

## Précisions sur la modification d'infrastructures de transport et les 2 dB(A) pour l'application de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières

Lyon, le 8 juillet 2010

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000533013&dateTexte=>

Acoucity remercie le CERTU, le CETE de Lyon pour leurs conseils

Notamment en milieu urbain, le réseau routier évolue, se crée, se modifie au rythme des évolutions des besoins, des orientations et des stratégies urbaines. L'arrêté du 5 mai 1995 fixe les obligations acoustiques lors de créations ou de modification d'infrastructures de transports terrestres. Cette fiche propose de faire un point spécifique sur les conditions nécessaires à une obligation réglementaire lors d'une modification d'infrastructure.

### Que disent les textes ?

Lors d'une modification ou transformation significative d'une infrastructure existante au sens des articles 2 et 3 du décret susvisé relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, le niveau sonore résultant devra respecter les prescriptions suivantes :

- si la contribution sonore de l'infrastructure avant travaux est inférieure aux valeurs prévues à l'article 2 du présent arrêté, elle ne pourra excéder ces valeurs après travaux ;
- dans le cas contraire, la contribution sonore, après travaux, ne doit pas dépasser la valeur existant avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.

### Comment analyser un projet ?

#### La démarche :

- les valeurs acoustiques des objectifs dépendent des périodes (jour/nuit), du niveau sonore ambiant préexistant (modéré ou non) et des locaux existants (habitation, bureaux, hôpitaux...).
  - quel que soit le niveau de bruit existant, chaque étape conditionne l'étape suivante.
- o **Etape 1 : La modification nécessite-t-elle des travaux ?**
    - ✓ Pas de travaux : **pas d'obligations** (hors cadre volontariste des points noirs bruits)
    - ✓ Existence de travaux : **passer à l'étape 2**
  - o **Etape 2 : Ces travaux rentrent-ils dans la liste des travaux exclus de l'application réglementaire (voir art R571-46 du CE) ?**
    - ✓ Si oui : **pas d'obligations**
    - ✓ Si non : **passer à l'étape 3**
  - o **Etape 3 : La modification est-elle significative sur au moins une des deux périodes réglementaires ?**
    - ✓ variations prévisibles inférieures à + 2 dB(A) : **pas d'obligations**
    - ✓ variations prévisibles supérieures à + 2 dB(A) : **passer à l'étape 4**
  - o **Etape 4 : l'aménagement respecte-t-il les seuils réglementaires ?**
    - ✓ les seuils ne seront pas dépassés, ni de jour, ni de nuit : **pas d'obligations**
    - ✓ les seuils seront dépassés, de jour et/ou de nuit : **mettre en œuvre les mesures garantissant le respect des seuils réglementaires**

**Exemple 1 :** Si une infrastructure routière produit par exemple 69 dB(A) de jour, et si des travaux n'engendrant pas d'augmentation de plus de 2 dB(A) sont mis en œuvre, il n'y a pas lieu au sens strict de la réglementation à descendre en dessous de 65dB(A) (seuil pour une ambiance sonore pré existante « bruyante »).

**Exemple 2 :** Si une infrastructure routière produit par exemple 49 dB(A) de jour, et si des travaux engendrant une augmentation de plus de 2 dB(A), sans excéder 60 dB(A) de jour (seuil pour une ambiance sonore pré existante modérée) sont mis en œuvre, il n'y a pas lieu au sens strict de la réglementation acoustique à mettre en œuvre des mesures de protection.

**Exemple 3 :** si une infrastructure routière produit par exemple 71 dB(A) de jour (plus de 70 dB(A), point noir bruit), et si des travaux engendrant une augmentation de plus de 2 dB(A), sont mis en œuvre, l'objectif réglementaire sera de ramener le bruit à 65 dB(A) de jour.