

I. - *Création de voies nouvelles.*

1. Lors de la création d'une voie nouvelle, on s'attachera à en limiter la contribution sonore au droit des habitations et des équipements sensibles existants.

L'objectif visé sera de contenir le niveau sonore équivalent Leq (8 heures-20 heures) engendré par la voie dans une fourchette comprise entre 60 et 65 dB (A), sur la base des méthodes définies par le *Guide du bruit des transports terrestres* (1).

Je vous rappelle à cet égard la bonne représentativité de l'indicateur Leq (8 heures -20 heures) pour appréhender la gêne globale des riverains dans la très grande majorité des cas, compte tenu des corrélations existant entre trafics diurnes et nocturnes. Le recours à un indicateur complémentaire Leq (0 heure -5 heures) ne s'avère justifié que dans des cas très exceptionnels (cf. note d'information du directeur des routes en date du 27 septembre 1982).

Des niveaux de confort proches de 60 dB(A) seront recherchés dans la mesure du possible, si les logements à protéger sont situés dans des zones résidentielles calmes ou si la nature des équipements le justifie. Il pourra en être de même dans d'autres cas s'il n'en résulte pas de supplément de coût notable.

Lorsque le niveau sonore préexistant est supérieur à 75 dB (A), l'objectif sera de limiter la contribution de la voie nouvelle à 65 dB (A) de façon à ne modifier que faiblement le niveau sonore final.

Dans l'hypothèse où les niveaux sonores préexistants sont très élevés [ $\geq 70$  dB (A)], on s'attachera, autant que possible financièrement et techniquement et en liaison éventuelle avec les autres maîtres d'ouvrage concernés, à les réduire dans l'état final par le choix de remèdes appropriés (cf. les actions de rattrapage évoquées ci-après).

2. Les choix entre la protection à la source et la protection sur le bâti, fonction de la configuration du site, de ses caractéristiques et de la nature des constructions ou des équipements qu'il comporte, devra faire l'objet d'une approche globale. La préférence sera donnée à la protection à la source, par exemple par écrans de hauteur moyenne, chaque fois qu'elle est, aux plans technique et esthétique, adaptée et d'un coût raisonnablement proportionné à l'objectif visé. Dans les autres cas, ou si des immeubles ou parties d'immeubles s'avèrent soumis à des niveaux de bruit supérieurs à l'objectif visé, des travaux d'isolation de façades destinés à apporter un surcroît d'isolement seront effectués selon les modalités définies par la circulaire n° 82-57 du 25 juin 1982 relative aux travaux de protection phonique et d'isolation de façades nécessités par les infrastructures routières. Le surcroît d'isolement par rapport à une façade de type ordinaire devra être au moins égal à la différence entre le niveau de bruit prévisible et l'objectif.

**Circulaire du 2 mars 1983 relative à la protection contre le bruit aux abords des infrastructures routières du réseau national.**

Paris, le 2 mars 1983.

*Le ministre d'Etat, ministre des transports, et le ministre de l'environnement à MM. les commissaires de la République (directions départementales de l'équipement).*

La réduction du bruit dû aux infrastructures routières constitue un volet essentiel du programme de lutte contre le bruit engagé par le Gouvernement.

La circulaire du Premier ministre du 30 juillet 1982 a prescrit le recensement des points noirs du bruit en vue de l'établissement d'un programme d'actions prioritaires. Cette action de rattrapage pour être cohérente doit être accompagnée d'un renforcement des prescriptions pour les opérations nouvelles, qu'il s'agisse de création ou de transformation de voies.

Il est indispensable, en effet, que grâce à l'évolution des techniques la conception des infrastructures nouvelles soit adaptée à l'exigence croissante d'un meilleur environnement.

L'action contre le bruit aux abords des grandes infrastructures consiste en :

La modernisation du réseau par la réalisation d'infrastructures adaptées, et notamment de déviations d'agglomération intégrant, dès le stade de conception, la recherche de solutions aux nuisances sonores éventuelles, soit par le choix des caractéristiques du tracé, soit par des dispositifs de protection adéquats, des interventions sur l'urbanisme riverain pouvant parfois venir utilement compléter ces dispositifs.

L'engagement d'un programme de rattrapage visant à la résorption des nuisances existantes.

La circulaire du 7 mars 1978 relative à la protection contre le bruit aux abords des voies nouvelles avait permis d'élaborer une première politique en la matière en précisant la portée à donner aux recommandations contenues dans le *Guide du bruit des transports terrestres* en matière de choix d'objectifs. L'expérience acquise en matière de protection contre le bruit et les constats effectués sur l'application de cette circulaire permettent d'affiner les objectifs antérieurement définis, sur la base des décisions arrêtées lors du comité interministériel pour la qualité de la vie du 6 juillet 1982.

Tel est l'objet de la présente circulaire qui se substitue donc à la circulaire précitée du 7 mars 1978.

II. - *Transformation de voies existantes.*

Lors de la transformation d'une voie existante conduisant à modifier sa capacité et sa fonction, on s'attachera à évaluer l'augmentation des niveaux de bruit en résultant :

Lorsque la contribution sonore initiale de la voie, avant transformation, est inférieure à 65 dB (A), on se fixera pour objectif, après transformation, que cette contribution n'excède pas un Leq (8 heures-20 heures) compris entre 60 et 65 dB (A), par assimilation aux cas de création de voie nouvelle;

Lorsque la contribution sonore initiale de la voie, avant transformation, est comprise entre 65 et 70 dB (A), l'objectif consistera au minimum à ne pas augmenter cette contribution du fait de l'aménagement ;

Lorsque la contribution sonore initiale de la voie, avant transformation, est supérieure à 70 dB (A), on s'attachera à la réduire autant que possible à la faveur de l'aménagement, par assimilation à une action de rattrapage (cf. § III ci-après).

La remarque concernant le choix entre la protection à la source et sur le bâti s'applique en cas de transformation de voie existante, le souci de privilégier des solutions globales devant à cet égard être encore plus marqué, compte tenu de la fréquence dans ces cas de situations à sources de bruit multiples.

Les prescriptions définies ci-dessus ne s'appliquent pas aux immeubles dont le permis de construire a été délivré ou le plan masse approuvé après, selon le cas : l'inscription de la voie nouvelle dans un document d'urbanisme opposable aux tiers, la déclaration d'utilité publique, la publication de l'étude d'impact prévue par le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977.

III. - *Action de rattrapage.*

La méthodologie applicable aux actions de rattrapage a été définie par la circulaire n° 1698/S. G. du 30 juillet 1982 du Premier ministre

(1) Ces objectifs s'entendent pour des niveaux de bruit évalués à deux mètres en avant de la façade des immeubles.

relative au recensement des points noirs du bruit. Compte tenu des besoins existant en la matière, il convient de proposer les actions prioritaires en fonction des critères tels que :

Les niveaux de bruit ;  
L'importance des populations touchées ;  
Le caractère des logements ;  
La nature des équipements,

avec pour objectif la suppression des points noirs exposés à un niveau Leq 8 heures-20 heures de plus de 75 dB (A) et la réduction progressive de ceux exposés à plus de 70 dB (A).

Sur les bases ainsi définies, l'action du ministère des transports sera poursuivie sur les sites pour lesquels le principe de l'antériorité du bâtiment par rapport à la voie routière est acquis.

Il est rappelé que pour les autres sites, en particulier dans le cas de logements sociaux, un financement auprès du ministère de l'urbanisme et du logement pourra être recherché dans le cadre des financements d'amélioration de l'habitat.

*Le ministre de l'environnement,*  
MICHEL CRÉPEAU.

*Le ministre d'Etat, ministre des transports,*  
CHARLES FITERMAN.