

The background features a stylized illustration of various transport modes: an airplane at the top, a high-speed train on a bridge, and a road with cars, a bus, and a truck. Concentric circles represent sound waves emanating from the transport sources. A microphone icon is positioned on the left side, pointing towards the center.

Dossier d'information

Prévention et
lutte contre le **bruit**
des transports

Application de la Directive Européenne Bruit
2012

1. Introduction 4

2. La loi et le bruit 5

- 2.1. Sur le plan national..... 5
- 2.2. Sur le plan européen 5
- 2.3. Les prochaines échéances..... 5
- 2.4. À l'échelle des agglomérations 5

3. Modes de traitement du bruit 6

- 3.1. Une stratégie en deux temps 6
 - 3.1.1. Un axe préventif..... 6
 - 3.1.2. Un axe curatif..... 6
- 3.2. Mise en application 6
 - 3.2.1. Quel type de traitement ?..... 6
 - 3.2.2. Quelle est la démarche à appliquer pour traiter les points noirs bruit ? 6
 - 3.2.3. Aspect sociologique et acceptation..... 7
 - 3.2.4. Aides au financement..... 7

4. Financement 8

5. Mettre en place une politique de résorption des bruits 9

6. Annexe I – Historique... à propos des points noirs bruits 10

7. Annexe II – Lexique 11

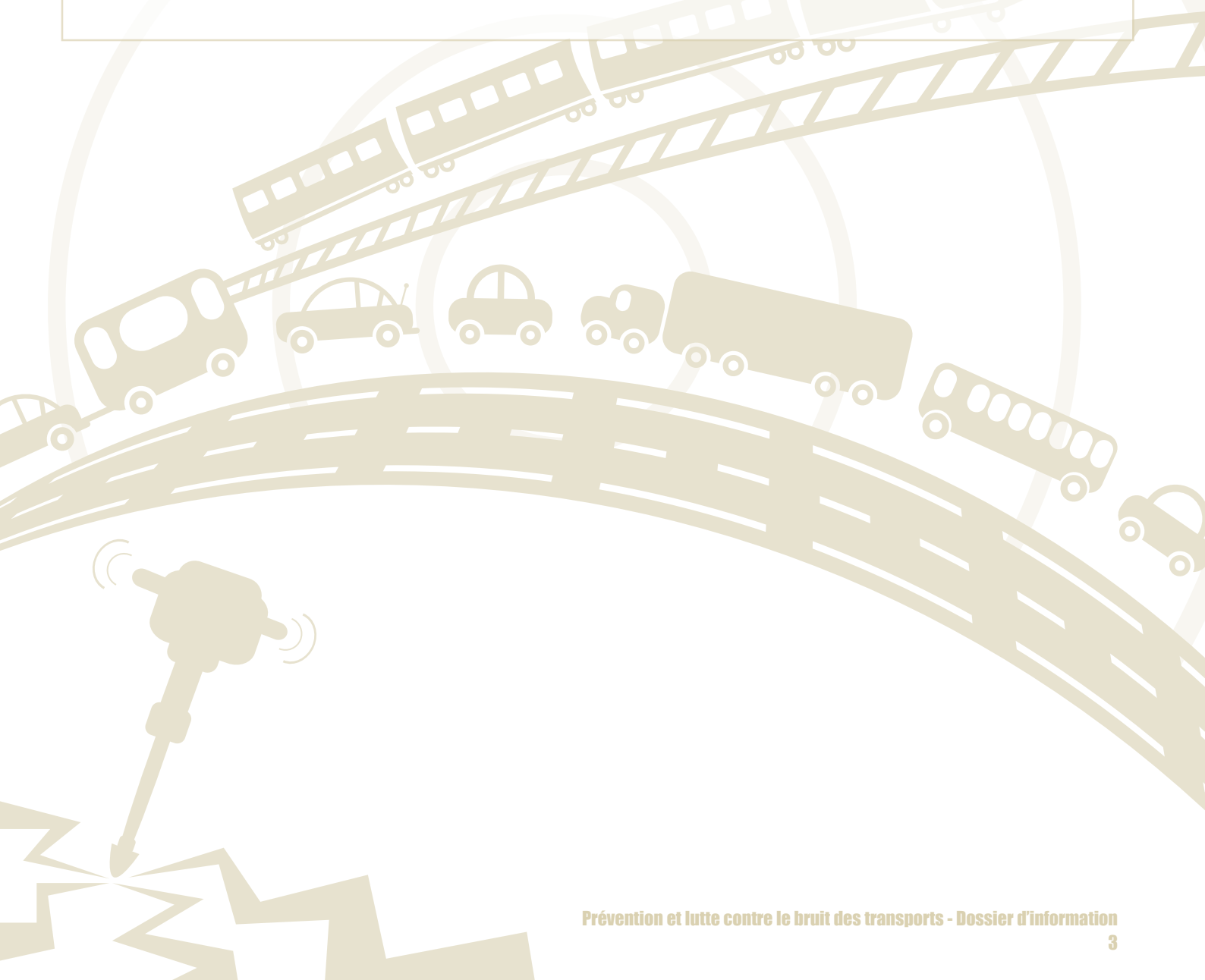
8. Annexe III – Le bruit en chiffres 12

9. Annexe IV – Les acteurs de la lutte contre le bruit 13

- 9.1. Au niveau européen..... 13
 - La Commission Européenne 13
- 9.2. Au niveau national 13
 - L'État 13
 - L'ADEME 13
- 9.3. Au niveau régional 13
 - Les préfets de région 13
 - Les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) 14
- 9.4. Au niveau départemental 14
 - Les préfets de département..... 14
 - Les Directions Départementales des Territoires et de la Mer (DDTM) 14
 - Les collectivités locales..... 14

10. Annexe V – Contacts et ressources documentaires 15

- 10.1. Contacts 15
- 10.2. Ressources documentaires..... 15



Introduction

Aujourd'hui, le bruit est l'une des principales préoccupations des français, particulièrement en milieu urbain. L'exposition au bruit reste toutefois difficile à évaluer en particulier lorsqu'il s'agit de mesurer la gêne due au bruit. Dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants, ce sont plus de 54% des concitoyens qui déclarent être gênés au quotidien par le bruit¹. La question du bruit dans l'environnement humain est aujourd'hui une problématique centrale dont la résolution nécessite de prendre en considération l'évolution des sources de nuisances sonores, celle de la sensibilité des habitants et la réglementation en vigueur.

Après le bilan dressé en France en décembre 1992 par le conseil national du bruit, le bruit, au même titre que la pollution de l'air, est devenu une priorité en matière d'écologie et de qualité de vie en milieu urbain.

Cependant, la lutte contre le bruit n'a, jusqu'à ce jour, pas encore fait l'objet d'une mobilisation suffisante, de la part des différents acteurs concernés, pour obtenir des résultats significatifs et durables.

L'État a donc décidé de saisir l'opportunité offerte par le Grenelle de l'Environnement pour redynamiser les actions de lutte contre le bruit et favoriser tant une prise de conscience qu'une plus forte implication dans la stratégie de lutte contre le bruit lié aux transports et à l'urbanisme.

C'est pourquoi, en partenariat avec les collectivités locales, et parallèlement à la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002², l'État mène un programme national de rattrapage des Points Noirs Bruit des réseaux routiers nationaux et ferroviaires auquel il consacre 50 millions d'euros par an. Ce Plan Bruit repose sur trois logiques d'actions complémentaires :

- Réduire le bruit à la source ;
- Limiter sa propagation dans l'environnement ;
- Développer l'isolation acoustique des bâtiments.

Le présent document vise à informer les différents acteurs potentiels de la lutte contre le bruit sur les approches et outils possibles de réduction, à détailler la démarche engagée par l'État, afin que les collectivités locales s'engagent dans des démarches conjointes, et à présenter la politique de résorption des points noirs bruit tant au niveau européen et français que régional.

Les différents supports proposés exposent à titre informatif, mais non exhaustif, des principes et recommandations susceptibles d'aider les collectivités dans leur démarche. Ils leur permettront aussi de prendre connaissance des prochaines échéances édictées par le législateur en matière de lutte contre le bruit et de connaître les actions déjà engagées en région Provence Alpes Côte d'Azur. En complément d'information, une fiche-ressource recense d'autres sources d'information disponibles.

¹ Selon une enquête de l'INSEE paru en 2002.

² Directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à la réalisation de cartes stratégiques du bruit et à la mise en place de plans d'actions dans la lutte contre le bruit.

► La Loi BRUIT du 31 décembre 1992 consolidée au 1^{er} janvier 2002.

C'est à partir de 1992, avec la Loi BRUIT, que l'État développe un premier programme complet de lutte contre le bruit. Cette loi prévoit notamment :

- La prévention des nuisances sonores ;
- La prise en compte du bruit dans les infrastructures de transport, l'urbanisme et la construction ;
- La protection des riverains des grandes infrastructures de transports terrestres et aériens ;
- Les modalités de contrôle et de surveillance du bruit ;
- Les mesures judiciaires et administratives relatives au bruit ;
- Des critères sonores distinguant un bruit nocturne (Lnight) et un bruit ambiant à toute heure (Lden).

La loi bruit a ensuite été transposée dans le code de l'environnement puis complétée en 2004 par un dispositif européen.

2.1. Sur le plan national

À partir du cadre édicté par la loi bruit, la France a structuré sa politique de lutte contre le bruit (cf. dernier plan national bruit) autour de trois lignes d'actions :

- Lutter contre le bruit au quotidien ;
- Préparer l'avenir ;
- Organiser l'isolation phonique des logements en Zone de Bruit Critique (ZBC¹).

Cette démarche s'appuie notamment sur la définition des Points Noirs Bruit² telle que décrite dans la circulaire n°1698/SG du 30 juillet 1982 et ajustée dans les circulaires n° 97-110 du 12 décembre 1997 et du 25 mai 2004 relatives à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national.

2.2. Sur le plan européen

La Directive du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, vise à établir une approche commune dans la lutte contre le bruit, avec la mise en place obligatoire de cartes stratégiques du bruit³ accessibles au public. Il n'y a pas, à l'heure actuelle, d'obligation de résorption des PNB. La gestion du bruit est donc une démarche volontaire qui peut se conformer aux programmes de résorption proposés par l'État de chaque pays.

D'autres textes complètent les recommandations de la directive européenne comme :

- La circulaire du 7 juin 2007, relative à la réalisation des cartes de bruit ;
- L'instruction du 23 juillet 2008, relative aux modalités d'élaboration des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) ;
- La notice CERTU d'avril 2009, relative à la démarche des remontées des informations des Cartes de bruit et des PPBE des agglomérations, au suivi de l'avancement et à la transmission des données produites à la Commission Européenne ;
- La circulaire du 10 mai 2011, relative à l'organisation et au financement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement pour les échéances de juin 2012 et juillet 2013.

Ces PPBE, établis sur la base des cartes de bruit stratégiques, ont pour objectifs de :

- Fixer les mesures de prévention et de résorption du bruit ;
- Protéger les zones dites « calmes ».

Ces PPBE sont établis, depuis juin 2010, par l'État pour les réseaux nationaux et par les gestionnaires des autres infrastructures de transport pour leurs propres réseaux.

2.3. Les prochaines échéances

- 30 juin 2012 : établissement des cartes de bruit, à renouveler tous les 5 ans ;
- 30 décembre 2012 : transmission à la Commission Européenne ;
- 18 juillet 2013 : établissement des PPBE, à renouveler tous les 5 ans.

2.4. À l'échelle des agglomérations

À l'échelle des agglomérations de plus de 100 000 habitants, les communes et EPCI compétents en matière d'environnement doivent :

- Prendre en charge la gestion du bruit et de la mise en œuvre de la directive européenne de juin 2002 relative au diagnostic de l'ambiance sonore ;
- Définir des mesures préventives et correctives (dans le cadre du PPBE) à prendre en conséquence.

¹ Zone de bruit critique (ZBC) : zone urbanisée composée de bâtiments sensibles exposés à +de 70dB (A) de jour et +de 65dB(A) de nuit.

² PNB : Pour plus de détail cf. Annexe II

³ La réglementation européenne, directive n°2002/49/CE du 25 juin 2002, impose la création de cartes stratégiques du bruit (qui sont réalisées par les CETE en France) et doivent être actualisées tous les 5 ans, soit juin 2007 pour la première actualisation et 2012 pour la prochaine.

3.1. Une stratégie en deux temps

La politique nationale en matière de lutte contre le bruit dans l'environnement s'articule autour d'une stratégie qui se décline selon deux axes (préventif et curatif) et deux types d'actions (à la source et en façade).

3.1.1. Un axe préventif

Actions préventives à la source

- **Prise en compte des nuisances sonores occasionnées par l'insertion ou la modification d'une infrastructure (études acoustiques, obligation de mettre en place des protections en cas de dépassement des seuils réglementaires¹) ;**
- **Tous les projets de transports terrestres sont concernés par ces procédures.**

Actions préventives en façade du bâti impacté

► Classement des voies

Ce dispositif a été mis en place en 1998 et doit être révisé tous les 5 ans.

► Cartes de bruit stratégiques

Mise en place des cartes de bruit directive européenne (Zone de Bruit Critique et Zone Urbaine Sensible). C'est le préfet de département qui, avec l'appui des DDT(M), est chargé de cette mission pour l'ensemble des infrastructures de transports terrestres.

3.1.2. Un axe curatif

Identification des points noirs bruit

Dans chaque département, qu'il s'agisse de réseaux nationaux, concédés, ou de voies ferrées, tous les gestionnaires des infrastructures de transports terrestres doivent prendre part à la démarche d'identification des PNB. Elle est encadrée par les observatoires du bruit qui ont pour mission d'assurer une surveillance de l'évolution des ambiances sonores². Ces observatoires sont installés à la demande du préfet de département et placés sous l'égide des DDT(M).

Résorption des points noirs bruit

Aujourd'hui, les préfets de département sont chargés de proposer des opérations de rattrapage des PNB, éligibles au programme national. Ces propositions sont ensuite discutées avec les principales collectivités locales concernées, lors de comités de pilotage départementaux. Là aussi, la démarche est encadrée par les observatoires du bruit, mais également par les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) dans le cadre de la directive européenne.

Comme pour les actions de prévention, il y a deux types d'actions possibles :

- **Des actions à la source qui sont prises en charge par la DREAL sur le réseau routier national ;**
- **Des actions en façade prises en charge par la DDT(M), toujours pour le réseau routier national.**

3.2. Mise en application

Dans les deux cas (aspect préventif ou curatif), les opérations sont placées sous la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure en cause.

« Contre le bruit, il n'y a rien à faire... »

FAUX. Il existe des mesures efficaces de protection et de réduction.

3.2.1 Quel type de traitement ?

- **Un traitement à la source**, c'est-à-dire un traitement de l'infrastructure en cause et de ses abords. C'est la solution qui est à privilégier.
- **Un traitement en façade** des bâtiments, pour renforcer leur isolation acoustique.
- **Un traitement combinant traitement à la source et traitement en façade.**
- **D'autres traitements** sont possibles en matière d'environnement, d'urbanisme et de prévention.

3.2.2 Quelle est la démarche à appliquer pour traiter les points noirs bruit ?

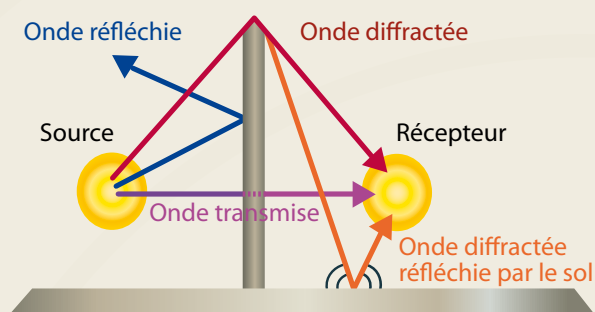
1. **Identification et recensement des PNB grâce à l'observatoire du bruit** (Analyse de l'état actuel, niveaux sonores en façade).
2. **Constitution d'une fiche descriptive de chaque bâtiment en ZBC ou ZUS** (origine(s) de la nuisance, nombre d'habitations concernées, type de bâtiment...).
3. **Justification du critère d'antériorité pour chaque bâtiment.**
4. **Évaluation du bruit en façade de chaque bâtiment.**
5. **Proposition de scénario de rattrapage** en priorité à la source, avec des calculs des niveaux sonores sur l'ensemble du site en incluant les protections envisagées et une estimation des coûts.
6. **Hiérarchisation des sites.**
7. **Comparaison des solutions, proposition d'une solution préférentielle.**
8. **Choix d'une solution en comité de pilotage.**

¹ Cf. annexe 3.

² Cf. annexe 4.

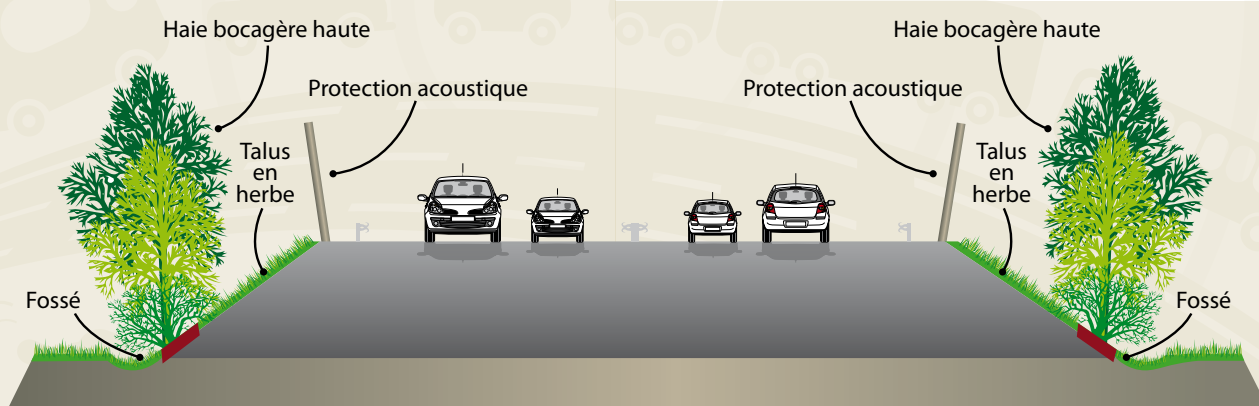
« Ce n'est pas parce qu'il y a un mur antibruit que je n'entends plus la route... »

VRAI. Les mesures de traitement sont à 100 % efficaces pour contrer la transmission directe du son et préserver une ambiance sonore correcte pour les habitations riveraines. En revanche, il peut persister une onde sonore réfléchie, ou diffractée, beaucoup moins forte que le bruit occasionné sans mur antibruit par exemple, qui se disperse dans l'environnement.



« Les protections antibruit enlaidissent le paysage... »

FAUX. Divers types d'aménagements permettent de préserver l'environnement visuel (insertions paysagères, buttes en terre végétalisées, couvertures partielles ou ajourées dans le cas d'une nouvelle infrastructure, mesures plus légères de protection en façade, etc.).



3.2.3 Aspect sociologique et acceptation

Lors de la mise en place d'un traitement de PNB, il est nécessaire en premier lieu :

- ▶ **D'informer le public et les riverains concernés**, surtout si tous les bâtiments d'un même site ne sont pas traités de la même façon (critère d'antériorité, nature du bâtiment, etc.).
- ▶ **D'avoir une information juste** quant aux priorités du programme de rattrapage.
- ▶ **D'être à l'écoute** des personnes concernées, particulièrement en cas de mesure d'expropriation.
- ▶ **Il peut aussi être pertinent** de faire savoir que « protection antibruit » ne rime pas toujours avec insertion préjudiciable pour le paysage et l'environnement (il existe de nombreux types de protections³, qui peuvent être couplées à des insertions paysagères, par exemple).

3.1.2. Aides au financement

Une part du financement des opérations de résorption des PNB revient aux collectivités locales. Toutefois, en complément des financements essentiellement consacrés à la réalisation des protections à la source :

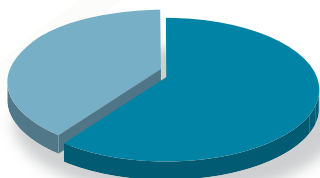
- ▶ **Les préfets de département** peuvent accorder des aides au financement pour des dépenses liées à des opérations d'insonorisation (pouvant aller de 90 à 100 % suivant les revenus).
- ▶ **Pour les communes et les EPCI, il est possible de faire une demande d'aide au financement des PPBE auprès de l'ADEME.**
- ▶ **On peut réduire** le coût d'une opération en combinant travaux liés aux économies d'énergie et travaux acoustiques⁴. Toutefois, les subventions concernant les points noirs bruit attribuées par l'ADEME ne couvrent pas les travaux d'isolation thermique.

³ Cf. « Mettre en place une politique de résorption des PNB ».

⁴ « Tous les bâtiments situés dans les zones de bruit étant appelés à bénéficier des deux interventions, les combiner offre une manière de faire des économies substantielles », cf. rapport final du comité opérationnel « bruit » n°18 du Grenelle Environnement.

- **50 M €** c'est le budget annuel consacré au traitement des PNB par l'État seul.
- **120 M €** c'est le budget global attribué par l'État à l'ADEME sur 3 ans, pour le traitement des PNB en supplément des financements accordés par les collectivités locales entre 2009 et 2011.
- **32 M €** c'est le budget annuel global 2011, alloué à l'ADEME pour soutenir les collectivités locales et les aider à financer leurs projets dans le domaine de la qualité de l'air et de la lutte contre le bruit.

Pour les réseaux routiers nationaux non concédés, les collectivités locales et l'État partagent le financement des opérations dans le cadre des PDMI. C'est la DREAL qui assure la maîtrise d'ouvrage de ces opérations.



■ État : de 30 à 40 % ■ Collectivités locales : de 60 à 70 %

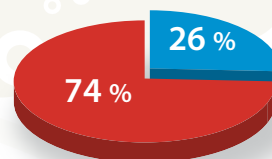
Schéma 1 : Financement des opérations pour les réseaux routiers non concédés

Le financement des actions de résorption des PNB sur le réseau routier national relève de différents programmes et organismes selon que les opérations de traitement du bruit se font à la source ou à la cible.

- **À la source, ces actions sont financées dans le cadre des programmes de modernisation des itinéraires (PDMI) ou bien par convention ADEME/Direction Générale des Infrastructures Terrestres et de la Mer (DGITM).**
- **En façade et sur le bâti, c'est la Direction Générale de Prévention des Risques (DGPR) qui assume le financement dans le cadre d'une convention ADEME/DGPR.**

Pour les réseaux routiers nationaux concédés, ce sont les sociétés concessionnaires et la maîtrise d'ouvrage qui pourvoient au financement.

Pour RFF, « les opérations visant à traiter les infrastructures concernées sont financées par RFF, l'État et les collectivités locales, dans le cadre de conventions de financement ADEME/RFF. La maîtrise d'ouvrage des opérations est assurée par la direction régionale de RFF. »¹.



■ État ■ Délégation Régionale AFF et collectivités locales

Schéma 2 : Financement des opérations pour les réseaux ferroviaires nationaux

Au-delà de ces opérations de rattrapage du bruit, l'État, par le biais de la DGPR, peut accorder des subventions pour l'insonorisation des logements privés et des bâtiments sensibles.

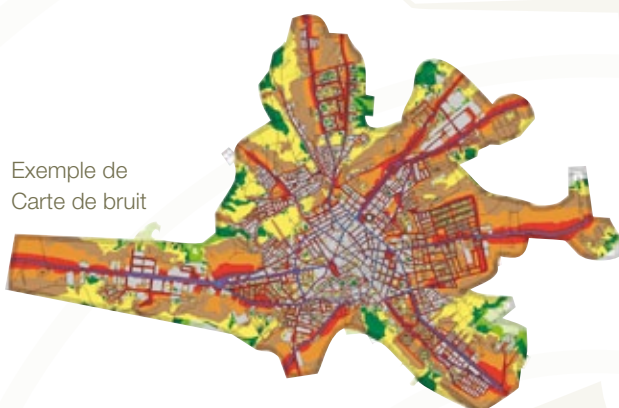
Pour un logement privé, 80 % des travaux peuvent être financés, selon le revenu du propriétaire et 100 % pour un bâtiment public. Ces aides entrent dans le cadre du décret du 3 mai 2002, et viennent compléter les aides des collectivités locales et de l'agence pour l'amélioration de l'habitat (ANAH).

¹ Cf. circulaire bruit infrastructures transports terrestres du 25 mai 2004.

La politique de réduction des Points Noirs Bruit peut se mettre en place selon les différentes étapes suivantes :

Phase diagnostic

- Recueillir les données de trafic ;
- Évolution de l'ambiance sonore ;
 - dB(A) jour,
 - dB(A) nuit.
- Établir une Carte de bruit sur sa commune, son territoire ;



- Identification des zones impactées ;
- Déterminer l'infrastructure concernée :
 - Établir une fiche d'identité des bâtiments impactés
 - Date de construction
 - Type d'infrastructure (privé, national, autoroute, etc.)
 - Remplissent-ils les critères de bâtiment sensible et d'antériorité ?

Phase traitement

- Hiérarchisation des opérations ;
- Mode(s) de traitement prévu ;
- À la source :
 - Merlon
 - Murs antibruit
 - Revêtement
 - Insertion paysagère
 - Réduction de la vitesse
 - Aménagement de voiries
 - Réduction du trafic
 - ...



► En façade :

- Fenêtres à doubles vitrages
- Isolement de façade classique, performant ou très performant
- Coffres de volets roulants
- ...



Les sources de financement

En ce qui concerne la résorption des points noirs du bruit sur le réseau routier national, deux sources de financement sont mobilisables :

- Le programme 181 « prévention des risques » concerne les opérations de traitements de façades sous maîtrise d'ouvrage DDT(M). Les opérations relevant de ce programme sont financées dans le cadre d'une convention jusqu'à 80 % du montant des dépenses (pouvant aller jusqu'à 90 % et 100 % en fonction des conditions de ressources) du coût des travaux plafonné.
- Le PDMI concerne les interventions sur l'infrastructure (y compris les éventuels traitements complémentaires par isolations de façades). Des financements ADEME complémentaires peuvent être sollicités. Le maître d'ouvrage de ces opérations est la DREAL PACA. La clé de financement de ces opérations est celui du PDMI, soit 40 % État, 30 % conseil régional, 30 % autres.

Dans le cas de multi-exposition routière et ferroviaire, des partenariats portant aussi bien sur les solutions techniques que sur les financements devront être mis en place.

En 1981, la circulaire n° 16981 du 30 juillet 1982 donne la première définition d'un point noir bruit.

C'est en 1991, avec la loi BRUIT (cf. « la loi et le bruit ») que se met en place une véritable politique de résorption du bruit et une première définition des points noirs bruit en France.

En 2009, le Grenelle de l'Environnement relance la politique de lutte contre les nuisances sonores avec l'engagement n°153, qui initie un plan de révision de l'inventaire des points noirs bruit des transports terrestres et de résorption des plus dangereux de ces PNB d'ici 5 à 7 ans. Il pose les premières modalités de réalisation d'un tel projet. La notion de bruit en tant que problématique de santé publique est désormais reconnue.

Quelques dates...

- **Après-guerre** : Le fort exode rural modifie l'ambiance sonore en France.
- **Fin des années 70** : La production automobile triple, stimulée par les nombreuses innovations suscitées par l'effort de guerre. L'allongement des trajets génère déjà des nuisances sonores.
- **6 octobre 1978** : Arrêté relatif à l'isolation acoustique des logements. Première réglementation pour prévenir les nuisances sonores en zone urbaine.
- **1978, première carte du bruit réalisée par la ville de Blois**. Elle est basée uniquement sur une campagne de mesures.
- **1984, le rapport Batsch** : Apparition de la notion de PNB dans un rapport d'expertise sur les nuisances urbaines¹.
- **31 décembre 1991** : Première loi BRUIT (dite « Loi Bruit » ou « Loi Royal »).
- **1995 rapport Serrou** : Identification du nombre de bâtiments PNB et chiffrage du coût du rattrapage.
- **24 mars 1998** : Plan Bruit Dominique Voynet.
- **Décembre 1998, rapport Lamure** : création des observatoires du bruit.
- **12 juin 2001** : Circulaire relative aux observatoires du bruit et à la résorption des PNB, bulletin officiel du ministère chargé de la protection de l'environnement n°2001/7-8 p.113-119 (conclusion du rapport Lamure).
- **28 février 2002** : Circulaire relative à la prévention et à la réduction du bruit ferroviaire.
- **25 juin 2002** : Directive européenne relative à l'évaluation des PNB, qui impose la publication de cartes de bruit pour 2007.
- **6 octobre 2003** : Plan National d'Actions Contre le Bruit, de Roselyne Bachelot, sur la mise en place de moyens de réduction des PNB.
- **25 mai 2004** : Circulaire relative au bruit des infrastructures de transports.
- **2007** : L'engagement n°153 du Grenelle Environnement prévoit un plan de résorption des PNB les plus dangereux, d'ici 5 à 7 ans.
- **Fin 2008** : Mise en œuvre du plan Bruit.
- **2010** : l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) participe au financement des PNB.
- **12 juillet 2010** : Grenelle II porte essentiellement sur l'isolation acoustique et la résorption des PNB ferroviaires.

¹ initié par deux lettres de missions émanant du Ministère de l'environnement et du cadre de vie, il concerne la nécessité d'identifier les bâtiments et les habitations soumis, sans isolation suffisante, à des niveaux de bruit excessifs du fait de l'usage de certaines infrastructures voisines et de prendre les mesures propres à remédier à ces situations.

Les essentiels

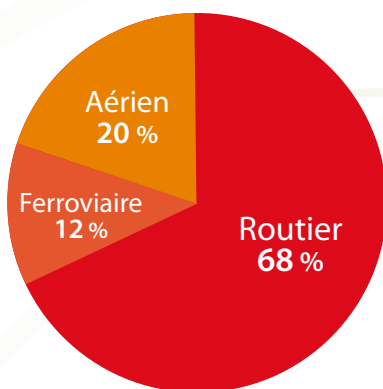
- ▶ **Ambiance sonore initiale** : se dit de l'ensemble des niveaux de bruit sur un secteur donné avant l'insertion d'une nouvelle infrastructure par exemple.
- ▶ **Ambiance sonore modérée** : moins de 65 dB(A) en journée, moins de 60 dB(A) de nuit.
- ▶ **Ambiance sonore non modérée** : toute zone dépassant ces critères d'ambiance.
- ▶ **Bâtiment sensible** : logements, écoles, établissements de soins, de santé ou d'action sociale.
- ▶ **Critères acoustiques** : bruit en façade d'habitation, bruit routier (LAeq, Lden), bruit ferroviaire (lf), bruit aérien (Lden), bruit nocturne (LAeq, Ln).
- ▶ **Critère d'antériorité** : c'est l'un des critères pris en compte pour définir si un bâtiment sensible peut faire l'objet de mesures de protection. Si le permis de construire du bâtiment est antérieur au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs, ou à la date d'obtention de la DUP de l'infrastructure en cause, le bâtiment bénéficie du critère d'antériorité.
- ▶ **Zone de bruit critique (ZBC) : zone urbanisée composée de bâtiments susceptibles d'être exposés à + de 70 dB (A) de jour et + de 65 dB(A) de nuit.**
- ▶ **Point noir bruit (PNB)** : Bâtiment dont le niveau sonore diurne en façade est supérieur à 70 dB(A) (pour la route ou LGV) ou 73 dB(A) (pour une voie ferrée conventionnelle) ou (et) le niveau sonore nocturne en façade est supérieur à 65 dB(A) (pour la route ou LGV) ou 68 dB(A) (pour une voie ferrée conventionnelle). Ces bâtiments doivent vérifier le critère d'antériorité.
- ▶ **Zone urbaine sensible (ZUS)** : territoire infra-urbain, défini par les pouvoirs publics français et objet des contrats urbains de cohésions sociales (CUCS), pour être la cible prioritaire de la politique de la ville.
- ▶ **CBS** : Carte de Bruit Stratégique.
- ▶ **PDMI** : Programme de développement et de modernisation des Itinéraires Routiers, recouvre l'ensemble des opérations de modernisation du réseau routier non concédé existant.
- ▶ **PPBE** : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.
- ▶ **SIG** : Système d'Information Géographique, système utilisé dans l'élaboration des Cartes de Bruit Stratégique.
- ▶ **TMJA** : Trafic Moyen Journalier Annuel, mesure de calcul retenue pour l'évaluation des niveaux sonores dans l'environnement.

Les organismes

- ▶ **ADEME** : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable.
- ▶ **DGAC** : Direction Générale de l'Aviation Civile.
- ▶ **DDT(M)** : Direction Départementale des Territoires et de la Mer, service déconcentré de l'état en charge de mettre en œuvre les politiques publiques d'aménagement et de développement durable des territoires et de la mer.
- ▶ **DGITM** : la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer a pour mission de promouvoir une politique volontariste de report modal en plaçant la logique du développement durable à chaque étape des décisions.
- ▶ **DGPR** : la Direction Générale de la Prévention des Risques a pour mission d'aider à mieux connaître, identifier et quantifier les risques accidentels, technologiques ou naturels qui causent des dommages économiques et ou écologiques et ainsi permettre de mettre en œuvre les politiques de précaution, de prévention et de protection adaptées.
- ▶ **DREAL** : la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement, service déconcentré du Ministère de l'écologie, du Développement durable du Transports et du Logement a pour mission d'élaborer et mettre en œuvre les politiques de l'État en matière d'environnement, de développement, d'aménagement durables et de logement.

Le saviez vous ?

- 87 % des français estiment que le bruit est l'un des critères les plus importants de la qualité de vie avant les espaces verts et la pollution.
- 43 % des français disent être gênés par le bruit.
- En France, 80 % du bruit ambiant est dû aux transports.



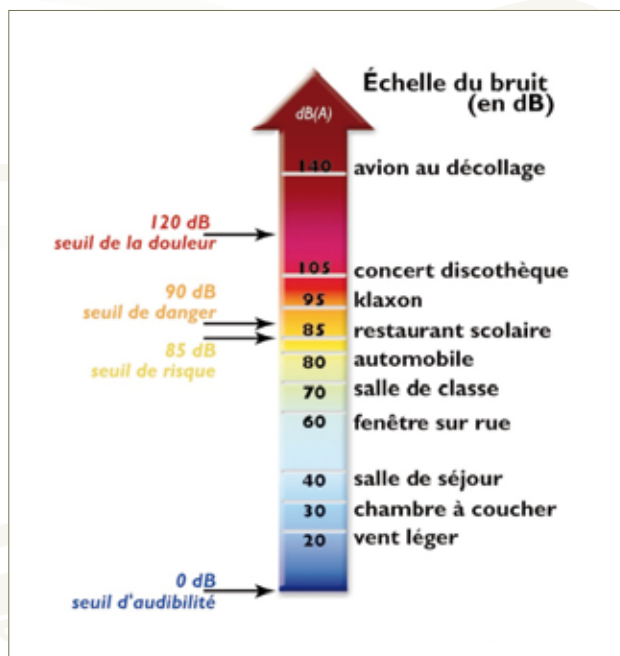
Répartition du bruit des transports

- L'Organisation Mondiale de la Santé recommande une ambiance sonore de 35dB à l'intérieur des bâtiments.
- Une isolation en façade peut diminuer l'ambiance sonore jusqu'à 6 dB(A).
- Un écran antibruit a une efficacité moyenne de 10 dB (A).
- Un merlon (ou butte de terre) a une efficacité estimée entre 6 dB(A). Cette performance peut être améliorée ou diminuée en fonction du matériau utilisé et de la taille de la butte.



Merlons acoustiques envisagés sans végétation

- Un revêtement de chaussée spécifique a une efficacité moyenne de 3 à 4 dB(A).
- La réduction de la vitesse peut avoir une efficacité de 2 dB(A).



9.1. Au niveau européen

La Commission Européenne

La commission Européenne doit recueillir les informations relatives au bruit dans l'environnement, émanant des 25 états membres. Son rôle est de faciliter une réflexion à l'échelle européenne et d'aider à la création d'une politique de réduction des PNB dans l'Union Européenne. Elle assure également un rôle relais entre les états membres, le Parlement européen et le Conseil de l'Union Européenne.

9.2. Au niveau national

L'état

L'état a en charge de définir un Programme National pour la Lutte Contre le Bruit (dont le dernier en date **est issu du Grenelle de l'environnement**), afin de :

- ▶ **Rassembler les données des observatoires du bruit.**
Ces observatoires du bruit, mis en place suite aux conclusions du rapport Lamure, regroupent pour la France différentes missions¹ ;
- ▶ **Dresser un état des lieux du bruit des transports terrestres sur le territoire observé ;**
- ▶ **Suivre dans le temps l'évolution à moyen et long terme des ambiances sonores urbaines dues aux transports terrestres ;**
- ▶ **Offrir le cadre d'une concertation entre les différents acteurs concernés par la gestion des nuisances sonores ;**
- ▶ **Accompagner les politiques publiques locales en faveur de l'environnement sonore ;**
- ▶ **Assumer une partie des opérations de résorption des PNB sur le réseau national.**

L'ADEME

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie est un établissement public créé en 1990 et placé sous la tutelle de l'État. Elle a vocation à mettre ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des pouvoirs publics, des collectivités locales et du grand public dans le domaine de l'environnement, de l'énergie et du développement durable.

Les missions que lui confie l'État portent sur la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit avec, dans ce cas précis, la mise en œuvre du Plan Bruit.

9.3. Au niveau régional

Les préfets de région

Ils ont la responsabilité de conduire différentes actions, telles que :

- ▶ **Mettre en place un comité régional présidé par le préfet ;**
- ▶ **Veiller à la bonne information du public et identifier ses besoins ;**
- ▶ **Constituer le comité de pilotage départemental associant les collectivités à s'engager dans la même démarche, les organismes gestionnaires et les services locaux de l'État ;**
- ▶ **Assurer l'arbitrage entre les propositions d'actions des différents départements ;**
- ▶ **Solliciter les crédits d'État nécessaires à leur réalisation.**

Les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)

Les DREAL :

- ▶ **Assurent la fonction de maître d'ouvrage pour les opérations de rattrapage sur le réseau national ;**
- ▶ **Apportent un accompagnement aux DDT(M) dans la mise en œuvre du volet préventif (classement des voies, prise en compte du niveau sonore avant la construction ou la modification d'une voie, création d'un marché commun à bon de commande avec un lot par département pour soutenir les actions des DDT(M)) ;**
- ▶ **Veillent à la mise en œuvre du Programme National de Résorption des PNB ;**
- ▶ **Aident également à engager et/ou à finaliser les cartes de bruit et les PPBE avec l'aide des CETE ;**
- ▶ **Favorisent la prise de contact avec les différents gestionnaires d'infrastructures et les collectivités locales ;**
- ▶ **Assurent la maîtrise d'ouvrage pour des actions menées sur le réseau national (à la source) ;**
- ▶ **Proposent une liste hiérarchisée des opérations de résorption éligibles au programme national ;**
- ▶ **Jouent un rôle d'animation avec l'ensemble des services régionaux et l'État ;**
- ▶ **Participent à un alignement des politiques PNB avec tous les services de l'État.**

¹ Telles que décrites par le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie du Développement Durable et de la Mer et l'ADEME.

9.4. Au niveau départemental

Les préfets de département

Les préfets de département ont la responsabilité de :

- ▶ Veiller à la mise en place des observatoires départementaux du bruit ;
- ▶ Inciter les collectivités locales à s'engager dans la même démarche ;
- ▶ Prendre un arrêté sur la classification du réseau de transport terrestre en 5 catégories sonores et la délimitation géographique en secteurs affectés par le bruit ;
- ▶ Accorder des subventions pour l'insonorisation des logements privés et établissements publics en complément des autres modes de financements.

Les Directions Départementales des Territoires et de la Mer (DDTM)

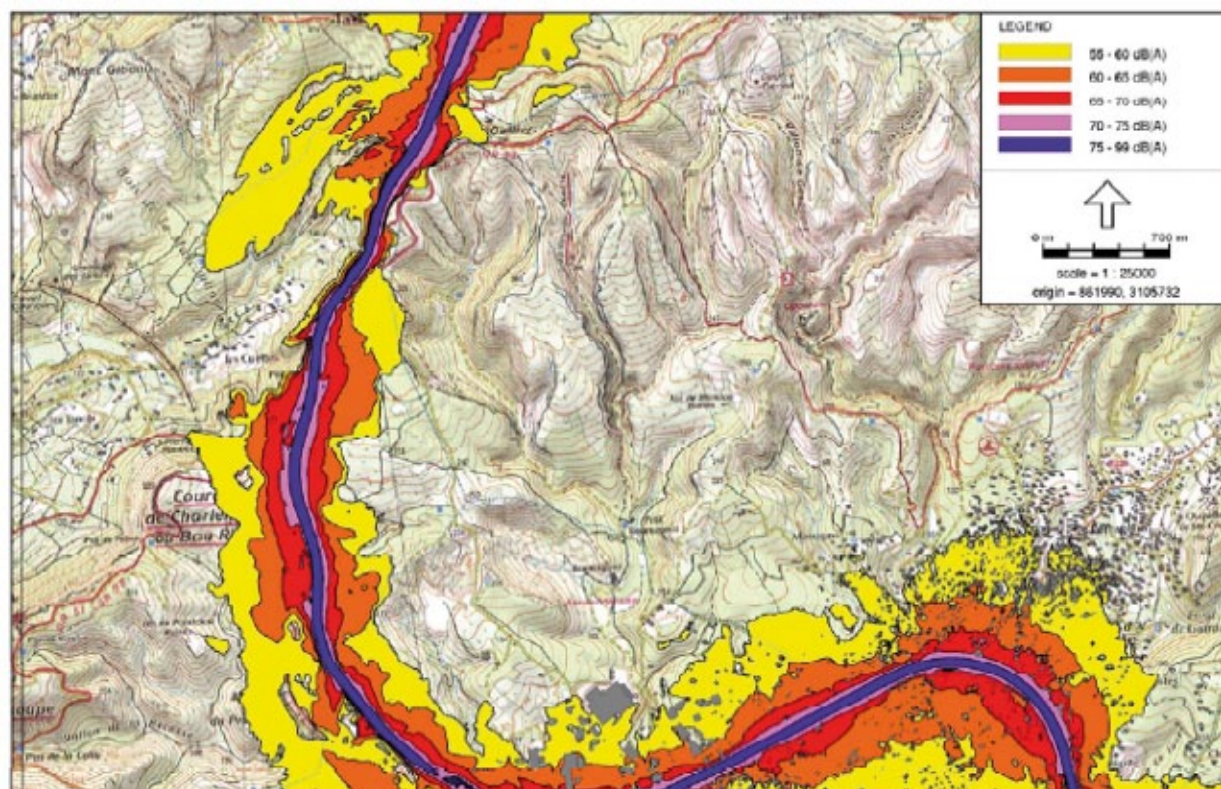
Sous l'autorité du préfet de département, les DDT(M) assurent :

- ▶ La mise en application du classement des voies et leur mise à jour tous les 5 ans ;
- ▶ La mise en place des observatoires du bruit ;
- ▶ La publication des cartes de bruit et leur mise à jour ;
- ▶ La maîtrise d'ouvrage pour des actions menées sur le bâti.

Les collectivités locales

Elles ont la responsabilité, avec le concours des différents services de l'État et organismes publics concernés :

- ▶ D'identifier les PNB de leurs réseaux et définir les plans d'action nécessaires à leur résorption ;
- ▶ D'aider à compléter les informations de l'observatoire départemental ;
- ▶ De mettre en œuvre le Programme National sur leur Réseau ;
- ▶ De porter une partie du financement de ces opérations.



10.1. Contacts

Mission Bruit : service de la prévention des nuisances et de la qualité de l'environnement du ministère
Site internet : http://annuaire.service-public.fr/services_nationaux/administration-centrale-ou-ministere_179144.html

ADEME (www.ademe.fr)

ANAH (Agence Nationale de l'Habitat) : pour obtenir des subventions afin de réaliser des travaux d'isolation acoustique.
8, avenue de l'Opéra - 75001 Paris
Tél. : **0826 80 39 39** (0,15 € la minute)
Site internet : www.anah.fr

ANIL (Agence Nationale pour l'Information sur le Logement) : pour l'information sur le logement et la réglementation.
2, boulevard Saint-Martin - 75010 Paris
Tél. : **01 42 02 65 95**
Site internet : www.anil.org

CIDB (Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit) : bibliothèque consultable sur place.
Annuaire des professionnels de l'acoustique.
12-14, rue Jules Bourdais - 75017 Paris
Tél. : **01 47 64 64 64**
Site internet : www.infobruit.org
Service minitel : **3615 BRUIT** (0,34 € la minute)

CAUE (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement) : pour des conseils en matière d'isolation, d'architecture, de permis de construire.
20-22, rue du Commandeur - 75014 Paris
Tél. : **01 43 22 07 82**
Site internet : www.archi.fr/CAUE/

DREAL PACA
16 Rue Antoine Zattara 13 332 Marseille
Contact : Catherine Lamouroux-Kuhn
Tél : **04 86 94 68 23**
Mél : Catherine.Lamouroux-kuhn@developpement-durable.gouv.fr

DDT Des Alpes de Haute Provence (04)
Avenue Demontzey - BP 211- 04 002 Digne les Bains cedex
Tél : **04 92 30 55 00** - Fax : **04 92 30 55 01**
Mél : ddt@alpes-de-haute-provence.gouv.fr

DDT des Hautes Alpes (05)
3 place du Champsaur - BP 98 - 05 007 Gap cedex
Tél : **04 92 40 35 01** - Fax : **04 92 40 35 83**
Mél : ddt@hautes-alpes.gouv.fr

DDTM des Alpes Maritimes (06)
Centre administratif départemental
Route de Grenoble - BP 3003 - 06 201 Nice
Tél : **04 93 72 72 72** - Fax : **04 93 72 72 12**
Mél : ddtm@alpes-maritimes.gouv.fr

DDTM des Bouches du Rhône (13)
16 rue Antoine Zattara - 13 332 Marseille cedex 3
Tél : **04 91 28 40 40** - Fax : **04 91 28 42 29**
Mél : ddtm@bouches-du-rhone.gouv.fr

DDT du Vaucluse (84)
Cité administrative
Cours Jean Jaurès - BP 31045 - 84 098 Avignon cedex 9
Tél : **04 90 80 85 00** - Fax : **04 90 80 86 01**
Mél : ddt@vaucluse.gouv.fr

DDTM du Var (83)
**244 avenue de l'infanterie de Marine
BP 501- 83041 Toulon cedex 9**
Tél : **04 94 46 83 83** - Fax : **04 94 46 32 50**
Mél : ddtm@var.gouv.fr

GIAC (Groupement de l'Ingénierie Acoustique) : pour effectuer un diagnostic, pour les études de solutions, le suivi et la garantie de résultat.
Maison de l'Ingénierie
3, rue Léon Bonnat - 75016 Paris
Tél. : **01 44 30 49 43**

10.2. Ressources documentaires

Rapport final grenelle
<http://www.scribd.com/doc/10465850/Grenelle-Bruit-rapport-Final>

Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit (CIDB)
www.bruit.fr

Documentation des techniques routieres francaises (Sétra)
www.setra.fr

Rapport LAMURE
<http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/994000492/0000.pdf>

Guide pour l'elaboration des plans de prevention du bruit dans l'environnement à destination des collectivites locales (ADEME)
http://www.bruit.fr/docs/guide_ademe_ppbe.pdf



Prévention et lutte contre le bruit des transports - Dossier d'information

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement PACA

Service Transports Infrastructures - Unité Maîtrise d'ouvrage

16 rue Zattara - 13332 Marseille Cedex 3 - Tél. : 04 91 28 40 40

www.paca.developpement-durable.gouv.fr

La politique régionale de la région PACA s'inscrit dans la droite ligne des politiques européenne et nationale et s'articule autour des deux grands principes préventif et curatif.

Mise en place d'une stratégie régionale, concernant le volet préventif

La DREAL PACA a pour objectif de veiller à la mise en œuvre du volet préventif de la réglementation à travers

► La prise en compte en amont des nuisances sonores lors de la construction ou la modification d'une voie :

Les projets routiers engagés ou en passe de l'être sur la région PACA comportent tous une étude acoustique, déterminant l'impact acoustique du projet sur les habitations et les populations. Pour tous ces projets en cours de réalisation ou qui vont être engagés, la DREAL PACA s'assure que les maîtres d'ouvrages mettent en place les protections nécessaires afin de respecter les seuils réglementaires en matière de bruit.

► Exemple de projets concernés : L2 (Marseille), déviation de Gap, contournement autoroutier d'Arles, contournement de Martigues-Port-de-Bouc et desserte de Fos-sur-Mer, ...)

Le service Unité Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL PACA assure ces opérations sur le réseau national.

► Le classement des voies bruyantes et la définition de secteurs où l'isolation des locaux doit être renforcée.

Les préfets des 6 départements de la région PACA ont en charge la mise en place du dispositif avec l'appui des services de la DDTM.

Différents arrêtés de classement des voies ont été ou restent à réaliser à ce jour.

Département	04	05	06	13	83	84
Année arrêté classement initial	1999 et 2004	1999	1999	2001 et 2004	2000 et 2001	1999

Le dispositif prévoit une mise à jour tous les 5 ans. Pour ce faire, le service Unité Maîtrise d'Ouvrage de la DREAL PACA a lancé fin 2011, un marché à lots dont la maîtrise d'ouvrage de chaque lot sera assuré par chaque DDT(M) concernée (sauf pour la DDTM83 qui avait déjà commencé ce travail) afin de mettre à jour ces classements d'ici fin 2012.

Mise en place d'une stratégie régionale, concernant le volet curatif

► Observatoires du bruit

Les observatoires du bruit des transports terrestres départementaux permettent un recensement des points noirs bruit sur le réseau national et la mise en place de plan d'action avec des mesures de réduction de la gêne sonore.

Au delà de l'aspect préventif, la DREAL PACA intervient donc aussi au niveau curatif, notamment comme appui auprès des DDT(M) dans le cadre des observatoires du bruit et des PPBE. En effet, sur la base des observatoires du bruit existants, le plan d'action départemental prescrit des mesures de réduction de la gêne sonore, soit prioritairement à la source de l'infrastructure, soit directement sur les logements. Les actions à la source ou mixtes menées ou prévues par la DREAL PACA maître d'ouvrage sur le réseau routier national sont à ce jour :

► la réalisation d'écrans anti-bruit sur l'A7 et l'A50 sur la commune Marseille (sites Saint-Antoine, la Delorme et la Rouguière) ;

► la résorption des Points noirs du bruit sur la RN7 dans le département du Vaucluse sur les sites de Mornas et la Palud.

Les actions sur les bâtiments conduites par les DDT(M) sont à ce jour :

► une opération d'isolation de façades sur la ZUS 63 à Marseille.

Afin d'avoir une vision régionale de la politique de résorption, afin d'assurer une meilleure hiérarchisation des sites à traiter et de mettre en évidence les secteurs de multiexpositions en lien avec les autres partenaires de l'Etat, la DREAL PACA souhaite créer sur la base des observatoires départementaux, un observatoire régional.

► Directive européenne et cartes de bruit stratégiques

Finalisation et publication des cartes et des PPBE (1^{ère} échéance, 2007/2008) :

- La directive européenne demande l'élaboration de cartes de bruit pour avoir une évaluation harmonisée de l'exposition au bruit dans l'environnement, dans les vingt-cinq États membres. Ces cartes concernent toutes les grandes sources de bruit ambiant (routes, voies ferrées, aéroports, industries) dépassant un certain seuil, et aussi les agglomérations de Nice, Toulon, Marseille et Avignon pour la région PACA.

État des lieux de ce dispositif en région PACA:

Département	04	05	06
Grandes infrastructures de transport	Réalisées et publiées	Réalisées et publiées	Réalisées et publiées
Agglomérations	Néant	Néant	Réalisées et publiées en partie

Département	13	83	84
Grandes infrastructures de transport	Réalisées et publiées en partie	Réalisées et publiées	Réalisées et publiées en partie
Agglomérations	Réalisées et publiées en partie	Réalisées en partie	Pas démarrées

- Il est donc urgent aujourd'hui de finaliser le travail pour l'échéance de 2007, puis d'engager 2012.

- Afin d'aider les communes ne s'étant pas encore investies dans l'élaboration des cartes de bruit de la première échéance, la DREAL PACA, avec l'aide de la DDTM06, met en place une procédure d'assistance à Maîtrise d'ouvrage auprès de ces communes pour lancer rapidement la réalisation de ce travail.

Réalisation des cartes et PPB (2^{ème} échéance, 2012/2013) engagée :

La DREAL PACA, a lancé avec l'appui des DDT(M) de tous les départements de la région, un marché commun à lots pour la réalisation des cartes de bruit des grandes infrastructures de transport sur le réseau routier des collectivités.

Mise en place d'un dispositif d'information et d'animation en région PACA

La DREAL PACA se charge de :

- l'accompagnement des DDT(M) sur le volet préventif du classement des voies avec l'aide du CETE ;
- l'animation des réseaux des DDT(M) notamment pour finaliser les cartes et les PPBE de la première échéance ;
- l'engagement du processus des cartes et PPBE pour la 2^e échéance (2012-2013) ;
- la gestion des budgets opérationnels de programmes pour les infrastructures de transports.

Elle est également en contact avec les différents acteurs impliqués dans la problématique bruit sur la région : RFF, sociétés concessionnaires d'autoroutes, collectivités territoriales.

Dans cette optique, elle a établi des échanges permanents, dans le cadre des opérations de résorption des points noirs du bruit, avec les collectivités locales concernées.

Gestion du financement de ces actions

En plus des actions de rattrapage des points noirs bruit inscrites au PDMI ou au CPER, la DREAL assure au titre des Bop 181 et 203, la mise en place des financements pour l'ensemble des actions à mener dans le cadre de la politique bruit régionale.