

# TRANSPORTS TERRESTRES

## Limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres

### La législation actuelle

#### Les textes réglementaires

La réglementation en matière de prise en compte des nuisances sonores dans les aménagements ou projets d'infrastructures de transports terrestres est fondée sur :

L'article L571-9 du code de l'environnement. Il énonce les dispositions qui « ont pour objet, dans les domaines où il n'y est pas pourvu, de **prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation** sans nécessité ou par manque de précautions **des bruits ou des vibrations** de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement ».

Les articles R571-44 à 52 précisent que le respect des niveaux sonores admissibles sera obtenu par un **traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords** mais que si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs réglementaires alors un **traitement sur le bâti** pourra être envisagé.

L'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières fixe les **valeurs des niveaux sonores maximaux admissibles** pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle en fonction de l'usage et de la nature des locaux concernés et tient

**En ce qui concerne les aménagements et les infrastructures de transports terrestres, leur conception, leur étude et leur réalisation doivent prendre en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords.**

également compte de l'ambiance sonore existante avant la construction de la voie nouvelle.

Pour les infrastructures ferroviaires, c'est l'**arrêté du 8 novembre 1999**.

La circulaire n° 97-110 du 12 décembre 1997, de la Direction des Routes et de la Direction de la Prévention des Pollutions et des Risques, précise les modalités d'application de ces différents textes pour le réseau routier national.



#### PRINCIPE GENERAL

**En cas de construction d'une route nouvelle ou de modification significative d'une route existante, sa contribution sonore en façade des bâtiments riverains antérieurs au projet ne doit pas dépasser, pour chacune des deux périodes diurne et nocturne, des seuils déterminés.**

**Le maître d'ouvrage doit assurer une protection respectant la réglementation et ne peut donc s'en dégager en versant une indemnité aux riverains. Le maître d'ouvrage a donc une obligation de résultat.**

#### Les textes

- Article L571-9 du code de l'environnement

- Articles R571-44 à 52 du code de l'environnement

- Les arrêtés du 5 mai 1995 (routes) et du 8 novembre 1999 (voies ferrées)

- La circulaire n° 97-110 du 12 décembre 1997

- Les articles R123-1 et suivants du code de l'environnement (champ d'application et objet de l'enquête publique)

## Les infrastructures concernées



Tous les maîtres d'ouvrage gestionnaires d'un réseau routier sont concernés. La réglementation s'applique :

- à toutes les routes nouvelles,
- à toutes les modifications ou transformations significatives de routes existantes.

Une modification ou transformation est considérée comme significative si elle résulte de travaux et si elle engendre, à terme, une **augmentation de plus de 2 dB(A)** de la

contribution sonore de la route, par rapport à ce que serait cette contribution à terme en l'absence de la transformation.

Sont exclus de cette définition les travaux de renforcement de chaussées, les travaux d'entretien, les aménagements ponctuels et les aménagements de carrefours non dénivelés.

## Les bâtiments concernés

L'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995 précise les bâtiments concernés en fonction de leur usage et de leur environnement sonore :

- établissements de santé, de soins et d'action sociale ;
- établissements d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs) ;
- logements ;
- locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée.

Le maître d'ouvrage de la route n'est tenu de protéger que les bâtiments « antérieurs » à la route nouvelle ou à la modification.

Pour l'infrastructure, la date de référence est **celle, parmi les mesures suivantes, qui est intervenue la première :**

- publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique,
- décision instituant un projet d'intérêt général (PIG), si celle-ci prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables,
- inscription du projet en emplacement réservé dans un P.O.S. ou un P.A.Z.,

- mise en service,
- arrêté préfectoral de classement de la route en application de l'article L571-10.

Pour les bâtiments, la référence est la date de délivrance de l'autorisation de la construction.

A noter que le décret ne prend en considération pour l'application du **droit à protection acoustique** que la date de l'autorisation de construction : le droit à bénéficier d'une protection acoustique est attaché au bâtiment, et non au propriétaire.

Pour ce qui concerne le **réseau routier national**, dans les cas où la D.U.P. de l'aménagement projeté est antérieure à 1978, la circulaire du 12/12/1997 demande de ne pas opposer le critère d'antériorité aux bâtiments construits entre la D.U.P. et 1978, date à laquelle sont apparues les premières instructions relatives à la prise en compte du bruit extérieur lors de la construction de bâtiments nouveaux.

## En savoir plus

**Le Centre d'information et de documentation sur le bruit (CIDB)**, propose des fiches conseils, des éléments d'actualité et l'essentiel de la réglementation française et européenne en matière de bruit. Le site propose des **accès directs aux textes réglementaires** (articles, décrets, circulaires...)  
[www.infobruit.org](http://www.infobruit.org)

**Le site Légifrance**  
Pour consulter l'intégralité des textes du droit français et européen.  
[www.legifrance.gouv.fr/](http://www.legifrance.gouv.fr/)

## Les indicateurs du niveau de bruit

Les indicateurs utilisés sont les niveaux sonores équivalents :

$L_{Aeq}(6\text{ h} - 22\text{ h})$  pour la période de jour

$L_{Aeq}(22\text{ h} - 6\text{ h})$  pour la période de nuit.

Ces indicateurs correspondent à la **contribution sonore de l'infrastructure** en façade des bâtiments.

N'est donc pris en compte ici que le bruit causé par l'infrastructure elle-même, indépendamment de toutes les autres sources pouvant exister sur le site. Ces niveaux doivent être évalués avec des conditions de circulation représentatives d'un jour moyen de l'année.

Selon la situation, le seuil réglementaire le plus contraignant (**seuils fixés dans l'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995 - cf fiche méthodologique**) utilisé pour le dimensionnement éventuel des protections acoustiques sera tantôt celui de la période diurne, tantôt celui de la période nocturne.

**Il convient cependant de garder à l'esprit que dans les documents publics, le maître d'ouvrage devra justifier qu'il a bien étudié les deux périodes et qu'il respecte bien les deux seuils réglementaires.**