

**La réglementation relative au bruit du trafic routier découle des articles 12 et 13 de la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Les textes se répartissent entre :**

- **ceux relatifs à la limitation du bruit des voies nouvelles ou faisant l'objet d'une modification (issus de l'article 12) ;**
- **ceux concernant la réduction des nuisances sonores auxquelles sont exposés les bâtiments nouveaux construits en bordures d'infrastructures existantes (issus de l'article 13).**

**Les articles 12 et 13 de la loi n°92-1444 sont désormais codifiés aux articles L571-9 et L571-10 du code de l'environnement.**

**Les différents décrets d'application qui constituent cette réglementation s'articulent entre eux sur la base du principe d'antériorité. En cas de construction ou de modification d'une voie, ce principe, fondé sur la notion "d'existence administrative" de l'infrastructure, permet de définir les bâtiments ayant droit à des protections. Suivant la même logique, il incombe aux constructeurs des bâtiments de prendre toutes les dispositions utiles pour se protéger contre le bruit si leur autorisation de construire est postérieure à l'existence administrative de l'infrastructure.**

## **Textes fondateurs**

L'article 12 de la loi bruit a posé les principes de la protection contre le bruit des bâtiments riverains des projets d'infrastructures ou des infrastructures existantes devant être aménagées ou modifiées : les articles L571-9 et R571-44 à R571-52 du code de l'environnement (anciennement rassemblés au sein du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995), associés aux arrêtés du 5 mai 1995 (routes) et du 8 novembre 1999 (voies ferrées) constituent l'essentiel de cette réglementation.

[Article L571-9 du code de l'environnement](#) : impose la prise en compte du bruit dans toute construction ou modification d'une infrastructure de transports terrestres. Le dossier de demande d'autorisation des travaux relatifs à ces aménagements et infrastructures, soumis à enquête publique, comporte les mesures envisagées pour supprimer ou réduire les conséquences dommageables des nuisances sonores.

**Articles R571-44 à R571-52 du code de l'environnement**  
**Code de l'environnement - Partie réglementaire - Livre V - Titre VII -**  
**Chapitre Ier - Section 3 : Aménagements et infrastructures de transports**  
**terrestres - Sous-section 2 : Limitation du bruit des aménagements et**  
**infrastructures de transport terrestre :**

[Article R571-44 du code de l'environnement](#) - La construction d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle ainsi que la modification ou la transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives.

[Article R571-45 du code de l'environnement](#) - Précise la notion de modification ou transformation significative d'une infrastructure existante.

[Article R571-46 du code de l'environnement](#) - Ne sont pas considérés comme une transformation significative les travaux de renforcement de chaussées, les travaux d'entretien, les aménagements ponctuels et les aménagements de carrefours non dénivelés.

[Article R571-47 du code de l'environnement](#) - Principes applicables à la caractérisation de la gêne due au bruit d'une infrastructure de transports terrestres. Les modalités d'application du présent article sont définies par arrêté (arrêté du 5 mai 1995 pour les routes, arrêté du 8 novembre 1999 pour les voies ferrées).

[Article R571-48 du code de l'environnement](#) - Le respect des niveaux sonores admissibles est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords ; si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs réglementaires, un traitement sur le bâti peut être envisagé.

[Article R571-49 du code de l'environnement](#) - Un arrêté fixe, en tant que de besoin, les modalités d'agrément des méthodes de contrôle de niveaux sonores in situ ainsi que les prescriptions que doivent respecter les méthodes de calcul prévisionnelles et les logiciels de calcul utilisés pour évaluer les niveaux sonores.

[Article R571-50 du code de l'environnement](#) - Le maître d'ouvrage informe le préfet de la nature du chantier, de sa durée prévisible, des nuisances sonores attendues ainsi que des mesures prises pour limiter ces nuisances. Par un arrêté motivé, le préfet peut prescrire des mesures particulières de fonctionnement du chantier (accès, horaires, etc.). Le maître d'ouvrage informe le public de ces éléments par tout moyen approprié.

[Article R571-51 du code de l'environnement](#) - Le maître d'ouvrage de la route n'est tenu de protéger que les bâtiments « antérieurs » à la route nouvelle ou à la modification. (Peut notamment être prise pour référence la date de publication de l'acte décidant de l'ouverture d'une enquête publique, en application de l'[article L11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique](#) ou des articles [R123-1 et suivants du code de l'environnement](#).)

[Article R571-52 du code de l'environnement](#) - Ces dispositions s'appliquent soit aux infrastructures nouvelles et aux modifications ou transformations significatives d'une infrastructure existante soumises à une enquête publique, soit, lorsqu'elles ne font pas l'objet d'une enquête publique, aux modifications ou transformations significatives d'une infrastructure existante.

### **Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières**

[Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières](#) :

- Article 1 : les indicateurs de gêne due au bruit d'une infrastructure routière, sont, pour la période diurne, le LAeq (6h-22h) ; pour la période nocturne, le LAeq (22h-6h) ; ces niveaux sont évalués à deux mètres en avant de la façade des bâtiments, fenêtres fermées.
- Article 2 : Bâtiments concernés : établissements de santé, de soins et d'action sociale ; établissements d'enseignement (sauf ateliers bruyants et locaux sportifs) ; logements ; locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée.
- Article 3 : fixe les valeurs des niveaux sonores maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une route nouvelle en fonction de l'usage et de la nature des locaux concernés et tient également compte de l'ambiance sonore existante avant la construction de la route.
- Article 4 : précise la règle à appliquer pour le calcul de l'objectif d'isolement acoustique contre les bruits extérieurs, dans le cas où un traitement du bâti est nécessaire.
- Article 5 : précise les normes à considérer pour les mesures acoustiques sur site.
- Article 6 : précise les exigences relatives aux évaluations et prévisions des niveaux sonores.

## **Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires**

[Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires](#) - Fixe les valeurs des niveaux sonores maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une voie ferrée nouvelle en fonction de l'usage et de la nature des locaux concernés et tient également compte de l'ambiance sonore existante avant la construction de la voie nouvelle. Précise aussi les bâtiments concernés : établissements de santé, de soins et d'action sociale ; établissements d'enseignement (sauf ateliers bruyants et locaux sportifs) ; logements ; locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée.

## **Circulaire du 12 décembre 1997**

[Circulaire n°97-110 du 12 décembre 1997 \(BO min. Équip., no 331-98/7, 25 avr. 1998\)](#) - Précise les modalités d'application de ces textes sur le réseau routier national.

## **Etude d'impact**

[Article R122-15 du code de l'environnement](#) - Contenu minimal de l'étude ou de la notice d'impact : précise au moins les hypothèses de trafic et de conditions de circulation retenues pour déterminer les nuisances sonores potentielles de l'infrastructure, les méthodes de calcul utilisées et les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en oeuvre.

[Article R122-2 du code de l'environnement](#) : conditions de soumission des projets à étude d'impact (le tableau annexé à cet article précise la nature des projets soumis obligatoirement à étude d'impact et ceux soumis à la procédure de "cas par cas". Par exemple, la construction d'une route de moins de 3 km relève du "cas par cas".

[Décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements](#) - Concernant les infrastructures de transport, le contenu de l'étude d'impact évolue, notamment sur les points suivants :

Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

- une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;
- une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;
- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52.