



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

bruits

Question écrite n° 119291

Texte de la question

M. Jacques Remiller appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le fait que, suite à une directive européenne concernant la santé et l'environnement, le seuil de bruit le long des ouvrages autoroutiers est de 65 décibels de jour et de 60 décibels de nuit. Cependant, cette règle ne s'applique pas aux autoroutes qui étaient déjà construites auparavant. Pour celles-ci, les seuils respectifs sont de 70 et 65 décibels. L'écart est considérable puisque 3 décibels correspondent à une multiplication par huit de l'intensité de bruit. Il est tout à fait compréhensible, que pour les autoroutes ou les aéroports, on refuse à un riverain de venir se plaindre lorsqu'il a, en toute connaissance de cause, construit sa maison après que l'équipement ait déjà été réalisé. Par contre, certaines autoroutes anciennes créent des nuisances aux habitants de maisons qui étaient déjà construites bien longtemps avant la réalisation de l'infrastructure concernée. Il lui demande si dans ce cas, l'équité ne serait pas que progressivement la nouvelle norme leur soit applicable.

Texte de la réponse

Les seuils applicables aux infrastructures routières nouvelles ou anciennes ne découlent pas des mêmes dispositifs législatifs et réglementaires. Pour les infrastructures nouvelles et les transformations significatives d'infrastructures existantes, la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et ses textes d'application ont fixé des valeurs limites de bruit à prendre en compte dès la construction de l'infrastructure (65 dB de jour et 60 dB de nuit). Le coût des travaux correspondants est ainsi intégré au budget de chaque projet. Ces dispositions sont entrées en vigueur en novembre 1995 et la loi précise que les dispositions ne s'appliquent pas aux infrastructures anciennes. Par ailleurs, le Gouvernement a mis en place pour les routes existantes appartenant au réseau national, par voie de circulaires, une politique de traitement des situations les plus critiques identifiées à travers le recensement des points noirs du bruit (seuils de 70 dB de jour et 65 dB de nuit). Dans chaque département, le préfet est ainsi chargé d'établir un plan de résorption de ces points noirs sur le réseau national. Toutefois, un rattrapage systématique et immédiat de l'ensemble des nuisances sur le territoire français n'aurait été compatible ni avec les budgets de l'État, d'une part, ni avec celui des collectivités qui cofinancent ces travaux, d'autre part. Aussi des orientations ont-elles été fixées dans le cadre du plan national d'action contre le bruit de 2003 pour traiter prioritairement les points noirs en zones urbaines sensibles (ZUS) et les points noirs pour lesquels les valeurs limites de bruit autant diurnes que nocturnes étaient dépassées. La circulaire de mai 2004 a indiqué aux préfets qu'ils devaient tenir compte de ces priorités dans l'établissement du plan départemental de résorption des points noirs du bruit. En conclusion, il apparaît donc nécessaire de traiter en priorité ces points noirs du bruit puis l'ensemble des points noirs recensés sur le réseau routier national, avant d'envisager de baisser les valeurs limites les définissant.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Remiller](#)

Circonscription : Isère (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 119291

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 27 février 2007, page 2071

Réponse publiée le : 15 mai 2007, page 4655