

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

445-3

*Direction des routes et de la circulation routière.  
Sous-direction des investissements.*

Non parue J. O.

505 (78/15)

R/IN 01.

**CIRCULAIRE N° 78-43 DU 7 MARS 1978**  
**relative à la protection contre le bruit aux abords des voies nouvelles.**

*Le ministre de l'équipement  
et de l'aménagement du territoire*

à

*Messieurs les directeurs départementaux de l'équipement  
(sous couvert de Messieurs les préfets).*

L'intégration d'une voie nouvelle dans son environnement, particulièrement lorsque celui-ci est urbain, ne se réduit pas aux problèmes de protection contre le bruit. Cependant ce dernier, et surtout le bruit de circulation, apparaît comme la nuisance la plus immédiatement ressentie par les citoyens.

Le *Guide du bruit des transports terrestres* a déjà défini les principes directeurs qui devraient guider votre action dans la recherche des solutions. Le problème le plus délicat traité dans ces directives générales est celui du choix de l'objectif quand on aborde un problème de bruit. A cet égard, le *Guide du bruit* a formulé la recommandation suivante :

« Dans les cas les plus courants, pour des immeubles d'habitation, il sera raisonnable de situer cet objectif pour la circulation routière dans l'intervalle 60-70 dB (A) pour leq de jour ou de soirée » (\*).

La présente circulaire a pour objet d'explicitier la portée de cette recommandation, compte tenu notamment des décisions arrêtées lors du comité interministériel d'action pour la nature et l'environnement du 22 décembre 1976.

**1. Création de voies nouvelles.**

Lors de la création d'une voie nouvelle, l'objectif visé dans les cas courants est de ne pas dépasser, du fait de cette création, un niveau de bruit de 65 dB (A) en façade des immeubles d'habitation existants.

(\*) L'indice pris en compte est ici, comme dans le *Guide*, le leq de jour (8 h - 20 h), le niveau de bruit étant mesuré à 2 mètres en avant de la façade des immeubles.

**ET 78/15.**

**505 (78/15)**

Un niveau de bruit moindre sera recherché, sans descendre toutefois au-dessous de 60 dB (A), si les logements à protéger sont situés dans des zones résidentielles calmes. Il peut en être de même dans d'autres cas s'il n'en résulte pas de supplément de coût notable.

A l'inverse, un niveau de bruit supérieur, sans qu'il dépasse toutefois 70 dB (A), sera toléré si le respect de l'objectif de 65 dB (A) conduit à des dépenses prohibitives compte tenu de l'environnement acoustique et de la densité de l'habitat dans la zone exposée.

Si le respect des objectifs précédents conduit à prévoir l'amélioration des isollements de façades, les prescriptions ci-dessus doivent être interprétées de la manière suivante : le surcroît d'isollement apporté à une façade de type ordinaire (qui atténue le niveau de bruit d'environ 22 dB (A)) doit être au moins égal à la différence entre le niveau de bruit prévisible et l'objectif. Ainsi, si l'on prévoit un niveau de bruit de 73 dB (A) et que l'on se fixe un objectif de 65 dB (A), l'isollement complémentaire de façade doit être d'au moins 8 dB (A), et l'isollement total à atteindre est d'au moins 30 dB (A).

## 2. Transformation de voies existantes.

Lors de l'aménagement d'une voie existante conduisant à modifier sensiblement sa capacité ou sa fonction, il faut évaluer l'augmentation des niveaux de bruit et situer les niveaux qui en résulteront soit par rapport aux objectifs visés en 1, soit par rapport à la situation existante si elle est déjà caractérisée par des niveaux supérieurs à ces objectifs. Le cas échéant, il convient de prévoir dans ce projet les dispositions (y compris, s'il y a lieu, l'isollement complémentaire des façades) de nature à réduire, sans accroissement prohibitif de la dépense, l'augmentation estimée des niveaux de bruit.

Des principes similaires doivent guider la résolution des problèmes où les sources de bruit sont multiples - diffuseur entre une voie nouvelle et une voie existante par exemple.

Les prescriptions 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux immeubles existants construits après, selon le cas : la déclaration d'utilité publique des projets routiers, leur inscription dans des POS publiés ou approuvés, ou la publication de l'existence de l'étude d'impact correspondante prévue par le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977.

\*  
\*\*

La concision des présentes instructions, qui concernent un domaine délicat où chaque problème a ses données particulières, ne doit pas faire croire qu'elles suffisent à tout régler. Il faut surtout y voir des références sur lesquelles doivent se baser les projets que vous établissez, références qui ne sauraient dispenser de tout effort d'appréciation. A cet égard, il convient de se reporter au fascicule de présentation générale du *Guide du bruit* qui constitue un guide méthodologique précieux des études.

Par délégation :

*Le directeur des routes et de la circulation routière,*  
MICHEL FÈVE.