

BRUIT DES VÉHICULES ET DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES



Intervenants	Textes réglementaires
<ul style="list-style-type: none">• Bruits des véhicules POLICE GENDARMERIE• Bruits des Infrastructures de transports<ul style="list-style-type: none">- <u>Autoroutes</u> : DDE – sociétés autoroutières- <u>Routes nationales</u> : DDE – Conseil Général de l'Yonne- <u>Routes départementales</u> : Conseil Général de l'Yonne- Voie communale : MAIRE- <u>Voies ferrées</u> : RFF, SNCF	<p><u>Directive Européenne « deux-roues » 97/24/CE</u></p> <p><u>Code de la Route (articles R. 318-3)</u></p> <p><u>Code de l'environnement (art. L. 571-9 modifié et suivants)</u></p> <p><u>Code de la Santé Publique (art. R. 1334-30 à 1334-37 et R. 1337-6 à 1337-10-1)</u></p> <p><u>Code pénal (art. R. 623-2)</u></p> <p><u>Arrêté du 5 mai 1995</u></p> <p>Arrêté du 13 avril 1972</p> <p>Arrêté du 9 janvier 1995 Code la Construction et de l'Habitation (art. R. 111-4-1, R. 111-23-2)</p> <p>Arrêté du 30 mai 1996</p> <p>Décret du 23 janvier 1995</p> <p><u>Décrets n° 95-20 95-21 et 95-22 du 9 janvier 1995</u> (limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres.</p> <p><u>Décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit</u></p> <p><u>Arrêté du 4 avril 2006</u></p>

Les "deux roues "



Le cas le plus fréquent est le passage d'un deux roues anonyme, mais dont le pot d'échappement est manifestement modifié. La police ou la gendarmerie peuvent verbaliser en application du Code de la Route, ou convoquer le contrevenant pour un contrôle de niveau sonore (les contrôles sont pratiqués par la Brigade de Contrôle Technique de la Police Nationale).

Réglementation applicable

Code de la route

Le Code de la route est à ce jour l'outil réglementaire presque exclusivement utilisé par la police ou la gendarmerie. L'article R. 318-3 s'applique aux automobiles comme aux motocyclettes, cyclomoteurs et vélomoteurs. Il prévoit que les véhicules à moteur « *ne doivent pas émettre de bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers de la route ou aux riverains* ». Notamment, les moteurs doivent être munis d'un dispositif silencieux, en bon état de fonctionnement. L'échappement libre est interdit, ainsi que toute opération tendant à le supprimer ou à réduire l'efficacité du dispositif d'échappement silencieux.

Les cyclomoteurs doivent porter, sur une plaque métallique, diverses indications et notamment celles concernant le niveau sonore et l'homologation du silencieux.

L'[article R. 318-3 du Code de la route](#) est invoqué pour les infractions suivantes :

- moteur à échappement libre ;
- moteur non muni d'un échappement silencieux en bon état ou dont le dispositif a été modifié (concerne les pots homologués)
- émission de bruits gênants par suite du mauvais état ou de la modification du dispositif d'échappement silencieux ;
- utilisation en agglomération du moteur par accélérations répétées (au démarrage, au point fixe, en circulation).

Cet article permet une verbalisation **sans nécessité de recours à une mesure sonométrique**. Il prévoit une contravention de la 3ème classe relevant de la procédure d'amende forfaitaire (amende forfaitaire, 68 €). La procédure de l'amende forfaitaire exclut la possibilité de saisir et de confisquer le dispositif ayant servi à commettre l'infraction (dispositif d'échappement non homologué ou modifié par exemple).

Par ailleurs, dans le cas d'une infraction d'émission de bruits gênants fondée sur le Code de la route, le fonctionnaire ou l'agent verbalisateur a la possibilité de prescrire l'immobilisation du véhicule et, lorsque le véhicule lui paraît exagérément bruyant, de prescrire de le présenter à un service de contrôle du niveau sonore en vue de sa vérification. La non exécution de cette injonction constitue une contravention de 4ème classe (amende forfaitaire, 135 €) ([article R.325-8 du Code de la route](#)).

Code de la Santé Publique

En matière de bruit, les principales dispositions du Code de la santé publique sont celles relatives aux bruits de voisinage ([articles R. 1334-30 à R. 1334-37](#)). Comme ces dispositions ne sont pas applicables aux infrastructures de transport terrestre et aux véhicules qui y circulent, elles ne pourront sanctionner que des situations marginales, telles que le réglage de moteur en dehors de la voie publique.

Code pénal

L'[article R. 623-2 du Code pénal](#), qui réprime le bruit ou le tapage nocturne troublant la tranquillité, peut également servir de fondement à la sanction d'un comportement anormalement bruyant. Comme dans l'[article R. 1337-7 du Code de la santé publique](#), la contravention prévue est de 3ème classe (450 €) et la chose ayant servi à commettre l'infraction peut être confisquée.

Equipement dont le niveau sonore excède le maximum autorisé

Le décret n°95-79 punit d'une contravention de 5ème classe (1500 €) l'utilisation en connaissance de cause d'un dispositif ayant fait l'objet d'une procédure d'homologation, mais qui aura subi des modifications rendant l'objet ou le dispositif non conforme.

Toutefois, l'entrée en vigueur de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 (codifiée sous les articles L. 571-1 à L. 571-25 du Code de l'environnement) et de son décret d'application est subordonnée à l'adoption d'arrêtés, qui, en ce qui concerne les dispositifs d'échappement, n'ont à ce jour pas été pris.

En attendant leur publication, les dispositions du décret du 17 octobre 1975 relatif à la limitation des niveaux sonores demeurent applicables. Ce texte prévoit notamment des contraventions de la 3ème classe pour la fabrication et la mise en vente de matériel, équipement ou véhicule dont le niveau sonore excède le maximum autorisé. La peine peut être appliquée autant de fois qu'il y aura eu d'appareils fabriqués ou mis en vente.

Des contraventions de la 2ème classe sont prévues pour les utilisateurs de ces matériels, équipements ou véhicules.

Les infrastructures de transports terrestres



Cadre réglementaire concernant les voies nouvelles :

Le bruit des infrastructures routières, nouvelles ou faisant l'objet de modifications, est réglementé par l'article L 571-9 du Code de l'environnement, le [décret n°95-22 du 9 janvier 1995](#) et l'[arrêté du 5 mai 1995](#) d'une part, et par le décret 2006-361 du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006 d'autre part.

Ces dispositions ont pour objet de protéger, par un traitement direct de l'infrastructure ou, si nécessaire, par insonorisation des façades, les bâtiments les plus sensibles existant avant l'infrastructure.

OBLIGATIONS INCOMBANT AU MAITRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage d'une infrastructure nouvelle doit prendre en compte les nuisances sonores diurnes et nocturnes dès la conception du projet d'aménagement, ce qui nécessite une véritable réflexion sur l'intégration acoustique de l'ouvrage.

Aménagements concernés

Sont concernées les infrastructures nouvelles et les transformations significatives d'une structure existante – c'est-à-dire susceptibles d'induire, à terme, une augmentation du niveau sonore de plus de 2 dB(A).

Toutefois, les travaux d'entretien, de réparation ou de renforcement des chaussées (changement de revêtement, par ex.), les aménagements ponctuels (ralentisseur), ne constituent pas une modification significative.

Principe d'antériorité

La limitation de l'impact acoustique de l'infrastructure concerne les bâtiments dits sensibles au bruit (logements, locaux d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale, bureaux) et ayant été autorisés avant l'existence administrative de l'infrastructure.

Une habitation bénéficie de l'antériorité si le dépôt du permis de construire est antérieur à la date d'ouverture de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) portant sur le projet de création de l'ouvrage, ou sur le projet de transformation significative de l'ouvrage dès lors que cette transformation n'était pas prévue à l'origine.

Toutefois, le critère d'antériorité n'est pas opposé aux habitations dont le dépôt du permis de construire est antérieur au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs.

Obligation de résultat : limitation de l'impact sonore

Les seuils à respecter dépendent :

- de l'état initial de l'ambiance sonore extérieure et de la nature des locaux – les zones les plus calmes sont davantage protégées, les locaux d'enseignement sont mieux protégés que les bureaux ;
- du type d'aménagement – infrastructure nouvelle ou modification significative.

Pour les niveaux sonores réglementaires en fonction du type d'établissement : voir en annexe

A titre d'exemple, dans le cas d'une route nouvelle, les logements initialement situés en zone de bruit modéré ainsi que les établissements sensibles (santé, soins, enseignement, action sociale) ne doivent pas être exposés à un niveau de bruit supérieur à 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit (mesure en façade de l'habitation).

Obligation de moyen : étude d'impact et mesures de protection

Les obligations du maître d'ouvrage portent également sur le contenu de l'étude d'impact, qui doit notamment comporter :

- une analyse de l'ambiance sonore initiale,
- la prévision des impacts acoustiques à court terme (chantier) et à long terme (les seuils doivent être respectés sur la durée d'utilisation de la route).

Pour respecter les seuils réglementaires, le maître d'ouvrage doit privilégier la réduction du bruit à la source (caractéristiques géométriques de l'infrastructure, écrans acoustiques, revêtements de chaussées peu bruyants, etc.). L'isolation acoustique de façade des bâtiments, solution de dernier recours qui n'est envisagée que pour des motifs techniques, économiques ou environnementaux, doit satisfaire à des performances minimales d'isolation acoustique à obtenir après travaux.

Jurisprudence :

Protections sonores jugées suffisantes



A été confirmé le jugement qui avait rejeté la demande de condamnation de l'État formulée par une propriétaire riveraine d'une rocade autoroutière. Alors même que la villa se trouvait désormais à une distance d'environ 15 mètres du bord de la chaussée, les juges ont relevé également que la voie litigieuse se situait dans une tranchée de 6 mètres au-dessous du sol et que les bruits du trafic routier étaient en partie absorbés ou renvoyés par le bord de cette tranchée et par un mur antibruit de plus de trois mètres de haut spécialement édifié à cet effet. Ils en ont déduit ainsi, selon une jurisprudence constante, que les inconvénients et sujétions que comportaient l'ouvrage public pour la propriétaire riveraine n'apparaissaient pas excessifs par rapport à ceux que doivent supporter sans indemnités les riverains des voies publiques. **(Cour administrative d'appel de Lyon, 28 novembre 2000, n° 96LY02355)**

Préjudice concernant une nouvelle voie



L'État a été condamné à verser 250 000 F, ainsi que les frais d'expertise, à un couple, en réparation du préjudice subi par la construction d'une voie rapide en 1979. Leur habitation, qui était à l'origine entourée de champs, est à présent située à 76 m de la voie, le trafic routier moyen journalier est passé de 16 000 à 28 000 véhicules par jour, et aucun mur antibruit n'a été édifié. **(Tribunal administratif de Strasbourg, 1ère chambre, 23 septembre 1997, n°901169)**

Annulation d'utilité publique d'une déviation

Ce jugement considère que l'obligation posée par l'article 6 aux études s'applique par conséquent également au dossier d'étude d'impact.



"Considérant que l'étude d'impact se borne à renvoyer au Guide du bruit et au logiciel Mithra, sans préciser la méthodologie employée ; que ces seules mentions ne peuvent être regardées comme satisfaisant aux exigences posées à l'article 6 précité de l'arrêté ministériel du 5 mai 1995 ; (...) qu'ainsi les requérants sont fondés à soutenir que la décision attaquée est entachée d'illégalité..." **(Tribunal administratif de Strasbourg, 16 mars 1999)**

OBLIGATIONS INCOMBANT AU PREFET :

(voir [décret n°95-21 du 9 janvier 1995](#) et arrêté du 30 mai 1996 ; décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 et arrêté du 4 avril 2006)

• Le classement sonore :

Dans chaque département, le préfet est chargé de recenser et de classer les infrastructures de transports terrestres en cinq catégories en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic.

Après consultation des communes, le préfet détermine les secteurs affectés par le bruit au voisinage de ces infrastructures, les niveaux sonores à prendre en compte par les constructeurs et les isolements acoustiques à respecter lors de la construction d'un bâtiment.

Les infrastructures concernées :

Doivent être classées toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5000 véhicules par jour, et toutes les voies de bus en site propre comptant un trafic moyen de plus de 100 bus/jour, qu'il s'agisse d'une route nationale, départementale ou communale. De plus est également concerné le réseau ferroviaire national (nombre de véhicules journaliers supérieur à 50 pour les lignes ferroviaires interurbaines).

Les secteurs affectés par le bruit :

De part et d'autre des infrastructures classées, sont déterminés des secteurs dont la distance à la voie de circulation varie entre 10 et 300 mètres, selon leur catégorie sonore. La carte représente des zones où les niveaux sonores dans l'environnement dépassent ou risquent de dépasser à terme, du seul fait des infrastructures de transports terrestres, un niveau sonore de 60 dB(A) en période de jour (en LAeq(6h-22h)).

• La résorption des « points noirs » du bruit : (contact : DDE)

Essor du trafic routier et ferroviaire, urbanisation mal maîtrisée : à proximité de certaines infrastructures de transports terrestres, certains logements subissent des niveaux sonores reconnus pour provoquer une gêne très importante ou des perturbations du sommeil. Ce sont les « points noirs » dus au bruit des transports terrestres.

L'État a présenté en novembre 1999 un programme concernant les seuls réseaux routier et ferroviaire nationaux, destiné à renforcer la lutte contre le bruit des transports terrestres, selon 3 axes : prévenir l'apparition de nouvelles situations critiques, traiter les points noirs du bruit existants, mettre en oeuvre le suivi de cette politique en mettant en place un observatoire départemental du bruit.

La définition des points noirs du bruit concerne les bâtiments d'habitation, de soins, de santé, d'enseignement ou d'action sociale exposés à des niveaux sonores moyens dépassant 70 dB(A) le jour (période 6h00- 22h00) ou de 65 dB(A) la nuit (période 22h00 – 6h00). Sont retenus les bâtiments d'habitation autorisés avant 1979, ainsi que ceux autorisés avant l'infrastructure en cause.

Priorité est donnée à la protection des habitations et des bâtiments publics sensibles (écoles, crèches, hôpitaux, ...).

OBLIGATIONS DU MAIRE :

Affichage en mairie

Les périmètres des secteurs affectés par le bruit, ainsi que les prescriptions d'isolement acoustique, doivent être annexés au Plan local d'urbanisme (PLU) mis à la disposition du public en mairie.

Sans qu'il s'agisse d'une obligation, il est même recommandé aux maires d'intégrer cette cartographie et ces informations en annexe de la carte communale.

Incidences du classement sonore sur les bâtiments existants

Au-delà des obligations réglementaires applicables aux futurs bâtiments, le classement sonore des voies bruyantes peut servir de base aux collectivités compétentes pour mener des actions locales cohérentes dans le domaine de l'urbanisme et des déplacements, en vue de prévenir ou réduire l'exposition au bruit dans les secteurs les plus affectés.

Possibilités d'actions du maire en matière de circulation :

Le maire peut non seulement réglementer la circulation et le stationnement des véhicules dans la commune, mais également l'usage des avertisseurs sonores (article R. 416-1 et suivants du Code de la Route). De plus, il peut définir, pour les poids lourds, des itinéraires préférentiels pour la traversée de l'agglomération ou instituer, dans certaines zones, des aires piétonnes.

Il peut également soumettre à des prescriptions particulières les activités s'exerçant sur la voie publique (conditions d'horaires, limitation des niveaux sonores), à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public (art. L. 2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales).

Jurisprudence :

Le maire peut interdire, par arrêté motivé, la circulation des véhicules lourds dans la traversée de l'agglomération.



« Considérant que ces mesures sont justifiées par le souci qu'ont eu ces autorités municipales d'assurer, à l'intérieur des agglomérations dont elles ont la charge, la tranquillité publique et la sécurité de passage sur les voies publiques et qu'elles ne présentent pas un caractère excessif pour les transporteurs concernés dès lors que ceux-ci peuvent aisément contourner ces agglomérations par une déviation routière... » (C.E 5 novembre 1980, FNTR, Req.10148).