

La DGPR, la DGITM et le Cerema ont animé, vendredi 25 avril 2014, un séminaire sur la convergence des réglementations française et européenne sur le bruit des infrastructures de transports terrestres. Trois grandes pistes de solutions se dégagent : une méthode unifiée de production des cartes relatives au classement sonore des voies et à la cartographie stratégique du bruit ; l'élaboration d'une base de données du bruit dans l'environnement ; une démarche d'accompagnement de la hiérarchisation des secteurs à enjeux vouée à optimiser l'élaboration des plans d'action.



La DGPR¹, la DGITM² et le Cerema³ ont animé, vendredi 25 avril 2014, un séminaire sur la convergence des réglementations française et européenne sur le bruit des infrastructures de transports terrestres. Trois grandes pistes de solutions se dégagent : une méthode unifiée de production des cartes relatives au classement sonore des voies et à la cartographie stratégique du bruit ; l'élaboration d'une base de données du bruit dans l'environnement ; une démarche d'accompagnement de la hiérarchisation des secteurs à enjeux vouée à optimiser l'élaboration des plans d'action.

Le dispositif réglementaire français de lutte contre les nuisances sonores dues aux bruits des transports cohabite depuis les années 2000 avec une réglementation européenne, celle de la directive sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. mais sans que ces deux référentiels aient vraiment été mis en cohérence. C'est la raison pour laquelle La Direction Générale de la Prévention et des Risques (DGPR) du ministère chargé de l'Ecologie a mandaté le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) pour rechercher dès 2013 des pistes de convergence entre les droits français et européens en matière de transports terrestres. Le but : simplifier les dispositifs actuels et supprimer les redondances réglementaires qui existent aujourd'hui.

Une enquête a été réalisée en 2013 auprès d'un panel d'acteurs du bruit des transports (services de l'État, collectivités, gestionnaires d'infrastructures, bureaux d'ingénierie, organismes de recherches, associations...) afin de dresser un diagnostic de l'existant et d'identifier les pistes d'amélioration possibles. Le séminaire du 25 avril a été l'occasion de partager les résultats de cette analyse afin de poursuivre la démarche en partenariat avec l'ensemble des acteurs impliqués.

L'étude s'est tout d'abord attachée à dresser un état des lieux exhaustif des textes, des acteurs, des méthodes, des données d'entrée et de sortie, des outils et des indicateurs utilisés pour la mise en oeuvre des quatre dispositifs de lutte contre le bruit concernés par cette étude, à savoir :

- le classement sonore des voies,
- les observatoires du bruit des transports terrestres et le rattrapage des points noirs du bruit,
- les cartes de bruit stratégiques,
- les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Cette enquête a permis de disposer d'une première vision partagée de chacun des dispositifs étudiés par les différentes familles d'acteurs au regard des quatre principes fondant la politique de lutte contre le bruit, à savoir : Prévenir, Identifier Réduire les nuisances sonores et Informer la population.

À la lumière du diagnostic réalisé, il apparaît que la convergence des réglementations française et européenne en matière de lutte contre le bruit des transports terrestres nécessite un travail sur les dispositifs étudiés pour :

- mieux maîtriser les données d'entrée
- optimiser les processus techniques
- faciliter la démarche d'identification, de hiérarchisation et de validation des choix d'actions

- faciliter l'appropriation des enjeux par les autorités établissant les PPBE.

Ces leviers nécessitent de mettre en place une démarche et des dispositifs partagés par tous les acteurs, afin de garantir la meilleure appropriation possible. Trois axes de convergence ont été retenus par le comité de pilotage de la démarche :

- Définir une méthode technique unifiée pour produire les cartes de bruit et le classement sonore des voies ;
- Constituer une plate-forme fondée sur une base de données du bruit dans l'environnement permettant d'établir les diagnostics attendus
- Rénover la gouvernance pour mieux identifier les secteurs où il faut agir et évaluer les actions qui en découlent.

Si rien n'est encore gravé dans le marbre, puisque le processus de concertation continue en 2014, des pistes d'évolution du dispositif actuel ont été esquissées lors du séminaire. Chacun des trois axes de convergence cité précédemment sera exploré dans le cadre d'un groupe de

travail dédié.

Pour le groupe chargé de réfléchir à la genèse d'une méthode unifiée de production des cartes, il s'agira notamment :

- de proposer des hypothèses pour construire les cartes de classement sonore des voies à partir des cartes stratégiques du bruit ;
- de proposer une méthode technique pour mettre en oeuvre le classement sonore des voies et déterminer l'isolement acoustique requis lors de la construction d'un bâtiment nouveau ;
- d'analyser les conséquences techniques et réglementaires d'une mise en oeuvre d'une telle méthode.

Pour le groupe chargé de réfléchir à la plateforme de production d'une base de données du bruit dans l'environnement, il s'agira notamment :

- d'élaborer un schéma organisationnel apte à recueillir les données externes nécessaires à l'élaboration des cartes stratégiques de bruit et du classement sonore des voies ;
- de concevoir un processus d'alimentation des données fournies par les gestionnaires d'infrastructures.

Enfin, le groupe chargé de réfléchir aux spécifications techniques et réglementaires relatives aux secteurs où il faut agir, il s'agira notamment :

- d'élaborer un référentiel d'édification des secteurs à une échelle macroscopique ;
- d'élaborer un format cartographique des secteurs ;
- de proposer des critères de hiérarchisation.

Lors du séminaire, certains participants ont fait part de leur crainte que ce dispositif résolument technique ait pour unique vertu de clarifier, pour l'horizon 2017 de révision des cartes et des plans d'action, les modalités pratiques de transposition de la directive 2002/49/CE. Et que la finalité de ces dispositifs, à savoir la réduction du niveau d'exposition au bruit des populations, ne s'en trouve pas forcément améliorée. A court terme, ces propositions d'évolution visent avant tout à sortir de l'ornière de la transposition de la directive, qui, comme chacun le sait, rencontre de nombreuses difficultés d'adhésion de la part des autorités compétentes. Mais à plus moyen

terme, dès lors que ces outils auront été bien pris en main par les acteurs, on peut espérer que cette démarche de convergence se traduira par une plus grande efficacité des actions de réduction du bruit.

Quoi qu'il en soit, les échanges ont été particulièrement fructueux et les participants ont manifesté leur souhait de participer à la poursuite de la réflexion...

[1] Direction Générale de la Prévention et des Risques du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

[2] Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

[3] Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement