



ACOUCITE répond à vos questions

Création ou modification d'infrastructures de transport terrestre : quelles sont les obligations acoustiques imposées par l'arrêté du 5 mai 1995 ?

Le réseau routier évolue, se crée, se modifie au rythme des évolutions des besoins, des orientations et des stratégies urbaines. L'arrêté du 5 mai 1995 fixe les obligations acoustiques lors de créations ou de modification d'infrastructures de transports terrestre.

Que disent les textes ?

Lors d'une modification ou transformation significative d'une infrastructure existante au sens des articles 2 et 3 du décret relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, le niveau sonore résultant devra respecter les prescriptions suivantes :

- si la contribution sonore de l'infrastructure avant travaux est inférieure aux valeurs prévues à l'article 2 du présent arrêté, elle ne pourra excéder ces valeurs après travaux ;
- dans le cas contraire, la contribution sonore, après travaux, ne doit pas dépasser la valeur existant avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.

Comment analyser un projet ?

La démarche :

- les valeurs acoustiques des objectifs dépendent des périodes (jour/nuit), du niveau sonore ambiant préexistant (modéré ou non) et des locaux existants (habitation, bureaux, hôpitaux...).
- quel que soit le niveau de bruit existant, chaque étape conditionne l'étape suivante.

Etape 1 : La modification nécessite-t-elle des travaux ?

Pas de travaux : **pas d'obligations** (hors cadre volontariste des points noirs bruits)

Existence de travaux : **passer à l'étape 2**

Etape 2 : Ces travaux rentrent-ils dans la liste des travaux exclus de l'application réglementaire (voir art R571-46 du CE) ?

Si oui : **pas d'obligations**

Si non : **passer à l'étape 3**

Etape 3 : La modification est-elle significative sur au moins une des deux périodes réglementaires ?

Variations prévisibles inférieures à + 2 dB(A) :

pas d'obligations

Variations prévisibles supérieures à + 2 dB(A) :

passer à l'étape 4

Etape 4 : L'aménagement respecte-t-il les seuils réglementaires ?

Les seuils ne seront pas dépassés, ni de jour, ni de nuit :

pas d'obligations

Les seuils seront dépassés, de jour et/ou de nuit :

mettre en oeuvre les mesures garantissant le respect des seuils réglementaires

Exemple 1 : *Si une infrastructure routière produit par exemple 69 dB(A) de jour, et si des travaux n'engendrant pas d'augmentation de plus de 2 dB(A) sont mis en oeuvre, il n'y a pas lieu au sens strict de la réglementation à descendre en dessous de 65 dB (A) (seuil pour une ambiance sonore pré existante « bruyante »).*

Exemple 2 : *Si une infrastructure routière produit par exemple 49 dB(A) de jour, et si des travaux engendrant une augmentation de plus de 2 dB(A), sans excéder 60 dB(A) de jour (seuil pour une ambiance sonore pré existante modérée) sont mis en oeuvre, il n'y a pas lieu au sens strict de la réglementation acoustique à mettre en oeuvre des mesures de protection.*

Exemple 3 : *si une infrastructure routière produit par exemple 71 dB(A) de jour (plus de 70 dB(A), point noir bruit), et si des travaux engendrant une augmentation de plus de 2 dB(A), sont mis en oeuvre, l'objectif réglementaire sera de ramener le bruit à 65 dB(A) de jour.*



Les cartographies et les PPBE présentent-ils un caractère opposable ?

Il est d'usage de dire que les cartographies et les PPBE « ne sont pas opposables au niveau du droit ». Il n'y a pas d'éléments directement explicites sur ce point dans les différents textes réglementaires. Néanmoins, plusieurs documents fournissent des informations utiles et des précisions claires en ce sens.

- Code de l'environnement L572-3
« Les cartes de bruit sont destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution. »
- Circulaire relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, MEDAD, 7 juin 2007 :
« Dans l'état actuel du droit, les cartes de bruit et les PPBE n'ont **pas de caractère prescriptif** en matière d'urbanisme, étant toutefois précisé que certains documents ont vocation à être intégrés aux plans d'exposition au bruit des aéroports civils qui eux présentent un caractère prescriptif. »

De ces deux textes, il est possible de retenir le caractère global et général et non prescriptif, des cartographies et des PPBE, qui par extension permettrait de considérer qu'ils ne sont pas opposables.

Une question à l'Assemblée nationale vient confirmer et compléter cette interprétation.

- Extrait d'une question écrite à l'assemblée nationale (18/09/07)

M. André Wojciechowski attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes du bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Les conséquences de la publication de ces cartes de bruit sont importantes ainsi que l'intérêt que peuvent susciter ces cartes pour les particuliers.

Par contre, l'obligation de mise en oeuvre de ces plans d'action n'est mentionnée dans aucun texte ; **ils ne sont donc pas opposables aux tiers**. Il lui demande ce qu'il entend mettre en oeuvre pour rendre ces plans opposables aux tiers.

Réponse :

«... Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement sont arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures. Elles concernent également la préservation des zones calmes. »

Ainsi, ce sont les mesures et non pas le plan lui-même qui doivent être rendues opposables aux tiers. Elles le sont dans les conditions prévues au cas par cas par la réglementation applicable.

Les actions prévues par les PPBE ne sont donc opposables qu'à la condition qu'elles relèvent d'actions déjà prévues dans la réglementation (voies nouvelles, classement sonore, règles de recul en matière d'urbanisme, limitation de vitesse, restriction de circulation...). Pour chacun de ces exemples, la mesure s'accompagne d'un cadre réglementaire qui la rend opposable lorsque l'acte correspondant a été pris (et non la seule inscription au PPBE). A l'inverse, d'autres actions, pouvant être citées dans les PPBE ne relèvent pas de la réglementation stricto sensu, mais d'une politique volontaire des autorités concernées (sans créer de droit), comme par exemple, le traitement des points noirs bruits.

Ces éléments sont en bonne conformité, au niveau législatif (§ IV du L572-7) comme au niveau réglementaire (II du R572-8), avec la nécessité qu'un PPBE doit mentionner l'accord (engagement, budget, financement...) des autorités concernées par les mesures qu'il contient, lorsque celles-ci ne dépendent pas uniquement de l'autorité rédigeant le PPBE. En dehors de l'opposabilité juridique, les autorités compétentes peuvent néanmoins être confrontées à une opposabilité « politique ».

Pour en savoir plus : Acoucité - 59, rue Lacassagne 69003 LYON
Tél. : 04 72 91 86 00 – Fax : 04 72 36 86 59
Observatoire.bruit@acoucite.org
www.acoucite.org



acoucité

59 Avenue Lacassagne - 69003 Lyon
Tél. 04 72 91 86 00 - Fax. 04 72 36 86 59
observatoire.bruit@acoucite.org
www.acoucite.org