



relative à une réforme du système d'indemnisation en cas de bruit excessif. La jurisprudence actuelle devrait être remplacée par une réglementation inscrite dans la loi sur la protection de l'environnement. Celle-ci devrait disposer que l'octroi de dérogations pour des infrastructures publiques ou concessionnaires donne automatiquement aux lésés un droit à une compensation en argent. En contrepartie, ceux-ci ne pourront plus obtenir d'indemnisation en invoquant l'expropriation des droits de voisinage, c'est-à-dire la nécessité de supporter des nuisances.

La nouvelle orientation prévoit, par ailleurs, que les propriétaires concernés toucheront des montants compensatoires périodiques pour la moins-value de leur bien immobilier. Le versement périodique permet en effet de tenir compte d'un changement de circonstances, comme l'augmentation ou la réduction du bruit. L'entreprise qui réduit ses émissions sonores devra ainsi verser des montants moins élevés.

La proposition du Conseil fédéral réformant le modèle d'indemnisation pour bruit excessif répond à la volonté du Parlement, qui a décidé d'améliorer la situation actuelle (initiative parlementaire Hegetschweiler 02.418 et motion de la CEATE-CE 08.3240).

La nouvelle réglementation accroîtra la sécurité du droit à la fois pour les exploitants d'installations et les personnes exposées au bruit, et permettra de réduire les nuisances sonores par le biais d'incitations économiques dynamiques. Le Conseil fédéral a chargé le DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) de préparer d'ici à fin 2013 le projet législatif à envoyer en consultation.

Pour en savoir plus :
www.bafu.admin.ch

La Préfecture de Paris publie son PPBE « infrastructures ferroviaires »

La préfecture de Paris a publié le PPBE portant sur les voies de chemin de fer du département parisien. Le document est riche d'informations sur les actions, déjà engagées ou à venir, de réduction du bruit menées par l'État et les gestionnaires d'infrastructures.

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures ferroviaires du département de Paris a été approuvé par arrêté préfectoral le 6 juillet 2012.

Le bilan des zones de bruit critique recensées sur le territoire de Paris s'établit comme suit : 34 points noirs du bruit (PNB) identifiés

par les gestionnaires RFF et RATP, correspondant à 2 925 Parisiens exposés à des seuils de bruit supérieurs aux valeurs limites de la journée entière (LDEN > 73 dB (A₂₀₁₃, 1434 exposés à des seuils supérieurs aux valeurs limites de nuit (LN > 65 dB (A)) et 3 établissements sensibles exposés à des seuils supérieurs aux valeurs limites de la journée entière.





Transports [Routes/Rail]

Les actions engagées depuis plusieurs années, de même que les mesures prévues dans le cadre du PPBE 2012-2017, sont détaillées dans le document. Côté gestionnaires, la RATP prévoit la résorption de tous ses points noirs du bruit d'ici 2017. Ceux-ci se répartissent en deux zones de bruit critique : dans le 14^e arrondissement, il s'agit d'habitations situées à moins de 10 mètres des voies du RER B ; dans le 12^e arrondissement, il s'agit du tronçon de la ligne 5 du métro situé entre le quai de la Rapée et la Gare d'Austerlitz (PNB exclusivement dû à l'apparition de crissements de courbe). Pour la résorption des PNB situés dans le 14^e arrondissement de Paris (rue Empereur Julien et avenue René Coty), la solution retenue est le traitement de façade. La convention de financement signée avec l'ADEME en décembre 2010 prévoit notamment la réalisation d'une étude thermique complémentaire destinée à concilier les performances acoustiques

avec les exigences de renouvellement d'air, de confort thermique (été, hiver), de sécurité des personnes (extraction de fumée, chauffe-eau à gaz) et de contribuer au respect des exigences de la RT 2012. Dans le 12^e arrondissement, la RATP prévoit le remplacement des modèles de rame MF67 par les modèles MF01, équipés de roues monobloc et de joints insonorisants. À noter que la ligne 5 sera intégralement équipée de ces modèles en 2013.

Pour sa part, RFF s'engage à proposer un programme de résorption des PNB parisiens qui reposera principalement sur du traitement de façade. Sous réserve de l'obtention des financements nécessaires (financement ADEME), RFF réalisera le diagnostic de l'isolation acoustique des bâtiments respectant le critère d'antériorité, les travaux dont l'isolation est insuffisante seront chiffrés. RFF sera alors en mesure de proposer pour chaque PNB parisien,

le degré de priorité, les actions envisageables, les besoins financiers annuels et les délais nécessaires afin que le Préfet de Paris puisse élaborer un plan départemental de résorption des points noirs du bruit concernant le réseau ferroviaire. Compte tenu de la densité de l'urbanisation à Paris, les mesures de protection à la source comme la mise en place d'un écran acoustique ne sont pas envisageables. Sur cette période, RFF poursuivra par ailleurs les actions déjà engagées pour prévenir et réduire le bruit aux abords de ses infrastructures (par exemple : couverture des voies à Austerlitz).

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures ferroviaires du département de Paris est téléchargeable sur le www.ile-de-france.gouv.fr, rubrique « La préfecture et vous/Particuliers/Prévention des risques/informations relatives au bruit ». ■



Le Club déciBel Villes accompagne les collectivités qui souhaitent mettre en œuvre des actions dans le domaine de l'environnement sonore. Le Club soutient la dynamique de ces collectivités en leur offrant des services et en favorisant les échanges entre elles. L'appartenance au Club est un signe de reconnaissance de la qualité de vie dans une ville. Le Club est animé par le Centre d'information et de documentation sur le bruit (CIDB).



12/14, rue Jules Bourdais. 75017 Paris
Téléphone : 01 47 64 64 60
www.bruit.fr
cidb@cidb.org

Plus d'informations : www.bruit.fr



GRUPE MONITEUR

