

Par délibération de son conseil d'administration du 11 février 2009, l'ADEME a décidé la programmation d'un dispositif d'aide à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres. Pour la période 2009-2011, un budget global de 193 millions d'euros subventionnera les projets pilotés par les collectivités territoriales.



L'engagement n° 153 du Grenelle de l'environnement a fixé l'objectif de la révision de l'inventaire des points noirs du bruit des transports terrestres (PNB¹) et la résorption en cinq à sept ans des PNB les plus dangereux pour la santé. Bien que ce recensement ne soit pas encore achevé, une première exploitation des données disponibles permet une estimation somme toute assez précise du nombre de points noirs. Pour le réseau routier national, une estimation portant sur 73 départements recense 55 451 PNB sur le réseau non concédé et 36 087 sur le réseau transféré. Par extrapolation, on peut estimer que l'ensemble du réseau routier national transféré totalise environ 46 000 points noirs. Pour le réseau départemental et communal, pour lequel aucun recensement n'existe, le rapport du Comop 18

² indique qu'il pourrait être dix fois supérieur. Pour le réseau ferré, on peut estimer que le nombre de points noirs se situe entre 60 000 et 70 000 (extrapolation basée sur les seules régions Rhône-Alpes, Auvergne et Languedoc-Roussillon). Ce rapport propose de fixer pour objectif la résorption des « super points noirs bruit ferroviaires

¹ » dans les 5 à 7 prochaines années, pour un coût global de travaux estimé à 100 millions d'euros par an.

Le budget global du plan bruit que va déployer l'Ademe pour la période 2009-2011 est de 193 millions d'euros. La répartition détaillée de ce budget entre autorisations d'engagement (AE) et crédits de paiement (CP)³s'établit comme suit :

Annexe 1 : plan de financement prévisionnel du plan bruit ADEME

En millions d'euros	2009	2010	2011	Total
Crédits de paiement (CP)	20	30	170	120
Autorisations d'engagement	50	64	79	

Ce dispositif, qui complète les actions de résorption déjà mises en place par le Meeddat (DGPR, DGITM) sur le réseau national, vise principalement le réseau routier détenu par les collectivités territoriales et le réseau ferroviaire géré par RFF (le cas échéant, l'Etat, pour les infrastructures relevant de sa gestion, pourra néanmoins bénéficier du dispositif.). Pour 2009, l'Ademe donnera la priorité aux super points noirs du bruit¹.

Le dispositif d'aide financière sera consacré en priorité aux opérations qui privilégient le traitement à la source : revêtements routiers peu bruyants, pose d'absorbeurs acoustiques sur rails et meulage acoustique des rails, pose d'écrans, de parements et de merlons acoustiques, mise en œuvre de mesures visant à modérer les vitesses pratiquées, à restreindre de manière proportionnée les circulations les plus bruyantes, notamment pendant les périodes de la soirée et de la nuit (plans de circulation, réglementation, etc.). L'ADEME avantagera donc les opérations qui privilégient le traitement à la source. Le recours à l'isolation acoustique de façade sera réservé aux cas où le traitement à la source ne peut se faire dans des conditions techniques, environnementales et économiques satisfaisantes. Le cas échéant, le traitement des façades se fera en complément des actions à la source qu'il est possible de mettre en œuvre.

Comme l'a souligné le rapport du Comop bruit, pour les cas nécessitant une intervention sur le bâti, il est souhaitable de traiter en une seule opération les questions de bruit et d'efficacité énergétique. Face aux difficultés relatives aux modes respectifs de programmation et de financement de ces deux types de travaux, une aide au montage des opérations, tant technique, qu'administrative et financière, est donc indispensable pour la production de dossiers finançables dans les meilleures conditions d'efficacité et de rendement des deniers publics. En

outre, réglementation thermique dans l'existant oblige (décret n° 2007-363 du 19 mars 2007), dans la mesure où ils font l'objet de travaux de rénovation importants, les bâtiments à traiter sont soumis à des obligations de performances énergétiques minimales pour les équipements remplacés ou installés (dont composants d'enveloppe). Il convient de rappeler que la recherche de performances énergétiques allant au delà de cette réglementation peut donner lieu à des aides financières complémentaires spécifiques.

A noter enfin qu'une part de l'aide, entre 10% et 15 % de l'enveloppe budgétaire globale, pourra être consacrée à des opérations de recherche et développement (actions sur les véhicules et matériels roulants dans le cadre du groupe énergie environnement du PREDIT 4, actions sur les systèmes d'isolation thermoacoustique des bâtiments dans le cadre du PREBAT) ainsi qu'à la mise en place d'observatoires à caractère territorial (notamment à travers des appels à projets).

Concrètement, l'aide de l'Ademe fera l'objet de contrats passés avec les maîtres d'ouvrage des opérations de résorption, ou avec leurs délégataires. Notamment, il incombera aux maîtres d'ouvrage de gérer les relations avec les propriétaires concernés par les éventuels traitements de façades, par exemple, à travers l'organisation d'un groupement d'achat (piloté par le maître d'ouvrage ou par un maître d'ouvrage délégué). Le montant maximum de l'aide ADEME est de 80% des coûts des dépenses liées à l'opération de traitement d'un point noir bruit (y compris les études préalables, prestations de maîtrise d'œuvre et de contrôle acoustique réalisé à l'issue des travaux). Ce taux pourra être porté à 100% sur avis motivé du service instructeur et après avis favorable de la Commission nationale des aides énergie (CNA) de l'ADEME, en fonction du caractère innovant ou exemplaire de l'opération. Le montant maximal de l'aide pourra en outre prendre en compte d'éventuels financements complémentaires de l'Etat ou de ses établissements publics. Par ailleurs, dans le cas des opérations ferroviaires, les crédits ADEME viendront en complément des financements provenant de RFF et de l'Agence de Financement

des Infrastructures de Transports de France (AFITF).

Pour le pilotage des études, le montage des dossiers et l'instruction technique et financière des projets, le maître d'ouvrage de l'infrastructure de transport terrestre s'appuiera sur les services déconcentrés du MEEDDAT. Une convention entre l'ADEME et le MEEDDAT précisera les rôles et responsabilités entre l'ADEME et le ministère pour la gestion, la mise en œuvre et le suivi des aides. De son côté, l'ADEME établira un cahier des charges type pour aider les DREAL à constituer des projets qui seront soumis régulièrement à la Commission nationale des aides de l'ADEME. Le cahier des charges définira d'autre part les modalités de reporting pour le suivi des opérations. L'ADEME fournira également un cahier des charges de l'audit mixte acoustique et thermique qui devra être réalisé avant toute opération de traitement des façades des bâtiments.

Un plan de financement prévisionnel est présenté ci-dessous en annexe. Ce plan de financement permet d'atteindre les objectifs d'AE et de CP fixés pour 2009, sous réserve d'accompagner dès cette année l'équivalent de 70 M€ d'opérations de traitement des PNB. Compte tenu du coût moyen total de traitement d'un PNB, estimé à 50 000€, cela nécessite que 1400 projets (routiers et ferroviaires) soient présentés. Afin d'atteindre le niveau de CP fixé, il conviendra par ailleurs que ces dossiers soient suffisamment avancés pour qu'une avance puisse être décaissée (jusqu'à 30% du montant total de l'opération) et qu'une partie des travaux soit réalisée au cours de l'année (de l'ordre de 50% des travaux pour la moitié des opérations). Afin que l'ADEME puisse suivre efficacement ces opérations, il est par ailleurs nécessaire de veiller à ce que les opérations de traitement des PNB soient regroupées dans des dossiers de demande de subvention couvrant un nombre maximal de points noirs bruit.

¹ : Un point noir du bruit (PNB) est un bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique dont les niveaux sonores en façade sont supérieurs à 70 dB(A) le jour ou 65 dB(A) la nuit pour

la route, 73 dB(A) le jour ou 68dB(A) la nuit pour le ferroviaire. Un super point noir est un bâtiment pour lequel ces valeurs seuils sont dépassées à la fois le jour et la nuit.

² Rapport du Comité opérationnel Bruit - Pour une approche globale. Grenelle de l'environnement - COMOP 18.

³ Conformément à la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), l'ensemble des dépenses de l'État fait désormais l'objet d'une double autorisation : les autorisations d'engagement, qui constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être engagées et les crédits de paiement, qui constituent la limite supérieure des dépenses pouvant être ordonnancées ou payées pendant l'année pour la couverture des engagements contractés dans le cadre des autorisations d'engagement.

Annexe 1 : plan de financement prévisionnel du plan bruit ADEME

	2009	2010	2011	2009-2011
R&D et observation				
financement ADEME		5,0	10,0	10,0
Traitement des PNB routier et ferroviaire				
Nombre de PBB traités		1125	1350	1725
Coût total des opérations		56,3	67,5	86,3
dont études		4,5	5,4	6,9
dont travaux		4,5	5,4	6,9

Subvention ADEME	45,0	54,0	69,0
Total financement ADEME	50,0	64,0	79,0

Montants exprimés en millions d'euros