

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*Direction générale des infrastructures, des transports et de
la mer*

Direction générale de la prévention des risques

Paris, le 23 JUIL. 2008

Le ministre d'État

à

Messieurs les préfets de région

- Direction régionales de l'environnement
- Directions régionales de l'équipement
- Centres d'études techniques de l'équipement

Mesdames et messieurs les préfets de département

- Directions départementales de l'équipement

Messieurs les préfets coordonnateurs des itinéraires routiers

- Directions interdépartementales des routes

Affaire suivie par :

Frédéric LERAY - DGITM/DIT/DRN3

Frederic.Leray@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 01 40 81 88 09 - Fax : 01 40 81 10 26

Jérôme LARIVÉ - DGPR/SPNQE/Mission bruit et agents physiques

Jerome.Larive@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 01 42 19 25 15 - Fax : 01 42 19 15 93

Benoît FACQ - DGITM/DIT/RFP1

Benoit.Facq@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 01 40 81 11 31 - Fax : 01 40 81 16 61

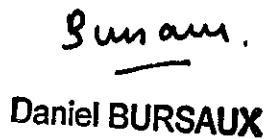
Objet : élaboration des plans de prévention du bruit dans
l'environnement relevant de l'état et concernant les grandes
infrastructures ferroviaires et routières

La circulaire du 7 juin 2007 vous exposait les dispositions à mettre en œuvre pour la réalisation des cartes de bruit et vous donnait les premières lignes directrices pour la réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

La présente instruction a pour objet de préciser l'organisation de la réalisation des PPBE ainsi que leur contenu pour les infrastructures routières nationales et ferroviaires, les plus circulées, en tenant compte des démarches engagées jusqu'alors, particulièrement la politique nationale de résorption des points noirs du bruit. Je vous rappelle que les PPBE des axes dont la cartographie était requise en 2007 étaient à réaliser pour le 18 juillet 2008. Il conviendra de respecter au mieux cette échéance.



Laurent MICHEL



Daniel BURSAUX

Modalités de réalisation des PPBE

sur les réseaux ferroviaire et routier nationaux

A. Organisation des services de l'État et des opérateurs de transports terrestres

A.1. Pilotage de la démarche

Le préfet de département est en charge de l'élaboration des PPBE pour les grandes infrastructures du réseau routier national, concédé et non concédé, les grandes infrastructures ferroviaires et les grands aéroports faisant l'objet d'une cartographie du bruit au sens des articles L.572-1 à L.572-11 du Code de l'environnement, R.572-1 à R.572-11 du même Code (ex-décret n°2006-361 du 24 mars 2006) et R.147-5-1 du Code de l'urbanisme. Ces textes prévoient l'élaboration d'un PPBE pour chaque infrastructure concernée. Il conviendra toutefois d'organiser leur réalisation sur l'ensemble du département, en conservant une présentation par mode détaillant les principales informations par axe (voir B. contenu des plans).

Conformément à la circulaire du 7 juin 2007, le comité départemental de suivi des cartes de bruit et des PPBE assure un suivi des productions de l'ensemble des PPBE, quelle que soit l'autorité qui les élabore, à la fois pour les infrastructures de transport les plus circulées et pour les principales agglomérations. Pour faciliter le pilotage des PPBE relevant de l'autorité du préfet, ce dernier *pourra créer des instances spécifiques au contour adapté (incluant notamment les acteurs listés au paragraphe A.2 ci-après et au second alinéa du B.1 de ladite circulaire du 7 juin 2007).*

Les services de maîtrise d'ouvrage des DRE (DRE/SMO), les DIR, les sociétés concessionnaires d'autoroute (SCA), le gestionnaire du réseau ferré national (RFF) et les entreprises ferroviaires (en particulier la SNCF) sont membres de ce comité départemental de suivi des cartes de bruit et des PPBE. En Île-de-France, la RATP est associée aux comités départementaux.

A.2. Réalisation et mise en oeuvre des PPBE

La DDE est en charge du pilotage général de la réalisation des PPBE des infrastructures routières et ferroviaires pour le compte du préfet. Elle pourra, comme pour la mise en place des observatoires départementaux du bruit des transports terrestres et l'établissement des cartes de bruit, confier un rôle d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) aux CETE.

En fonction de l'état d'avancement de la cartographie pour les différents modes, les volets routier et ferroviaire peuvent être déclinés simultanément ou séparément. En tout état de cause, le PPBE devra mettre l'accent sur les zones multisources de bruit.

Les services de la DDE chargés de la réalisation des différents volets modaux des PPBE pourront également faire appel aux CETE pour des missions d'études.

Les différentes étapes d'élaboration du PPBE sont présentées ci-dessous.

A.2.1. Étape d'identification des zones bruyantes

La DDE effectue la synthèse des résultats disponibles dans les observatoires départementaux du bruit, et exploite, notamment par comparaison les données issues des cartes de bruit afin d'établir le diagnostic et de déterminer les mesures préventives pertinentes ainsi que les sites

pouvant demander un traitement curatif (PNB, bâtis inclus dans les zones cartographiées dans lesquelles les niveaux sonores en façade dépassent des valeurs limites en Lden - 68 dB(A) pour les routes et LGV, 73 dB(A) pour les voies ferrées conventionnelles - et Ln - 62 dB(A) pour les routes et LGV, 65 dB(A) pour les voies ferrées conventionnelles). Pour le réseau ferroviaire, le travail de finalisation des observatoires ferroviaires est réalisé sous la maîtrise d'ouvrage RFF.

A partir de ces études, elle identifie à l'intérieur des zones bruyantes les bâtiments et groupes de bâtiments à traiter, en tenant compte des critères d'antériorité rappelés à l'annexe 2 de la circulaire DR-DTT-DPPR-DIV du 25 mai 2004 relative à la résorption des points noirs du bruit : pour cela, elle repère les logements et établissements sensibles ; si nécessaire, elle complète les visites de terrain et conduit les éventuelles investigations acoustiques complémentaires. Dans le cas des zones exposées à plusieurs sources de bruit, le préfet déclenchera ces investigations en lien avec les gestionnaires concernés. Dans ce cas, il convient de définir les hypothèses de calcul dès ce stade.

La DDE fournit ces informations aux DRE/SMO, aux SCA, à RFF, aux entreprises ferroviaires (en particulier la SNCF) et à la RATP en Île-de-France.

A.2.2. Étape de définition des mesures de réduction

A partir des informations fournies par la DDE sur les sites à traiter, les DRE/SMO, les SCA, RFF et les entreprises ferroviaires (en particulier la SNCF) définissent les actions de résorption en cours ou projetées.

Pour les infrastructures routières, les SMO et les SCA pilotent, s'il y a lieu, les études permettant de déterminer les mesures de réduction adaptées et leur coût, et hiérarchisent les priorités de traitement. Les objectifs acoustiques à atteindre à l'issue des actions de résorption sont précisés dans l'annexe 2 de la circulaire du 25 mai 2004 susvisée.

Les mesures peuvent être regroupées en deux volets :

- le premier volet présente les actions déjà précisément définies, avec des travaux programmés ou des projets étudiés prêts à être proposés à la programmation.
- le second volet présente les études prévues sur la durée du PPBE pour définir ou préciser le parti d'aménagement adapté au traitement des autres zones bruyantes.

Concernant le réseau routier national non concédé, les DRE/SMO travaillent en étroite liaison avec les DIR. Un dossier reprenant les propositions d'études et travaux sera adressé au bureau de l'environnement, sous-direction du développement du réseau routier national de la direction des infrastructures de transport (DIT). Ceux-ci devront être validés par la DIT.

De plus, en cas de propositions d'intervention en façade de bâtiments, le choix de la solution sera établi en étroite liaison avec la DIREN.

A.2.3. Étape d'établissement du PPBE

La DDE pilote cette étape. Elle élabore un projet de PPBE départemental synthétisant les mesures prévues pour tous les axes concernés qui relèvent de l'État, le présente au comité départemental de suivi des cartes de bruit et des PPBE, et informe les organismes et collectivités concernés par les mesures contenues dans le projet de PPBE.

La DDE conduit, sous l'autorité du préfet, une consultation du public, conformément à l'article R.572-9 du code de l'environnement, et établit la synthèse des observations du public sur le projet de PPBE. Le document de consultation est mis à disposition du public avec un registre où sont mentionnées les observations. Ce document doit être consultable en préfecture et

éventuellement sur d'autres sites ou en ligne par internet pour obtenir la meilleure couverture géographique possible.

La DDE présente au comité départemental de suivi les résultats de la consultation du public et interroge les SMO, les SCA, RFF et les entreprises ferroviaires (en particulier la SNCF) sur les suites qu'ils entendent donner aux observations émises lors de cette consultation. Elle établit le document final, ainsi que la note exposant les résultats de la consultation et la suite qui doit leur être donnée, et les propose à l'approbation du préfet. Ces documents sont ensuite arrêtés, publiés par voie électronique et transmis au comité national de suivi de l'élaboration des cartes de bruit et des PPBE. Ils doivent être consultables en format électronique en préfecture et éventuellement sur d'autres sites pour obtenir la meilleure couverture géographique possible.

Parallèlement à l'élaboration des premiers PPBE, les services techniques centraux pourront collaborer à la mise en place d'un dispositif national de collecte des informations contenues dans ces documents, qui permettra aux directions centrales d'en rendre compte à la Commission européenne.

Pour le réseau routier national concédé, les études nécessaires aux étapes 1, 2, et 3 évoquées ci-dessus sont financées par les sociétés concessionnaires.

Pour le réseau routier national non concédé, elles sont financées sur le programme 203 « infrastructures et services de transport » (IST) de la DIT. Les DDE, pour les étapes 1 et 3, adresseront leurs demandes de programmation de crédits annuels au bureau de l'environnement, sous-direction du développement du réseau routier national de la DIT ; les SMO, pour l'étape 2, adresseront leurs demandes à la sous-direction de la construction et de la politique technique dans le cadre de la programmation annuelle, avec copie au bureau de l'environnement, sous-direction du développement du réseau routier national de la DIT.

Pour le réseau ferroviaire, la sous-direction du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et fluviaux et des investissements portuaires de la DIT répondra aux demandes de financement d'AMO par les CETE en titre IX délégué aux DDE. Pour l'organisation de la consultation du public, les demandes de crédits seront adressées à la même sous-direction.

A.2.4. Étape de mise en oeuvre du PPBE

Pour le réseau routier concédé

Les travaux sur le réseau concédé sont réalisés et financés par les SCA.

Pour le réseau routier non concédé

Les opérations dont les travaux sont à réaliser sur l'infrastructure et ses dépendances pour atteindre les objectifs de réduction du bruit rappelés au A.2.2 ainsi que les opérations mixtes (écrans, couvertures, isolations de façades complémentaires, ...) sont financées en études de projet et travaux sur le programme 203 (IST). Les demandes de financements au titre de ces actions sont adressées à la sous-direction de la construction et de la politique technique dans le cadre de la programmation annuelle, avec copie au bureau de l'environnement, sous-direction du développement du réseau routier national de la DIT. Dans cette phase de mise en oeuvre, les DRE/SMO travaillent en étroite liaison avec les DIR en application de la circulaire du 7 janvier 2008 relative aux opérations d'investissement.

Des actions d'accompagnement peuvent être prévues dans le cadre des travaux d'entretien du réseau (enrobés peu bruyants, ...) réalisés par les DIR. Les demandes de crédits relatives à ces actions d'accompagnement sont adressées à la sous-direction de la gestion du réseau routier non concédé et du trafic de la DIT, avec copie au bureau de l'environnement, sous-direction du développement du réseau routier national.

Les actions consistant uniquement en des travaux sur les bâtiments soumis aux nuisances sonores (isolations de façade) sont réalisées conformément à la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres. Elles sont réalisées sous maîtrise d'ouvrage des propriétaires des bâtiments concernés ; ces travaux sont subventionnés à hauteur de 80% à 100%, selon les articles D.571-53 à D.571-57 du Code de l'environnement et l'arrêté du 3 mai 2002 pris pour l'application du décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'État concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit (PNB) des réseaux routier et ferroviaire nationaux. Pour les opérations financées par la direction générale de la prévention des risques (DGPR), le financement relève du programme 181 « Prévention des risques », dans la limite des budgets disponibles. Les DDE assurent le montage de ces opérations, en définissant notamment les modalités d'animation permettant d'assurer, autant que possible, un avancement coordonné : l'information et l'assistance aux propriétaires peuvent être assurés en régie ou avec le concours d'un tiers (*prestataire extérieur ou collectivité*). De plus, les DDE assurent l'instruction et le paiement des subventions, et adressent les demandes de programmation de crédits au responsable de BOP concerné avec copie à la DIREN et à la mission bruit et agents physiques de la DGPR, dans des délais compatibles avec les modalités de programmation des services locaux et centraux.

Pour le réseau ferré

Les travaux à réaliser sur et aux abords de l'infrastructure ferroviaire sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage du gestionnaire de l'infrastructure concernée (RFF et RATP). Ils sont cofinancés selon les dispositions de la circulaire du 25 mai 2004. Les demandes de programmation de crédits sont adressées à la sous-direction du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et fluviaux et des investissements portuaires de la DIT.

Les travaux sur les bâtiments soumis aux nuisances sonores (isolations de façade) sont réalisés selon les mêmes modalités que pour le réseau routier non concédé, avec les spécificités suivantes sur les circuits financiers. Le financement est réparti entre le programme 203 IST de la DIT et le programme 181 « Prévention des risques » de la DGPR. La répartition des financements issus de ces deux programmes fait l'objet d'un projet d'accord local entre la DIREN et la DDE, en collaboration avec RFF et la DRE. Les DDE assurent l'instruction et le paiement des subventions, et adressent les demandes de programmation de crédits aux responsables de BOP concernés, selon l'origine des crédits convenue, avec copie à la DIREN, à la DRE, à la DIT et à la mission bruit et agents physiques de la DGPR, dans des délais compatibles avec les modalités de programmation de ces services.

A.2.5. Étape d'évaluation du PPBE

La DDE établit chaque année, pour le compte du préfet et en lien avec les services chargés de la mise en œuvre du PPBE, un bilan quantitatif et qualitatif des mesures réalisées dans l'année écoulée, et des résultats obtenus en matière de réduction des nuisances sonores pour la population concernée.

Un bilan plus poussé sera établi la dernière année du PPBE, dans le cadre du réexamen quinquennal du plan.

B. Contenu des plans

Afin de permettre une lecture du PPBE par infrastructure concernée, les informations du plan seront préparées par axe et présentées par mode. Les principales informations par axe pourront être restituées dans un simple récapitulatif en annexe du résumé non technique.

B.1. Composition d'un PPBE

Pour les modes routier et ferroviaire, les PPBE comprennent :

Chapitres du PPBE	Obligations réglementaires	Application pour les transports terrestres
	art. R.572-8 du Code de l'environnement, ex-art.5 décret 24 mars 2006	
1- Description du contexte à la base de l'établissement du PPBE	<i>Un rappel des informations antérieures à connaître pour fonder le PPBE.</i>	Outre un rappel du contexte juridique, une description des infrastructures et des acteurs concernés, des organisations en place et une information sur la stratégie à long terme correspondante, il s'agit des informations issues des cartes de bruit (diagnostic des cartes) et de celles issues des observatoires du bruit (Voir détail au paragraphe B.2.1 Lien entre travaux des observatoires et PPBE) notamment sur la population exposée et l'identification des problèmes et des situations à améliorer.
2- Objectifs en matière de réduction du bruit	<i>Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites.</i>	Ce sont les objectifs de la politique de résorption des points noirs bruit (PNB) destinée à réduire les effets du bruit dans les zones les plus exposées ou qui risquent de l'être. Ils s'appliqueront en cas de dépassement des valeurs limites des PNB dans le respect de la règle d'antériorité.
3- Prise en compte des zones calmes	<i>S'il y a lieu, les critères de détermination et de localisation des zones calmes, et les objectifs de préservation les concernant.</i>	Pour les zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial (ZNIEFF, ZICO, pSIC, ZPPAUP...), le plan décrira les périmètres déjà définis où des objectifs et des mesures acoustiques s'appliquent. En outre, le préfet peut identifier comme zones calmes des espaces remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels il souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. Dans ce cadre, il sera particulièrement attentif au niveau de bruit, à la qualité environnementale, à l'activité humaine actuelle ou prévue, aux enjeux de préservation de cette zone pour les usages considérés et à la cohérence

		avec les autres documents de planification ou de préservation, en matière d'aménagement (schémas régionaux d'aménagement, SCOT...), de transport (PDU,...) et d'environnement.
4- Description des mesures réalisées ou engagées et des mesures programmées ou envisagées dans le PPBE	Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures.	Voir détail au paragraphe B.2.2 Les mesures de prévention et de réduction
5- Financement des mesures programmées ou envisagées dans le PPBE	S'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en oeuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent.	Voir détail au paragraphe A.2.4 Étape de mise en oeuvre du PPBE
6- Justification du choix des mesures programmées ou envisagées dans le PPBE	Les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables.	Cette partie comprendra notamment l'exposé des motifs ayant conduit à établir l'ordre de priorité des zones à traiter. Pour l'analyse des coûts et avantages des mesures programmées ou envisagées, l'appréciation des bénéfices se fera sur la base de l'annexe 11, « prise en compte de certains effets sur l'environnement », de l'instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers avec les valeurs de la version de mai 2007.
7- Impacts des mesures programmées ou envisagées sur les populations	Une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en oeuvre des mesures prévues.	L'efficacité des mesures de réduction du bruit doit être appréciée en termes de réduction d'exposition de la population. Celle-ci sera estimée suivant les indicateurs suivants : - en nombre d'habitants et d'établissements sensibles qui ne seront plus exposés au-delà de la valeur-limite ; - en nombre d'habitants et d'établissements sensibles protégés en-deçà des seuils d'exposition réglementaires applicables pour les projets d'infrastructures. Il conviendra également de préciser les conséquences de ces mesures sur les évaluations d'exposition au bruit

		<p>figurant dans les cartes de bruit correspondantes.</p> <p>Ces informations seront recherchées dans les études acoustiques disponibles ou réalisées à l'occasion de l'élaboration du PPBE. Autant que possible, les simulations acoustiques correspondantes seront menées en tenant compte de l'évolution prévisible du trafic.</p>
	art. R.572-8 du Code de l'environnement, ex-art.5 décret 24 mars 2006	
8- Résumé non technique	Un résumé non technique du plan.	Il sera rédigé un rapport (environ une dizaine de pages) présentant d'une part, la synthèse du PPBE, et d'autre part, la méthode et la démarche qui ont conduit à son élaboration, ainsi que l'organisation prévue pour la consultation du public (voir le paragraphe A.1 pilotage de la démarche)
9- Annexe	Une annexe contenant les accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en oeuvre les mesures prévues.	Cette annexe détaillera l'organisation des services prévue pour mettre en oeuvre les mesures présentées par le plan, ainsi que les accords entre autorités concernées (gestionnaire et collectivité). Ces derniers porteront sur les types de mesures à réaliser et sur leurs modalités de financement et de réalisation, lorsqu'elles sont disponibles.
	art. R.572-11 du Code de l'environnement, ex-II de l'art.7 décret 24 mars 2006	
10- Note concernant la consultation du public	Le PPBE s'accompagne également d'une note exposant les résultats de la consultation du public et la suite qui leur a été donnée.	Voir le paragraphe A.2.3. Étape d'établissement du PPBE

B.2. Précisions sur les chapitres 1 et 4 du PPBE

B.2.1. Lien entre travaux des observatoires et PPBE (chapitre 1 du PPBE)

La circulaire du 12 juin 2001 relative aux observatoires du bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs du bruit a mis en place les observatoires départementaux du bruit des transports terrestres et la circulaire du 25 mai 2004 a demandé l'élaboration de plans départementaux de résorption des PNB, qui devaient être adressés aux administrations centrales avant le 30 juin 2006. Ces travaux sont une source importante de données pour

l'élaboration des PPBE. Les plans départementaux de résorption des PNB, lorsqu'ils existent, fournissent une programmation de travaux qui constituera la base des PPBE.

Les diagnostics issus des cartes de bruit seront comparés avec ceux issus des observatoires pour en déduire les zones et bâtiments à traiter au sens du paragraphe A.2.1.

Concernant la route, trois cas peuvent se présenter:

- Si un plan départemental de résorption des PNB (ou un projet) est déjà établi, la partie portant sur les voies nationales concernées par les cartes de bruit constituera la base du volet réduction du projet de PPBE;
- Si le plan de résorption des PNB est en cours et que la phase des visites de terrain est achevée (fin de l'étape 4 suivant le guide « Observatoires du bruit », CERTU 2001), les études réalisées sont estimées suffisantes pour une comparaison avec les cartes. Il convient, toutefois, de poursuivre les études engagées en veillant pour 2008 à conclure en priorité sur les voies devant faire l'objet d'un PPBE dès cette année (trafic > 16 000 v/j); il convient de noter que les études correspondantes peuvent être menées en parallèle de la mise au point des cartes;
- Dans les autres cas, l'activité en 2008 doit viser directement la préparation d'un PPBE à partir des cartes de bruit. Le reste de l'activité de ces observatoires sera à organiser progressivement par la suite (notamment enregistrement des PPBE dans les bases de données, suivi des actions correspondantes, déclinaison de la méthode Certu2001 sur les voies du réseau routier national à trafic inférieur à 16 000 véh/j, ...).

Pour le réseau ferroviaire, le recensement des points noirs et les plans d'actions sont en cours de réalisation en 2008 par les directions régionales de RFF, dans le cadre des observatoires. Les PPBE devront s'appuyer en priorité sur les résultats issus de ces études.

B.2.2. Les mesures de prévention et de réduction (chapitre 4 du PPBE)

Pour les 10 années précédant le PPBE, soit 1998-2008, on indiquera le type de mesures mises en œuvre, leur coût, leur état d'avancement, et le cas échéant, les résultats obtenus. Les mesures « arrêtées » sont celles déjà réalisées ou engagées.

Les mesures « programmées ou envisagées » sont celles déjà programmées et devant se réaliser dans les 5 ans à venir, ainsi que celles envisagées dans le cadre d'élaboration du PPBE à partir des diagnostics réalisés. Un éclairage peut être donné également sur les mesures qui seraient d'ores et déjà envisagées au-delà de l'échéance de 5 ans.

On distinguera les mesures de prévention et les mesures de réduction.

B.2.2.1. Mesures de prévention

Le volet préventif du PPBE comprend :

- le dispositif mis en place pour le classement sonore, en particulier les règles d'urbanisme le long de l'infrastructure. Lorsque l'infrastructure traverse des communes dotées d'un POS ou d'un PLU, le PPBE précisera l'état du report de cette information dans ces documents. A défaut de ce report, il conviendra de procéder aux rappels utiles auprès des autorités concernées, et au besoin, d'y pourvoir ;
- le rappel systématique des dispositifs de recul réglementaire en vigueur, en application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme ;

- toute autre mesure qui tendrait à prévenir le bruit aux abords des infrastructures, en particulier :
 - toute disposition prise vis-à-vis des conditions de circulation ou de leurs conditions d'accès (restrictions pour certains types de véhicules, notamment dans certaines tranches horaires sensibles, réduction ou contrôle des vitesses...), des projets de report modal, des modalités de raccordement pour certaines installations génératrices de trafic particulièrement bruyant, telles que carrières, sociétés de transport de marchandises, etc.;
 - la mise en place de moyens de mesurage du bruit et toute autre disposition destinée à faciliter et viabiliser le traitement des demandes exprimées par les populations riveraines (enregistrement des plaintes, suivi des réponses...)
 - les dispositions prises par les services de l'État et ses établissements publics dans le département, tendant à les équiper d'un parc de véhicules et de matériels roulants moins bruyants.

B.2.2.2. Mesures de réduction

Les actions prioritaires d'amélioration de l'environnement sonore sont celles définies par la circulaire du 25 mai 2004 : la priorité est donnée au traitement des PNB localisés en zone urbaine sensible ainsi qu'à ceux pour lesquels les valeurs limites sont dépassées de jour comme de nuit, (désignés comme étant les plus dangereux pour la santé dans les réflexions pour la mise en œuvre des conclusions du Grenelle de l'environnement). Il est également tenu compte du nombre de personnes concernées. Pour le choix des solutions adaptées, les PPBE privilégient la réduction du bruit par des solutions agissant directement sur la source de bruit (infrastructure, matériel roulant et conditions de circulation). Si nécessaire, ils prévoient la mise en œuvre d'actions d'investissement sur et aux abords de l'infrastructure, dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement (prise en compte du paysage, des milieux naturels...) et avec une bonne adéquation du rapport coût/efficacité ; en dernier recours, des actions sur les bâtiments riverains seront envisagées. La rapidité de mise en œuvre des solutions envisagées, les budgets disponibles et l'exposition à des sources multiples sont également des facteurs qui permettront l'établissement des actions prioritaires.

Pour les routes nationales non concédées, les services de maîtrise d'ouvrage des DRE doivent d'ores et déjà sélectionner les actions de réduction du bruit dont l'avancement des études techniques permettent une mise en œuvre dans les trois années à venir. La liste de ces opérations est transmise dès que possible à la sous-direction de la construction et de la politique technique, avec copie au bureau de l'environnement, sous-direction du développement du réseau routier national de la DIT.

Pour le ferroviaire, les dispositions prises par les entreprises ferroviaires et les autorités organisatrices de transports (en général les régions) pour le renouvellement du parc de matériel roulant et/ou les mesures à envisager pour l'équipement en semelles composites (retrofit) du matériel roulant existant seront recensés.

**Le directeur général
des infrastructures, des transports
et de la mer**

Bursaux

Daniel BURSAUX

**Le directeur général
de la prévention des risques**

Laurent Michel

Laurent MICHEL