

14ème législature

Question N° : 33808	De M. Michel Liebgott (Socialiste, républicain et citoyen - Moselle)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Écologie, développement durable et énergie
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse > transport de marchandises	Analyse > poids-lourds. nuisances sonores. lutte et prévention.
Question publiée au JO le : 23/07/2013 Réponse publiée au JO le : 22/10/2013 page : 11051 Date de changement d'attribution : 22/10/2013		

Texte de la question

M. Michel Liebgott interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les nuisances sonores occasionnées par les camions. Il souhaite savoir s'il existe des études approfondies en matière de nuisances sonores liées au trafic routier de camions et leurs conséquences sur la santé en particulier pour les riverains de zones soumis à d'important trafic de ce type. Il souhaite également savoir quelle est la réglementation qui s'applique en la matière et si les mesures de bruit occasionné par les camions sont réalisables par la gendarmerie. Enfin, il demande de lui indiquer quelles sont les intentions du Gouvernement en matière de lutte contre les nuisances sonores du type visé.

Texte de la réponse

Ainsi qu'en témoignent de nombreuses enquêtes ou sondages d'opinion, le bruit des véhicules motorisés est, en ville, l'une des principales sources de nuisances sonores identifiées par nos concitoyens. En réponse à une saisine du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie d'une part, du ministère des affaires sociales et de la santé d'autre part, l'Agence nationale de la sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) a rendu le 13 février 2013, un avis relatif à l'évaluation des impacts sanitaires extra-auditifs du bruit environnemental. Les principaux effets sanitaires extra-auditifs consistent en une perturbation du sommeil, de la gêne, des troubles de l'apprentissage scolaire et l'infarctus du myocarde. L'agence recommande de prendre en considération le contenu fréquentiel et les caractéristiques des événements sonores et des multi-expositions dans les études épidémiologiques et expérimentales. Elle recommande enfin de sensibiliser la population aux risques sanitaires liés au bruit, de l'informer sur les possibilités d'isolation acoustique des bâtiments et de veiller à la mise en place d'une politique de réduction des expositions au bruit. Les nuisances sonores liées au trafic routier peuvent tout d'abord résulter de l'utilisation d'un matériel non conforme à ses conditions de réception (véhicule ayant fait l'objet de transformations, pot d'échappement non homologué, détérioré, etc.) ou de l'utilisation incivique d'un matériel a priori conforme, comportements qui appellent une réponse pénale. Les conducteurs d'engins causant dans ces conditions des nuisances sonores peuvent être sanctionnés sur le fondement des articles R. 318-3 (véhicule bruyant faisant l'objet d'un contrôle sans mesure sonométrique, sanctionné par une contravention de 4e classe) ou R. 325-8 alinéa 2 du code de la route, lequel dispose que « lorsqu'un véhicule paraît exagérément bruyant, le fonctionnaire ou l'agent (habilité à constater les infractions au code de la route) peut prescrire de le présenter à un service de contrôle du niveau sonore en vue de sa vérification ». Lors de ce contrôle, si l'engin n'est pas en

conformité, le propriétaire encourt une contravention de cinquième classe pour un véhicule de plus de 3,5 tonnes de PTAC et l'immobilisation de son véhicule. Les fonctionnaires de la police nationale, les militaires de la gendarmerie nationale et les policiers municipaux sont compétents pour immobiliser un véhicule à moteur en cas de nuisances sonores et exiger son examen par un service doté d'un sonomètre. Les nuisances sonores peuvent également résulter du cumul de l'énergie sonore des véhicules circulant sur une infrastructure. En ville, les comportements inciviques sus évoqués mis à part, dès lors que les limitations de vitesse sont respectées, le bruit des véhicules résulte essentiellement du bruit du moteur, des pièces et mouvement et de l'échappement alors qu'à des vitesses plus élevées, les bruits du contact pneus-chaussées et les bruits aérodynamiques sont prépondérants. En termes de bruit, de pollution atmosphérique, de congestion de trafic, etc., la réduction du nombre des véhicules, et donc le transport collectif ou massif, est donc à privilégier. Dans l'hypothèse où il ne serait pas possible de réduire le nombre de véhicules en circulation sur une voie donnée, une solution pourrait consister à doter la route d'un revêtement « peu bruyant » et /ou de renforcer l'isolement des façades des bâtiments situés à proximité de l'infrastructure afin de réduire le niveau de bruit ambiant à l'intérieur des lieux de vie. L'État a ainsi mobilisé des financements significatifs afin de résorber les situations de « points noirs du bruit » des infrastructures nationales : l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), dans le cadre de son plan d'actions contre le bruit, a proposé des cofinancements aux collectivités gestionnaires d'infrastructures (communes, conseils généraux) afin de réduire les nuisances sonores occasionnées. Ces actions ont également vocation à s'inscrire dans le cadre des plans de prévention du bruit dans l'environnement que doivent élaborer les gestionnaires d'infrastructures routières portant plus de 3 millions de véhicules par an, ainsi que les communes ou EPCI compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores qui composent des agglomérations de plus de 100 000 habitants. L'élaboration de cartes de bruit et de plans d'actions est en effet exigée en application de la directive 2002/49 CE du 25 juin 2002.