

ANNEXE 1 - LES REGLEMENTATIONS EN MATIERE DE BRUIT

I. La loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit: classement sonore et observatoire du bruit des infrastructures de transport terrestre

La loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, aujourd'hui codifiée aux articles L.571-1 à 26 du code de l'environnement, et ses décrets d'application ont permis de bâtir un socle juridique solide, par la suite renforcé par la directive européenne "bruit ambiant" du 25 juin 2002.

Cette réglementation :

- précise les règles à appliquer par les maîtres d'ouvrage lors de la construction de voies nouvelles ou l'aménagement de voies existantes,
- impose dans chaque département, un recensement et un classement sonore de certaines infrastructures de transport terrestre existantes (voir tableau ci-dessous).

Ce classement est effectué par le préfet, en fonction notamment des caractéristiques sonores et du trafic des infrastructures. Sur la base de ce classement, le préfet détermine par arrêté les secteurs affectés par le bruit situés au voisinage des infrastructures recensées, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments dans ces secteurs et les prescriptions techniques de nature à les réduire. Afin de tenir compte des évolutions de trafic notamment, les bases techniques du classement sonore sont réexaminées tous les cinq ans et les arrêtés préfectoraux éventuellement modifiés. Les DDT pilotent ces actions.

- introduit la notion de résorption des points noirs bruit des infrastructures de transport terrestre. L'article D.571-54 du code de l'environnement définit comme points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire *nationaux* les bâtiments d'habitation du parc privé, les locaux de santé, de soins, d'enseignement ou d'action sociale répondant à des critères liés à l'exposition sonore en façade et à l'antériorité par rapport à l'infrastructure. Les « supers points noirs du bruit » correspondent aux bâtiments dépassant les valeurs seuils en façade à la fois le jour et la nuit.

Les circulaires du 12 juin 2001 et du 25 mai 2004, ainsi que le plan national de lutte contre le bruit du 6 octobre 2003, ont ensuite prévu la mise en place d'observatoires départementaux du bruit des transports terrestres ayant pour objectifs de déterminer les zones de bruit critiques autour des infrastructures des réseaux de transport terrestre, et de déterminer, pour les réseaux routiers et ferroviaires *nationaux*, concédé ou non concédé, les points noirs du bruit devant être hiérarchisés et faire l'objet d'actions de résorption. Ces observatoires sont pilotés par les préfets (DDT), tous réseaux terrestres confondus, et portés à la connaissance du public.

Lors d'une opération de résorption, la réduction du bruit à la source doit être privilégiée, en prenant en compte les aspects techniques et économiques du moment. La DREAL (STID) est alors compétente pour mener à bien l'opération. Toutefois, si les objectifs acoustiques en façade ne peuvent pas être atteints de cette manière, il convient de prévoir des isolations acoustiques de façade des bâtiments, le cas échéant en complément des actions à la source qu'il est possible de mettre en œuvre (les opérations sont alors dites «mixtes» et la DREAL pilote l'action).

Dans le cas d'une résorption par isolement de façade, l'opération est portée par la DDT qui veille à ce que des contrôles in situ des isolements acoustiques obtenus après travaux soient effectués. Par ailleurs, pour ce type de résorption, une subvention de l'État peut être accordée aux propriétaires suivant les conditions définies dans l'arrêté du 3 mai 2002.

Pour la région Midi-Pyrénées, le traitement du nombre de points noirs bruit évalué à ce jour s'élèverait, pour la part État, à plus de 50 millions d'euros.

Tableau 1: Récapitulatif de la réglementation issue de la Loi Bruit

	Infrastructures concernées	Objectif	Pilote	
Classement sonore des voies	- voies routières dont le trafic journalier moyen annuel existant, ou prévu pour un projet, est supérieur à 5000 véhicules / jour, - lignes ferroviaires interurbaines assurant un trafic journalier moyen supérieur à 50 trains/jour, - lignes en site propre de transports en commun et lignes ferroviaires urbaines dont le trafic journalier moyen est supérieur à 100 autobus ou trains.	- Déterminer les secteurs situés au voisinage des infrastructures recensées qui sont affectés par le bruit, - Déterminer les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments dans ces secteurs et les prescriptions techniques de nature à les réduire. → outil préventif et informatif basé sur un trafic projeté de long terme (+20 ans) → signature d'un arrêté préfectoral et d'une carte opposant des règles de construction aux bâtiments neufs situés à proximité des voies classées → réexamen des bases techniques du classement tous les 5 ans et arrêté préfectoral éventuellement modifié	Préfet - DDT	
Observatoire du bruit	Identif. PNB	Tous les réseaux de transport terrestre	- Déterminer les zones de bruit critique autour des infrastructures de transport terrestre, - Déterminer, pour les réseaux routiers et ferroviaires nationaux, les points noirs du bruit devant être hiérarchisés et faire l'objet d'actions de résorption.	Préfet - DDT
	Résorp. PNB	Réseaux routiers et ferroviaires <i>nationaux</i>	Traiter les PNB de la responsabilité de l'Etat afin de diminuer le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores.	Préfet - DDT et/ou DREAL

II. La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement: cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement

La directive 2002/49/CE prévoit l'élaboration de cartes de bruit et de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour:

- les infrastructures routières ou autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules,
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train,
- les agglomérations de plus de 100 000 habitants,
- les grands aéroports.

La transposition de cette directive est effective via les articles L572-1 à L572-11 du code de l'environnement, la circulaire du 25 mai 2004, les arrêtés des 3 et 4 avril 2006 et le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 aujourd'hui codifié aux articles R.572-1 et suivants du code de l'environnement.

Cette réglementation découlant de la directive européenne 2002/49/CE se *superpose* à celle issue de la loi n° 92-1444 existant préalablement en France. Les résultats de l'application de la loi française et notamment de la mise en place des observatoires du bruit (éléments cartographiques, points noirs bruit identifiés,...) servent aujourd'hui de base à l'élaboration des cartes de bruit et des PPBE demandés par la directive européenne, la politique de résorption de points noirs bruit continuant à être menée en parallèle.

Les objectifs des cartes de bruit et des PPBE sont définis aux L.572-3 et L.572-6 du code de l'environnement:

- les cartes de bruit doivent permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et d'établir des prévisions générales de son évolution,
- les PPBE doivent tendre à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Un PPBE définit les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées, notamment par les cartes. Il indique les actions mises en œuvre sur les dix précédentes années et celles prévues pour les cinq prochaines. Un PPBE pourra donc inclure dans ses mesures la politique de résorption des PNB du réseau national imposée par la loi bruit de 1992. Une consultation des services appelés à assurer la maîtrise d'ouvrage ou le portage de ces actions devra être effectuée.

Aujourd'hui, l'élaboration de ces documents connaît des retards importants au niveau national. La France est donc exposée à un risque de contentieux européen. Les dispositions du Grenelle devraient cependant permettre une accélération du processus.

En cas de carence des autorités autres que l'État concernant l'élaboration, le réexamen ou la publication d'une carte de bruit ou d'un PPBE, le préfet de département (DDT) y procède après mise en demeure.

Dans l'état actuel du droit, les cartes de bruit et les PPBE n'ont pas de caractère prescriptif en matière d'urbanisme. Toutefois, dans le cas des aéroports, les informations des cartes de bruit et du PPBE sont intégrées au rapport de présentation des plans d'exposition au bruit (PEB) qui, eux, présentent un caractère prescriptif.

PPBE du réseau national (route et fer)

- *1ère étape*: la DDT a en charge la synthèse des résultats et le diagnostic de l'observatoire du bruit et des cartes de bruit ainsi que la détermination des mesures préventives pertinentes à mettre en œuvre et des sites à traiter. Les zones multisources devront être identifiées.
- *2ème étape*: la DDT fournit les informations concernant les sites à traiter à la DREAL pour le réseau routier non concédé (gestion effectuée par le SRTEI, partie technique traitée par le STID appuyé par la DIR et le CETE), les SCA pour le réseau concédé, RFF et les entreprises ferroviaires pour le réseau ferroviaire. Ceux-ci définissent alors, en lien avec la DDT, les actions de résorption en cours ou projetées. Pour les infrastructures routières, la DREAL (STID) et les SCA pilotent, s'il y a lieu, les études permettant de déterminer les mesures de réduction adaptées et leur coût, et hiérarchisent les priorités de traitement.
- *3ème étape*: la DDT élabore un projet de PPBE synthétisant les mesures prévues pour tout le réseau national, le présente au comité de suivi. La DDT conduit une consultation du public et établit la synthèse des observations reçues. Après consultation du comité de suivi et du préfet, le PPBE est arrêté et publié.
- *Bilan*: la DDT établit chaque année un bilan qualitatif et quantitatif des mesures réalisées dans l'année écoulée et des résultats obtenus en matière de réduction des nuisances sonores pour la population concernée. Un bilan plus détaillé est établi la dernière année du PPBE.

Dans chaque département, un comité départemental de suivi des cartes de bruit et des PPBE est mis en place et piloté par le préfet (DDT). Il assure un suivi des productions, quelle que soit l'autorité qui les élabore. Ce comité peut être l'extension de l'observatoire départemental du bruit des transports terrestres existant mentionné précédemment. Ce comité associe la DREAL, les directions interdépartementales des routes concernées (DIR), la direction de l'aviation civile, les gestionnaires de réseaux et les autorités compétentes en matière de cartographie du bruit, les autorités

organisatrices des transports terrestres concernées, le gestionnaire du réseau ferré national (RFF), les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) et les exploitants aéroportuaires concernés. Pour l'élaboration du PPBE du réseau national, la DDT adjoint au comité, entre autres, le délégué départemental de l'agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH), les exploitants ferroviaires (SNCF notamment), les représentants des professionnels du bâtiment et des travaux publics, les organismes gestionnaires de logements locatifs sociaux et toute autre entité qu'elle jugera utile.

Tableau 2 – Récapitulatif de la réglementation issue de la directive européenne

	Réalisation des cartes de bruit		Réalisation des PPBE	
Objectif →	Évaluer globalement l'exposition au bruit dans l'environnement et établir des prévisions générales de son évolution		- Recenser les mesures prévues pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être - Tendre à prévenir les effets du bruit, à réduire les niveaux de bruit et à protéger les zones calmes	
Révision →	Réexamen à minima tous les 5 ans (à compter des échéances réglementaires) ou dans le cadre des phases d'études de nouveaux projets d'infrastructure			
Comité de suivi →	<p><u>Objectif</u>: assure un suivi des productions au niveau du département, quelle que soit l'autorité qui les élabore. Ce comité peut être l'extension de l'observatoire départemental du bruit des transports terrestres existant précédemment.</p> <p><u>Infrastructures concernées</u>: ensemble des réseaux pour lesquels une carte de bruit et un PPBE sont demandés</p> <p><u>Pilotage</u>: DDT pour tous les réseaux</p>			
Observations →	- gestionnaires et préfet transmettent aux autorités compétentes les informations nécessaires à l'élaboration des cartes - publication et mise à disposition du public par voie électronique - la DDT veille à ce que les cartes de bruit soient transmises aux autorités compétentes pour la réalisation des PPBE.		- consultation du public en fonction de laquelle, l'autorité compétente décide des mesures finalement à retenir pour arrêter le PPBE. Les résultats de la consultation sont exposés dans une note intégrée au PPBE.	
Infrastructures concernées	Échéance	Pilotage	Échéance	Pilotage
Réseau routier national non concédé > 6 millions véhicules/an	30/06/2007	Préfet - DDT (réalisation des cartes par le CETE)	18/07/2008	Préfet - DDT (1 PPBE pour l'ensemble des réseaux nationaux) Volet mesures de réduction et priorités de traitement piloté par DREAL Validation préfet
Réseau routier national concédé > 6 millions véhicules/an	30/06/2007	Préfet - DDT (réalisation des cartes par les SCA)	18/07/2008	Préfet - DDT (1 PPBE pour l'ensemble des réseaux nationaux) Volet mesures de réduction et priorités de traitement piloté par les SCA Validation préfet
Autre réseau routier > 6 millions véhicules / an	30/06/2007	Préfet - DDT (réalisation des cartes par le CETE)	18/07/2008	Pilotage et validation par collectivités territoriales gestionnaires (conseil général, EPCI, commune) et transmission au préfet
Infrastructures ferroviaires > 60 000 passages / an	30/06/2007	Préfet - DDT (réalisation des cartes par le CETE)	18/07/2008	Préfet - DDT (1 PPBE pour l'ensemble des réseaux nationaux) Volet mesures de réduction et priorités de traitement piloté par RFF Validation préfet
Agglomérations > 250 000 habitants	30/06/2007	Communes ou EPCI compétents et transmission au préfet	18/07/2008	Pilotage et validation par communes ou EPCI compétents et transmission au préfet
Aérodromes	30/06/2007	Préfet - Direction de l'aviation civile	18/07/2008	Préfet - Direction de l'aviation civile
Réseau routier national non concédé entre 3 et 6 millions véh/an	30/06/2012	Préfet	18/07/2013	Préfet
Réseau routier national concédé entre 3 et 6 millions de véh/an	30/06/2012	Préfet	18/07/2013	Préfet
Autre réseau routier entre 3 et 6 millions de véh/an	30/06/2012	Préfet	18/07/2013	Pilotage et validation par collectivités territoriales gestionnaires (conseil général, EPCI, commune) et transmission au préfet
Infrastructures ferroviaires entre 30 000 et 60 000 passages/an	30/06/2012	Préfet	18/07/2013	Préfet
Agglomérations entre 100 000 et 250 000 habitants	30/06/2012	Communes ou EPCI compétents	18/07/2013	Pilotage et validation par communes ou EPCI compétents et transmission au préfet

III. Le bruit des transports aériens

Un plan d'exposition au bruit est établi pour chacun des aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégories A, B et C, ainsi qu'autour des aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative. Ce plan est établi par les services de la direction générale de l'aviation civile et vise à prévenir l'exposition de nouvelles populations au bruit généré par les aéronefs. Il définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs. Le plan d'exposition au bruit est à minima réexaminé tous les cinq ans. Pour chacun de ces aérodromes, l'autorité administrative peut créer une commission consultative de l'environnement consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation d'un aérodrome. La commission se réunit au minimum une fois par an en séance plénière et éventuellement à la demande de ses membres ou du comité permanent. La DREAL peut être amenée, en fonction de la composition déterminée pour ces commissions, à y participer.

D'autre part, pour chaque aérodrome mentionné au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, un plan de gêne sonore, constatant la gêne réelle subie autour de ces aérodromes est établi. Il définit les constructions pouvant bénéficier d'une aide à l'insonorisation. Le plan de gêne sonore est élaboré sous l'autorité du préfet coordonnateur désigné à l'article D.571-67 du code de l'environnement et révisé à son initiative. Pour chacun de ces aérodromes, il existe une commission consultative d'aide aux riverains consultée sur le contenu du plan de gêne sonore et sur l'affectation des aides destinées à atténuer les nuisances subies par les riverains. Cette aide est alimentée par la TNSA prélevée sur les compagnies aériennes. La DREAL est membre de ces commissions.

Concernant l'activité d'aviation légère, telle que définie dans la circulaire du 06 décembre 2005 relative à la maîtrise des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'aviation légère, des subventions pour la réduction du bruit à la source existent (équipement d'échappement et d'hélice pour le vol moteur, avions remorqueurs de planeurs, installation de treuils pour le vol à voile et acquisition de moteurs électriques ou de moteurs thermiques à quatre temps, silencieux d'échappement et hélices multipales pour l'aéromodélisme, moteurs à turbine et hélices quadripales pour les avions largueurs pour le parachutisme). La direction de l'aviation civile a en charge l'instruction de ces dossiers de demande. La DREAL peut être consultée en tant que service technique du préfet.

Concernant les manifestations aériennes, l'arrêté du 04 avril 1996 précise le dispositif d'autorisation d'une telle manifestation. Ainsi, la DREAL fournit au préfet un avis technique portant sur les nuisances sonores, dans le cas de manifestations de grande importance (définies dans l'arrêté) ou d'une manifestation comportant plus de 30 passages au dessus ou au voisinage de lieux habités, c'est à dire à moins de 300 mètres de distance et/ou à moins de 300 mètres de hauteur.

Les articles D233-1 à D233-8 et l'arrêté du 11 octobre 1960 précisent les modalités concernant la création d'un aérodrome privé. Seul l'avis des services de l'aviation civile est réglementairement requis. Cependant, la DREAL peut être sollicitée par le préfet pour avis concernant les nuisances sonores. La DREAL est également consultée pour avis sur des dossiers de demandes d'autorisation de création de bases ULM (arrêté du 13 mars 1986). D'après l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères et la circulaire du 6 mai 1995, la DREAL porte également un avis sur le volet sonore d'une demande d'autorisation de création d'une hélistation spécialement destinée au transport public à la demande (les autres hélistations étant

soumises aux conditions fixées pour les aérodromes). Les hélistructures à terre ne font, quant à elles, pas l'objet d'une autorisation administrative préalable; cependant la DREAL est consultée pour avis sur des dossiers de demandes d'autorisation d'hélistructures. Le préfet peut en effet intervenir et éventuellement interdire l'hélistructure en cas de nuisances phoniques importantes.

IV. Le bruit des installations classées pour la protection de l'environnement

Les installations nouvelles ou modifiées soumises à autorisation après le 1er juillet 1997 et non soumises à un arrêté sectoriel sont soumises, en terme de nuisances sonores, à l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997. Les installations soumises à autorisation existantes avant le 1er juillet 1997 ou à déclaration et non soumises à un arrêté sectoriel doivent quant à elle respecter les prescriptions générales de l'arrêté ministériel du 20 août 1985.

Quel que soit le texte réglementaire applicable, la gêne est appréciée par l'émergence et le respect d'une valeur en limite de propriété du site.

Le préfet (DREAL, unités territoriales appuyées du SRTEI) a pour objectif de vérifier l'application de ces prescriptions par les exploitants d'installations classées.

V. Le bruit dans les bâtiments

Le code de la construction et de l'habitation fixe les règles générales de la construction des immeubles à usage d'habitation et notamment l'isolation acoustique minimum à respecter à l'intérieur des logements.

La première réglementation acoustique des bâtiments d'habitation neufs (arrêté du 14 juin 1969 relatif à l'isolation acoustique des bâtiments d'habitation) a fixé des exigences d'isolation acoustique entre logements, de bruits d'impacts et de bruit d'équipements du bâtiment (tels que chaufferie, ascenseurs, ventilation mécanique, etc...). Ces exigences ont ensuite été renforcées par l'arrêté du 28 octobre 1994 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation et complétées par des exigences sur le bruit des équipements individuels du bâtiment (chauffage, climatisation), sur le traitement acoustique des parties communes (pose de revêtements absorbants), et sur l'isolation aux bruits de l'espace extérieur. La circulaire du 9 août 1978 traite des adjonctions ou transformations d'équipements collectifs du logement, quelles qu'elles soient. L'arrêté du 30 juin 1999 relatif aux caractéristiques des bâtiments d'habitation a ensuite modifié l'arrêté du 28 octobre 1994 sur la forme (changement du nom des indices, en conformité avec les normes européennes), mais le niveau des exigences n'a pas été affecté.

En fonction de la date de construction d'un logement, la réglementation applicable diffère:

- constructions neuves dont le permis de construire a été déposé après le 1er janvier 1996: la nouvelle réglementation acoustique (NRA), instituée par l'arrêté du 28 octobre 1994, s'applique;
- logements construits entre 1970 et 1996: ces logements sont soumis à l'arrêté du 14 juin 1969. Cet arrêté fixe des valeurs de niveau sonore maximal pour les planchers, les cloisons séparatives et les équipements, mais ne précise aucune valeur en ce qui concerne les fenêtres.
- logements antérieurs à 1970: aucune réglementation acoustique n'était alors imposée aux constructeurs. Même dans le cas d'une rénovation actuelle d'immeuble ancien, aucune exigence n'est fixée au promoteur en ce qui concerne la qualité acoustique.

Pour les bâtiments autres que d'habitation, trois arrêtés du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du

bruit respectivement dans les établissements d'enseignement, les établissements de santé et les hôtels fixent des exigences acoustiques spécifiques. Ces trois arrêtés sont accompagnés de la circulaire du 25 avril 2003 relative à l'application de la réglementation acoustique des bâtiments autres que d'habitation.

Dans le cadre de son action régaliennne, l'État peut diligenter des mesures acoustiques de trois manières:

- contrôle réglementaire des règles de construction pour les logements neufs dans la limite de trois ans à compter de la déclaration d'achèvement des travaux. Depuis la circulaire du 28 juin 2004 relative à l'application des règles de construction et à la qualité technique de la construction (en France métropolitaine), la politique de contrôle des règles de construction a été régionalisée. En fin d'année N-1 est définie la liste des opérations qui feront l'objet d'un contrôle en année N (base de données ORTEC et choix aléatoires des opérations):
 - une réunion de programmation animée par la DREAL, associant les DDT et le CETE, dresse le bilan des campagnes précédentes, et identifie les opérations et les rubriques - dont l'acoustique - qui feront l'objet de la campagne suivante.
 - suite à un dépôt de plainte, par exemple d'un particulier ou d'un syndic de copropriété, un contrôle peut être diligenté à la demande du procureur, et rentre alors dans le cadre précédent. Dans les deux cas, le CETE effectue les mesures sur le terrain.
- campagnes spécifiques de mesures acoustiques menées sur des logements au titre des contrôles des règles de construction, comme en 2008 et 2009. Le coût et la complexité de ces contrôles ne permettent pas de les réaliser en grand nombre et d'en tirer des statistiques représentatives. Toutefois, il en ressort que dans une majorité des contrôles effectués, des difficultés de mise en œuvre (méconnaissance des préconisations de pose des produits par exemple, non respect des règles de l'art) sont à l'origine de non conformités avérées. Ces contrôles montrent ainsi leur importance et sont amenés à prendre de l'ampleur dans les années qui viennent

Enfin, hors de ce cadre régaliennne, l'Etat peut prévoir des mesures à caractère expérimental ou exceptionnel dans des lieux où les maîtres d'ouvrage et les occupants sont volontaires (cadre du plan régional santé-environnement 2 par exemple).

VI. Le plan national d'actions contre le bruit

Afin de redynamiser l'action de tous les acteurs publics, le gouvernement a présenté, le 6 octobre 2003, un plan national d'actions contre le bruit sur une durée de 5 ans (2003-2008). Décliné en trois axes, il se compose d'un ensemble d'actions relevant de la prévention, de la dissuasion et du traitement des nuisances sonores. Le bilan national d'exécution de ce plan est contrasté: les mesures majeures de nature réglementaire ont été prises et mises en œuvre et le volet préventif a été pour l'essentiel réalisé. En revanche, les restrictions budgétaires ont fortement nui à la mise en œuvre du volet curatif: la protection des logements soumis au bruit des transports terrestres a été limitée et le programme de réhabilitation des cantines, crèches, salles de repos des maternelles et salles de sport utilisées par les scolaires, non financé, n'a pas été mis en œuvre. Cette opération a pour objectif de traiter l'acoustique interne des lieux les plus sensibles utilisés par les enfants. Aujourd'hui, cette action a été relancée par circulaire du 3 janvier 2008 et l'aide au financement de la réhabilitation acoustique interne d'établissements sensibles utilisés par les élèves fait l'objet de dossiers instruits par la DREAL.

Les principales avancées du plan national contre le bruit ont été les suivantes:

- la réduction des nuisances aéroportuaires: depuis 2005, les gestionnaires des dix principaux aéroports nationaux bénéficient du produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Les recettes de cette taxe sont destinées à l'insonorisation des logements,
- la mise en application de la directive européenne 2002/49/CE,
- l'insonorisation des points noirs très exposés au bruit ou situés en zones urbaines sensibles qui a été poursuivie.

VII. Le Grenelle de l'environnement

Les pouvoirs publics ont réaffirmé au travers du Grenelle de l'environnement, leur volonté d'agir sur ce type de nuisance. Un certain nombre de dispositions a été arrêté dans le cadre de la table ronde "santé-environnement" et repris dans l'article 41 de la loi Grenelle I, notamment:

- révision de l'inventaire des points noirs bruit des transports terrestres,
- résorption en 5 à 7 ans des PNB les plus dangereux pour la santé,
- accroissement des moyens dédiés à la lutte contre le bruit des infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires,
- revalorisation de la TNSA pour les aéroports et réforme du dispositif de mise en œuvre des aides à l'insonorisation des riverains d'aéroports afin de résorber le stock de dossiers en cours dans un délai de 2 ans,
- encouragement de l'État à la création d'observatoires du bruit dans les grandes agglomérations: au-delà de la fonction d'observation, ils permettront de rassembler des acteurs dans un lieu d'échange où pourraient se construire des politiques de prévention.

Depuis 2009, des moyens nouveaux pour la politique de prévention du bruit ont été mis en place, en particulier pour la résorption des points noirs. En effet, en complément des moyens mobilisés par l'État et les gestionnaires d'infrastructures (SCA, RFF, collectivités...), des crédits importants ont été affectés en loi de finances à l'ADEME (120 M€ sur 3 ans). Ces crédits permettent d'aider le financement des opérations de résorption des PNB en traitant le bruit à la source, réalisant des traitements acoustiques de façades des bâtiments sensibles ou en combinant ces deux techniques. Ils sont prioritairement destinés à renforcer les moyens consacrés à la lutte contre les nuisances sonores sur les réseaux des collectivités territoriales, ainsi que sur le réseau ferroviaire. Ils complètent ensuite, en moindre partie, les crédits que le MEDDTL mobilise en ce qui concerne la résorption des points noirs sur le réseau routier national. Dans ce dispositif, l'ADEME contracte directement avec les gestionnaires qui, pour les traitements de façade, font ensuite eux-mêmes bénéficier de l'aide les particuliers affectés par les nuisances sonores de leur réseau.