

Direction des Transports Terrestres

Direction de la Prévention des Pollutions  
et des Risques

**Le Ministre de l'Équipement, des Transports et du  
Logement**

**Le Ministre de l'Aménagement du Territoire et de  
l'Environnement**

**à**

**Madame et Messieurs les Préfets de région**

**Mesdames et Messieurs les Préfets de département**

**Objet :** Politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire.

**P.J. :** - une instruction relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures ferroviaires existantes.

Le transport ferroviaire dispose d'atouts importants en matière de préservation de l'environnement et son développement s'intègre dans le cadre d'une politique équilibrée et soucieuse d'une meilleure maîtrise des pollutions générées par les différents modes de transport.

Malgré les progrès accomplis par les techniques ferroviaires, tant en matière de traction que de conception et d'armement des voies, certains riverains des voies ferrées existantes demeurent toutefois soumis à des nuisances sonores importantes.

Ainsi, le souci d'une meilleure maîtrise de l'exposition au bruit au voisinage des infrastructures ferroviaires doit-il faire partie intégrante de la politique de développement de ce mode de transport.

Les textes d'application de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit concernant, d'une part, la limitation du bruit des infrastructures nouvelles et des modifications significatives des infrastructures existantes et, d'autre part, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres, constituent aujourd'hui le cadre de référence pour la prévention des nuisances sonores subies par les riverains des voies ferroviaires.

Les modalités d'application de ce dispositif législatif et réglementaire viennent d'être récemment précisés à l'occasion de l'instruction ci-jointe.

Compte-tenu des enjeux importants liés à l'aménagement des lignes nouvelles et aux opérations de modernisation des lignes existantes, il importe que les services déconcentrés de l'Etat contribuent utilement au suivi de l'élaboration de ces projets.

La première partie de la présente circulaire s'attache à préciser, pour les voies ferroviaires nouvelles ou faisant l'objet de travaux modificatifs, les modalités à suivre pour éviter que leur fonctionnement ne crée des nuisances sonores excessives.

Par ailleurs, la procédure de classement sonore permet de compléter de façon cohérente le dispositif précédemment évoqué par des dispositions visant à imposer aux bâtiments nouvellement édifiés au voisinage des infrastructures ferroviaires le respect d'exigences minimales d'isolation acoustique. La deuxième partie de la présente circulaire rappelle les principes essentiels de cette procédure de classement.

Enfin, en complément de ce dispositif de prévention, le Gouvernement a décidé de mettre en place une politique de rattrapage des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux. La circulaire des ministres chargés de l'environnement et des transports du 12 juin 2001 fournit un cadre pour la mise en oeuvre de cette politique. La troisième partie de la présente circulaire vise à compléter ce cadre pour les aspects relatifs aux infrastructures ferroviaires.

## **I - La limitation du bruit des infrastructures ferroviaires nouvelles ou modifiées**

L'instruction ci-jointe précise les exigences liées à la limitation des nuisances sonores pour les opérations de construction de nouvelles lignes ferroviaires ou de modification des infrastructures existantes. Les maîtres d'ouvrage de ces opérations sont notamment tenus de prévoir et de mettre en oeuvre l'ensemble des protections sonores en vue de garantir dans le temps le respect des exigences acoustiques réglementaires, en privilégiant le traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats (action à la source).

Cette instruction est destinée à constituer un cadre de référence pour l'ensemble des acteurs amenés à participer au suivi des études acoustiques produites dans le cadre des projets d'infrastructures ferroviaires.

En complément des dispositions contenues dans cette instruction, il nous paraît utile d'appeler votre attention sur les points suivants :

### **I.1 - La qualité et la transparence des études réalisées**

L'application des dispositions réglementaires existantes nécessite la conduite d'études relativement détaillées permettant d'apprécier, à l'échelle du bâtiment et dès lors que la localisation de l'infrastructure le permet, l'impact acoustique du projet.

Le résultat de ces études acoustiques doit notamment être traduit dans le cadre du dossier d'études d'impact de chacun des projets. Nous vous rappelons qu'en application

du décret modifié n° 77-1141 du 12 octobre 1977 et du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995, ce dossier devra notamment comprendre :

- l'analyse de l'état initial des niveaux sonores dans l'environnement ;
- l'analyse des effets du projet sur les niveaux sonores dans l'environnement, qu'ils soient directs et indirects, temporaires et permanents;
- les hypothèses de calcul (notamment au niveau de la nature des trafics, du nombre de circulation, et des conditions météorologiques), les méthodes de calcul ou de mesure utilisées pour l'évaluation des niveaux de bruit et le dimensionnement des protections contre les nuisances sonores ;
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les effets du projet sur l'exposition au bruit

Il vous appartient par ailleurs, le cas échéant, dans le cadre des dispositifs d'information ou de concertation éventuellement mis en place, d'attirer l'attention des riverains et des partenaires locaux sur le fait que les trafics constatés à la mise en service de l'infrastructure peuvent être très inférieurs aux trafics prévisibles à terme, mais que les protections acoustiques devront toutefois assurer le respect dans le temps des exigences acoustiques fixées par le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 8 novembre 1999.

#### I.2 - Cas de protections excédant le strict respect de la réglementation

Dans certains cas, il peut apparaître opportun d'envisager des mesures de protection contre les nuisances sonores excédant le strict respect de la réglementation, afin notamment de protéger un ensemble de bâtiments plus importants ou de limiter davantage les niveaux de bruit. Vous pourrez dans ces cas rechercher, auprès des riverains et des différentes collectivités, des contributions financières complétant le financement assuré par le maître d'ouvrage.

#### I.3 - Cas des sites d'exposition multiple routière et ferroviaire

Certains projets ferroviaires peuvent être concomitants avec des travaux d'infrastructure routière et peuvent conduire, sur certains territoires, à des nuisances sonores cumulées. Dans un souci de cohérence et d'optimisation des protections mises en oeuvre, vous inviterez les différents maîtres d'ouvrage à la recherche d'une solution globale pour le traitement des sites correspondants, et vous rechercherez avec eux la meilleure coordination pour l'information des populations concernées.

#### I.4 - Rôle des DDE, DRE et DIREN

Vous êtes invités à vous appuyer, dans le cadre du dispositif de suivi de l'élaboration des projets ferroviaires, sur la compétence des DRE et DIREN.

Ces deux services ont en effet vocation à guider l'élaboration du dossier d'impact acoustique produit par le maître d'ouvrage, à veiller à l'application des principes rappelés dans le cadre de l'instruction ci jointe et à formuler toute observation propre à éviter toute difficulté dans le cadre des procédures liées aux projets.

Les DRE, DIREN et DDE sont par ailleurs appelées à jouer un rôle essentiel dans la mise en œuvre de la politique de résorption des points noirs du bruit. Ces services sont notamment amenés, au travers des observatoires du bruit des transports terrestres, à disposer d'une connaissance précise des zones affectées par les niveaux de bruit les plus importants. Il conviendra que ces connaissances soient mises à profit lors de l'instruction du dossier d'impact acoustique.

## **II - Le Classement sonore des infrastructures ferroviaires**

Le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 ainsi que l'arrêté du 30 mai 1996 précisent les conditions dans lesquelles les Préfets de département prennent les arrêtés de classement sonore du réseau ferroviaire national. Nous vous rappelons que l'article 11 du décret n° 95-21 impose les échéances des 28 juin 1998 et 28 juin 1999, selon le cas, pour la publication de ces arrêtés. Il revient aux Préfets de département de publier dans les meilleurs délais ces arrêtés et de prendre les dispositions nécessaires pour que les annexes informatives des plans locaux d'urbanisme soient mises à jour en application des articles R. 123-13, R 123-14 et R. 123-22 du code de l'urbanisme.

Nous appelons par ailleurs l'attention des Préfets de département, sur l'obligation de prendre des arrêtés de classement complémentaires pour les projets de construction de nouvelles infrastructures ou de modification significative des infrastructures existantes, dès lors que ceux-ci répondent aux critères visés par les articles 1 et 2 du décret n° 95-21.

Enfin, nous invitons les Préfets de département à modifier, dans les conditions prévues par le décret n° 95-21 et l'arrêté du 30 mai 1996, les arrêtés de classement sonore publiés dès lors que les évolutions des trafics, des conditions de circulation ou des technologies des matériels, peuvent conduire à une modification de la catégorie sonore des infrastructures classées.

Les Préfets de département seront amenés à prendre l'attache de RFF afin de disposer des données nécessaires au classement sonore des infrastructures du réseau ferroviaire national, ces données devant également alimenter les observatoires départementaux et régionaux du bruit des transports terrestres.

## **III - La résorption des points noirs du bruit du réseau ferroviaire national**

A l'occasion de la communication en conseil des ministres du 10 novembre 1999 au sujet de la lutte contre le bruit des transports terrestres, le Gouvernement a décidé de compléter les dispositions législatives et réglementaires précédemment abordées par un programme de résorption des « points noirs du bruit des transports terrestres ».

La circulaire du 12 juin 2001 définit les principes d'application de cette politique de résorption pour l'ensemble des infrastructures de transports terrestres du réseau national. La présente circulaire en précise les modalités de mise en œuvre pour ce qui concerne le réseau ferroviaire national.

### **III.1 - La mise en place d'observatoires du bruit ferroviaire**

Comme le prévoit la circulaire du 12 juin 2001, la lutte contre le bruit des transports terrestres passe en premier lieu par une évaluation détaillée de l'exposition des populations aux nuisances sonores générées. A cet effet, la constitution d'observatoires du bruit des transports ferroviaires et routiers permettra de recenser les zones les plus exposées et d'assurer le suivi des actions de résorption engagées.

Pour ce qui concerne le transport ferroviaire, RFF, propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire national, diffusera l'ensemble des données nécessaires à la mise en place du volet ferroviaire de ces observatoires aux DRE, DIREN et DDE. La méthodologie et les outils employés par RFF seront compatibles avec ceux définis pour le réseau routier national. Les bases de données départementales et régionales qui seront ainsi constituées devront permettre à l'ensemble des acteurs concernés de définir les modalités d'une résorption progressive des points noirs de bruit à partir de critères basés notamment sur les niveaux d'exposition et sur le nombre de populations touchées.

Il est prévu qu'une première phase de diagnostic sera conduite par RFF au niveau national, avec l'appui de la SNCF. Cette première phase permettra de repérer, pour l'ensemble du territoire national, les zones de bruit critique qui devront faire l'objet d'un diagnostic plus précis dans le cadre des différents observatoires. RFF devra diffuser aux DRE, DIREN et DDE les bases de données départementales et régionales ainsi constituées avant mars 2003.

Sur la base de ces premiers travaux, le Préfet de département précisera, en liaison avec le comité de pilotage départemental évoqué au chapitre I.1 de la circulaire du 12 juin 2001, les zones qui devront en priorité faire l'objet d'opérations de rattrapage des points noirs du bruit et pour lesquelles il conviendra de recueillir les données complémentaires nécessaires au montage des opérations et à l'alimentation des observatoires départementaux et régionaux.

### III.2 - Les moyens consacrés

En ce qui concerne le financement des opérations de résorption sur le réseau ferroviaire national, le Gouvernement a décidé de consacrer une enveloppe annuelle de 100 MF, dont 50 MF à la charge de l'Etat (chapitre 63.44, art. 30) et 50 MF à la charge de RFF. Cet engagement est destiné à être complété des participations des collectivités locales sur la base d'une prise en charge des opérations au maximum de 50 % de participation cumulée pour l'Etat et RFF.

Il vous appartient alors de négocier, avec les différentes collectivités locales, le montage financier de chacune des opérations.

### III.3 - La programmation des crédits

Dans la mesure où l'enveloppe de 100 MF constitue à ce stade un engagement complémentaire aux crédits prévus dans le cadre des contrats de plan, il convient qu'une affectation annuelle spécifique de ces moyens soit prévue dans chacune des régions.

A cet effet, les Préfets de région établiront pour les opérations de résorption des points noirs du bruit ferroviaire, sur proposition des Préfets de département et en liaison avec RFF, une programmation pluriannuelle qui présentera un échéancier des besoins en

autorisations de programmes (AP) et en crédits de paiements (CP). Cette programmation sera jointe à la programmation prévue pour les volets ferroviaires des contrats de plan par la circulaire n°2000-52 du 20 juillet 2000.

De la même façon, les Préfets de région dresseront à la DTT, avant le 1<sup>er</sup> novembre de chaque année, un bilan des crédits déjà engagés ainsi qu'une programmation précise des besoins pour l'année à venir.

La DTT établira alors, en liaison avec RFF, une programmation consolidée à l'échelle nationale. En cas d'impossibilité à satisfaire l'ensemble des besoins, la DTT se rapprochera des préfets de région concernés pour définir les solutions les plus adaptées. La DTT communiquera enfin aux différents préfets de région, au début de chaque année, l'affectation retenue pour l'enveloppe nationale de 100 MF.

Pour l'année 2002, dans la mesure où les premiers éléments de diagnostic réalisés par RFF ne seront pas disponibles avant le début 2003, les besoins en crédits que vous communiquerez à la DTT pourront se baser sur le recensement des études déjà réalisées et la poursuite des opérations correspondantes. L'état des besoins prévisionnels de crédits pour l'année 2002 devra parvenir à la DTT avant le 15 mars 2002.

#### III.4- La conduite des opérations

RFF, en tant que maître d'ouvrage des investissements du réseau ferroviaire national, assure la conduite des études relatives aux protections acoustiques destinées à réduire les niveaux d'exposition des populations riveraines de ce réseau.

Il vous revient alors d'organiser la mise en place de structures adaptées pour le suivi de ces études par l'ensemble des partenaires concernés. Les modalités précises de ce suivi devront être établies en liaison avec le comité de pilotage prévu au chapitre I.1. de la circulaire du 12 juin 2001.

Les services déconcentrés de l'Etat, en particulier les DDE, ont vocation être associés à la définition et au suivi des études relatives aux différentes opérations de traitement acoustique. Dans ce cadre, l'opportunité de résorber les points noirs du bruit préexistants situés sur le périmètre de travaux d'infrastructure du réseau ferroviaire national prévus par ailleurs, devra notamment être examinée.

Enfin, compte-tenu du caractère contraint des ressources affectées annuellement par l'Etat et RFF à la résorption des points noirs du bruit ferroviaire, il conviendra d'analyser les possibilités de réaliser un traitement progressif des sites identifiés comme devant être traités dans le cadre de cette politique de rattrapage.

### III.5 - La mise en place de la participation de l'Etat

Chaque opération devra donner lieu, préalablement à son engagement, à une convention de financement entre les différents partenaires pour la phase d'étude et pour la phase de travaux.

A l'instar du dispositif prévu pour les opérations des volets ferroviaires des contrats de plan et décrit par la circulaire précitée du 20 juillet 2000, les Préfets de région adresseront à la DTT une demande de délégation d'Autorisation de programme (AP) et de crédits de paiement (CP) (chapitre 63.44 art. 30), en joignant à cette demande le projet de convention définitif. Alors que les AP sont destinées à couvrir l'ensemble des engagements de l'Etat prévu dans le cadre de cette convention, les CP correspondent à ce stade aux besoins de crédits pour l'année en cours.

Après délégation de ces crédits, engagement comptable et visa du projet de convention par le contrôleur financier local, il vous appartiendra de signer cette convention au nom de l'Etat. La DTT sera rendue destinataire d'une copie de la convention signée par les différents partenaires.

\* \*

En définitive, la maîtrise des conditions sonores au voisinage des infrastructures ferroviaires doit faire l'objet d'une préoccupation partagée par l'ensemble des acteurs soucieux d'un développement harmonieux du transport par voie de chemin de fer.

Nous tenions, au travers de cette circulaire, à rappeler le rôle actif que l'Etat est appelé à jouer dans cette politique, à la fois en s'assurant du respect des dispositions réglementaires prévues dans le cadre des dispositifs de suivi des projets, mais aussi en se dotant, aux côtés de RFF et des collectivités locales, de tous les moyens nécessaires à une résorption objective et progressive des situations les plus exposées.

Nous vous serions enfin reconnaissants de bien vouloir nous rendre compte, sous le présent timbre, de toute difficulté que vous pourriez rencontrer pour l'application des dispositions de la présente circulaire.

Le Directeur des Transports  
Terrestres

*Signé le 28 février 2002*

Le Directeur de la Prévention des  
Pollutions et des Risques

*Signé le 20 février 2002*

Copie : M. Claude MARTINAND (Président du Conseil d'administration de RFF)  
M. Louis GALLOIS (Président du Conseil d'administration de la SNCF)