



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Nuisances sonores générées par les infrastructures routières

Question écrite n° 1586

Texte de la question

M. Jean-Marc Zulesi attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les nuisances sonores générées par les infrastructures routières. En effet, l'article L. 571-9 du code de l'environnement dispose que la conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres doivent prendre en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leur abord. De plus, l'OMS considère le bruit comme « la deuxième cause de morbidité après la pollution de l'air parmi les facteurs de risque environnementaux ». À cet égard, ils ont établi des recommandations spécifiques s'appliquant aux sources de bruit environnemental venant de la circulation routière. Un alignement sur ces mesures de référence permettrait ainsi la préservation de la santé et qualité de vie des citoyens. Néanmoins, en dépit des dispositions nationales et européennes, il apparaît que certaines infrastructures mettent en péril le bien-être des citoyens. En effet, à titre d'illustration, la commune de Salon-de-Provence est traversée par deux autoroutes particulièrement fréquentées, l'A7 et l'A54, et aucune mesure adéquate n'est prise pour limiter les nuisances entraînant alors un inconfort pour les citoyens vivant à proximité. Les habitants de la commune de Rognac se trouvent également confrontés à des nuisances de ce type : en effet, en dépit du classement de la commune sur une liste des points noirs bruits, la construction d'un mur anti-bruit aux abords de l'autoroute A7 est toujours en attente. Les impacts sanitaires et environnementaux du bruit constituent une source croissante de préoccupations et ne peuvent ainsi être négligés. Aussi, il souhaite connaître les mesures que le Gouvernement entend prendre afin de protéger les populations des effets néfastes de ces nuisances sonores.

Texte de la réponse

La politique de lutte contre le bruit en France impose aux maîtres d'ouvrage de nouvelles infrastructures, ou à l'occasion de transformations significatives d'infrastructures existantes, de respecter des plafonds de niveau sonore par des études ou réalisations d'aménagements de l'infrastructure ou de son environnement immédiat. Ces seuils se basent sur des niveaux en façade des bâtiments visant à garantir des niveaux de confort intérieurs édictés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en 1999. La réglementation française actuelle se fonde largement sur l'effet protecteur des façades, en complément des protections à la source, si nécessaire, lors d'un nouveau projet d'infrastructure mais aussi pour ce qui est des constructions nouvelles d'habitations le long d'une infrastructure de transport. Les nouvelles recommandations de l'OMS de 2018 sont à l'inverse fondées sur des niveaux de bruit exprimés à l'extérieur du bâtiment et ne tenant pas compte de l'isolation apportée par la façade. Cette approche, qu'on peut qualifier de « fenêtres ouvertes », s'avère nettement plus contraignante et pose la question de la faisabilité de sa mise en oeuvre, tant sur le plan technique que financier. À titre d'illustration, sauf à diviser par 10 le trafic routier ou par 3 les vitesses, cela conduirait à prévoir de manière quasi systématique des systèmes de protections coûteux sous forme de semi-couvertures ou couvertures en lieu et place des écrans acoustiques. Le rattrapage sur les infrastructures existantes représente un autre enjeu. Les cartes de bruit stratégiques (CBS) et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) prévus par la directive européenne, permettent d'identifier les zones où mener préférentiellement des actions de rattrapage.

Pour le réseau routier national non concédé, le financement de ces actions est assuré dans le cadre des Contrats de Plan État Région (CPER). Pour la prochaine génération des CPER 2023-2027, le Gouvernement souhaite mieux prendre en compte cet enjeu bruit sur le réseau routier national, sous réserve des conclusions attendues du Conseil d'orientation des infrastructures. En particulier, le secteur de Rognac est bien identifié comme faisant partie des sites restant à traiter dans les Bouches-du-Rhône et sera attentivement examiné dans le cadre de la préparation du futur volet mobilités 23-27 du CPER, en lien avec la région. S'agissant des nuisances sonores générées par les autoroutes A7 et A54, du réseau ASF, au droit de Salon-de-Provence, l'ensemble des points noirs de bruit ont été résorbés entre 2008 et 2017 dans le cadre du Paquet Vert Autoroutier. Ont notamment été conduits des travaux de renouvellement des couches de roulement sur certaines sections (Lançon de Provence – Rognac), la pose d'écrans acoustiques (Sénas et Lançon), et des travaux d'isolation de façade (Pélissanne, Noves, Orgon, Sénas, Salon-de-Provence). À ce stade, aucun nouveau point noir du bruit n'a été identifié dans le cadre des PPBE successifs des Bouches-du-Rhône sur le réseau concédé. À titre d'illustration de la prise en compte du bruit dans les nouveaux aménagements, la société ASF s'est engagée, dans le cadre de l'aménagement de la bifurcation A7/A54 en cours de travaux et au-delà de ses obligations réglementaires, à mettre en œuvre des enrobés avec des performances phoniques élevées sur une grande partie du linéaire.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Marc Zulesi](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (8^e circonscription) - Renaissance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1586

Rubrique : Nuisances

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [27 septembre 2022](#), page 4235

Réponse publiée au JO le : [20 décembre 2022](#), page 6546