

Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) vient de publier un rapport portant sur le bruit dans l'environnement (bruit des transports, des activités et ICPE) et de la manière de s'en protéger par des politiques du logement et de l'urbanisme. Dix recommandations sont formulées à la fin de ce rapport, notamment sur les cartes de bruit, les « points noirs du bruit », les revêtements de chaussée silencieux, le contrôle de conformité acoustique des logements neufs, le couplage des enjeux énergétique et acoustique, le bruit dans la planification urbaine ou encore la recherche et l'innovation dans le domaine de l'acoustique.

---



Le CGEDD vient de publier un rapport, élaboré par Cécile Avezard (coordonnatrice), Sylvain Leblanc et Michel Rostagnat, qui concerne le bruit dans l'environnement incluant le bruit des transports (aérien, routier, ferroviaire), le bruit des activités comme les chantiers ou encore les installations classées, et de la façon de s'en protéger par des politiques du logement et de l'urbanisme.

Il est d'abord rappelé que le coût social du bruit a été évalué à 57 milliards d'euros par an par l'Ademe et le Conseil National du Bruit. Ce montant apparaît non seulement plausible mais probablement même sous-estimé. Les auteurs indiquent que la politique de lutte contre le bruit dans l'environnement relève historiquement de l'État, les collectivités sont concernées depuis les années 2000. Les interventions de l'État sont coordonnées au sein du « plan bruit » porté par l'Ademe.

Ils soulignent que le bilan de ce plan est mitigé, les crédits ayant été difficiles à mobiliser. Ils notent que la lutte contre les nuisances sonores du transport aérien bénéficie d'un dispositif complet de financement, de prévention et de contrôle. En matière de mesure et de cartographie du bruit, la coexistence de concepts d'origine communautaire et nationale crée la confusion et affaiblit la démarche de communication. Ils notent que la politique de traitement des bâtiments sur-exposés aux transports terrestres est dans une impasse. Les moyens budgétaires affectés sont sans commune mesure avec les besoins. Selon le principe « pollueur - payeur », un mode de financement pérenne doit pouvoir être dégagé. En matière de prévention, il est proposé de

développer un label et de promouvoir les revêtements routiers peu bruyants, de sensibiliser les conducteurs, de mettre en place un dispositif de sanction, et de programmer les investissements pour le remplacement des systèmes de freinage des wagons de fret.

Il est rapporté qu'en matière d'urbanisme, la mission recommande de développer un « volet bruit » dans les plans locaux d'urbanisme. En matière de règles de construction, la mission suggère de concevoir un nouveau dispositif de contrôle pour assurer à l'habitant un logement neuf conforme. Pour finir, la mission recommande que la plus grande attention soit portée à la valorisation et à la diffusion des résultats de la recherche et de l'innovation.

Les auteurs soulignent que si la relance de la politique de lutte contre le bruit dans l'environnement peut s'appuyer sur des points forts (dynamisme de la recherche et de l'expertise publique et privée, mobilisation effective des plus grandes agglomérations, existence du centre d'information et de documentation sur le bruit et du conseil national du bruit), elle ne peut réussir sans un minimum de moyens. Si certaines recommandations ont un faible coût de mise en œuvre, d'autres nécessitent la mobilisation de crédits pérennes, dont le niveau est à apprécier mais reste faible si l'on considère le coût social annuel de plus de 20 milliards d'euros pour le seul secteur des transports.

Les dix recommandations formulées à la fin de ce rapport :

1. Faire des cartes de bruit établies en application de la réglementation européenne la référence en matière de mesure du bruit dans l'environnement. Développer l'expertise pour fiabiliser la qualité des données, faciliter l'usage, la compréhension et la diffusion de ces cartes. Promouvoir cette méthodologie dans les collectivités concernées. (DGPR, Ademe, Cerema)
2. Dégager un financement pérenne permettant de soutenir notamment les collectivités locales dans la politique de traitement des zones les plus exposées au bruit, intégrant de nouveaux leviers (exploitation, aménagement et revêtement routiers, mutation du tissu et des usages urbains). Concentrer les crédits alloués au traitement des façades sur des opérations exemplaires, à forte dimension sociale, avec un financement pouvant aller jusqu'à 100 % du coût total. (DGPR, Ademe, DGITM)
3. Associer le bruit à la politique de sécurité routière, sensibiliser les conducteurs et mettre à

l'étude un système de contrôle sanction automatisé des bruits émergents excessifs causés par certains véhicules. (DGITM, DGPR, en lien avec le ministère de l'Intérieur)

4. Encourager la labellisation et la promotion de l'utilisation des revêtements de chaussées peu bruyants. (DGITM)

5. Présenter sous un an un programme d'investissement pour le remplacement des systèmes de freinage des wagons de fret, permettant aux opérateurs français de respecter les échéances européennes (DGITM, en lien avec les propriétaires de wagons et opérateurs de fret).

6. Prendre en compte le bruit dans la planification urbaine en y intégrant un « volet bruit ». Inciter à définir dans les PLU des restrictions d'usage en matière de construction dans les zones fortement exposées pour épargner les publics sensibles et à définir des orientations en matière d'aménagement urbain intégrant le bruit dans les critères de qualité de vie. (DHUP)

7. Concevoir un nouveau système de contrôle du respect des règles de la construction pour garantir à l'habitant un logement conforme à la réglementation, notamment en matière acoustique. (DHUP)

8. Intégrer le bruit dans les démarches d'amélioration de l'habitat au titre de la transition énergétique ainsi que dans les projets portés par l'Anah. (DHUP, Ademe, Anah)

9. Mobiliser et former la filière du bâtiment sur la question acoustique, intégrer plus souvent les acousticiens aux équipes de maîtrise d'oeuvre et développer un label sur le confort acoustique des logements. (DHUP, CSTB)

10. Soutenir la recherche, l'innovation, l'expérimentation, valoriser leurs résultats et généraliser leurs applications. (tous acteurs publics, coordination DGPR)

[Accéder au rapport du CGEDD \(format pdf\)](#)