

# Nuisances sonores dues au bruit des transports

Novembre 2012

Le bruit est une nuisance majeure au quotidien pour un grand nombre de nos concitoyens. Un récent rapport de l'OMS<sup>1</sup> souligne même que l'exposition au bruit tend à augmenter en Europe, alors que l'exposition à d'autres pollutions environnementales tend à diminuer. De fait, selon l'OMS, le bruit dans l'environnement ne devrait pas être considéré comme une simple nuisance, mais comme un problème de santé publique.

La réglementation française comprend plusieurs dispositifs de lutte contre les nuisances sonores introduits par la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports, la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. Ces différents dispositifs se donnent notamment pour objectifs :

- la prévention des effets du bruit sur les populations ;
- l'identification des situations les plus préoccupantes et leur traitement ;
- l'information du public quant aux effets du bruit sur les populations et les actions entreprises pour les maîtriser.

## Transport aérien

### Le plan d'exposition au bruit

Les articles L 571-11 et R 571-58 à R 571-65 du code de l'environnement, ainsi que les articles R 147-1 à R 174-11 du code de l'urbanisme définissent le plan d'exposition au bruit (PEB) dont doivent se doter certains aéroports (pas de condition minimale de trafic). Le PEB définit trois à quatre zones d'exposition au bruit qui offrent chacune des possibilités d'urbanisation différentes.

### Le plan de gêne sonore

Les articles L 571-12 à L 571-16 et R 571-66 à R 571-90 du code de l'environnement stipulent que certains aéroports (plus de 20 000 mouvements annuels d'aéronefs de masse maximale au décollage de plus de 20T) doivent être dotés d'un plan de gêne sonore (PGS). Le PGS comporte trois

<sup>1</sup> Burden of disease from environmental noise: quantification of healthy life years lost in Europe. Bureau regional Europe de l'OMS, 2011, 128p.



DICOM/02\_DGPR - Novembre 2012 - Impression : MEDDTI/SG/ATLZ - Imprimé sur du papier certifié écolabel européen



zones de bruit qui définissent le niveau des aides financières à l'insonorisation, à la charge des exploitants, que peuvent percevoir les riverains de ces aérodromes.

## Transports terrestres

### Le classement sonore des voies bruyantes existantes

Les articles L571-9 à L571-10-1 et R571-32 à D571-57 du code de l'environnement disposent que les préfets de département recensent et classent les infrastructures de transports terrestres en fonction du trafic qu'elles supportent et du niveau sonore émis. Les infrastructures concernées se voient attribuer une classe de niveau sonore ; à chaque classe sont associés des secteurs affectés par le bruit, à l'intérieur desquels des prescriptions minimales sont indiquées pour la construction de tout nouveau logement. Le classement sonore est ensuite reporté dans les plans d'occupation des sols (ou les plans locaux d'urbanisme) des communes concernées.

### Limitation du bruit des infrastructures nouvelles ou modifiées

La prise en compte des nuisances sonores dans l'aménagement et la construction des infrastructures de transports terrestres a été renforcée (article L571-9 du code de l'environnement). En effet, lors de la construction d'une nouvelle infrastructure, ou d'une modification significative d'une infrastructure existante (entraînant une augmentation du niveau sonore émis de plus de 2 dB(A)), le maître d'ouvrage doit mettre en œuvre des actions (traitement du bruit à la source, voire insonorisation de logements riverains) propres à respecter les seuils fixés par arrêté.

### Résorption des points noirs du bruit (PNB)

Les points noirs du bruit sont définis comme étant des bâtiments d'habitation, de soins, de santé, d'enseignement ou d'action sociale répondant à des critères liés à l'exposition sonore en façade (les seuils d'exposition limite sont fixés par arrêté) et à la date de délivrance du permis de construire (critère d'antériorité).

Les préfets de département doivent mettre en place des observatoires départementaux du bruit (circulaires du 12 juin 2001 et du 25 mai 2004) dont la fonction est de recenser les PNB tous réseaux confondus et de dresser la liste des PNB du réseau routier national non concédé devant faire l'objet d'un rattrapage. Pour ces derniers, des aides à l'insonorisation peuvent être accordés par les préfets de département en application du décret du 3 mai 2002 modifié par le décret du 23 décembre 2003.

Les articles 41 et 45 de la loi Grenelle 1 renforcent cette politique en donnant l'objectif de résorber les PNB les plus dangereux pour la santé dans un délai de 5 à 7 ans. Pour ce faire, il est prévu que l'État augmente ses financements et négocie un accroissement des moyens avec les collectivités territoriales et les opérateurs de transports routiers et ferroviaires.

Pour atteindre ces objectifs, l'ADEME a été chargée de mettre en œuvre un plan bruit depuis 2009. Ainsi, 120 millions d'euros ont été consacrés depuis cette date à la résorption

de PNB (répartis entre l'État, RFF, la RATP et les collectivités territoriales pour la résorption de PNB sur les réseaux dont ils sont gestionnaires).

## Bruit dans l'environnement : la directive 2002/49/CE

Cette directive est transposée en droit français dans le code de l'environnement aux articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11. Elle introduit deux nouveaux outils : la cartographie de bruit et le plan de prévention du bruit dans l'environnement.

### Le champ d'application

Chaque grande infrastructure routière, grande infrastructure ferroviaire et grand aérodrome (sous conditions de seuils de trafic) doit être cartographié. En outre, chaque grande agglomération (au sens agglomération INSEE de plus de 100 000 habitants) doit se doter de cartographies de bruit pour l'ensemble des infrastructures routières et ferroviaires, l'ensemble des aérodromes et l'ensemble des installations classées se trouvant sur son territoire.

Sur la base des informations de ces cartographies, les autorités compétentes désignées (gestionnaires des infrastructures, maires des communes ou présidents des EPCI) doivent ensuite produire un PPBE. Il s'agit d'un plan pluriannuel tenu à la disposition du public, dans lequel les autorités compétentes s'engagent à mettre en œuvre des actions qu'elles auront déterminées afin d'atteindre les objectifs attendus.

### Des retards importants dans la mise en œuvre

Des retards importants ont été constatés dans la mise en œuvre de la première échéance de la directive (les cartes de bruit devaient être publiées au 30 juin 2007 et les PPBE correspondant au 18 juillet 2008), ce qui a amené la Commission européenne à initier une procédure précontentieuse à l'encontre de la France.

La mise en œuvre de la deuxième échéance (les cartes de bruit devaient être publiées au 30 juin 2012, les PPBE correspondant devront l'être au 18 juillet 2013) montre également des retards et rend d'autant plus sérieux le risque de contentieux qui pourrait se solder par une amende de l'ordre de 10 millions d'euros avec des astreintes journalières de l'ordre de 300 000 euros.

Le ministère du Développement durable compte donc sur l'ensemble des acteurs, notamment ceux concernés par les documents liés aux grandes agglomérations, afin qu'ils respectent au mieux les délais imposés par la directive.

### Pour en savoir plus

De plus amples informations et des documents utiles à la mise en œuvre de cette directive peuvent être trouvés à l'adresse suivante :

[www.bruit.fr/boite-a-outils-des-acteurs-du-bruit/cartes-de-bruit-et-ppbe](http://www.bruit.fr/boite-a-outils-des-acteurs-du-bruit/cartes-de-bruit-et-ppbe)