



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

bruits

Question écrite n° 41332

Texte de la question

M. Jacques Remiller appelle l'attention de Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie sur les nuisances sonores dont sont victimes bon nombre de Français et en particulier les riverains des lignes de chemin de fer existantes ou en cours de construction. Il souhaite connaître les dispositions et les améliorations qu'envisage de prendre le Gouvernement en ce domaine.

Texte de la réponse

La politique conduite en France, afin de limiter les nuisances sonores générées par les infrastructures de transport terrestre, s'articule autour des trois axes suivants : le classement des voies bruyantes et la définition des secteurs où l'isolation des locaux à construire doit être renforcée ; la prise en compte, en amont, des nuisances sonores lors de la construction ou de la modification des infrastructures de transport ; le rattrapage des situations critiques ou « points noirs ». Dans chaque département, le préfet est chargé de recenser et de classer les infrastructures de transport en fonction de leurs caractéristiques acoustiques et de leur trafic. Sur la base de ce recensement, il détermine les secteurs affectés par le bruit, et les niveaux de bruit qui doivent être pris en compte par les constructeurs de bâtiments autorisés près des infrastructures existantes. Les maîtres d'ouvrage d'infrastructures nouvelles ou faisant l'objet de modifications significatives doivent, pour leur part, prendre toutes les mesures permettant d'assurer la protection des bâtiments existants contre le bruit de la circulation (protections à la source, voire isolations de façades). La contribution sonore des nouveaux projets d'infrastructures ferroviaires ne peut dépasser des limites actuellement fixées par l'arrêté du 8 novembre 1999 soit, dans la plupart des cas, 60 dB (A) pour la période diurne et 55 dB (A) pour la période nocturne. Le développement des trafics et une urbanisation parfois mal maîtrisée aux abords des infrastructures ont révélé des situations critiques (points noirs du bruit) dans lesquelles les nuisances subies par les riverains sont excessives et qu'il convient de résorber. Est ainsi considéré comme prioritaire le traitement des secteurs dans lesquels les façades des bâtiments sont exposées à plus de 70 dB (A) le jour et/ou à plus de 65 dB (A) la nuit. Ce dispositif réglementaire est renforcé dans le cadre du projet de loi de programmation des engagements du Grenelle de l'environnement récemment adopté en première lecture à la quasi-unanimité par les députés et les sénateurs. L'article 36 de ce texte prévoit notamment l'achèvement de l'inventaire des points noirs et la résorption, dans un délai de cinq à sept ans, des plus dangereux pour la santé. Pour ce faire, les moyens consacrés à la lutte contre le bruit des infrastructures de transport par l'État, les collectivités territoriales, Réseau ferré de France et les sociétés concessionnaires d'autoroutes seront, dès cette année, complétés par des crédits de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). Ces actions s'inscrivent enfin dans le cadre de la mise en oeuvre de la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement qui impose, pour les infrastructures et les agglomérations les plus importantes, l'élaboration de cartes de bruit et plans d'actions visant à réduire les nuisances sonores.

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 : 41332

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Écologie

Ministère attributaire : Écologie

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 10 février 2009, page 1214

Réponse publiée le : 7 avril 2009, page 3290