



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE
ET DU
DÉVELOPPEMENT DURABLE

DOSSIER DE PRESSE

Plan national d'actions contre le bruit

6 octobre 2003

**Ministère de l'Écologie et du Développement Durable
Département de la Communication et de l'Information**

20, avenue de Ségur – 75007 Paris

tél : 01 42 19 10 55 – fax : 01 42 19 10 39

www.environnement.gouv.fr

Sommaire

La relance de l'action de l'Etat contre le bruit **page 3**

Les logements soumis à un bruit excessif **page 6**

- Isoler phoniquement les logements exposés aux nuisances sonores au voisinage des grands aéroports
- Protéger 50 000 logements en 5 ans, situés principalement en zones urbaines sensibles ainsi que dans des zones très exposées la nuit

La lutte contre le bruit au quotidien **page 10**

- Réhabiliter des cantines, des crèches et des salles de sport
- Eduquer les élèves du primaire et du secondaire à l'écoute
- Permettre la saisie et la destruction des pots d'échappement non conformes des deux roues
- Améliorer le traitement des plaintes en matière de bruit de voisinage
- Sensibiliser les élus et le grand public

Préparer l'avenir **page 17**

- Soutenir la recherche sur la perception du bruit et contre les nuisances sonores
- Réaliser des cartes de bruit
- Lancer une expérimentation permettant de contrôler le niveau sonore des poids lourds

Annexes **page 23**

- Le Conseil national du bruit
- Les indicateurs en acoustique
- Les grandes dates du bruit en France

La relance de l'action de l'Etat contre le bruit

Le bruit, une préoccupation pour une majorité de Français

Le bruit figure parmi les préoccupations majeures de nos concitoyens, notamment ceux habitant en milieu urbain. Ainsi, selon une enquête de l'Insee parue en 2002, 54% des habitants d'agglomérations de plus de 50.000 habitants se déclarent gênés par le bruit à leur domicile. Si les effets des nuisances sonores sur la santé sont encore mal évalués, le bruit est sans conteste l'une des atteintes majeures à l'environnement et à la qualité de vie des Français.

Dix ans après la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, dont le bilan a été tiré par le Conseil national du bruit en décembre 2002, j'ai ressenti le besoin de redynamiser l'action de l'Etat dans ce domaine. Ce plan d'actions contre le bruit, avec celui contre la pollution de l'air, que je présenterai à la fin du mois d'octobre, constitue l'une de mes priorités dans le registre de l'écologie et de la qualité de la vie en milieu urbain.

Sans renier l'héritage, notamment législatif, de ces dix dernières années, mais à l'opposé des annonces sans lendemain qui ont pu être faites précédemment, je m'engage sur un plan d'actions réaliste, qui apportera des solutions concrètes aux nuisances quotidiennes que subissent certains de nos concitoyens. Il s'agit, sur les priorités que j'ai définies, de franchir un cap qui nous permettra de faire diminuer réellement les nuisances sonores. Ces engagements seront suivis par le Conseil national du bruit, devant lequel je viendrai présenter chaque année, à l'invitation de sa présidente, Marcelle Ramonet, le bilan de mon action.

J'ai décliné ce plan suivant **trois axes** : l'isolation phonique des logements soumis à un bruit excessif, la lutte contre le bruit au quotidien, la préparation de l'avenir.

L'isolation phonique des logements soumis à un bruit excessif : un système dynamisé

Certains de nos concitoyens ont leur domicile situé dans une zone où le bruit est manifestement excessif. Je pense en premier lieu aux riverains des grands aéroports ou ceux situés à proximité de grands axes de transports terrestres. A ces nuisances environnementales peuvent s'ajouter d'autres handicaps structurels, notamment dans les quartiers urbains défavorisés où la gêne sonore aggrave la détresse sociale.

J'ai donc élaboré avec mes collègues Gilles de Robien et Jean-Louis Borloo des mesures spécifiques pour financer l'isolation phonique des logements, orientées vers les quartiers les plus exposés au bruit situés dans les zones urbaines sensibles.

. les logements situés au voisinage des grands aéroports

Le dispositif d'isolation phonique des logements au droit des grands aéroports, actuellement géré par l'Ademe, ne permet pas de répondre au défi de l'élargissement des plans de gêne sonore. Trop centralisé, il ne tient pas compte des situations locales et ne permet pas de faire évoluer les ressources à hauteur des besoins, les crédits dont dispose l'Ademe étant déconnectés du montant de la taxe sur le bruit des aéronefs.

A partir du 1^{er} janvier prochain, les gestionnaires des dix principaux aéroports nationaux vont bénéficier d'une taxe sur les aéronefs dont le montant, consacré à 100% à protéger les habitations des riverains situées dans les plans de gêne sonore, passe de 17 M€ en 2003 à 55 M€ en 2004.

Ce nouveau dispositif, plus court, permettra d'accélérer le traitement des dossiers par les simplifications qui seront apportées au circuit administratif. L'augmentation significative des crédits mis en œuvre répond à l'élargissement des plans de gêne sonore et permet d'accélérer le rythme des travaux, à raison de 5 800 logements supplémentaires par an pour arriver à un total de 8 800 logements par an. Élaboré dans l'esprit de la charte de l'environnement, ce dispositif responsabilise également les gestionnaires d'aéroport qui seront conduits à prendre en compte l'impact du bruit dans leurs décisions de développement. Enfin, il garantit la transparence et l'information du public par l'implication des commissions locales, où sont représentés élus et associations de riverains, et qui verront leur rôle confirmé.

. les logements soumis au bruit des transports terrestres

50 000 logements feront l'objet d'une isolation phonique en 5 ans, en priorité ceux très exposés au bruit¹ ou situés en ZUS². Le fer comme la route seront concernés. L'effort financier, de l'ordre de 50 M€ par an, sera consenti par les trois ministères chargés de l'environnement, des transports et de la ville, ainsi que Réseau Ferré de France et les collectivités locales. En comparaison, 3 300 logements ont fait l'objet d'une isolation phonique en moyenne ces dernières années.

La lutte contre le bruit au quotidien : information, sensibilisation et réglementation

Chacun peut dans sa vie quotidienne être agressé par le bruit, dont l'origine est extrêmement diverse. J'ai décidé de cibler mon action sur quelques priorités pour lesquelles des progrès sensibles sont attendus.

Ainsi, je lance une campagne de réhabilitation acoustique de 500 crèches, 500 salles de repos d'écoles maternelles, 500 cantines scolaires et 250 salles de sport utilisées par les

¹ 70 dB(A) le jour et 65 dB(A) la nuit.

² 70 dB(A) le jour ou 65 dB(A) la nuit.

collèges et les lycées. Le ministère de l'écologie et du développement durable cofinancera à 50% les travaux avec les collectivités locales concernées. En outre, un programme pédagogique sur l'écoute et le civisme sonore est en cours de préparation, pour une diffusion à la rentrée prochaine.

Un décret permettant la saisie et la destruction des pots d'échappement des deux roues non conformes à la réglementation du bruit sera bientôt pris. Cette mesure, qui doit faire l'objet d'une information auprès des jeunes cyclomotoristes et motocyclistes, sera renforcée par l'immatriculation progressive de l'ensemble des deux roues à moteur.

Les plaintes contre les nuisances sonores font trop souvent l'objet d'un classement sans suite. Dans le cadre de la mise en place des juges de proximité, le ministre de la justice, garde des Sceaux, va donner des instructions pour que ces plaintes soient mieux traitées, en premier lieu par une médiation puis, le cas échéant, par les sanctions pénales appropriées.

Enfin, le ministère de l'écologie et du développement durable va poursuivre son action de sensibilisation et d'information, tant auprès du grand public que des collectivités locales.

La préparation de l'avenir

J'ai souhaité consacrer trois mesures de ce plan à des actions tournées résolument vers l'avenir et la recherche de solutions nouvelles en matière de nuisances sonores.

Ainsi, l'effort de l'Etat au profit de la recherche dans la lutte contre le bruit (5,6 M€ par an) sera poursuivi, selon deux axes principaux :

- le développement de nouveaux matériaux ou de nouvelles technologies permettant de réduire les émissions sonores, comme les freins en composite en cours d'expérimentation sur les trains de voyageurs. En outre, une partie du plan « véhicules propres », présenté le mois dernier, est consacrée à la réduction du bruit des véhicules ;
- la définition de nouveaux indicateurs de bruit et l'évaluation de l'impact des nuisances sonores. J'ai ainsi demandé à l'Agence française de sécurité sanitaire environnementale une synthèse des avancées en la matière.

De même, le ministère de l'écologie et du développement durable va accompagner les agglomérations dans la réalisation de cartes de bruit, dès avant la transposition de la directive européenne correspondante. Ces cartes seront un outil d'information du public et d'assistance à l'urbanisme.

Enfin, j'ai décidé d'une expérimentation permettant de contrôler le niveau sonore des poids lourds, afin de déterminer le taux de poids lourds en circulation ne respectant pas les normes sonores. Elle sera suivie de procédures d'essais pour identifier la cause des nuisances sonores et y remédier.

Roselyne Bachelot-Narquin



Plan national d'actions contre le bruit

Actions concernant les logements soumis à un bruit excessif

→ **Isoler phoniquement les logements exposés aux nuisances sonores au voisinage des grands aéroports**

Pourquoi l'action ?

Le trafic aérien provoque, à proximité des plates-formes aéroportuaires, des nuisances sonores qui perturbent les conditions de vie des riverains. L'augmentation du trafic aérien au cours de ces dernières années rend nécessaire la mise en œuvre d'actions visant à limiter les effets néfastes de cette croissance.

A cet effet, le gouvernement conduit une politique globale de maîtrise et de contrôle des nuisances sonores sur l'ensemble des infrastructures aéroportuaires. Elle s'appuie sur la concertation et le dialogue entre tous les acteurs au sein des commissions consultatives de l'environnement qui doivent être régulièrement réunies par les préfets. Elle se traduit, en fonction des situations particulières, par des interdictions d'exploitation des avions les plus bruyants, surtout la nuit. Elle implique une maîtrise accrue de l'urbanisation au voisinage des aéroports; dans cette optique, tous les plans d'exposition au bruit, imposant des servitudes d'urbanisme, seront révisés d'ici fin 2005 conformément aux recommandations de l'ACNUSA.

Quelle action ?

Le dispositif actuel d'aide à l'isolation phonique des logements riverains des 10 principaux aéroports, géré par l'ADEME, consiste à prendre en charge entre 80 et 100% du coût des travaux des logements éligibles situés en plan de gêne sonore. Les crédits affectés à cette opération par l'ADEME sont indépendants du montant de la taxe payée par les compagnies aériennes et incluse dans la TGAP (taxe générale sur les activités polluantes).

Sans remettre en cause l'investissement réalisé par les équipes de l'ADEME, qui a fait considérablement avancer la question de l'isolation phonique des habitations, ce dispositif montre ses limites face à l'extension des plans de gêne sonore (PGS), qui sont passés de 68.000 logements en 2001 à près de 140.000 logements. Centralisé, il ne laisse pas assez de place à la concertation locale et à la prise en compte des situations particulières de chaque aéroport. En outre, le découplage entre crédits de l'ADEME et taxe des aéroports ne permet pas de faire évoluer les recettes à hauteur des besoins.

Dans cette perspective, à l'initiative du ministère de l'écologie et du développement durable et du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, le dispositif d'aide à l'isolation phonique des logements riverains a été redéfini, en tenant compte des principes retenus dans la charte de l'environnement.

A partir du 1^{er} janvier 2004, les gestionnaires d'aéroport vont bénéficier du produit de la taxe prélevée sur les compagnies aériennes, conformément au principe de réparation des nuisances qu'elles génèrent. Cette taxe augmente, de 17 M€ en 2003 à 55 M€ par an en 2004. Elle sera désormais directement et intégralement affectée à l'isolation phonique des

logements situés dans les plans de gêne sonore. Elle est modulée en fonction du type d'avion et de l'heure du décollage.

Le circuit administratif de traitement des dossiers sera simplifié pour répondre plus rapidement aux demandes des riverains. L'augmentation significative des crédits affectés permet d'aider 8 800 logements par an contre 3 000 précédemment.

Ce dispositif responsabilise les gestionnaires d'aéroports qui seront conduits à prendre en compte, dans leurs décisions de gestion de leur activité, les impacts en terme de nuisances sonores.

Enfin, la transparence et l'information du public sont garanties par l'implication des commissions locales de concertation qui, du fait de la décentralisation des décisions, verront leur rôle renforcé.

Quels effets ?

Le dispositif d'aide à l'isolation phonique des logements riverains sera considérablement accéléré pour répondre à l'élargissement des plans de gêne sonore.

Quand ?

L'affectation de la taxe et le transfert de sa gestion aux aéroports seront effectifs le 1^{er} janvier 2004.

Les nouvelles dispositions concernant le système d'aide à l'isolation phonique doivent être mises en œuvre dès 2004. Les gestionnaires d'aéroport disposent donc de quelques mois pour se préparer à assumer leurs nouvelles compétences. Néanmoins, afin d'éviter tout retard dans le traitement des demandes des riverains et d'assurer la continuité du service, l'ADEME pourra, à leur demande, assister les gestionnaires d'aéroport en 2004.

→ Protéger 50 000 logements en 5 ans, situés principalement en zones urbaines sensibles ainsi que dans des zones très exposées la nuit

Pourquoi l'action ?

De nombreux logements sont encore exposés à un niveau sonore excessif dû aux transports terrestres (autoroutes, routes nationales, voie ferrée).

Dans les quartiers urbains défavorisés, le bruit s'ajoute à d'autres handicaps structurels que les populations doivent affronter : une qualité de vie détériorée par les nuisances sonores vient alors aggraver la détresse sociale.

Quelle action ?

Le ministère de l'écologie et du développement durable, le ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et le ministère de la ville mèneront, sur les 5 prochaines années, des opérations d'isolation phonique de 50 000 logements soumis au bruit des réseaux nationaux routier et ferroviaire, en priorité :

- les logements situés en zones urbaines sensibles (ZUS) et exposés à plus de 70 dB(A) le jour ou 65 dB(A) la nuit ;
- les logements exposés à plus de 70 dB (A) le jour et 65 dB (A) la nuit.

Les opérations menées seront de plusieurs natures :

- réduction à la source du bruit (écrans antibruit, revêtement routier, meulage des rails, renouvellement des semelles de frein des trains) ;
- isolation acoustique des façades ;
- destruction de logements et reconstruction aux normes actuelles.

Quels effets ?

La réduction du bruit à la source ou l'isolation phonique des immeubles permettra aux habitants d'occuper leur logement dans des conditions décentes.

Quand ?

Les études relatives aux premières opérations d'isolation phonique ou de réduction du bruit à la source sont lancées. Les travaux vont s'accélérer sur les 5 prochaines années.



Plan national d'actions contre le bruit

Actions concernant la lutte contre le bruit au quotidien

➔ **Réhabiliter des cantines, des crèches et des salles de sport**

Pourquoi l'action ?

Les cantines d'établissements scolaires, les crèches, les salles de repos des maternelles ou les locaux de sport sont souvent trop bruyants et occasionnent la fatigue, le stress de ceux qui les fréquentent, enfants comme personnel.

L'opération "1000 cantines", lancée à la fin de l'année 1992 par le ministère chargé de l'environnement, a permis de subventionner les travaux de réhabilitation acoustique de plus de 1000 cantines et restaurants scolaires.

Quelle action ?

Le ministère de l'écologie et du développement durable relance l'opération « 1000 cantines » engagée précédemment, en l'étendant aux crèches, aux salles de repos d'écoles maternelles et aux locaux sportifs.

Le ministère cofinancera sur 5 ans les opérations de réhabilitation de :

- 500 crèches ;
- 500 salles de repos d'écoles maternelles ;
- 500 cantines scolaires ;
- 250 locaux de sports utilisés par les collèges et lycées, en particulier gymnases et piscines.

Pour les locaux sportifs, la subvention du ministère de l'écologie et du développement durable viendra abonder, lorsqu'elle existe, la subvention du fonds national de développement du sport du ministère chargé des sports, ce qui permettra de faire en sorte que l'acoustique soit identifiée comme une priorité dans le cadre des opérations de réhabilitation des équipements sportifs.

Quels effets ?

Cette action vise seulement les locaux construits antérieurement à la réglementation.

Cette nouvelle campagne de sensibilisation des maîtres d'ouvrage permettra d'améliorer notablement la situation acoustique dans les locaux visés et, de ce fait, d'améliorer le confort et les conditions de travail de tous ceux qui fréquentent ces locaux (enfants, enseignants, personnels...).

Quand ?

Cette action sera lancée le 6 octobre 2003 et menée pendant 5 ans.

→ Éduquer les élèves du primaire et du secondaire à l'écoute

Pourquoi l'action ?

Il n'existe pas à proprement parler d'apprentissage du monde sonore, ni de sensibilisation au confort sonore comme au bruit en milieu scolaire : la notion de bruit est rarement explicitée.

L'approche, lorsqu'elle existe, est quantitative, réductrice et négative.

Quelle action ?

Dans le cadre de la stratégie nationale de développement durable, l'éducation à l'environnement va être généralisée à la rentrée 2005 dans le primaire et le secondaire, avec un volume horaire réservé à cette nouvelle approche. L'éducation au monde sonore en fera partie, avec l'élaboration des modules suivants :

- l'écoute et la découverte d'un environnement sonore : sensibiliser les enfants au monde des sons et des vibrations (apprendre l'écoute, l'attention, la communication avec autrui, à découvrir son environnement ...) ;
- une éducation au civisme : initiation au respect d'autrui et au respect de la qualité de vie sonore (musique, télévision, jeux vidéo), vie dans les lieux collectifs (classes, cantines, gymnases, piscines,...) ;
- une prévention des risques auditifs : initiation aux comportements de prévention.

Quels effets ?

- une large sensibilisation, et au delà, un apprentissage du monde sonore pour tous les enfants du primaire ;
- une formation des enseignants, des conseillers en éducation musicale, des inspecteurs de l'éducation nationale et du personnel médical des établissements scolaires (IUFM, écoles infirmières...) à cette question.

Quand ?

- 1^{er} semestre 2004 : élaboration des outils pédagogiques ;
- rentrée 2005 : diffusion des outils dans toutes les écoles primaires.

➔ **Permettre la saisie et la destruction des pots d'échappement non conformes des deux roues**

Pourquoi l'action?

Les nuisances sonores générées par les 2 roues à moteur sont le premier motif de plaintes des élus et des citoyens.

Ces nuisances résultent principalement de l'utilisation de dispositifs d'échappement dégradés ou non conformes à une utilisation sur la route, comme les pots de compétition.

Deux régimes d'homologation issus l'un du code de la route, l'autre du code de l'environnement coexistent, ce qui rend leur application mal aisée.

Quelle action ?

Un décret permettant la mise en œuvre des sanctions prévues par la loi bruit du 31 décembre 1992, notamment la saisie et la destruction des matériels non conformes, sera bientôt pris.

Les campagnes de contrôle sur la route seront accompagnées d'une sensibilisation des conducteurs de deux roues, comme des revendeurs de matériels. Des actions de partenariat avec les fédérations concernées sont en cours de préparation.

Quels effets ?

Les campagnes de contrôle et de saisie des pots non conformes par les forces de l'ordre avant leur destruction inciteront les vendeurs et utilisateurs de deux roues à ne mettre sur le marché ou à n'utiliser que des dispositifs d'échappement conformes.

Par ailleurs, la lutte contre le bruit des deux roues à moteur sera renforcée dès l'an prochain, par leur immatriculation progressive : la constatation d'une infraction ne nécessitera plus d'arrêter immédiatement l'engin correspondant.

Quand ?

2^{ème} semestre 2003 pour la signature du décret et les campagnes de contrôle.

→ **Améliorer le traitement des plaintes en matière de bruit de voisinage**

Pourquoi l'action ?

Les plaintes en matière de bruit de voisinage font trop souvent l'objet d'un classement sans suite.

Il s'ensuit que les procès verbaux dressés n'ont pas de réel effet dissuasif, et que les situations les plus tendues peuvent s'envenimer en l'absence de réponse adéquate de l'autorité publique.

Quelle action ?

Le gouvernement a décidé de mettre en place une réponse pénale adaptée à la particularité des situations rencontrées. Le ministre de la justice, garde des sceaux, a donné des instructions à ses services en ce sens.

Les délégués des procureurs vont recourir plus régulièrement à des dispositions alternatives aux poursuites, telles que le rappel solennel à la loi, la demande de régularisation de situation (par exemple la mise aux normes d'appareils ou installations non conformes), l'obligation de réparation ou la médiation pénale.

Ces mesures sont particulièrement indiquées dans les cas où la pacification de relations de voisinage doit primer sur la sanction pénale.

En revanche, des poursuites systématiques seront engagées à l'encontre des réitérants hostiles à toute résolution des conflits. La procédure simplifiée de l'ordonnance pénale, qui permet une condamnation plus rapide des auteurs, sera privilégiée.

Le jugement des contraventions de tapage nocturne ou injurieux et de bruit de voisinage relèvent désormais de la compétence des juges de proximité.

Quels effets ?

La diversification des réponses pénales réduira le nombre de classements sans suite des procédures et donnera plus largement satisfaction aux plaignants.

Elle permettra en outre de ne pas faire de la sanction pénale un moyen d'alimentation des conflits de voisinage, mais de dégager les responsabilités réelles et d'y apporter les réponses adéquates.

L'installation des juges de proximité sera un facteur d'accélération du traitement des procédures dont il déleste le juge d'instance.

Quand ?

Dès le début 2004.

➔ Sensibiliser les élus et le grand public

I - Inciter à la prise en compte du bruit dans les politiques locales : transports, aménagement urbain, urbanisme

Pourquoi l'action ?

Les élus des collectivités locales sont des acteurs de la lutte contre le bruit. Ils interviennent à 3 niveaux :

- ils sont localement responsables de la police du bruit ;
- leurs politiques d'aménagement (transport, urbanisme) ont une incidence sur le niveau sonore ;
- ils autorisent ou organisent des activités qui peuvent être bruyantes (manifestations en plein air ou dans des salles polyvalentes, collecte d'ordures...) ;
- ils sont maîtres d'ouvrage de locaux d'usage collectifs dont le traitement acoustique doit être intégré dès la conception.

Quelle action ?

Le ministère de l'écologie et du développement durable édite, sous forme de classeur pouvant être mis à jour, des fiches à destination des élus. Ce sont des documents de référence sur l'état du droit en la matière et les actions à mener.

Le ministère de l'écologie et du développement durable va assurer la compilation et la diffusion de ces fiches, ainsi que leur mise en ligne sur les sites internet www.environnement.gouv.fr et www.infobruit.org.

Quels effets ?

Les fiches sont destinées à faciliter la prise en compte par les élus des collectivités territoriales, notamment en phase amont de leurs projets, des procédures et solutions techniques préconisées en matière de lutte contre le bruit.

Quand ?

Conception du guide : 2004

Diffusion : sur Internet en 2004, support papier en 2005

Colloques déjà programmés : Caen / 29-30 octobre 2003
Arras / début 2004

Perpignan / mi 2004
Reims / fin 2004

contact :

centre d'information et de documentation sur le bruit (CIDB)

II - Sensibiliser le grand public

Pourquoi l'action ?

Les bruits émis par les particuliers eux-mêmes ou liés à différentes activités (professionnelles ou de loisirs) concourent à la dégradation de l'environnement sonore.

Il est nécessaire de développer des outils de sensibilisation et d'information du grand public sur le thème du civisme sonore.

Quelle action ?

Diverses actions de sensibilisation du grand public ont été engagées depuis deux ans : plaquettes « bruit de voisinage » et « bruit des activités », recueil de jurisprudence « bruit de voisinage », création d'un site internet dédié.

Le ministère de l'écologie et du développement durable procédera à l'actualisation des outils existants, notamment :

- un recueil de jurisprudence consacré au bruit des transports (complément du recueil précédent sur le bruit de voisinage) destiné à faire connaître l'état du droit aux particuliers ;
- un CD éducatif, ainsi que les guides relatifs au bruit des activités et au bruit des transports qui pourront être diffusés auprès du grand public ;
- des fiches sur les matériaux de construction, leurs caractéristiques et les modalités de leur mise en œuvre destinées aux propriétaires ou occupants de logements anciens désireux d'en améliorer les caractéristiques acoustiques.

Quels effets ?

Les campagnes d'information et de sensibilisation ont pour objectif que le grand public achète mieux, utilise mieux, se comporte mieux, connaisse ses droits, ses devoirs, ses recours...

En particulier, un guide sera réalisé pour permettre à des non professionnels de mettre en œuvre dans de bonnes conditions des matériaux d'isolation acoustique des logements.

Quand ?

- 1^{er} semestre 2004 : mise en œuvre des fiches et validation.
- fin 2004 : diffusion des fiches, guides et brochures.



Plan national d'actions contre le bruit

Actions pour préparer l'avenir

➔ **Soutenir la recherche sur la perception du bruit et contre les nuisances sonores**

Pourquoi l'action ?

L'Etat soutient la recherche sur le bruit avec une double perspective :

- réduire les émissions sonores à la source ;
- mieux comprendre et évaluer la gêne occasionnée par les nuisances sonores.

Quelle action ?

Deux domaines de recherche offriront de grandes avancées dans les années qui viennent. Ce sont :

- la technologie liée à la réduction à la source du bruit des modes de transport, principalement pour les bruits aérodynamiques (TGV, avions) et pour les bruits de contact (pneu-chaussée ou roue-rail).
Ainsi, une partie des actions du plan « véhicules propres », présenté par le gouvernement le 15 septembre 2003, concerne des recherches liées à la réduction des nuisances sonores générées par le fonctionnement des véhicules.
- la définition de nouveaux indicateurs de mesure de bruit fondés sur les variables physiques du bruit (niveau, émergence par rapport au bruit de fond, fréquence, évolution du niveau en fonction des périodes sensibles que sont les premières heures du matin et soirée...).

Ainsi, des cartographies sonores en trois dimensions commencent à voir le jour. De même, des recherches sont par exemple en cours pour mieux appréhender les relations entre l'architecture et la propagation du bruit urbain.

Des études devront être également axées sur le thème plus novateur qu'est la recherche sur la perception du bruit en lien avec les sciences sociales.

Enfin, dans le cadre du plan santé environnement, la ministre de l'écologie et du développement durable et le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées ont demandé, au mois de juillet 2003, à l'agence française de sécurité sanitaire environnementale, une évaluation de l'impact sanitaire des nuisances sonores. Un rapport d'étape sur les premiers travaux de l'agence est attendu pour la fin de l'année 2003.

Quels effets ?

- à court terme : + l'amélioration sensible de l'offre en produits et matériaux permettant d'absorber le bruit dans les logements et bâtiments ;

- à moyen terme : + l'amélioration de l'offre en matériels moins bruyants ou en sonorités plus acceptables (trains, avions, appareils électroménagers...) ainsi que l'amélioration de l'offre en matériaux d'infrastructures permettant de mieux limiter la propagation des bruits des routes et voies ferrées ;

- à long terme :
 - + la possibilité d'atténuer certains bruits complexes par le contrôle actif, c'est à dire par la génération d'un contre-bruit dont l'effet est l'annulation de l'onde sonore en cause. Le contrôle actif est d'ores et déjà utilisé pour le bruit des transformateurs électriques ;
 - + la connaissance fine des phénomènes d'acceptabilité du bruit pouvant induire des choix de matériaux, matériels, structures, formes transformant le bruit pour le rendre moins nocif et plus acceptable.

Montant des crédits consacrés par l'Etat à la recherche en matière de bruit

5.6 M€ par an, consacrés par l'Etat à la recherche sur le bruit dans le cadre du programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres. L'objectif de ces projets est notamment la réduction du bruit de roulement (gain de 6 dB, soit une division par quatre de l'énergie sonore).

➔ Réaliser des cartes de bruit

Pourquoi l'action ?

Étant admis que le bruit est une gêne réelle pour une majorité d'habitants des grandes agglomérations, il est nécessaire de mesurer l'exposition réelle au bruit, à partir d'indicateurs fiables, afin que les pouvoirs publics puissent agir efficacement.

Connaître les zones calmes est également nécessaire pour les préserver.

Ces cartographies simplifieront la collecte des informations, engloberont les cartes qui existent déjà (aviation, points noirs...) et recenseront toutes les sources de bruit à l'exception des bruits produits par la personne exposée, des bruits résultants d'activités domestiques, des bruits de voisinage, des bruits perçus sur le lieu de travail ou à l'intérieur de moyens de transports et des bruits résultant d'activités militaires dans les zones militaires.

Quelle action ?

Dans les grandes agglomérations et le long des principaux axes de transport, des cartes du bruit recensant les principales sources de bruit seront établies. Elles représenteront les niveaux de bruit selon une échelle graduée tous les 5 dB(A).

Deux indicateurs seront utilisés :

- l'indicateur de bruit agrégé sur 24 heures, L_{den} ,
- et l'indicateur de bruit de nuit, L_{night} .

Le ministère de l'écologie et du développement durable participera à l'élaboration de ces cartes en organisant le retour d'expérience sur les premières cartes réalisées (colloques) et en réalisant des outils méthodologiques (guides).

Il convient ainsi de citer le projet européen « GipSyNoise », financé par la commission européenne (LIFE environnement) et fortement soutenu par le ministère de l'écologie et du développement durable, qui vise à mettre au point des outils adaptés pour réaliser les cartes de bruit. Ce projet associe les agglomérations françaises de Lyon, Bordeaux, Boulogne, Nantes, Lille, Angers, Nantes, St-Etienne, Montbéliard, Nancy ainsi que les agglomérations européennes de Barcelone, Prague, Porto, Huelva et Szegde.

Quels effets ?

Les pouvoirs publics disposeront, grâce aux cartes de bruit, d'une estimation des populations soumises à des bruits excessifs et de leur localisation. Cela leur permettra de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour réduire les nuisances sonores dans ces secteurs.

Dans l'esprit de la charte de l'environnement, ces cartes de bruit participeront à l'information du public, notamment celle des acheteurs de biens immobiliers.

Quand ?

La directive fixe la date limite du 18 juillet 2004 pour que les Etats prennent les dispositions nécessaires pour se conformer à ses dispositions.

Les cartes de bruit devront être réalisées, conformément à la directive européenne sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement :

- au plus tard le 30 juin 2007 pour les 34 aires urbaines de plus de 250 000 habitants, les routes de plus de 6 millions de véhicules par an (sans distinction de statut), les voies ferroviaires de plus de 60 000 passages de trains par an, les aéroports civils de plus de 50 000 mouvements par an.
- au plus tard le 30 juin 2012 pour les 44 aires urbaines restantes de plus de 100 000 habitants, les routes de plus de 3 millions de véhicules par an (sans distinction de statut), les voies ferroviaires de plus de 30 000 passages de trains par an.

Les cartes ainsi que les plans d'action devront être réexaminés régulièrement et au moins tous les 5 ans.

➔ **Lancer une expérimentation permettant de contrôler le niveau sonore des poids lourds**

Pourquoi l'action ?

En France, les véhicules automobiles, en particulier les poids lourds qui sont identifiés par les riverains comme particulièrement bruyants, ne font pas l'objet d'une vérification systématique et fiable des composants à l'origine de nuisances sonores.

Si la carte grise des véhicules fait état d'un niveau sonore (bruit au pot d'échappement à un régime moteur donné), il n'existe pas d'étude sur la détérioration de ce niveau au cours de la vie du véhicule. La conformité du niveau sonore aux indications de la carte grise n'est par ailleurs pas vérifiée à l'occasion du contrôle technique.

Quelle action ?

Le ministère de l'écologie et du développement durable va lancer, dans un premier temps, une expérimentation sur le bruit des poids lourds reposant sur des mesures acoustiques simples et valables scientifiquement.

A cet effet, deux directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE) seront dotées de sonomètres et procéderont au contrôle du niveau de bruit de tous les poids lourds à l'occasion de leur passage au contrôle technique.

Quels effets ?

Cette expérimentation devra permettre de déterminer le taux de poids lourds non conformes et de rechercher les solutions adéquates.

En fonction des résultats, des procédures d'essais permettant d'identifier avec certitude l'origine du bruit excessif des poids lourds seront mises à l'étude.

Enfin, la question de l'extension des contrôles du niveau de bruit aux véhicules légers sera examinée en liaison avec le ministère chargé des transports.

Quand ?

1^{er} semestre 2004



Annexes

Le Conseil national du bruit

Le Conseil national du bruit (CNB) est une instance de concertation et de conseil, placée auprès du ministre chargé de l'environnement, qui rassemble tous les acteurs concernés par la lutte contre le bruit.

Créé en 1982, cet organisme comprend 72 membres titulaires, nommés pour trois ans par le ministre chargé de l'environnement, représentant les élus nationaux et locaux (parlementaires, maires, conseillers généraux et régionaux), les différents départements ministériels concernés par la lutte contre le bruit, les organisations syndicales de salariés et d'employeurs, les organisations professionnelles ou entreprises concourant à la lutte contre les nuisances sonores ou développant des activités bruyantes, les associations concernées par la lutte contre le bruit, des personnalités qualifiées...

Il est présidé, depuis le 25 avril 2003, par Madame Marcelle RAMONET, députée du Finistère, membre de la commission des affaires économiques de l'Assemblée Nationale.

Il est consulté sur des questions traitant de nuisances sonores et sur des projets de réglementation dans ce domaine.

Composé de spécialistes dans le domaine des nuisances sonores, le conseil possède une capacité d'expertise reconnue.

Ainsi, il a été saisi pour avis sur le dispositif de maîtrise des nuisances sonores de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle à l'occasion de la construction des deux nouvelles pistes, sur le projet de code de l'environnement, sur le projet de directive européenne sur le bruit ambiant et sur de nombreux décrets : musique amplifiée, établissements de santé ou d'enseignement, circuits motorisés...

Il propose des mesures propres à réduire les nuisances sonores.

Doté d'une capacité d'auto-saisine, il mène une réflexion sur des thèmes non encore réglementés (aviation légère, hôtels...) et sur les moyens d'améliorer la réglementation en vigueur (bruits de voisinage...), élabore des chartes de bonne conduite, des recommandations.

Il informe et sensibilise le public.

Le conseil national du bruit participe à des colloques, organise des rencontres.

A titre d'exemple, il a tenu un colloque sur « la loi bruit dix ans après », en décembre 2002.

Par le biais de plaquettes d'information et d'affichettes, il vise à inciter le public, notamment les enfants, à adopter un comportement plus citoyen.

Il organise un concours annuel, « le décibel d'or », récompensant des initiatives remarquables dans la lutte contre le bruit.

Créé en 1991, ce concours s'est ouvert, pour la première fois en 2000 à l'ensemble des ressortissants de l'Union européenne. S'adressant aux collectivités locales, entreprises, associations et établissements scolaires, il comporte à ce jour trois catégories :

- le prix « ville ou transports » récompensant les actions des collectivités territoriales ainsi que les initiatives de lutte contre le bruit dû aux transports ;
- le prix « produits et nouvelles technologies » récompensant les matériaux acoustiques, les appareils de mesure du bruit, les produits et matériels conçus dans un souci d'amélioration de leurs caractéristiques acoustiques ;
- le prix « sensibilisation et éducation » destiné aux projets d'associations, d'établissements scolaires et de collectivités territoriales.

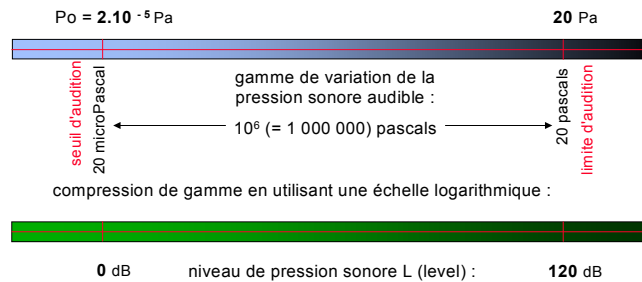
Cette année, la cérémonie du « décibel d'or » se déroulera le 5 novembre 2003 au musée des arts et métiers ; le prix sera remis par la ministre de l'écologie et du développement durable.

Les indicateurs en acoustique

Il est facile de constater que la sensation sonore dépend des caractéristiques physiques des sons et des bruits. Un son trop faible n'est pas perçu. Un son trop fort provoque une gêne, voire une douleur. Il existe donc des limites d'intensité du stimulus physique hors desquelles l'écoute est impossible. Il en est de même quant à la hauteur ou fréquence des sons. Un son trop grave ne provoque pas de sensations sonores (c'est le cas des trépidations). Un son trop aigu n'est pas perçu (ultrasons). L'oreille ne différencie deux sons en intensité ou en fréquence que lorsque les différences relatives ne sont pas inférieures à certaines limites.

- **le décibel** : il correspond au rapport entre deux niveaux de pression variant autour de la pression atmosphérique. Le décibel permet d'obtenir des résultats (situés entre 0 et 120 pour les bruits couramment audibles) dans une gamme de valeurs plus facilement utilisables que le pascal (20 millièmes de pascal à 20 pascals).

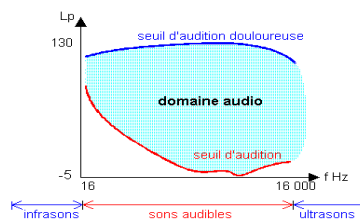
le décibel de pression sonore



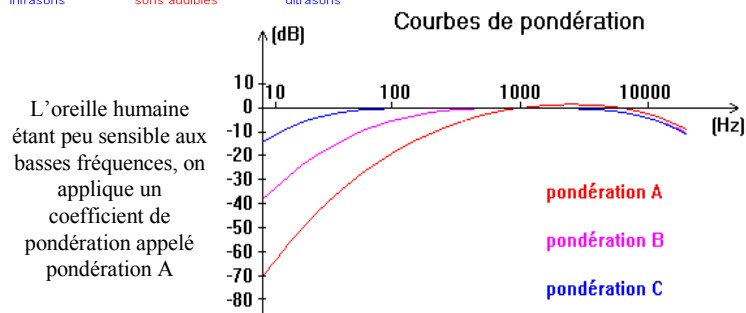
MEDD - Mission Bruit - Septembre 2003

- **le décibel pondéré A** : l'oreille humaine est moins sensible aux basses fréquences (20 Hz à 250 Hz) qu'aux moyennes fréquences (250 Hz à 1000 Hz), on applique un coefficient de pondération appelé pondération A au niveau évalué en dB, pour obtenir le dB(A).

du dB ...



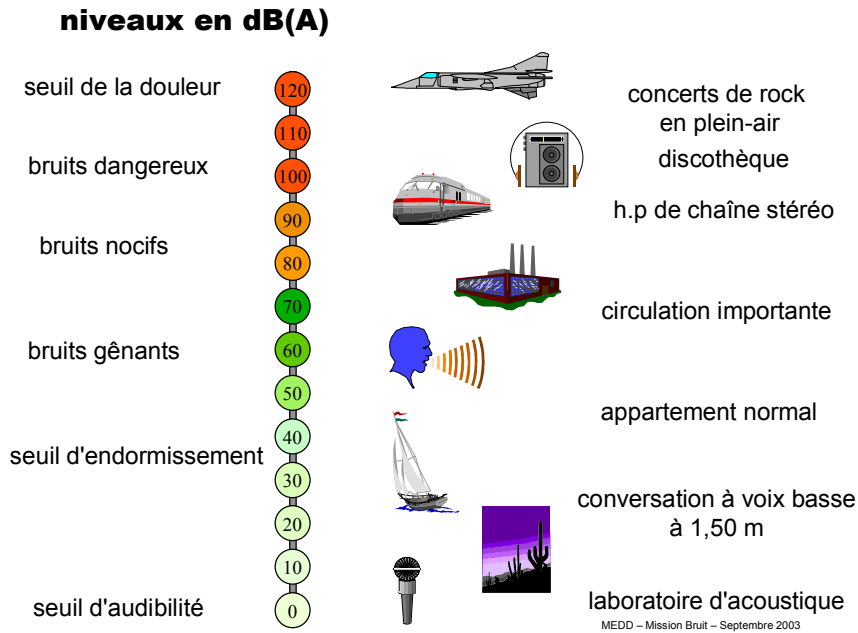
au dB(A)



L'oreille humaine étant peu sensible aux basses fréquences, on applique un coefficient de pondération appelé pondération A

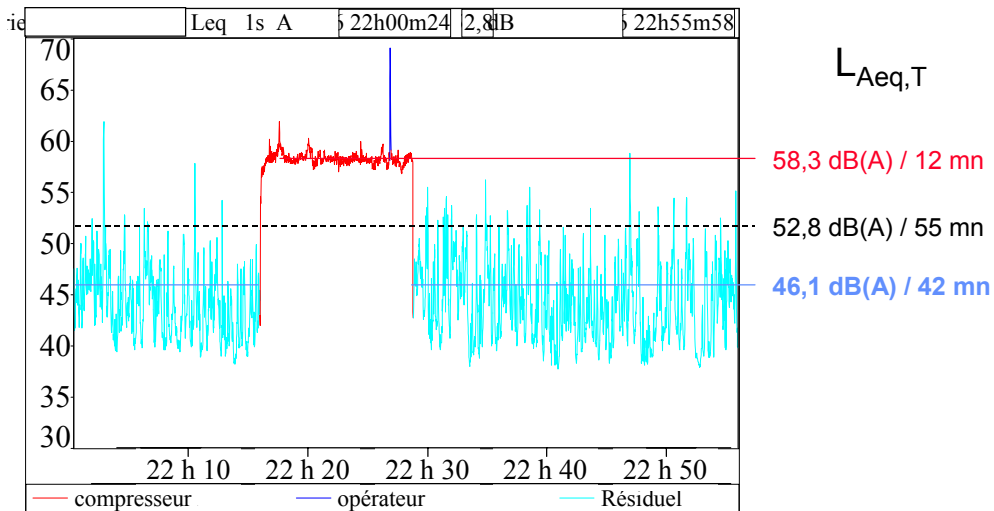
MEDD - Mission Bruit - Septembre 2003

▪ **échelle du bruit :**



- **niveau continu équivalent pondéré A** : il correspond à une valeur « moyenne » des niveaux sonores mesurés en fonction de la durée de mesure :

niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A



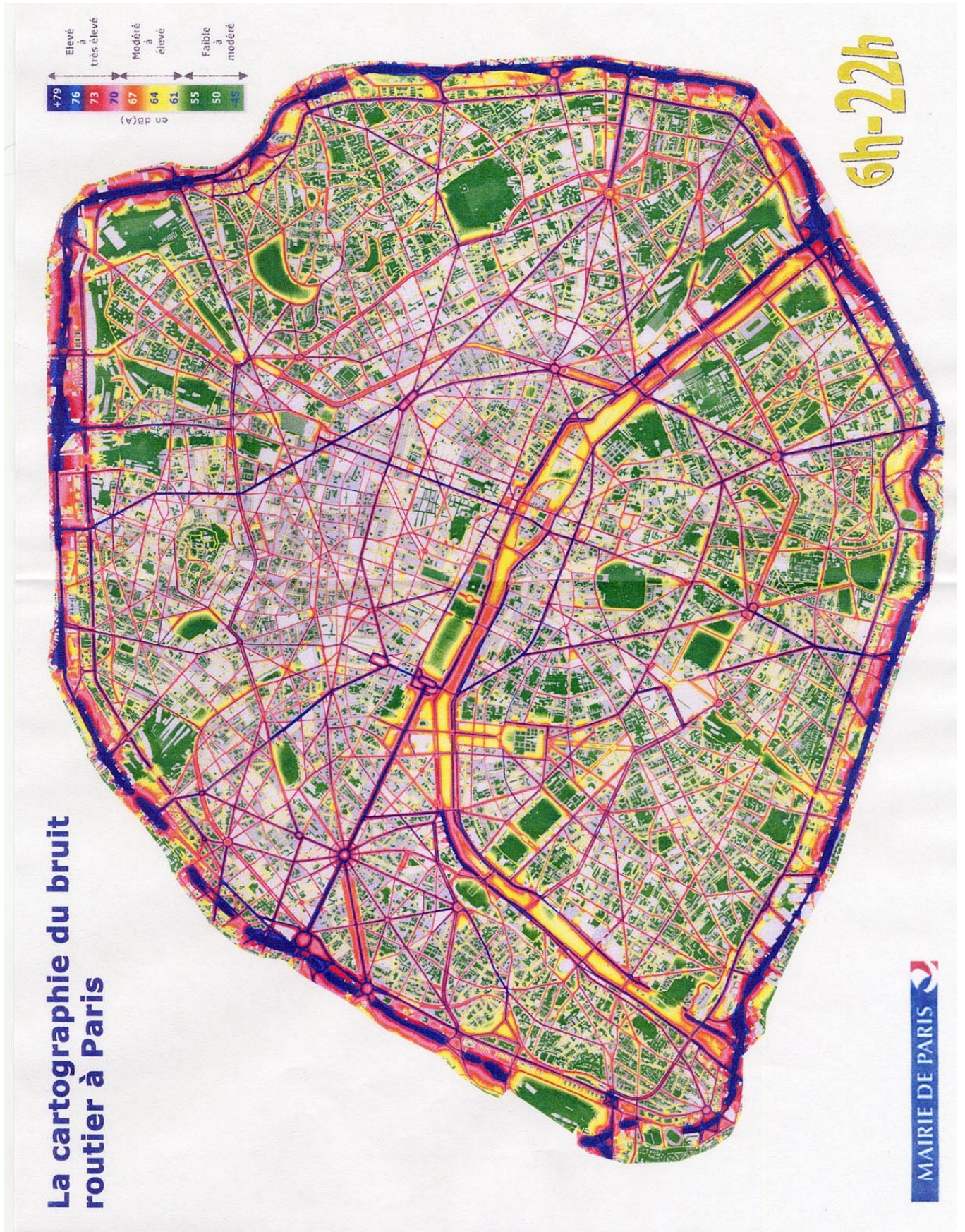
MEDD – mission Bruit – Septembre 2003

- **L_{DEN}** : niveau de bruit moyen sur 24 heures évalué à partir des niveaux moyens de journée (6h -18h), de soirée (18h – 22h) et de nuit (22h – 6h). Les niveaux moyens de soirée et de nuit sont augmentés respectivement de 5 et 10 dB(A) par rapport au niveau de jour.

Les grandes dates du bruit en France

- 1935 création du 1^{er} sonomètre
- 1948 interdiction du survol de Paris
- 1955 notice technique définissant les isolations acoustiques dans les bâtiments aidés par l'Etat (HLM)
- 1959 1^{ère} réglementation bruit à Paris suivie par toutes les autres villes
- 1961 1^{ère} règlement sanitaire départemental type réglant les bruits de voisinage, des activités et de la vie courante
- 1963 1^{ères} recommandations de la commission nationale santé avec introduction de la notion d'émergence (3 la nuit et 5 dB(A) le jour)
- 1963 1^{er} colloque scientifique qui a fait l'état des connaissances en acoustique du bâtiment et a permis une réelle avancée dans la prévision des performances acoustiques
- 1963 introduction du bruit dans le tableau des maladies professionnelles
- 1969 1^{ère} norme AFNOR NFS 31010 mesure du bruit
- 1969 1^{ère} réglementation sur la construction des logements définissant les règles d'isolation entre logements
- 1969 1^{ère} réglementation imposant l'insonorisation des engins de chantier
- 1972 1^{ère} réglementation européenne sur le bruit des véhicules (légers et poids lourds)
- 1972 création du label Confort Acoustique devenu Qualitel
- 1973 création de la mission bruit pour animer et coordonner la politique de lutte contre le bruit en France
- 1973 1^{ère} taxe parafiscale pour financer l'isolation des logements des riverains des grands aéroports
- 1976 1^{ère} réglementation sur le matériel bruyant
- 1978 lancement de la politique des villes pilotes 25 contrats signés
- 1978 1^{er} arrêté fixant les isolations de façades des logements

- 1981 nomination d'un chargé du bruit dans les préfetures
- 1982 création du Conseil national du bruit
- 1984 1^{er} programme de rattrapage des points noirs
- 1985 décret portant création des PEB (plans d'exposition au bruit) autour des aérodrômes
- 1986 1^{ère} directive européenne sur la protection des travailleurs contre le bruit
- 1988 1^{ère} campagne publicitaire sur le bruit de voisinage et création du 36-15 bruit
- 1988 1^{er} texte national sur les bruits de voisinage
- 1991 création du concours du décibel d'or
- 1992 promulgation de la loi bruit
- 1995 décrets réglementant le bruit des infrastructures routières et ferroviaires
- 1996 loi réglementant le niveau sonore des baladeurs
- 1998 rapport Lamure sur l'évaluation du nombre de points noirs des transports terrestres
- 1999 création de l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires)
- 1999 renforcement de la politique de résorption des points noirs du bruit
- 2000 1^{ère} application des indicateurs européens dans la construction des bâtiments
- 2002 publication de la directive européenne sur le bruit dans l'environnement



GipSyNOISE **Projet LIFE Européen**

Un Système d'Information Géographique adapté aux objectifs de la Directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Le Grand Lyon est bénéficiaire du projet GipSyNOISE, retenu par la Commission européenne dans le cadre des programmes **LIFE**.

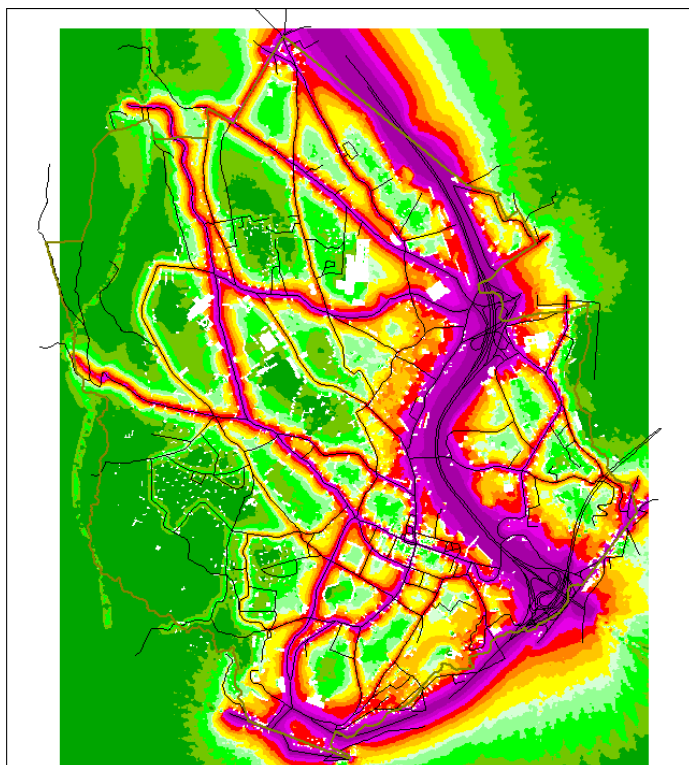
A l'échelle Française, le projet est soutenu par le **Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable**.

Le projet s'organise autour

- **d'un comité technique** : METRAVIB RDS, FORTH – HELLAS et INRETS - LTE
- **d'un comité opérationnel** : Le Grand Lyon, Acoucity
- **d'une expertise** : CERTU
- **d'agglomérations européennes partenaires** :

Communauté urbaine de Lyon : 1 164 000 habitants
Communauté urbaine de Lille : 1 083 000 habitants
Communauté urbaine de Bordeaux : 660 000 habitants
Communauté urbaine de Nantes : 549 000 habitants
Communauté urbaine de Nancy : 258 000 habitants
Communauté d'agglo. du Grand Angers : 256 000 habitants
Communauté d'agglo. de Montbéliard : 123 000 habitants
Ville de Saint Etienne : 375 000 habitants
Ville de Boulogne-Billancourt : 107 000 habitants

Barcelone : 1 600 000 habitants
Prague : 1 200 000 habitants
Porto : 372 000 habitants
Szeged : 180 000 habitants
Huelva : 140 000 habitants



Carte de bruit stratégique

Bruits routier et ferroviaire projet GipSyNoise

indicateur Lden :

rouge : 70 à 75 dB(A)

violet : > 75 dB(A)

vert clair : 45 à 50 dB(A)

vert foncé : < 45 dB(A)



FORTH