

Le bruit des infrastructures ferroviaires, 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 8 novembre 1999 (spécifique aux voies ferroviaires).

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 MAÎTRE 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 de modernisation, de renouvellement ou d'électrification des infrastructures ferroviaires 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.

L'application de ce principe d'antériorité est décrite par l'article 9 du décret 95-22 du 9 janvier 1995.

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.

Usage et nature des locaux

I	f,jour	I	f,nuit
---	--------	---	--------

Etablissements de santé, de soins et d'accueil	60 dB(A)	55 dB(A)
Etablissements d'enseignement (à l'exclusion des locaux sportifs)	60 dB(A)	
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée		

60 dB(A)

55 dB(A)

Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	65 dB(A)	

(1) Ces valeurs sont supérieures de 3 dB(A) à celles qui seraient mesurées en champ libre ou en façade

Il convient de tenir compte de cet écart pour toute comparaison avec d'autres réglementations qui sont b

(2) Pour les salles de soin et les salles réservées au séjour de malades, ce niveau est abaissé à 57 dB(A)

Où $L_{f,jour} = L_{Aeq}(6h-22h00) - 3 \text{ dB(A)}$

$L_{f,nuit} = L_{Aeq}(22h00-6h00) - 3 \text{ dB(A)}$

Sur le plan de l'évaluation du bruit ferroviaire et de sa limitation, par rapport aux engagements

de l'Etat qui prévalaient jusqu'alors, l'arrêté du 8 novembre 1999 s'est notamment traduit par :

- l'apparition d'indicateurs spécifiques au bruit ferroviaire : un terme correcteur a été

introduit au niveau des indicateurs de gêne, ceci pour refléter les spécificités du bruit ferroviaire

et établir ainsi une équivalence avec la gêne due au bruit routier ;

- un allongement de la période de jour considérée pour l'évaluation du bruit, et l'introduction

systématique de la période de nuit, désormais plus longue que la période nocturne retenue

jusqu'alors.

- des exigences plus importantes pour les lignes exclusivement parcourues par des TGV à

des vitesses supérieures à 250 km/h : les seuils limites sont abaissés de 3 dB(A) par rapport à

ceux applicables aux lignes du réseau classique.

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 l'infrastructure ferroviaire).

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.).

Dans le cadre notamment du programme gouvernemental de résorption des points noirs du bruit des transports terrestres, des écrans acoustiques adaptés au contexte ferroviaire ont été mis au point, permettant de gagner en efficacité 2 à 3 dB (A) par rapport aux écrans classiques.

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.