

15ème législature

Question N° : 12424	De M. Bastien Lachaud (La France insoumise - Seine-Saint-Denis)	Question écrite
Ministère interrogé > Premier ministre		Ministère attributaire > Transition écologique et solidaire
Rubrique > nuisances	Tête d'analyse >Conséquences de la pollution sonore	Analyse > Conséquences de la pollution sonore.
Question publiée au JO le : 25/09/2018 Réponse publiée au JO le : 29/01/2019 page : 959 Date de changement d'attribution : 09/10/2018		

Texte de la question

M. Bastien Lachaud interroge M. le Premier ministre sur l'impact de la pollution sonore sur la population. Ce sujet conjugue des problématiques de santé publique, avec des enjeux industriels et policiers. En effet, une réglementation face au bruit existe. Mais une telle problématique est loin d'être une priorité pour les pouvoirs publics ; au-delà des collectivités locales qui traitent des bruits intempestifs imprévisibles comme les nuisances sonores de voisinage, ou des services de santé dans leur diversité, qui font face aux conséquences de l'absence de prise en compte en amont des effets du bruit sur l'organisme. Pourtant, les effets d'une exposition constante au bruit sont connus, soit de façon immédiate, soit en ayant des conséquences à plus long terme : stress, troubles du sommeil, l'hypertension artérielle chronique, troubles cognitifs de la concentration et de la mémoire, maladies cardio-vasculaires, fatigue physique et nerveuse, boulimie, anxiété, comportements dépressifs ou agressifs. Certaines personnes sont en grande souffrance du fait d'acouphènes, ou d'insomnies chroniques causées en partie par le bruit. Ces perturbations de l'organisme ont des conséquences plus graves sur la santé des personnes. Sans compter la pollution sonore, particulièrement gênante en mer, qui perturbe gravement l'écosystème et de nombreuses espèces animales. En France, pour les discothèques, le seuil légal de décibels maximum est limité à 102 décibels, depuis un récent décret de 2017. Or, à partir de 85 décibels, une écoute prolongée peut endommager l'oreille, au niveau des cellules ciliées. Cependant, comme l'affirme le Centre d'information et de documentation sur le bruit, il est difficile à 85 décibels, de se rendre compte de l'impact de notre écoute sur notre organisme. Par ailleurs, les établissements ne respectent pas toujours les normes. Mais même en deçà de 85 décibels, le bruit provoque un stress chez l'homme, notamment les bruits répétés, bruits de fond. Il faut reconsidérer les seuils d'exigence en matière de réduction du bruit, afin de pouvoir garantir une qualité de vie décente, surtout aux habitants des villes qui en souffrent le plus, notamment les « villes-rues » qui n'ont pas été conçues pour le trafic automobile, y compris dans les campagnes, mais aussi les riverains des aéroports et des zones industrielles bruyantes. Selon l'Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail (Afsset), les surdités d'origine professionnelle constituent une des premières causes de maladie professionnelle en France. Selon l'INSEE, 54 % des personnes interrogées se déclarent gênées par le bruit lorsqu'elles sont chez elles, 28 % le sont souvent et 26 % de temps en temps. Les transports sont la première source de bruit gênant, la circulation routière provoque 70 % du bruit selon l'Agence européenne de l'environnement. « Plus du tiers des ménages urbains qui habitent près d'une rue où le trafic est dense, d'une voie de chemin de fer ou d'un aéroport déclarent être souvent gênés par le bruit ». Selon une étude de Bruitparif, un Francilien perd en moyenne sept mois de bonne santé dans sa vie, et deux ans pour ceux dans les quartiers les plus bruyants. Les dégâts causés par le bruit sont si importants, que



selon, les chiffres de l'Agence européenne de l'environnement, la pollution sonore est responsable en Europe de 10 000 décès prématurés chaque année. Il est donc la deuxième cause de troubles de la santé, après la pollution atmosphérique. Il ne peut s'agir simplement de traiter le problème par les conséquences, en cherchant à réduire la nocivité du bruit, et par une politique d'isolation sonore. Ce problème doit être traité en réduisant en amont les causes d'émission de bruit, notamment le bruit causé par les véhicules motorisés, à deux et quatre roues. En outre, une meilleure prévention globale de la population sur les risques encourus est souhaitable, ainsi que la répression des nuisances sonores, diurnes ou nocturnes. Les cartes de bruits constituée dans le cadre de la directive européenne 2002/49/CE doivent contraindre les pouvoirs publics à mettre en œuvre des mesures visant à réduire dans les zones sensibles, le bruit. Il souhaite donc apprendre de sa part la politique qu'il compte mettre en œuvre afin de résoudre le problème du bruit, notamment quelle politique de révision des normes d'homologation des véhicules en matière de bruit, visant à abaisser les bruits émis par la circulation routière il compte mettre en œuvre.

Texte de la réponse

La directive 2002/49 du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 vise à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Afin d'atteindre cet objectif, elle a rendu obligatoire, à partir de 2007, l'évaluation du bruit à proximité des grandes infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires au moyen de cartes de bruit stratégiques. La directive a également rendu obligatoire l'adoption de plans d'actions, appelés plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) en France, à partir de 2008. La directive fixe également la méthodologie pour réaliser les cartes de bruit mais laisse aux États membres toute liberté sur les actions à inscrire dans les PPBE. Les niveaux sonores admissibles des véhicules routiers à moteurs sont définis par des règlements de la Commission européenne, d'application obligatoire à tous les véhicules mis sur le marché en France. Ces règlements prévoient un abaissement progressif des valeurs limites au-delà de 2021, pour toutes les catégories de véhicules, que ce soit pour les voitures, les bus et cars, les camions et les véhicules à 2 et 3 roues. Le règlement 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles établit pour 2020 une nouvelle baisse des valeurs limites de 2 à 3 dB en fonction des catégories de véhicules par rapport aux valeurs limites actuelles. Le règlement 540/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE, applicable aux voitures, aux camionnettes, aux bus et cars et aux camions, établit sur 3 phases de 2016 à 2026 une baisse de 3 à 4 dB en fonction des catégories de véhicules des valeurs limites d'émissions sonores. De plus, les procédures d'homologation des véhicules en matière de bruit sont élaborées au niveau de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (UNECE), au sein d'un groupe de travail dédié, selon une approche d'amélioration continue. La France est partie prenante de ce groupe de travail et soutient l'amélioration de ces normes. En outre, il existe un groupe informel des prescriptions supplémentaires concernant les émissions sonores (ASEP). Ces prescriptions visent à s'assurer que les émissions sonores en conditions réelles soient les plus proches possibles des émissions mesurées lors des tests. La France participe à ce groupe et soutient le renforcement de ces prescriptions.