

15ème législature

Question N° : 373	De Mme Sophie Auconie (Les Constructifs : républicains, UDI, indépendants - Indre-et-Loire)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transition écologique et solidaire
Rubrique > nuisances	Tête d'analyse > Les nuisances sonores générées par les infrastructures de transport terrestre	Analyse > Les nuisances sonores générées par les infrastructures de transport terrestre.
Question publiée au JO le : 01/08/2017 Réponse publiée au JO le : 29/08/2017 page : 4234		

Texte de la question

Mme Sophie Auconie interroge M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les normes réglementaires de mesure de nuisances sonores générées par les infrastructures de transport terrestre. En effet, les maîtres d'ouvrages et concessionnaires de ces infrastructures respectent les normes réglementaires mais ces mesures se font sur un période donnée, lissée sur la journée, et non sur un instant précis. Ainsi, elles ne reflètent ni ne traduisent de l'intensité et des conséquences humaines et environnementales réelles de ces infrastructures de transport terrestres. Du fait de l'inadaptabilité des normes en vigueur, les maîtres d'ouvrages et concessionnaires sont libérés de toute mise en place de mesure d'indemnisation ou de compensation et les riverains restent en souffrance. Elle lui demande s'il ne serait pas utile et pertinent de faire évoluer la réglementation du bruit en France, que les mesures traduisent du bruit réel et ne fassent plus l'objet d'un « lissage », d'une moyenne, comme cela est actuellement le cas.

Texte de la réponse

Les impacts sanitaires de l'exposition au bruit sont divers et peuvent notamment se manifester par des effets auditifs, (ayant un impact sur l'audition), et des effets extra auditifs subjectifs (principalement la gêne) ou objectifs (effets sur le sommeil, les systèmes endocrinien, cardiovasculaire, immunitaire, sur les apprentissages ou la santé mentale). Les facteurs influençant la survenue des conséquences fonctionnelles sont le niveau, la durée la fréquence (spectre) du bruit et son caractère impulsionnel (bruit très élevé sur une courte période, par exemple chutes de tôles, explosions, tirs de mines ou de fusil qui peuvent dépasser 130 dB). Si des niveaux de bruit de l'ordre de 70 à 80 dB n'induisent pas de lésion, ils peuvent néanmoins, lors d'expositions chroniques ou répétées comme on en rencontre en matière de bruit des infrastructures de transport, être à l'origine d'effets extra auditifs. Le bruit d'une grande infrastructure routière résulte principalement du contact entre les pneumatiques et la chaussée. La gêne qu'il occasionne est due à sa permanence davantage qu'à son intensité. Le bruit ferroviaire est quant à lui un bruit intermittent. La gêne qu'il occasionne est due à des niveaux sonores élevés, chargés en fréquences aiguës, au passage des trains, plus espacé que celui des voitures ou des camions. Lorsque le niveau sonore d'une source varie dans le temps, il est nécessaire d'en calculer la moyenne énergétique sur une durée donnée (Leq) afin d'observer et de comparer différentes valeurs. Les enquêtes démontrent par ailleurs qu'à niveau égal, la gêne ferroviaire reste perçue comme inférieure à la gêne provoquée par la circulation routière. La loi no 92-1444 du 31 décembre 1992

relative à la lutte contre les nuisances sonores et ses textes d'application ont, pour limiter les nuisances sonores des infrastructures de transports terrestres, fixé les règles : 1/ que doivent respecter les maitres d'ouvrages d'infrastructures nouvelles ou d'infrastructures existantes sur lesquelles sont réalisées des modifications ou des transformations significatives (respect de niveaux maximum de la contribution sonore des infrastructures et le cas échéant mise en place d'actions correctives : arrêtés des 5 mai 1995 pour les routes, 8 novembre 1999 pour les voies ferrées). Chaque année, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer et la direction générale de la prévention des risques du ministère de la transition écologique et solidaire financent des actions de résorption des points noirs du bruit sur le réseau routier national. Des crédits mobilisés par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) dans le cadre de son plan bruit ont permis de financer des actions similaires sur le réseau ferroviaire et sur les réseaux routiers gérés par les collectivités territoriales ; 2/ à appliquer pour le classement sonore des voies et les spécifications à respecter par les constructeurs pour la protection des locaux scolaires et des bâtiments d'habitation implantés dans les zones exposées au bruit (arrêtés du 9 janvier 1995 et du 30 mai 1996). La directive européenne 2002/49 CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prescrit aux États membres de faire réaliser des cartes de bruit, destinées à informer les citoyens du niveau de bruit dans leur environnement, et des plans d'actions destinés à limiter ou réduire le niveau de bruit à proximité des infrastructures les plus importantes ainsi que dans les principales agglomérations. Ces cartes qui résultent également de modélisations, généralement complétées par des mesures sur site, sont réalisées selon l'indicateur Lden qui décompose la journée en 3 périodes et qui, pour mieux refléter la gêne subie par les administrés, pénalise respectivement la soirée et la nuit de 5 et 10 dB par rapport aux mêmes niveaux de bruit en période diurne. Il est enfin précisé que le Conseil national du bruit et l'Ademe ont réalisé l'an dernier un rapport sur le coût social du bruit. Il a été demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable de procéder à son analyse critique, d'évaluer les résultats des actions conduites jusqu'à présent et de proposer des actions de réduction des nuisances sonores, en évaluant leur efficacité, leur vecteur (normatif, réglementaire, fiscal, incitatif...), leur coût et des modes de financement. Attendu à la rentrée, il pourra éclairer les choix du Gouvernement sur la politique à mener en la matière.