



## REGLEMENTATION

# Exigences acoustiques dans les secteurs affectés par le bruit des transports : nouvelle méthode forfaitaire officialisée par arrêté

*Par arrêté du 23 juillet 2013, l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit est modifié. Outre la mise en cohérence avec l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires, ce texte simplifie et affine à la fois la méthode forfaitaire d'évaluation de l'isolement acoustique minimal, et ce sans modifier le niveau de protection acoustique des riverains, ni augmenter les coûts de construction des bâtiments neufs. La détermination de l'isolement à atteindre dans les situations d'exposition à plusieurs infrastructures est également clarifiée.*

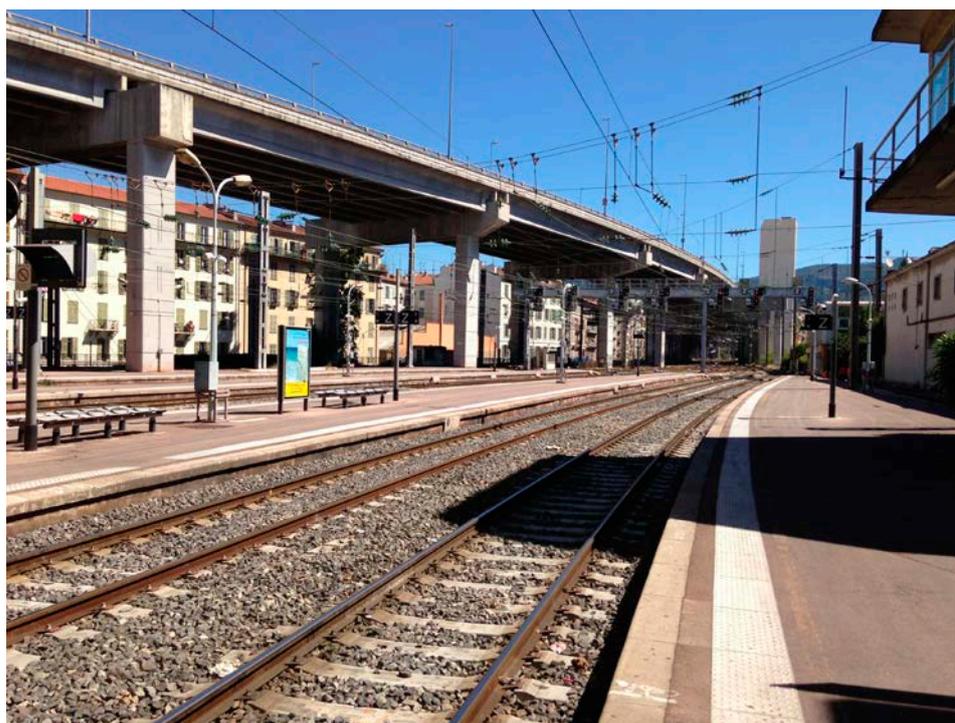
Le décret n°95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres (dont les articles 1 à 7 sont codifiés sous les articles R.571-32 à 43 du code de l'environnement) a instauré l'obligation pour les Préfets de recenser et de classer les infrastructures de transports terrestres (au delà d'un seuil de trafic journalier moyen) en cinq catégories, déterminées en fonction de niveaux sonores de référence diurnes et nocturnes. Il prévoit que le Préfet prend un arrêté classant les infrastructures situées dans son département dans ces catégories, et détermine sur la base de ce classement les secteurs affectés par le bruit situés au voisinage de ces infrastructures, les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction des bâtiments

inclus dans ces secteurs, et les isollements acoustiques de façade requis. Le décret précise que ces isollements acoustiques de façade sont déterminés en application d'un arrêté interministériel pris en application de ce décret.

L'arrêté interministériel actuellement en vigueur est l'arrêté du 30 mai 1996 modifié relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

**Mise en cohérence avec la réglementation relative à la contribution sonore d'une voie ferrée nouvelle**

Le titre I de l'arrêté du 30 mai 1996 définit les modalités de classement des infrastructures de transports terrestres par le Préfet. Le nouvel arrêté apporte une modification dans la méthode de classement des lignes ferroviaires conventionnelles (c'est-à-dire hors lignes à grandes vitesses),





## Transports [Routes/Rail]

par l'apport d'un coefficient correcteur de 3 dB(A) aux valeurs des niveaux sonores de référence pour ces lignes, conformément aux dispositions de l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires. Ce coefficient correcteur prend en compte la spécificité du bruit des transports ferroviaires, et permet d'établir une équivalence avec la gêne due au bruit routier. Le texte assure ainsi une cohérence avec les dispositions de l'arrêté du 8 novembre 1999, déjà appliquées sur le terrain.

### Nouvelle méthode forfaitaire

Le titre II de l'arrêté du 30 mai 1996 concerne les modalités de détermination de l'isolement acoustique minimal des bâtiments d'habitation par le maître d'ouvrage du bâtiment. Les pièces principales et cuisines des logements dans les bâtiments d'habitation à construire dans les secteurs affectés par le bruit d'une ou plusieurs infrastructures de transports terrestres devant, en application du décret n°95-21 du 9 janvier 1995, présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs, l'arrêté du 30 mai 1996 prévoit que cet isolement est déterminé soit par une méthode forfaitaire, soit par une évaluation détaillée sous la responsabilité du maître d'ouvrage.

Cette méthode forfaitaire a suscité des difficultés d'application, sa formulation étant jugée trop simplificatrice. Aussi, le nouvel arrêté modifie la méthode forfaitaire en la simplifiant et en l'affinant dans le même temps (introduction de la notion d'angle de vue selon lequel on voit l'infrastructure depuis la façade, schémas explicitant les notions de masquage de l'infrastructure).

D'autre part, le projet clarifie la détermination de l'isolement à atteindre dans les situations d'exposition à plusieurs infrastructures.



Il intègre également à l'article 8 de l'arrêté du 30 mai 1996 les exigences d'isolement acoustique aux bruits de l'espace extérieur en zone C des zones définies par le plan d'exposition au bruit (PEB) des aérodromes fixées à l'article 2 de l'arrêté du 6 octobre 1978 (lequel article, devenu inutile, est donc abrogé par l'article 13 de l'arrêté), reprend les « normes d'exigences acoustiques » définies en annexe de la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes pour les zones A et B des PEB (constructions neuves très encadrées et limitées), normes connues et appliquées, et fixe une exigence d'isolement acoustique à proximité immédiate de la zone C (zone D), conformément aux recommandations de l'ACNUSA.

Ces dispositions ont pour objectif de faciliter l'application des exigences d'isolation acoustique au voisinage des aérodromes, en regroupant dans un même texte les exigences relatives au bruit des transports terrestres et celles relatives au bruit des transports aériens.

Le titre III de l'arrêté du 30 mai 1996, comportant des dispositions spécifiques à l'Outre-Mer, est inchangé, ces dispositions ayant été introduites par arrêté modificatif du 17 avril 2009.

### Suppression des exigences relatives à la pureté de l'air et au confort thermique d'été

L'article 9 de l'arrêté du 30 mai 1996 (inclus dans son titre II) comporte des exigences relatives d'une part à la pureté de l'air dans les logements concernés par les exigences d'isolement acoustique de cet arrêté, d'autre part des exigences de confort thermique d'été. Ces dispositions sont supprimées par le projet d'arrêté.

En effet, concernant la pureté de l'air, l'arrêté du 30 mai 1996 précise que « la satisfaction de l'exigence de pureté de l'air consiste à respecter l'arrêté du 24 mars 1982 relatif à l'aération des logements, les fenêtres étant closes ». Cette disposition est inutile, car elle n'apporte aucune exigence supplémentaire par rapport à l'arrêté du 24 mars 1982, qui prévoit en son article premier que « l'aération des logements doit pouvoir être générale et permanente au moins pendant la période où la température extérieure oblige à maintenir les fenêtres fermées. Toutefois dans les bâtiments soumis à un isolement acoustique renforcé, l'aération doit pouvoir être générale et permanente en toute saison ».

Concernant l'exigence de confort thermique d'été : l'arrêté du 30 mai



## Transports [Routes/Rail]

1996 fixe une température à ne pas dépasser dans les logements dans certaines conditions de température extérieure. Cette exigence avait été introduite dans cet arrêté à une époque où la réglementation thermique des logements neufs alors en vigueur ne comportait pas encore de contraintes en matière de confort thermique d'été. La réglementation thermique actuelle a remédié à ce manque, puisqu'elle impose des exigences de confort d'été qui tiennent compte de l'exposition au bruit des logements. Aussi, l'exigence de confort d'été de l'arrêté du 30 mai 1996, devenue obsolète, est supprimée.

Le nouvel arrêté consistant donc, d'une part, à mettre le titre I de l'arrêté du

30 mai 1996 actuel en cohérence avec l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires, déjà appliqué en pratique, et, d'autre part, à simplifier la méthode forfaitaire d'évaluation de l'isolement acoustique minimal sans modifier le niveau de protection acoustique des riverains, et sans augmenter les coûts de construction des bâtiments neufs, il a été estimé pertinent que l'arrêté soit applicable aux permis de construire déposés à compter du 1er janvier 2014. Ce texte a fait l'objet d'un avis favorable du Conseil national du bruit lors de son assemblée plénière du 15 juin 2010, faisant suite à des travaux en collaboration avec les professionnels et les ministères

concernés au sein de la Commission technique du Conseil national du bruit. Il a fait l'objet d'un avis favorable du Commissaire à la simplification en date du 6 mai 2011 ainsi que de la Commission consultative d'évaluation des normes en date du 31 mai 2011.

**Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit – JO du 1<sup>er</sup> Août 2013**

## PARIS : 10 % du périphérique recouvert d'enrobé anti bruit

**La Ville de Paris a posé durant les vacances d'été un nouveau revêtement antibruit sur 3,3 kilomètres, soit 10 % du boulevard périphérique de Paris. Les zones les plus habitées ont été privilégiées.**

La chaussée du périphérique va se faire plus discrète. La Ville a fait poser des « enrobés acoustiques » sur huit tronçons représentant 3,3 kilomètres de chaussée, soit 10 % du boulevard

circulaire. Un revêtement Colas déjà testé sur 200 mètres de longueur Porte de Vincennes (12e) qui devrait permettre à près de 10 000 riverains concernés de dormir un peu mieux.

« Ce revêtement présente de très bonnes performances d'absorption du bruit, indique l'adjoint aux Transports Julien Bargeton. On a constaté une baisse de 7 décibels » La Ville a privilégié les lieux « les plus habités » et subissant « les plus fortes nuisances ».

Le nouveau revêtement est plus coûteux. Le prochain Conseil de Paris doit voter une rallonge de 3,4 millions d'euros au budget pour financer ces travaux. Mais il reste une solution à moindre coût pour la municipalité, qui a mis entre parenthèses la poursuite



Image JDD