MINISTERE DE
L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
ET DE L'ENVIRONNEMENT

République Française

Paris, le 12 juin 2001

Ministère de
l'Équipement,
des Transports
et du Logement

Direction de la Prévention des Pollutions et des Risques

Direction des Routes
Direction des Transports Terrestres

La Ministre de l'Aménagement du Territoire
et de l'Environnement
et
le Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement

à

Mesdames et Messieurs les préfets de région
- Secrétariat général pour les affaires régionales
- Direction régionale de l'environnement
- Direction régionale de l'équipement

et
Mesdames et Messieurs les préfets de département
- Direction départementale de l'équipement

OBJET : Observatoire du bruit des transports terrestres - Résorption des points noirs du bruit des transports terrestres

REF. : Communication de la Ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement en Conseil des Ministres du 10 novembre 1999 relative à la lutte contre le bruit des transports terrestres

Dans le cadre de la communication citée en référence, le Gouvernement a décidé de renforcer la politique de lutte contre le bruit des transports terrestres engagée depuis la publication de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Trois axes stratégiques sont retenus : le renforcement des dispositions préventives issues de la loi, le traitement des bruits à la source et la résorption des « points noirs » du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux.

Les instructions qui suivent concernent en particulier la mise en place d'un observatoire du bruit des transports terrestres aux niveaux départemental, régional et national. Des moyens sensiblement accrus doivent par ailleurs être consacrés à la mise en œuvre de la politique de résorption des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux. Cette circulaire précise à ce titre les modalités de hiérarchisation et de financement des opérations de résorption des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux.

I - Mise en place de l'observatoire du bruit des transports terrestres

La lutte contre le bruit des transports terrestres passe en premier lieu par une évaluation détaillée de l'exposition des populations aux nuisances sonores générées par les infrastructures considérées. En particulier, les données statistiques relatives aux points noirs du bruit, issues du recensement effectué en 1982, partiellement réactualisé en 1994, nécessitent d'être mises à jour.

C'est pourquoi les ministres chargés de l'environnement et des transports ont décidé de mettre en place un observatoire du bruit des transports terrestres. L'observatoire doit permettre de recenser les zones de bruit critique, d'identifier les points noirs *(1)*, de déterminer les actions à envisager, de porter ces informations à la connaissance du public, de suivre les actions programmées et de communiquer sur la mise en œuvre du programme de résorption.

L'observatoire comprendra à la fois une composante départementale chargée de produire l'ensemble des informations requises, une composante régionale chargée de consolider les informations obtenues dans chaque département, et une composante nationale devant disposer d'une vue d'ensemble afin, en tant que de besoin, d'ajuster la politique nationale mise en oeuvre.

I. 1. – Niveau départemental

Objectifs

Il est demandé aux préfets de département de recenser, en collaboration avec les autorités organisatrices des transports et les maîtres d'ouvrage d'infrastructures concernés, les zones de bruit critique de toutes les infrastructures des réseaux de transports terrestres et de déterminer, pour les réseaux routier et ferroviaire nationaux, la liste des points noirs du bruit devant faire l'objet d'actions de résorption.

Les zones de bruit critiques, les niveaux d'exposition des logements, les points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux, et le parti technique envisagé pour les traiter, constitueront les données des observatoires du bruit des transports terrestres et devront être portées à la connaissance du public.

Ces données devront être produites avant mars 2003. Le respect de cette échéance permettra notamment de prendre en compte, à l'occasion des bilans d'étape des contrats de plan Etat-Région, les opérations prioritaires de résorption des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux. Il permettra aussi, dès 2003, de porter à la connaissance du public les informations des observatoires, sous forme de cartes et de documents de synthèse, à l'aide des moyens de communication les plus adaptés.

Conduite du projet et pilotage

A cet échelon, la mise en place de l'observatoire est confiée au préfet, qui s'appuiera, pour conduire les actions nécessaires, sur la direction départementale de l'équipement pour ce qui concerne le réseau routier national et sur RFF *(2)* pour ce qui concerne le réseau ferroviaire national. La DDE est par ailleurs le service chargé d'accueillir, d'exploiter et de maintenir, en liaison avec les différents gestionnaires d'infrastructures, l'observatoire départemental du bruit des transports terrestres, tous réseaux confondus.

(1) *Les zones de bruit critique et les points noirs du bruit des réseaux routier et ferré nationaux sont définis en annexe*
(2) *Réseau Ferré de France*

Le préfet constituera à cet effet un comité de pilotage départemental fédérant l'ensemble des acteurs concernés par la lutte contre le bruit des transports terrestres.

Ce comité de pilotage, présidé par le préfet, associera aux côtés des services déconcentrés de l'Etat (DIREN, DDE, DRE, ...), le délégué départemental de l'ANAH *(3)*, les collectivités territoriales concernées (région, département, communes, …), les professionnels du bâtiment et des travaux publics (Chambre des Artisans et des Petites Entreprises du Bâtiment, Fédérations Départementales du Bâtiment et des Travaux Publics, ...), les autorités organisatrices de transports terrestres concernées, RFF, les sociétés concessionnaires d'autoroutes, ainsi que les organismes gestionnaires de logements locatifs sociaux.

Il aura pour objet d'initier les collaborations techniques nécessaires *(4)* à la constitution de l'observatoire du bruit et d'en suivre l'avancement. Ce comité sera en particulier l'occasion d'inciter les collectivités territoriales et les autorités locales de transport à engager, pour les réseaux dont elles ont la charge, le recensement des points noirs du bruit et à produire des données compatibles avec celles qui seront à produire par les DDE. Il pourra également vous aider à mettre en œuvre le porter à connaissance du public des informations de l'observatoire.

L'attention des préfets est appelée sur la nécessité d'obtenir auprès de RFF les informations requises pour la mise en place de l'observatoire et relatives au réseau ferroviaire national de leur département. La participation de RFF au comité de pilotage est nécessaire à ce titre. Ces informations sont notamment nécessaires à l'identification des zones de bruit critique et des points noirs du bruit relevant des expositions sonores cumulées des infrastructures routières et ferroviaires.

Il est demandé aux préfets de mobiliser les ressources nécessaires, à court terme, pour la mise en place de l'observatoire départemental. Il sera notamment indispensable de faire appel à des compétences et moyens SIG *(5)*, de connaître l'historique et le contenu des données du classement sonore des transports terrestres du département.
Pour ce qui concerne le réseau routier national non concédé, la DDE est chargée de conduire les études nécessaires à l'identification des zones de bruit critique et à la détermination des points noirs bruit, ce qui nécessitera notamment de mobiliser des services ressources de données des DDE (routes, urbanisme, habitat).
Pour ce qui concerne les autres réseaux de transports terrestres, il sera nécessaire de collaborer avec les partenaires et maîtres d'ouvrage concernés, notamment RFF qui produira l'ensemble des données relatives au réseau ferroviaire national et qui les mettra à disposition des DDE, DRE et DIREN.
Il s'agira ensuite de pérenniser l'observatoire départemental et de l'exploiter pour les besoins du porter à la connaissance et de l'information du public, de la programmation et du suivi des opérations de résorption des points noirs, et de l'information des directions régionales de l'environnement et de l'équipement ainsi que des partenaires concernés, notamment RFF.

Méthodologie technique et actions d'accompagnement

La méthodologie technique à suivre et les outils à utiliser pour ce qui concerne le réseau routier national non concédé ont été élaborés par le Certu *(6)* à la demande des directions d'administration centrale concernées (DPPR et DR). Un guide *(7)*, accompagné d'un logiciel *(8)*, sera publié à ce sujet par le Certu en juin 2001.

(3) Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat
(4) voir à ce sujet l'annexe II qui explicite les collaborations à mettre en place
(5) Système d'Information Géographique
(6) Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
(7) « Observatoires départementaux du bruit des routes - guide méthodologique pour la mise en place des observatoires dans les départements », Certu 2001
(8) logiciel MapBruit-Routes, Certu 2001

Des sessions de formations à l'attention des chefs de projet des observatoires seront programmées dans chaque zone d'action des CETE *(9)* par les services chargés du bruit et de la diffusion des logiciels, dès le mois de juin 2001. Les DDE pourront par ailleurs confier aux CETE des prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage afin de les aider, dans la mesure où les prestations techniques ne peuvent être réalisées en régie, à commander et à contrôler les études confiées à des bureaux d'études privés et nécessaires à la mise en place de leur observatoire départemental.

Pour ce qui concerne le réseau ferroviaire national, la méthodologie et les outils employés par RFF, établis en concertation avec le Certu, seront compatibles avec ceux qui doivent être employés pour le réseau routier national non concédé. Les informations relatives au réseau ferroviaire national et requises par la mise en place des observatoires départementaux seront fournies par RFF.

Financements

Financement du volet routier

Les prestations techniques confiées à des bureaux d'études privés pour la mise en œuvre du volet routier de l'observatoire du bruit seront financées sur titre V par les ministères chargés de l'environnement (DPPR – mission bruit) et des transports (DR – RIR/MU).

Les prestations confiées aux CETE, tant ce qui vise la réalisation des prestations techniques nécessaires à la mise en œuvre de l'observatoire que ce qui concerne les prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage, seront financées sur titre IX.

Aussi, il est demandé aux préfets d'adresser, avant le 30 juillet 2001, conjointement à ces deux directions (DPPR et DR) les besoins *(10)* de financement correspondants en titres V et IX, et d'en tenir informés les préfets de région (DRE et DIREN).

Financement du volet ferroviaire national

RFF sera maître d'ouvrage des prestations techniques nécessaires à la mise en place du volet ferroviaire national des observatoires. Les ministères chargés de l'environnement (DPPR) et des transports (DTT) participeront au financement des études nécessaires.

Etat d'avancement du classement sonore

Il est demandé aux préfets de dresser l'état d'avancement *(11)* du classement sonore des infrastructures de transports terrestres pris en application de l'arrêté du 30 mai 1996 *(12)*, sachant qu'il devrait être achevé depuis le 28 juin 1998 ou 1999 selon le cas, et qu'il constitue la base technique *(13)* de l'observatoire. Cet état d'avancement devra être adressé au ministère chargé de l'environnement (DPPR - mission bruit) et au ministère chargé des transports (DR et DTT) avant le 30 juillet 2001.

(9) Centre d'études technique de l'équipement
(10) voir modèle type figurant en annexe III
(11) voir tableau d'avancement du classement sonore de l'annexe IV
(12) arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolation acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit (publié au JO du 28 juin 1996)
(13) voir à ce sujet l'annexe II

I. 2. - Niveau régional

Il est demandé aux préfets de région de constituer des observatoires régionaux du bruit des transports terrestres en consolidant les informations des observatoires départementaux. L'attention des préfets de région est attirée sur la nécessaire collaboration des DRE et DIREN qui devront partager l'accès à ces informations, et sur l'association étroite de RFF qui devra mettre à disposition de ces services les données relatives au réseau ferroviaire national.

Il conviendra de mettre en place à cet effet dans chaque région un comité régional présidé par le préfet de région et associant les DRE, DIREN, DDE, les délégués régionaux de l'ANAH, RFF, et le Conseil Régional afin de suivre l'avancement des observatoires départementaux du bruit des transports terrestres, de pouvoir en rendre compte auprès des ministères chargés de l'environnement (DPPR), des transports (DR et DTT) et du logement (DGUHC) et de tenir informés les partenaires concernés des résultats des observatoires.

Il est demandé aux préfets de région de porter à la connaissance du public la cartographie régionale des zones de bruit critique de tous les réseaux de transports terrestres et des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux ainsi que toutes les informations utiles au porter à connaissance du public.

I. 3. - Niveau national

Le ministère de l'environnement (DPPR - Mission bruit) recueillera les données des observatoires régionaux, via l'échelon régional (DIREN), et rendra publique une synthèse nationale de l'ensemble des informations des observatoires.

Ces informations seront par ailleurs nécessaires pour dresser un bilan annuel du programme de résorption des points noirs du bruit ainsi que pour établir un rapport d'étape qui devra être présenté par le Gouvernement au Parlement en 2005. Ce rapport d'étape donnera lieu, le cas échéant, à des réajustements de la politique et des moyens de financement mis en place.

II. – Résorption des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux

Le programme national de résorption des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux portera sur au moins 200 000 logements et s'échelonnera sur une durée de 10 ans au moins.

II.1. - Modalités de hiérarchisation et de financement des opérations de résorption des points noirs

Il revient au préfet de département de proposer au préfet de région, chaque année, une liste hiérarchisée des opérations de résorption des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux qui lui paraissent devoir être engagées rapidement. Le préfet de département s'appuiera, à cet effet, sur le comité de pilotage évoqué au chapitre I.1. Les listes d'opérations établies par les préfets de départements seront transmises au préfet de région et examinées dans le cadre du comité de suivi régional défini au chapitre I.2. Le préfet de région recherchera en liaison avec les directions d'administration centrale concernées (DPPR, DR et DTT) et RFF les modalités de programmation de ces opérations.

La priorité sera donnée en premier lieu au traitement des zones de bruit critique comportant des points noirs du bruit à la fois nocturnes et diurnes, en second lieu, au traitement des zones comportant des points noirs nocturnes seulement, puis en dernier lieu, au traitement des zones comportant des points noirs du bruit diurnes seulement. Pour chacune de ces trois catégories, vous considérerez comme prioritaires les zones de bruit critique les plus exposées, c'est à dire celles dont les populations exposées sont les plus nombreuses pour la période d'exposition concernée.

De façon générale, les contrats de plan Etat-Région, les contrats d'agglomération et les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat constituent les cadres contractuels à privilégier pour la mobilisation des financements nécessaires à la résorption des points noirs du bruit.

150 MF seront mobilisés chaque année sur le budget du ministère chargé des transports (DR) et sur les moyens des sociétés concessionnaires d'autoroutes pour des opérations de protection relatives au réseau routier national. Pour ce qui concerne le réseau routier national non concédé, les financements sont prévus ou à prévoir au titre des contrats de plan Etat - Région, sauf instruction ultérieure éventuelle.

Pour ce qui concerne le réseau ferroviaire national, le financement des opérations de résorption sera en partie pris en charge conjointement par RFF et le ministère des transports (DTT) à hauteur cumulée de 100 MF par an, les financements complémentaires étant à la charge des collectivités territoriales. Une circulaire spécifique précisera les modalités de financement des opérations de résorption concernant le réseau ferroviaire national.

Les aides du ministère de l'environnement (100 MF en 2001) peuvent être sollicitées sous forme de subventions aux propriétaires bailleurs ou occupants pour les opérations d'isolations acoustiques de façades des bâtiments d'habitation du parc privé dans les conditions qui seront prochainement précisées par circulaire du ministre chargé de l'environnement (DPPR). Ces aides, complémentaires aux aides existantes de l'ANAH ou des collectivités locales, devront permettre de porter l'aide publique à un niveau comparable à celui qui est en vigueur au voisinage des aérodromes.
La priorité sera donnée aux opérations qui ne prévoient que des isolations de façades et qui n'ont pas fait l'objet de contractualisation dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région, et plus particulièrement à celles qui sont prévues dans le cadre d'Opérations Programmées pour l'Amélioration de l'Habitat ou de Projets d'Intérêt Général.
Les opérations non contractualisées, prévoyant une forte composante d'isolations de façades ainsi qu'une part de protection à la source, pourront faire l'objet d'un financement du ministère de l'aménagement du territoire

et de l'environnement pour la partie isolations de façades. Les financements complémentaires doivent alors être recherchés, le cas échéant, auprès des autres intervenants concernés. Les isolations de façades pourront être renforcées afin d'améliorer la protection dans l'attente de la mise en place des protections à la source. Un financement, pour de telles isolations, plus important que ce qui aurait été consenti si une protection à la source était mise en place, pourra ainsi être envisagé.
Les établissements sensibles (enseignement, soins, santé et action sociale) pourront aussi faire l'objet d'une aide du ministère chargé de l'environnement selon des conditions précisées par circulaire du ministre chargé de l'environnement (DPPR).

S'agissant de l'aide à l'insonorisation de logements locatifs sociaux, il est rappelé que les préfets peuvent utiliser les possibilités de dérogation aux montants plafonds de la PALULOS *(14)* selon des conditions prévues par circulaire du ministre chargé du logement (DGUHC) relative à la mise en œuvre de la politique du logement et à la programmation des financements aidés par l'Etat.

Les préfets sont par ailleurs informés que la Caisse des Dépôts et Consignation octroie des prêts pour les investissements des collectivités territoriales visant à résorber les points noirs du bruit des réseaux de transports terrestres dont elles ont la charge. Ces possibilités doivent être relayées auprès des collectivités territoriales notamment à l'occasion des réunions du comité de pilotage.

II.2. - Modalités techniques de résorption des points noirs

Les opérations de résorption proposées devront en priorité permettre de réduire l'exposition sonore en façade des points noirs du bruit, par la mise en œuvre d'actions durables à la source (traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats, notamment à l'aide d'écrans et de parements acoustiques, de merlons, complétés si nécessaire par des actions visant à atténuer le bruit de roulement).

Les indicateurs de gêne évalués en façades *(15)* après mise en place des protections ne devront pas dépasser les valeurs objectifs de **65 dB(A)** pour la période diurne (6h-22h) ni **60 dB(A)** pour la période nocturne (22h-6h).

Toutefois si les actions à la source ne permettent pas d'atteindre les objectifs acoustiques en façade dans des conditions techniques, environnementales et économiques satisfaisantes, il conviendra de prévoir des isolations acoustiques des façades des bâtiments, le cas échéant en complément des actions à la source qu'il est possible de mettre en oeuvre. L'attention des préfets et DDE est appelée sur la nécessité de procéder à des contrôles in situ des isolements acoustiques obtenus après travaux. L'isolement acoustique minimal à obtenir est défini, évalué et contrôlé selon les indications de l'annexe V.

Le dimensionnement acoustique des moyens de protection envisagés pourra tenir compte des actions visant à atténuer le bruit de roulement, lorsqu'il est prévu d'en mettre en œuvre, dans la mesure où les atténuations acoustiques qui en résultent s'avèrent pérennes *(16)*.

Les actions visant à modérer durablement le trafic automobile, notamment dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains *(17)* et des décisions de police de la circulation *(18)* doivent aussi être encouragées, en complément des modes de traitement précédemment évoqués, et prises en compte dans les projets de protection à la source. Ces actions ne sont cependant pas financées dans le cadre du programme national de résorption des points noirs du bruit.

(14) Prime d'Amélioration des Logements à Usage Locatif et à Occupation Sociale
(15) voir tableau de l'annexe I qui précise les indicateurs à considérer selon les diverses configurations de sources

(16) Il convient de se référer pour ce qui concerne les revêtements routiers au Bulletin des Laboratoires des Ponts et Chaussées n°224 de janvier-février 2000 ainsi qu'à la note d'information qui devrait être publiée en 2001 par le Comité Français des Techniques Routières.
(17) voir la circulaire du ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement et de la ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement du 8 novembre 1999
(18) application des articles L. 2213-1 et suivants et L. 2215 et suivants du code général des collectivités territoriales

De même, la construction nouvelle d'infrastructures permettant de supprimer des points noirs, comme par exemple les déviations de traversées d'agglomérations, ne font pas partie de ce programme. Il conviendra toutefois d'en tenir compte dans l'identification des zones de bruit critique, et donc des points noirs, afin de ne pas traiter une zone dont l'infrastructure à l'origine du bruit sera ultérieurement déviée. De même, vous devrez porter une attention particulière, dans le choix des opérations de résorption, à ce que ces opérations visent à protéger des bâtiments dont la pérennité n'est pas remise en cause à court ou moyen terme.

Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous faire part, sous les présents timbres, des difficultés que vous rencontrerez pour l'application de cette circulaire.

Le Directeur de la Prévention des Pollutions et des Risques, délégué aux risques majeurs	Le Directeur des Routes	Le Directeur des Transports Terrestres
signé	*signé*	*signé*
Philippe VESSERON	*Patrick GANDIL*	*Hubert du MESNIL*

Copies pour information :

- Monsieur le Directeur Général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction
- Monsieur le Président de Réseau Ferré de France
- Monsieur le Président de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes
- Messieurs les Présidents des sociétés concessionnaires d'autoroutes
- Monsieur le Directeur du Centre d'études sur les réseaux, les transports l'urbanisme et les constructions publiques
- Messieurs les Directeurs des Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement
- Madame la responsable du département des financements complexes et institutionnels de la Caisse des Dépôts et Consignations

ANNEXE I

Définitions

Zone de bruit critique

Une zone de bruit critique est une zone urbanisée *(19)* relativement continue où les indicateurs de gêne, évalués en façades *(20)* des bâtiments sensibles et résultant de l'exposition de l'ensemble des infrastructures de transports terrestres dont la contribution sonore est significative, dépassent, ou risquent de dépasser à terme, la valeur limite diurne **70 dB(A)** et/ou la valeur limite nocturne **65 dB(A)**. On retiendra comme critère de continuité urbaine une distance entre les bâtiments inférieure à 200 mètres. On entend par bâtiment sensible un bâtiment composé de locaux à usage d'habitation, d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale.

Les indicateurs de gêne à considérer sont définis dans le tableau suivant, selon les configurations de sources rencontrées :

Configuration de source	**Indicateur diurne I (6h-22h)**	**Indicateur nocturne I (22h-6h)**
Infrastructure(s) routière(s) seulement	L_{Aeq}(6h-22h)	L_{Aeq}(22h-6h)
Infrastructure(s) ferroviaire(s) seulement : Lignes Grandes Vitesses (exclusivement parcourues par TGV dont vitesse ≥ 250 km/h) Autres cas	L_{Aeq}(6h-22h) I_f(6h-22h) [1]	L_{Aeq}(22h-6h) I_f(22h-6h) [1]
Infrastructures routière(s) et ferroviaire(s)	L_{Aeq}(6h-22h) ⊕ I_f(6h-22h) [2]	L_{Aeq}(22h-6h) ⊕ I_f(22h-6h) [2]

[1] : $I_f = L_{Aeq} - 3$ dB(A), indicateur de gêne ferroviaire défini par l'arrêté du 8 novembre 1999
[2] : L_{Aeq} Å $I_f = 10 \log_{10} [10^{LAeq/10} + 10^{If/10}]$ où L_{Aeq} est la somme énergétique (notée Å) des contributions sonores des infrastructures routières et des lignes où circulent exclusivement des TGV à plus de 250 km/h et I_f est la somme énergétique des autres contributions ferroviaires

Les zones de bruit critique, qui constituent les zones d'étude des points noirs du bruit, sont déterminées compte tenu des hypothèses retenues pour le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et des méthodes définies par le Certu.

Point noir du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux

Un point noir du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux est un bâtiment sensible, qui est en particulier localisé dans une zone de bruit critique engendrée par au moins une infrastructure de transport terrestre des réseaux routier ou ferroviaire nationaux, et qui répond aux critères acoustiques et d'antériorité suivants.

(19) Une zone de bruit critique peut se réduire à un seul bâtiment, dans la mesure où celui-ci répond aux critères acoustiques et qu'il est localisé à plus de 200 mètres de tout autre bâtiment
(20) Ces indicateurs sont calculés à 2 mètres en avant des façades, fenêtres fermées, et mesurés conformément aux normes NF S 31-085 (source routière), NF S 31-088 (source ferroviaire) en tenant compte des hypothèses de trafic du

classement sonore et de la spécificité de l'indicateur ferroviaire. Dans les cas de multi-exposition route/ferroviaire (hors LGV) seuls les calculs sont possibles pour évaluer les indicateurs.

a) Critères acoustiques

Les indicateurs de gêne évalués en façades d'un point noir dépassent la valeur limite diurne **70 dB(A)** et/ou la valeur limite nocturne **65 dB(A)** ; les indicateurs de gêne à considérer sont ceux du tableau précédent ; ils sont évalués compte tenu des hypothèses de trafic retenues pour le classement sonore des infrastructures qui sont à l'origine de l'exposition sonore et prennent en compte l'ensemble des contributions sonores significatives.

b) Critères d'antériorité

Sont considérés comme satisfaisant aux conditions d'antériorité requises pour être qualifiés de points noirs du bruit du réseau national des transports terrestres, les bâtiments sensibles suivants :

- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :

  1° Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L. 11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret n° 85-453 du 23 avril 1985 ;

  2° Mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du *a* du 2° de l'article R. 121-13 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision, ou cette délibération, prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;

  3° Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;

  4° Mise en service de l'infrastructure ;

  5° Publication du premier arrêté préfectoral pris en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés.
- Les établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins et de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...) et d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyers de réinsertion sociale, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté les concernant pris en application du deuxième alinéa de l'article R. 111-23-2 du code de la construction et de l'habitation *(21)*.

On notera aussi que dans les cas où des locaux d'habitation, d'enseignement, de soin, de santé ou d'action sociale ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée pour ces locaux en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

(21) Pour les établissements d'enseignements, cette date correspond à la date de publication de l'arrêté préfectoral de classement sonore ; pour les établissements de soins, santé et action sociale, cette date correspond à la date de publication des arrêtés les concernant pris en application du 2° alinéa de l'article R. 111-23-2 du code de la construction et de l'habitation

ANNEXE II
collaborations techniques nécessaires
à la mise en place des observatoires du bruit des transports terrestres

La mise en œuvre technique, l'exploitation et l'administration dans chaque département de l'observatoire départemental est confiée à la DDE, sous l'autorité du préfet. Cet observatoire accueillera les informations relatives au classement sonore et aux zones de bruit critiques de toutes les infrastructures de transports terrestres, ainsi que les informations relatives aux points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux, concédé et non concédé, à savoir leurs principales caractéristiques (localisation, période d'exposition, populations et bâtiments exposés etc.) et la description technique et économique des actions envisageables et des actions programmées.

D'un point de vue technique, chaque observatoire départemental doit être conçu par la DDE sous la forme d'un SIG (Système d'Information Géographique) dédié au bruit des transports terrestres *(22)*. Chaque SIG départemental pourra être agrégé aux niveaux régional et national pour les besoins du porter à connaissance du public de l'information et de la programmation des actions de résorption de points noirs bruit et de leur suivi par les services de l'Etat. Pour que l'exploitation et l'échange des informations soient possibles aux différents niveaux, il est impératif que les DDE respectent pour les routes nationales non concédées les spécifications SIG nationales établies par le Certu et utilisent l'application MapBruit développée par le Certu spécifiquement pour les besoins des observatoires.

La mise en place de l'observatoire appelle ainsi des collaborations techniques entre la DDE et les services techniques des collectivités territoriales, les autorités de transports, RFF, et les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

La mise en œuvre de l'observatoire du bruit des transports terrestres implique que des collaborations techniques soient mises en place entre la DDE et les services techniques des collectivités territoriales, des autorités locales de transports, de RFF et des sociétés concessionnaires d'autoroutes concernées, afin que l'observatoire permette *in fine* au préfet de pouvoir disposer, auprès de la DDE, de l'ensemble des informations qui devront être portées à la connaissance du public et utilisées pour proposer la liste des opérations prioritaires de résorption des points noirs bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux.

Il revient au préfet de mettre en oeuvre les collaborations techniques nécessaires, notamment dans le cadre du comité de pilotage qui doit permettre d'associer les principaux partenaires concernés. Il convient de veiller cependant à ce que la DDE conserve, pour ce qui concerne le réseau routier, la maîtrise technique de la production de l'ensemble des informations requises par le SIG départemental. Ceci devrait permettre que les spécifications nationales soient respectées et que la DDE puisse exploiter, pour le compte du préfet, et à la demande des directions régionales de l'environnement et de l'équipement, les informations de l'observatoire.

L'attention des préfets et DDE est notamment appelée sur les points suivants qui appellent une collaboration étroite avec les services techniques des collectivités territoriales, les autorités de transports, RFF et les sociétés concessionnaires d'autoroutes :

- les informations relatives au classement sonore : elles sont essentielles dans la démarche de mise en place de l'observatoire, car elles constituent les données de base pour la détermination des zones de bruit critiques et des points noirs du bruit ; ces informations ont parfois été produites pour ce qui concerne les routes par les services techniques des collectivités concernées ou des sociétés concessionnaires pour les réseaux dont elles ont la charge ;

(22) voir à ce sujet le guide du Certu intitulé « Observatoires du bruit des routes – guide méthodologique pour la mise en place des observatoires dans les départements ».

elles devront être mises à disposition des DDE qui devront les mettre en forme à l'aide de MapBruit pour ce qui concerne les routes dans le SIG départemental ; cette orientation est d'autant plus légitime que le préfet est l'autorité qui arrête le classement sonore ; RFF effectuera un travail analogue et compatible pour ce qui concerne le réseau ferroviaire national ;

- les informations relatives aux zones de bruit critique : la saisie des informations caractérisant les zones de bruit critique, les bâtiments et populations exposés doit être réalisée par la DDE pour ce qui concerne le réseau routier national non concédé et par RFF pour ce qui concerne le réseau ferroviaire national ; la localisation de ces zones dans le SIG sera dans la mesure du possible effectuée par la DDE pour ce qui concerne les routes, d'autant qu'il faudra s'attacher à localiser les zones exposées conjointement à plusieurs routes et que ces données doivent rester cohérentes avec le référentiel national (BD CARTO® de l'IGN) et les données du classement sonore ; les collectivités territoriales et les sociétés concessionnaires d'autoroutes peuvent toutefois produire, dans le cadre des collaborations que les préfets auront pris le soin de mettre en place, les informations relatives à la description des bâtiments et populations exposées dans les zones qui relèvent de l'exposition au bruit des routes dont elles ont la charge ; la DDE peut aussi proposer ses compétences aux maîtres d'ouvrage concernés

- pour faciliter les collaborations nécessaires à la mise en œuvre cohérente d'un seul observatoire du bruit des transports terrestres dans chaque département, il est toujours possible que les services techniques des collectivités territoriales et des sociétés concessionnaires d'autoroutes disposent gratuitement de MapBruit ; il revient à la DDE d'informer les partenaires de cette possibilité, notamment dans le cadre du comité de pilotage, et de relayer ces demandes auprès du Certu, seul organisme habilité à doter ces services d'une licence gratuite de MapBruit ;

- il est aussi vivement recommandé de mettre les données mises en forme dans le SIG départemental à disposition des collectivités locales et des sociétés concessionnaires d'autoroutes; ces échanges de données font aussi partie des collaborations techniques qui peuvent être mises en place et négociées localement pour renforcer les partenariats.

ANNEXE III
Etat des besoins de financements sur Titres V et IX
pour la mise en place des observatoires du bruit des transports terrestres
(à adresser à la DPPR - mission bruit et à la DR - RIR/MU
avec copie pour information aux DRE et DIREN)

Références du service de la DDE en charge de l'observatoire

DDE

Service

Chef de projet (nom, tel, fax, Mél)

Besoins de financements sur titre V

Montant des besoins

Description des prestations faisant l'objet de ces besoins (référence guide Certu)

Planning prévisionnel de mise en place de l'observatoire

Besoins de financements sur titre IX

Montant des besoins relatif aux prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) confiée au CETE

Description des prestations d'AMO qu'il est prévu de confier au CETE

Montant des besoins relatifs aux prestations d'études (hors AMO) confiées au CETE

Description des prestations correspondantes

ANNEXE IV
Etat d'avancement du classement sonore
(indiquer dans le tableau suivant la mention qui convient : « en cours » ou « achevé »)

Réseaux	*étude s*	*consultation communes*	*publication arrêtés préfectoraux*	*report des classements aux POS ou PLU*
Réseau routier national non concédé				
Réseau autoroutier concédé				
Réseau routier départemental				
Réseaux routiers communaux des agglomérations de moins de 100 000 habitants				
Réseaux routiers communaux des agglomérations de plus de 100000 habitants : **- Nom agglo 1 :** **- Nom agglo 2 :** **- etc ...**				
Réseau ferroviaire national				
Réseaux de transports collectifs urbains en site propre des agglomérations de moins de 100000 habitants				
Réseaux de transports collectifs urbains en site propre des agglomérations de plus de 100000 habitants : **- Nom agglo 1** **- Nom agglo 2** **- etc ...**				

ANNEXE V
Objectifs d'isolement acoustique des façades

L'isolement minimal $\mathbf{D_{nT,A,tr}}$ à obtenir doit respecter simultanément les trois conditions suivantes :

- *$D_{nT,A,tr}$ ³ I(6h-22h) – 40 dB(A), ce qui correspond à un objectif de niveau intérieur diurne de 40 dB(A)*
- *$D_{nT,A,tr}$ ³ I(22h-6h) – 35 dB(A), ce qui correspond à un objectif de niveau intérieur nocturne de 35 dB(A)*
- *$D_{nT,A,tr}$ ³ 30 dB(A)*

$\mathbf{D_{nT,A,tr}}$ est l'isolement acoustique standardisé pondéré défini conformément à la norme *NF S 31-032-1* et mesuré conformément à la norme *NF S 31-057*.

I(6h-22h) et I(22h-6h) sont les indicateurs de gêne évalués selon le tableau de l'annexe I, compte tenu des protections à la source prévues par ailleurs.