'exposition au bruit des populations,
- l'information des populations sur ce niveau d'exposition,
- la mise en œuvre de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver les zones de calme.

## 3. Enjeux environnementaux

Le bruit présente une particularité en tant qu'enjeu environnemental : il ne dégrade pas directement les milieux naturels et ne génère pas d'accumulation de polluants, mais il constitue néanmoins une nuisance pour les personnes qui le subissent, pouvant occasionner des troubles de la santé.

La réduction de l'exposition au bruit des transports terrestres constitue donc un enjeu majeur pour l'amélioration du cadre de vie et la santé publique.

## 4. Orientations stratégiques

Le recensement et la cartographie des points noirs du bruit routiers et ferroviaires ont été réalisés sous la responsabilité des DDE(A) pour le réseau routier, et de Réseau Ferré de France pour le réseau ferré, conformément aux prescriptions de la circulaire interministérielle du 24 mai 2004.

Des plans départementaux de résorption des points noirs prévus par ce texte ont été lancés en région Centre, mais restent à achever.

En parallèle, la publication des cartes stratégiques de bruit permet la réalisation des PPBE et ainsi la mise en œuvre d'actions de résorption des points noirs.

Le « Grenelle de l'environnement » a mis en avant l'orientation suivante relative au bruit : faire l'inventaire des points noirs du bruit et résoudre les points les plus préoccupants.

La résorption des points noirs du bruit des transports terrestres demeure donc une nécessité. Elle doit privilégier la réduction du bruit à la source lorsque celle-ci est possible dans des conditions financières acceptables pour la collectivité, avant le traitement acoustique des bâtiments.

Une première opération de traitement des zones exposées aux bruits routiers sera engagée dans les deux ans. Elle concerne le territoire de l'autoroute A20 en traversée des départements du Cher et de l'Indre.

## 5. Indicateurs

Réglementation nationale :

- Opérations de résorption de points noirs du bruit :

Réglementation européenne :

- État d'avancement des cartes de bruit et de PPBE en région Centre :

## 6. Cartographie

- Néant

## OPÉRATIONS DE RÉSORPTION DE POINTS NOIRS DU BRUIT

Départements	Opérations de résorption PNB
18	
28	Néant
36	17 résorptions de PNB achevées sur 55
37	Traitement des 4 PNB en 2009
41	PNB en cours d'identifications
45	

## ÉTAT D'AVANCEMENT DES CARTES DE BRUIT ET DE PPBE EN RÉGION CENTRE

Département	Cartes de bruit	PPBE
18	Arrêté préfectoral 2009/1/0348 du 17 février 2009.	A réaliser avant fin février 2010.
28	1 <sup>er</sup> semestre 2010	2010
36	Arrêté préfectoral 2009-05-0078 du 28 avril 2009.	A réaliser fin 1 <sup>er</sup> semestre 2010.
37	à effectuer	
41	Arrêté préfectoral du 23 mars 2009.	En cours de réalisation. A achever pour fin 2009 pour la partie État.
45	Arrêté préfectoral du 19 décembre 2008.	En cours de réalisation. A achever pour fin 2009.
Agglomérations	Cartes de bruit	PPBE
Orléans	Mission confiée à un BE fin 2008. Durée évaluée : 26 à 30 mois.	
Tours	à effectuer	

Sources : DDT, DDEA, DDE, DRE

