

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Retiré

AMENDEMENT

N ° CD2497

présenté par

Mme Colboc, Mme Rossi, Mme Hammerer, M. Houlié, M. Barrot, M. Vignal, M. Labaronne,
Mme Grandjean, Mme Rilhac, M. Buchou, Mme Valetta Ardisson, M. Arend, Mme Bagarry,
Mme Verdier-Jouclas, Mme De Temmerman, M. Haury, M. Cazenove, M. Claireaux,
Mme Vanceunebrock, Mme Lenne, M. Chalumeau, Mme Provendier, Mme Toutut-Picard et
Mme Cattelot

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 28 TER, insérer l'article suivant:

Après l'article L. 571-9 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 571-9-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 571-9-1. – Un label permettant d'identifier la performance acoustique des revêtements antibruit peut être attribué aux constructeurs d'infrastructures de transports routiers qui utilisent des revêtements répondant à des normes d'isolation acoustique particulières.

« Les critères et les modalités d'attribution du label sont définis par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et de la transition écologique et solidaire. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose de créer un label simple et clair permettant d'identifier la performance acoustique des revêtements antibruit. La pollution sonore est une thématique oubliée de l'environnement. Ses impacts sont pourtant considérables sur la santé des citoyens et par incidence sur l'économie de notre pays (environ 3 % du PIB annuellement). Le bruit du transport routier affecte fortement la qualité de vie des riverains habitants à proximité de ces infrastructures de transports. Leurs biens immobiliers subissent par ailleurs une importante perte de valeur.

Les bétons bitumineux à couche très mince à faible granularité (BBTM) sont de nouveaux revêtements qui présentent des caractéristiques très intéressantes en termes de bruit de roulement au passage d'un véhicule. Les gains obtenus peuvent aller jusqu'à 9dB, soit une division quasiment par deux du bruit perçu selon le rapport « Réflexion prospective sur une politique de réduction des nuisances sonores » du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire.

Le surcoût est d'environ 30 % du prix de la pose d'un enrobé traditionnel. Néanmoins, ce coût doit être évalué différemment selon qu'il s'agit d'une nouvelle construction de route ou d'un changement de revêtement pour résoudre un problème de nuisances sonores. Dans ce deuxième cas, son coût doit être comparé avec le prix des autres mesures de protection telles que la construction d'un mur anti-bruit ou l'isolation acoustique des logements. Selon une étude de BruitParif, le rapport coût-efficacité est dans ce cas nettement favorable à la pose d'un revêtement acoustique.

Les produits français sont largement utilisés chez nos voisins suisses, néerlandais et allemands. L'entreprise française Colas est en pointe en la matière. La création d'un label pour ces revêtements permettra de promouvoir leur utilisation. L'idée d'une labellisation est d'ailleurs promue par l'IFSTTAR, la PFA filière automobile et mobilités, Michelin et les entreprises routières telles que Colas et Eurovia. Cette labellisation pourra s'appuyer sur le protocole de mesure du bruit de roulement sur la chaussée. L'amélioration de la qualité du revêtement routier, par le biais de la labellisation, est indispensable pour le bien-être des citoyens qui habitent aux abords des grandes infrastructures routières.