



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

DOSSIER DE PRESSE

Amélioration de la qualité de
l'environnement sonore

Le Grenelle Environnement en action

Bilan de l'action de l'Etat et perspectives

8 juillet 2010

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer



Contact presse :

Sabine Deroche

01 40 81 79 55

sabine.deroche@developpement-durable.gouv.fr

Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

Sommaire

L'amélioration de la qualité de l'environnement sonore demeure une priorité des citoyens	page 3
Un renforcement de l'action de l'Etat dans le cadre de la mise en œuvre du Grenelle Environnement.	page 4
Les actions menées dans le cadre des nuisances sonores liées au transport aérien	page 5
Les actions menées dans le cadre des nuisances sonores liées aux transports terrestres	page 8
Le bruit dans l'environnement	page 10
Le bruit et bâtiment	page 12
Le bruit dans les établissements accueillant des enfants	page 13
Le bruit au quotidien	page 13
Les études en matière d'impact sanitaire du bruit	page 14
Maintenir un rythme soutenu pour les activités du Conseil National du Bruit	page 15
Les assises du bruit en décembre 2010 : le bilan de 30 ans de politique de lutte contre le bruit	page 16
Annexes	
- Les Français et les nuisances sonores – Synthèse de l'enquête TNS SOFRES	page 17
- Glossaire	page 23

L'amélioration de la qualité de l'environnement sonore demeure une priorité des citoyens

Le bruit reste l'une des atteintes majeures à notre qualité de vie.

Deux tiers des Français se disent personnellement gênés par le bruit à leur domicile (difficultés d'endormissement, de concentration, fatigue ...) et **près d'un Français sur six a déjà été gêné au point de penser à déménager.**

Ces constats sont issus de l'étude réalisée par l'institut TNS SOFRES en mai 2010 à la demande du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la Mer auprès d'un échantillon de 1000 personnes, représentatif de l'ensemble de la population âgée de 18 ans et plus, et qui confirme les constats d'études antérieures (étude en annexe).

Les Français les plus gênés vivent dans des agglomérations de plus de 30.000 habitants (28% s'y déclarent gênés souvent ou en permanence, 38% pour Paris, Lyon et Marseille) et habitent en appartement.

Les transports sont considérés comme la principale source de nuisances sonores (54%). Parmi les différents transports, la principale source de gêne est la circulation routière (59%), le transport aérien (14%) et le transport ferroviaire (7%).

Les autres sources de nuisances sont les bruits liés au comportement (21%) et aux activités industrielles et commerciales (9%).

S'agissant du bruit lié à l'exercice d'activités, ce sont les **travaux et chantiers qui gênent le plus les Français (31%)** loin devant le **dépôt et le ramassage des ordures (9%)**, les **activités industrielles ou artisanales (5%)**, les **activités des bars, restaurants, salles de spectacles et discothèques (4%)**.

Ce constat rejoint les principaux enseignements tirés de sondages précédents, et traduit une **hausse de la sensibilité au bruit** : lors du baromètre santé environnement de 2007, 50% des personnes interrogées se disaient gênées par le bruit à leur domicile ; une enquête INSEE de 2002 estimait ce chiffre à 54%, pour les habitants des agglomérations de plus de 50 000 habitants.

Un renforcement de l'action de l'Etat dans le cadre de la mise en œuvre du Grenelle Environnement.



Adoptée le 29 juin 2010, la loi portant engagement national pour l'environnement, dit « Grenelle 2 », est un texte d'application et de territorialisation du Grenelle Environnement et de la loi Grenelle 1.

Il décline chantier par chantier, secteur par secteur, les objectifs entérinés par le premier volet législatif du Grenelle Environnement.

Le titre V de la loi « Grenelle 2 » recouvre un ensemble de dispositions relatives à des objectifs de maîtrise des risques, dont la lutte contre les nuisances sonores

- **définition d'un cadre législatif relatif à la « pollution lumineuse »** et aux modalités du contrôle de certaines installations, y compris publicitaires ;
- **réforme de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores et aéroportuaires (ACNUSA)**, en élargissant ses compétences aux nuisances autres que sonores, et en prévoyant une place plus importante pour les riverains ;
- **extension de la possibilité de saisine de l'autorité** par des communes ou des EPCI ;
- respect des **plans d'exposition au bruit** pour les nouveaux aéroports ;
- encadrement du volume des plages d'écran publicitaires télévisées, qui devra être égal à celui des programmes ;
- contribution des entreprises ferroviaires à la réduction du bruit dans l'environnement ;
- **obligation pour les entreprises ferroviaires de « contribuer à la réduction du bruit, en adoptant notamment des dispositifs de freinage de leur matériel roulant »** ;

L'Etat et les collectivités locales consacrent désormais chaque année environ 240 millions € à la seule lutte contre les nuisances sonores dues aux transports, en augmentation de 20% par rapport à la situation avant le Grenelle de l'environnement.

Le plan d'actions vise à donner un nouvel élan à la politique nationale en matière de bruit, pour atteindre pleinement les objectifs du Grenelle Environnement.

Il vise l'ensemble des secteurs à l'origine de nuisances sonores, qu'il s'agisse de transports aériens ou terrestres, de bruit dans l'environnement ou de bruit au quotidien.

Les actions menées dans le cadre des nuisances sonores liées au transport aérien

► Etablir un bilan du nombre de logements restant à insonoriser

La Direction générale de l'aviation civile (DGAC), en liaison avec l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) et la Direction générale de la prévention des risques du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer lancera une étude afin de recueillir d'ici la fin de l'année, tous les éléments utiles pour faire un bilan des logements restant à insonoriser dans les plans de gêne sonore (PGS).

Sur la base des résultats de cette étude, les recettes de la TNSA seront adaptées à la demande, afin de pouvoir traiter l'ensemble des demandes dans des délais raisonnables, à l'issue desquels la question du maintien des PGS actuels, pourrait être posée.

► Améliorer l'information des riverains sur l'existence de dispositifs d'aide à l'insonorisation

De véritables plans de communication autour du dispositif d'aide à l'insonorisation (Aéroports, mairies, syndicats, bailleurs, associations de riverains) seront lancés sous un an : une première campagne de communication a été lancée en mai 2010 par Aéroports de Paris à la demande de Dominique BUSSEREAU et Chantal JOUANNO.

► Evaluer les possibilités d'amélioration du dispositif d'aide à l'insonorisation

Avant l'automne 2010, le dispositif de financement sur les « opérations groupées », qui a été amélioré en 2009, sera évalué un an après son adoption (deuxième semestre 2010) afin de trancher, sur la base de cette évaluation, la question récurrente d'un taux d'aide à 100%.

La question d'une hausse globale du plafond des montants d'aide à l'insonorisation est régulièrement posée. Une telle hausse pourrait avoir un effet inflationniste sur le prix des travaux, sans pour autant bénéficier aux riverains. C'est pourquoi la mise en place d'un plafond spécifique, plus élevé, pour seuls les travaux les plus chers pour les riverains, par exemple les travaux de toiture, sera mise à l'étude. Il s'agit de donner une nouvelle définition des plafonds selon la nature des travaux, qui pourrait apporter une solution concrète à des situations particulières de travaux particulièrement coûteux sans risquer d'entraîner un renchérissement mécanique de l'ensemble des opérations.

Par ailleurs, l'article 12 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement prévoit que l'Etat continuera à soutenir la maîtrise de l'urbanisation aux abords des aéroports et veillera au financement nécessaire de l'aide à l'insonorisation des constructions des riverains, qui repose sur le principe du pollueur-payeur, et qui sera traitée de façon accélérée. Les aéroports qui doivent être dotés d'un PEB devront, sous deux ans, réviser ou élaborer ces documents conformément à norme européenne en Lden. Cette norme vise à mieux représenter la gêne sonore réellement perçue par les riverains et au lieu de réaliser un simple moyenne des niveaux sonores sur une durée donnée, pondère les niveaux de bruit en fonction des périodes (jour, soirée, nuit) afin de donner un poids plus important aux bruits subis pendant les périodes les plus gênantes. Un décret qui devrait être publié à l'automne permettra d'adapter pleinement l'utilisation de l'indicateur Lden aux aéroports avec un faible trafic.

► **Examiner rapidement la situation des riverains de l'aéroport du Bourget**

Une modification législative sera examinée en loi de finances 2011 pour rendre possible la mise en place d'un Plan de Gêne Sonore au Bourget, en complément d'un Plan d'Exposition au Bruit. Les textes actuels ne permettent pas en effet de créer un PGS puisque Le Bourget n'atteint pas un trafic d'aéronefs de plus de 20 tonnes supérieur à 20 000 mouvements.

► **Mieux prendre en compte les nuisances sonores de l'aviation légère**

Concernant « l'aviation légère », il est nécessaire de disposer rapidement d'une classification des aéronefs légers en fonction de leur niveau de bruit qui permettrait le cas échéant d'encadrer les conditions de vol des plus bruyants. Des propositions ont été formulées sur ce sujet par le Conseil national du Bruit (rapport Fontanel) qui préconise notamment : l'équipement des avions relevant des catégories bruyantes en silencieux d'échappement et en hélices multipales ; l'exigence d'un certificat de limitation des nuisances sonores ; l'encadrement des tours de piste et la mise en place d'un contrôle des trajectoires.

La DGAC, en lien avec la DGPR et le Conseil national du bruit, présentera d'ici la fin de l'année 2010 des propositions concrètes permettant d'établir, dans un délai de 2 ans, une classification de l'ensemble des aéronefs légers en fonction de leur niveau de bruit. Cette classification permettrait, par la suite, d'encadrer les règles de circulation de ces aéronefs (plages horaires, type de plateforme autorisée) en fonction de leurs caractéristiques acoustiques.

Bilan

Selon une enquête réalisée pour la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de décembre 2008 à janvier 2009 par TNS-Sofres auprès d'environ 4000 riverains des principaux aéroports il ressort que :

- 66% des personnes interrogées connaissent le dispositif d'aide,
- 54% des occupants qui ont fait des travaux (ou qui sont en cours) ont bénéficié du dispositif ;
- 27% des personnes interrogées sont dans un logement non insonorisé ;
- 42% se déclarent gênées (forte proportion de locataires selon l'enquête).

Ces résultats montrent qu'il existe encore un gisement de logements à insonoriser et qu'il convient de s'assurer que l'ensemble des riverains pouvant bénéficier d'une aide et se déclarant gênés pourront effectivement être aidés.

Entre 2005 et 2009, la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) a généré une recette de 237 millions d'euros

Le dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains d'aéroports a été créé par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992.

Il concerne aujourd'hui les aéroports de Paris Charles de Gaulle, Paris-Orly, Nice Côte-d'Azur, Marseille-Provence, Lyon-Saint Exupéry, Toulouse-Blagnac, Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg-Entzheim et Nantes-Atlantique.

Depuis le 1^{er} janvier 2005, il est financé par la TNSA (article 1609 quater viciés A du code général des impôts). Cette taxe, perçue auprès des compagnies aériennes, permet de réaliser des opérations de réhabilitation acoustique concernant les logements et bâtiments sensibles se trouvant dans les Plans de Gêne Sonore de ces dix aéroports.

Elle a fait l'objet de plusieurs revalorisations qui ont permis de porter sa recette de 23 M€ en 2005 à 45 M€ en 2006, 52 M€ en 2007, 61 M€ en 2008 et 58 M€ en 2009.

Du 1^{er} janvier 2004 au 31 décembre 2009, les Commissions Consultatives d'Aide aux Riverains ont émis un avis favorable sur plus de 26 500 demandes d'aides, pour un montant total de 232 M€.

Depuis le Grenelle de l'environnement le dispositif d'aide aux riverains a connu une amélioration significative :

- en juin 2009, le taux d'aide a été porté à 95% pour les opérations groupées – copropriétés, demandes constituées par au moins 5 riverains sur une même commune ;
- la publication le 25 mai 2010 d'un nouveau décret, permet désormais de verser des « avances sur subvention », notamment aux riverains ayant constitué des demandes groupées.

Le volet aérien du Grenelle Environnement a fait l'objet d'un engagement avec la signature d'une convention d'engagements volontaires de l'ensemble l'industrie aéronautique, l'union des aéroports français et les compagnies aériennes...) Le document comportait des engagements spécifiques en matière de réduction des nuisances sonores, qui ont été tenus ou sont en passe de l'être :

- le relèvement des altitudes d'approche en région parisienne est en cours. Il est effectif au Bourget face à l'est depuis mai 2008. A Orly, face à l'est également, l'enquête publique s'est déroulée à l'automne 2009 : le commissaire enquêteur a rendu un avis favorable en avril 2010 assorti de deux réserves visant à renforcer la concertation et à préconiser un délai supplémentaire de mise en œuvre. Les travaux concernant Roissy-Charles-de-Gaulle doivent suivre et s'inscrivent dans les suites à donner au rapport Dermagne. Ce rapport souligne la nécessité de maîtrise des nuisances sonores en priorité la nuit, le développement de solutions alternatives au transport aérien, l'achèvement des travaux d'insonorisation ou la nécessité d'engager des études épidémiologiques sur les nuisances, aéronautiques.

- Conformément à l'engagement du 4 décembre 2007, et suite à la revalorisation de la TNSA sur Orly et Nantes début 2008, les stocks de dossiers en attente sur ces plates-formes ont été résorbés ; dans l'ensemble des aéroports le délai d'instruction des nouvelles demandes est inférieur à un an et les bénéficiaires des aides disposent, après notification de la décision d'octroi de l'aide, d'un délai de deux ans pour faire réaliser les travaux.

Depuis le Grenelle de l'environnement le dispositif d'aide aux riverains a connu une amélioration significative :

- en juin 2009, le taux d'aide a été porté à 95% pour les opérations groupées – copropriétés, demandes constituées par au moins 5 riverains sur une même commune ;
- la publication le 25 mai 2010 d'un nouveau décret, permet désormais de verser des « avances sur subvention », notamment aux riverains ayant constitué des demandes groupées.

Les travaux conduits au sein du Conseil National du Bruit, présidé par Eric DIARD, ont permis l'élaboration du projet de décret portant limitation du trafic des **hélicoptères** dans les zones à forte densité de population, en vue d'en limiter les nuisances.

Ce décret prévoit notamment l'interdiction des vols d'entraînement et des vols circulaires au départ de plateformes situées dans les zones les plus densément peuplées. Il permet également d'imposer des règles spécifiques concernant les horaires, ou certaines opérations bruyantes comme les essais moteurs, sur ces plateformes, afin de diminuer les nuisances pour les riverains. Il est actuellement examiné par le Conseil d'Etat et sera publié dans les prochaines semaines.

Les actions menées dans le cadre des nuisances sonores liées aux transports terrestres

► 550 M€ consacrés au réseau routier national non concédé d'ici 2014

Les opérations de protection acoustique sur le réseau routier national non concédé sont dorénavant financées dans le cadre des programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI), qui succèdent au volet routier des contrats de plan Etat-Régions. Ces programmes, définis pour la période 2009-2014, recouvrent l'ensemble des opérations qui visent à moderniser le réseau routier non concédé existant sans créer de nouvelles fonctionnalités et sans augmenter substantiellement la capacité du réseau. Au-delà de l'aménagement des infrastructures elles-mêmes (élargissement, déviations, aménagements de sécurité, etc.), les PDMI donnent une large place aux opérations de qualité environnementale.

Sur l'ensemble des régions, l'Etat a retenu, à l'issue des négociations de cofinancement menées en 2009 avec les collectivités territoriales concernées plus de 40 opérations de protection acoustique, s'engageant ainsi dans un programme ambitieux en faveur de la réduction des nuisances sonores. Avec la participation financière de l'ADEME et des collectivités territoriales, ce programme devrait permettre de financer près de 550 M€ d'opérations de protection acoustique, dont environ 215 M€ par l'Etat, 30 M€ par l'ADEME et environ 300 M€ par les collectivités territoriales, soit un effort annuel pour l'Etat et l'ADEME de 40,8M€, quasi équivalent à celui réalisé dans le cadre des contrats de plan.

A ces opérations de protection acoustique s'ajoutent les nombreuses déviations inscrites aux PDMI qui apporteront une réelle amélioration au cadre de vie des riverains sur le plan des nuisances sonores.

► 110 M€ consacrés au réseau routier national concédé sur 3 ans

Cette année 5 sociétés d'autoroutes se sont engagées dans des « avenants verts », dans lesquels elles ont identifié d'importants investissements à réaliser d'ici 2012 en faveur du développement durable. En matière de lutte contre le bruit, il est prévu en particulier de réaliser environ 100 M€ de travaux de protections acoustiques sur ces trois années.

Pour les autres sociétés d'autoroutes, l'effort de réduction du bruit se poursuit comme par le passé dans le cadre des contrats de plan quinquennaux qui les lient à l'Etat. Il est prévu environ 10 M€ de travaux de protections acoustiques dans ce cadre.

Globalement, ces différents engagements représentent un rythme moyen d'investissement de l'ordre de 36 M€ (soit un doublement de l'effort financier antérieur).

► 100 M€ consacrés au programme de résorption des points noirs du bruit du au Réseau ferroviaire

La contractualisation directe entre l'ADEME et RFF ou les collectivités permet de résorber 694 points noirs du bruit correspondant à 2743 logements et 18 bâtiments tertiaires.

Ces opérations font partie d'un programme de résorption de plus de 100 millions d'euros lancé, grâce à une participation de l'Etat et de RFF à hauteur de 37 M€ au titre du contrat de performance 2008/2012 et à un financement de l'ADEME de 66 M€ sur la période 2009-2012 et à des cofinancements des collectivités territoriales.

► **Recherche et développement : réduire le bruit à la source**

L'ADEME a lancé un appel à propositions sur le thème bruit des transports, qui s'inscrit d'une part dans le cadre des travaux du groupe opérationnel n°1 (GO1), Énergie et Environnement, du PREDIT 4 et d'autre part dans le volet R&D du plan bruit de l'ADEME pour la période 2009-2011 pour le traitement du bruit des transports terrestres.

L'appel à propositions porte sur 5 thèmes de recherche :

- Réduction et caractérisation du bruit à la source
- Le véhicule dans son environnement : acoustique urbaine, acoustique des espaces ouverts et méthodes de prévision des niveaux de bruit
- Caractérisation du ressenti lors de l'écoute des ambiances sonores
- Caractérisation de la gêne sonore
- Représentation de l'environnement sonore

Bilan

- Réseau routier national non concédé

Les contrats de plan Etat-région 2000-2006 ont permis de programmer plus de 1,23 milliard d'euros de travaux de protections acoustiques aux abords du réseau routier national non concédé. Leur réalisation s'étant prolongée jusqu'en 2008, il a été donc investi environ 137 M€ par an, dont 41 M€ par l'Etat et 96 M€ par les Collectivités territoriales.

- Réseau routier national concédé

Au cours de la même période, les sociétés d'autoroutes ont investi plus de 140 M€, soit environ 16 M€ par an sur les travaux de protections acoustiques.

Sur l'ensemble du réseau routier national, c'est donc environ 1,270 milliard d'euros de protections acoustiques qui ont été financées entre 2000 et 2008, soit un rythme moyen d'environ 150 M€ par an, dont 57 M€ par l'Etat et les sociétés d'autoroutes.

Ces actions ont été complétées par des opérations consistant exclusivement en des renforcements de façade de logements du parc privé situés à proximité du réseau routier national : la Direction générale de la prévention des risques a mobilisé pour cela plus d'un million d'euros par an depuis 2004, principalement en Région Rhône-Alpes.

- Réseau ferroviaire et réseaux des collectivités : 52 M€ investis en 2009

En complément des moyens mobilisés par l'Etat, les gestionnaires et les collectivités territoriales, et dans le cadre du Grenelle de l'environnement, l'ADEME consacre 120 M€ sur la période 2009-2011 à un plan d'actions comprenant des financements en matière de recherche et de développement ainsi que des opérations de résorption de points noirs, prioritairement sur les réseaux des collectivités et sur le réseau ferroviaire.

Depuis 2009, le montant des aides de l'Etat pour la résorption des points noirs bruit sur le réseau RFF et ceux des collectivités s'élève à 52,5 M€ dont 30,5 M€ apportés par l'ADEME.

Le bruit dans l'environnement

► Création d'observatoires du bruit dans l'environnement

Les observatoires du bruit ont notamment pour objectif la mise en place de réseaux de mesure du bruit (permanents ou temporaires), le suivi des évolutions des niveaux de bruit, l'information du public et la coordination des échanges de données entre les différents acteurs concernés.

Deux observatoires sont d'ores et déjà opérationnels et bénéficient de subventions du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer : Acoucité à Lyon et BruitParif en Ile de France.

Afin d'inciter à la création de structures similaires sur l'ensemble du territoire, un premier appel à projets accompagné d'un financement de l'ADEME est lancé ce jour jusqu'au 30 septembre et, si besoin, un second appel à projet sera lancé début 2011. Cet appel à projets vise la création de 3 ou 4 nouvelles structures d'ici mi 2011.

► Réalisation des cartes et des plans d'action concernant le bruit dans l'environnement

Il convient d'achever sans délai la première échéance de la directive européenne 2002/49/CE et de terminer la réalisation et la **publication des cartes de bruit et des plans d'actions correspondants.**

Afin de pouvoir communiquer à la commission européenne les informations demandées dans les délais prescrits, une communication à destination des communes concernées par la deuxième échéance sera lancée dans le courant de l'été 2010.

Dans le même délai, une circulaire sera adressée aux services de l'Etat leur précisant les modalités de réalisation et de financement des nouvelles cartes de bruit ainsi que le réexamen et le cas échéant, la mise à jour des documents précédemment réalisés.

Bilan

La directive européenne sur le bruit dans l'environnement (directive 2002/49/CE du 25 juin 2002) prévoit deux échéances pour la réalisation de cartes de bruit et de plans d'actions concernant les grandes agglomérations et les principales infrastructures de transport.

Sont concernés par la 1^{ère} échéance (2007 pour les cartes ; 2008 pour les plans d'actions), les agglomérations de plus de 250.000 habitants, les routes portant un trafic de plus de 6 millions de véhicules par an, les voies ferrées enregistrant plus de 60.000 passages de trains et les aéroports dont le trafic est supérieur à 50.000 mouvements. Une deuxième échéance (2012 pour les cartes, 2013 pour les plans) concerne les agglomérations dont la population est comprise entre 100.000 et 250.000 habitants, les routes dont le trafic est compris entre 3 et 6 millions de véhicules par an et les voies ferrées dont le trafic est compris entre 30.000 et 60.000 passages de trains par an.

La compétence pour l'élaboration des cartes et des plans correspondants a été donnée aux communes composant les agglomérations ou, lorsqu'ils existent, aux établissements de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores.

En ce qui concerne les infrastructures de transports visées par la directive (routes, voies ferrées, aéroports), la cartographie est réalisée par les services de l'Etat.

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement sont pour leur part élaborés par les gestionnaires des infrastructures concernées.

Les cartes de bruit dont l'Etat à la charge concernent 98 départements et sont aujourd'hui achevées, mais n'ont été rendues publiques que dans 60 départements. Les cartes relevant des agglomérations sont moins avancées : 27% des 1315 communes concernées ont publié leur carte tandis que 15% n'ont initié aucune démarche de cartographie. Il est à noter que les autorités compétentes en retard sont souvent des communes faiblement peuplées.

Sur la base des cartographies réalisées, les autorités compétentes (Etat, gestionnaires d'infrastructures, communes et EPCI) commencent à élaborer les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Le bruit et bâtiment

La loi « Grenelle Environnement » portant Engagement national pour l'environnement complète, par son article 1^{er}, l'article Art. L 111-11 du code de la construction et de l'habitation par un alinéa ainsi rédigé :

« Un décret en Conseil d'État définit les conditions dans lesquelles, à l'issue de l'achèvement des travaux de bâtiments neufs ou de parties nouvelles de bâtiment existant soumis à permis de construire, le maître d'ouvrage fournit à l'autorité qui a délivré l'autorisation de construire un document attestant qu'il a pris en compte la réglementation acoustique. »

Les contrôles de la réglementation de la construction diligentés par les services de l'Etat portent actuellement sur une seule construction par département et par an.

Le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer mène actuellement des travaux sur une procédure d'auto-contrôle par le maître d'ouvrage de la qualité acoustique des bâtiments d'habitation en métropole. Un premier projet d'auto-contrôle acoustique a été présenté à la Commission technique du Conseil nation du bruit du 06 avril 2010.

Les travaux portent sur les différentes phases de l'opération : études de projet, suivi du chantier, et mesures acoustiques en cours de chantier et à la réception de l'ouvrage. Le nombre de logements à contrôler et la nature et le nombre de mesures à réaliser serait fonction notamment de la taille de l'opération et de sa complexité. Cette procédure d'auto-contrôle répond à l'objectif du Grenelle Environnement d'améliorer la qualité acoustique des constructions neuves, et ne se substitue pas aux contrôles du respect des règles de construction effectués par les services de l'Etat, qui continueront de s'exercer.

Ce décret doit être finalisé avant la fin de l'année.

L'ADEME a lancé également un appel à projets sur le thème «Amélioration des performances acoustiques des bâtiments et traitement des points noirs du bruit ».

Cet appel à projets s'inscrit dans le cadre du volet R&D du plan bruit de l'ADEME lié au traitement des points noirs du bruit des transports terrestres sur la période 2009-2011.

L'appel à propositions vise à l'amélioration des connaissances et au développement de solutions technologiques innovantes dans le domaine de **l'isolation et de la protection acoustique des bâtiments**. Par ailleurs, cet appel à propositions s'inscrit aussi dans le cadre des importantes mutations constructives en cours dans le domaine du bâtiment sous l'effet des objectifs d'amélioration des performances énergétiques imposées par le Grenelle Environnement et de ce fait les projets attendus s'intéresseront aussi aux interactions entre les performances acoustiques, thermiques et aérauliques dans le secteur du bâtiment.

Quatre thèmes de recherche sont proposés :

- Les outils et méthodologies de modélisation et de simulation.
- Les matériaux d'enveloppe du bâtiment.
- Les équipements du bâtiment et les EnR dans le bâtiment.
- Les écrans acoustiques de protection des bâtiments.

Trois types de projets peuvent être retenus dans le cadre de cet appel à projets :

- Des produits, procédés ou systèmes (améliorations ou innovations technologiques).
- Des méthodes et/ou outils.
- Des études (amélioration des connaissances et évaluation, conduisant à une meilleure appréhension des problématiques considérées,...).

Le bruit dans les établissements accueillant des enfants

Les experts, et notamment les chronobiologistes, soulignent tous l'importance de disposer de locaux calmes dans les crèches et écoles, notamment les dortoirs et les cantines, pour donner de meilleures conditions d'apprentissage aux enfants.

La mesure 9 du deuxième plan national santé environnement prévoit une campagne pilote de la surveillance de la qualité de l'air dans 300 crèches et écoles. A l'occasion de la réalisation de la deuxième phase de cette campagne qui débutera en septembre 2010, des mesures simplifiées du bruit ambiant seront réalisées dans certains établissements (salles de repos des écoles et crèches) à l'aide d'un indicateur de bruit. L'objectif de ce diagnostic est d'apprécier le pourcentage de ces locaux dont le niveau de bruit ambiant est supérieur à 35 dB(A).

S'agissant de la construction de bâtiments neufs, un arrêté définissant les prescriptions acoustiques applicables aux locaux destinés à accueillir des crèches et haltes garderies, est en cours d'élaboration au sein du CNB et pourrait être publié d'ici la fin de l'année. Il viendra compléter le texte existant pour les écoles.

Le bruit au quotidien

La loi portant Engagement national pour l'environnement adopté prévoit que: « Les chaînes de télévision respectent un volume sonore égal, qu'il s'agisse des programmes télévisés ou des pages d'écrans publicitaires ».

Ces dispositions sont destinées à mettre un terme aux augmentations de volume des programmes télévisés au moment de la diffusion de publicités ; leurs modalités de mise en œuvre seront déterminées par le CSA.

Par ailleurs, les tables-rondes du Grenelle Environnement avaient conclu à la nécessité de mettre en place un étiquetage simplifié du bruit pour l'électroménager.

Le Conseil national du bruit fera, sous trois mois, des propositions en ce sens.

Les études en matière d'impact sanitaire du bruit

Par saisine du 12 janvier 2010, la Direction générale de la Santé et le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer ont chargé l'Afsset de réaliser une revue des connaissances sur les indicateurs des effets sanitaires des bruits des transports et des activités et de proposer des indicateurs de référence, prenant en compte la problématique des pics de bruit, ainsi que des valeurs de référence associées déterminant les niveaux en deçà desquels des effets sanitaires mesurables sont écartés.

L'Afsset devra proposer des valeurs de gestion pour ces indicateurs, prenant en compte des éléments de contexte supplémentaires, notamment en vue d'une utilisation dans le volet bruit des études d'impact sanitaire des projets d'infrastructures de transport et industriels. Les conclusions sont attendues pour fin juin 2012.

Par ailleurs, l'étude DEBATS (Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé), pilotée par la DGS et l'ACNUSA, doit permettre de caractériser la santé des populations exposées, de mieux connaître et quantifier les effets du bruit des avions sur la santé et d'estimer le pourcentage du risque attribuable au bruit des avions pour différents critères et pathologies.

Les principaux axes de recherche sont la gêne, la qualité de vie, les troubles du sommeil, les pathologies cardio-vasculaires, la mortalité et les effets sur la santé mentale (stress, anxiété, dépression...). Elle se déroulera sur 6 années.

Maintenir un rythme soutenu pour les activités du Conseil National du Bruit

Le Conseil National du Bruit, présidé par Eric DIARD, a lancé en avril 2009 un nouveau programme de travail s'appuyant sur la feuille de route qui lui a été adressée mi 2008.

Ce programme a tout d'abord permis de faire aboutir ou relancer divers travaux engagés lors de la précédente mandature :

- avis sur « les moyennes surfaces en centre ville » adopté lors de l'assemblée plénière du 21 septembre 2009,
- clôture des travaux « bruits de voisinage » (rapport Ritter),
- relance des propositions en matière d'aviation légère cf. ci-dessus,
- groupe de travail « chantiers » et travaux relatifs à la réglementation acoustique (révision de l'arrêté de 1996 sur le classement sonore et les valeurs d'isolement des bâtiments, en cours de finalisation)

Il a également lancé de nouvelles réflexions sur des sujets importants :

- activités sportives motorisées : un premier avis du CNB est attendu en fin d'année 2010 sur les sports mécaniques,
 - bruit urbain : pour une approche commune des nuisances relevant du bruit de voisinage et des activités
 - locaux sensibles : projets d'arrêtés locaux sociaux et médico-sociaux tels que les crèches (cf. ci-dessus), les maisons de retraites, les résidences étudiantes et internats d'une part, les locaux de sports tels que les gymnases et les piscines d'autre part.
 - acoustique et thermique : expérimentation avec les gestionnaires d'aéroports (Lyon, Toulouse, Marseille) visant à conduire des opérations de réhabilitation acoustique et thermique de manière concomitante.
 - Bâtiment : pompes à chaleur
- Sur l'ensemble de ces nouveaux sujets, des propositions devront être formulées sous 12 mois.

Les assises du bruit en décembre 2010 : le bilan de 30 ans de politique de lutte contre le bruit

Les Assises nationales de la qualité de l'environnement sonore organisées tous les trois ans par le Centre d'information et de documentation sur le bruit revêtiront cette année un caractère exceptionnel.

Elles permettront de faire un état des lieux, d'évaluer le chemin parcouru, de dresser le bilan de trois décennies de politique de lutte contre le bruit ou, pour utiliser un terme plus contemporain, de gestion de l'environnement sonore et d'en déduire les voies nouvelles à défricher pour les 30 années à venir...

Il s'avère, en effet, que beaucoup de progrès techniques ont été accomplis, que beaucoup de politiques ont été mises en œuvre, que les divers acteurs impliqués se sont investis, mais que malgré cela, les attentes de la population sont toujours particulièrement fortes.

Le point de vue d'autres pays européens sera également entendu et intégré dans chaque thématique.

Ces sixièmes Assises nationales de la qualité de l'environnement sonore se tiendront les 14, 15 et 16 décembre à Paris, au Conseil économiques, social et environnemental.

Annexe 1



Les Français et les nuisances sonores

Synthèse de l'enquête

Etude TNS Sofres réalisée pour le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

Mai 2010

Méthodologie de l'enquête

Étude réalisée les 10 et 11 mai 2010 auprès d'un échantillon de 1000 personnes représentatif de l'ensemble de la population âgée de 18 ans et plus, interrogées en face à face à leur domicile par le réseau des enquêteurs de TNS Sofres.

L'étude TNS Sofres réalisée pour le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer sur le thème des nuisances sonores révèle **que deux tiers des Français se disent personnellement gênés par le bruit à leur domicile et que près d'un Français sur six a déjà été gêné au point de penser à déménager**. Ces nuisances sonores sont de diverses natures et **touchent particulièrement les habitants des grandes agglomérations**, de même que **ceux qui vivent en appartement**.

1. Le bruit : une nuisance pour deux Français sur 3

- **2 Français sur 3 déclarent être personnellement gênés par le bruit à leur domicile, avec des fréquences diverses** : 43% ne le sont que *rarement* mais 19% *souvent* et 4% *en permanence*. Parmi ces Français les plus gênés à leur domicile, on retrouve ceux qui habitent en appartement (5% d'entre eux sont gênés *en permanence*, 28% *souvent*) et les habitants des agglomérations de Paris, Lyon et Marseille (11% sont gênés *en permanence*, 27% *souvent*). Dans les autres agglomérations de plus de 30 000 habitants, la gêne est également assez forte puisque 28% se déclarent gênés *en permanence* (2%) ou *souvent* (26%).

- La gêne liée au bruit n'est pas sans conséquences sur le comportement ou l'humeur des Français. **Fermer les fenêtres est l'effet le plus direct et le plus fréquent, suivi par le fait de se sentir irritable** : ainsi, 44% des Français ont déjà été gênés par le bruit au point de devoir fermer les fenêtres (dont 23% *souvent*) et 28% au point de se sentir très irritable (12% *souvent*). Le bruit peut également enclencher un cercle vicieux puisqu'un quart des Français (26%) ont déjà été obligés de monter le son de la télévision ou de la radio à cause du bruit, contribuant ainsi à en faire davantage. Autres conséquences du bruit, aux fréquences relativement similaires : 26% des Français ont déjà été gênés par le bruit au point de ne pas trouver le sommeil ou de ne pas se rendormir (dont 8% *souvent*), 26% de ne pas pouvoir se concentrer sur leurs activités (dont 8% *souvent*) et 25% d'être très fatigué (dont 10% *souvent*). Le fait de devoir interrompre sa conversation à cause du bruit est une situation vécue par 22% des Français, dont 7% *souvent*. Enfin, conséquences moins fréquentes mais relativement radicales, 15% des Français ont déjà été gênés par le bruit au point de penser à déménager et 14% au point de sortir de chez eux.

- Là encore, ce sont **les habitants des agglomérations de Paris, Lyon et Marseille qui semblent le plus touchés par les nuisances sonores** : 45% doivent *souvent* fermer les fenêtres à cause du bruit (pour, rappelons-le, 23% de l'ensemble des Français), 25% se sont *souvent* sentis très irritables ou très fatigués (pour respectivement 12% et 10% de l'ensemble des Français) et 25% ont *souvent* du mal à se concentrer sur leurs activités (pour 8% en moyenne). Enfin, 20% sont *souvent* gênés par le bruit au point de penser à déménager (pour 8% en moyenne) ou de devoir sortir de leur logement (pour 4% en moyenne). **Des conséquences également fréquentes chez les personnes qui habitent en appartement, de même que, pour certaines d'entre elles, chez les jeunes** : devoir fermer les fenêtres (33%), ne pas trouver le sommeil ou ne pas se rendormir (16%) ou encore ne pas pouvoir se concentrer sur ses activités (16%).

- **Si on compare le bruit à d'autres gênes telles la saleté et la pollution de l'air, sa nuisance s'en trouve toutefois relativisée.** Ainsi, interrogés sur ce qui trouble le plus leur qualité de vie, un tiers des Français (34%) répondent la saleté et les déchets, à quasi égalité avec la pollution de l'air (32%). Le bruit n'arrive qu'en troisième et dernière position, cité par 22% des interviewés.

- La sensibilité à ces différentes nuisances diffère également selon le lieu et le type d'habitation. Ainsi, les habitants de communes rurales se disent bien plus largement que la moyenne gênés par la saleté et les déchets (45%) quand ceux des agglomérations de plus de 30 000 habitants (hors Paris, Lyon, Marseille) se montrent plus sensibles au bruit que les autres (29%). Dans les trois plus grandes villes françaises, c'est la pollution de l'air qui trouble le plus la qualité de vie des habitants : elle est citée par 40% d'entre eux.

2. Les transports et en particulier la circulation routière sont considérés comme les principales sources de nuisances sonores

- 54% des Français estiment que les **principales sources de nuisances sonores sont liées aux transports**, 21% aux comportements et 9% seulement aux activités industrielles et commerciales. 16% n'ont pas d'opinion sur la question.
- Un point de vue très marqué socialement, puisque les catégories sociales aisées citent davantage que la moyenne *les transports* (63%) et les catégories modestes davantage *les comportements* (34%). Les personnes qui habitent en appartement (26%), et notamment les locataires de logements sociaux (35%), sont également plus nombreux que la moyenne à estimer que les principales nuisances sonores sont liées aux comportements.
- Si les transports constituent la principale source de nuisance sonore selon une majorité de Français, c'est surtout à cause de **la circulation routière**. Le transport aérien et le transport ferroviaire ne semblent gêner qu'une part bien plus faible de la population : ainsi, parmi les bruits liés aux transports, c'est la circulation routière qui gêne le plus 59% des Français, le transport aérien 14% et le transport ferroviaire 7%. 20% des Français interrogés n'émettent pas d'opinion, certainement parce qu'ils ne se sentent pas vraiment gênés par ce type de bruit.
- Le transport aérien gêne davantage les jeunes familles (24%), les habitants de Paris (22%) et des communes de moins de 30 000 habitants (20%) alors que le transport ferroviaire est une nuisance sonore davantage ressentie par les jeunes (13% des 18-24 ans) et les habitants de communes de plus de 30 000 habitants (12%). Il est également intéressant de noter que les **personnes résidant dans une maison individuelle sont davantage que la moyenne gênées par le transport aérien (18%) quand les propriétaires d'appartements se disent plus gênés par le transport ferroviaire (14%)**.
- De même, lorsqu'on s'intéresse aux bruits liés aux comportements, ce sont les **deux roues qui arrivent largement en tête** avec 39% de citations, devant le volume des conversations ou les cris dans le voisinage (9%), les animaux domestiques (9%), le bricolage ou le jardinage (6%), le volume des appareils TV-Hifi des logements voisins (5%) et les déplacements dans l'immeuble (5%).
- Dans le détail, **la gêne créée par le bruit des deux roues est ressentie avec la même intensité dans toutes les catégories de la population alors que l'on recense des perceptions différentes en ce qui concerne les bruits de voisinage** (conversations, cris et déplacements). Ainsi, les personnes vivant en appartement, et en particulier les locataires du secteur social se montrent davantage que les autres gênés par le volume de conversation ou les cris dans le voisinage (14% de ceux qui louent un appartement du secteur social et 12% de ceux qui vivent en appartement), de même que par les déplacements dans l'immeuble (12% des personnes qui habitent en appartement). Ceux-ci sont également considérés comme

particulièrement gênants par les personnes qui habitent dans un logement construit entre 1950 et 1970 : 13% d'entre elles disent que c'est le bruit qui les gêne le plus, soit la deuxième source de nuisance après les deux roues (33%). Enfin, les habitants des espaces ruraux isolés se disent plus gênés par les bruits liés au bricolage et au jardinage (11%, pour 6% en moyenne) quand ceux des agglomérations de plus de 30 000 habitants sont plus sensibles que les autres aux bruits liés aux déplacements dans l'immeuble (11% à Paris, Lyon, Marseille et 13% dans les autres pôles urbains, pour rappelons-le, 5% en moyenne).

- Enfin, **parmi les bruits liés aux activités, ce sont les travaux et chantiers qui gênent le plus les Français (31%)**, loin devant le dépôt et ramassage des ordures (9%), les activités industrielles ou artisanales (5%), les activités des bars, restaurants, salles de spectacles et discothèques (4%), et le fonctionnement de certains équipements individuels ou collectifs des bâtiments (4%). Parmi les activités qui gênent le moins les Français on retrouve celles liées à l'élevage (2%), les équipements sportifs, scolaires et de loisirs (1%) et enfin, les commerces (1%). A noter que près d'un Français sur 2 ne s'est pas positionné sur la question, ce qui peut laisser penser qu'**une grande partie d'entre eux se sent plutôt préservée des bruits liés aux activités**.

- Les étudiants se montrent particulièrement sensibles aux bruits liés aux travaux et chantiers (56%), de même que les Français qui ont emménagé dans leur logement il y a moins d'un an (43%). Le dépôt et le ramassage des ordures sont toujours positionnés après les travaux dans le classement des bruits liés aux activités les plus gênants mais ils sont plus fréquemment cités par les habitants des pôles urbains de plus de 30 000 habitants (18%) et les personnes habitant en appartement (13%) que par les autres.

➔ **Au total, les nuisances sonores qui gênent le plus les Français semblent davantage venir de l'extérieur des habitations que de l'intérieur.**

3. Des nuisances sonores particulièrement dérangeantes en journée et chez soi

- La sensibilité au bruit est d'ailleurs plus forte chez soi que sur son lieu de travail ou dans ses déplacements. Le domicile apparaît comme un lieu de refuge où l'on ne veut pas être dérangé, et où l'on se montre donc plus facilement gêné par le bruit... des autres. Ainsi, à la question « trouvez-vous les nuisances sonores plus dérangeantes, à votre domicile, dans vos trajets quotidiens ou sur votre lieu de travail ? », 50% des Français trouvent les nuisances sonores plus gênantes à *leur domicile*, 16% *dans leurs trajets quotidiens* et 11% *sur leur lieu de travail* (23% sont sans opinion). Si l'on considère la population active, les proportions sont sensiblement les mêmes, mais le lieu de travail passe en deuxième position : domicile (47%), lieu de travail (18%) et trajets quotidiens (15%).

- Pour un Français sur 2, **les bruits sont jugés plus dérangeants en journée que la nuit**, quand un Français sur 4 seulement pense l'inverse (le reste n'arrivant pas à se positionner). Les

locataires du secteur social se disent plus gênés par le bruit la nuit que la moyenne (34%) mais considèrent quand même en majorité que les bruits en journée sont les plus dérangeants (52%).

Enfin, concernant les caractéristiques des bruits les plus gênants, les Français se montrent plus sensibles aux bruits intenses répétés qu'au bruit de fond permanent, auquel il est certainement plus facile de s'habituer : 50% se disent davantage gênés par les premiers (63% des Parisiens et 57% des personnes vivant en appartement) quand 29% sont au contraire davantage gênés par le bruit de fond et 21% sont sans opinion.

B) Rappel des principaux enseignements tirés des sondages précédents

Baromètre santé-environnement 2007: environ 50 % des personnes interrogées se déclarent gênées par le bruit à leur domicile. 14.6% d'entre elles affirment être gênées « en permanence » ou « souvent ». Les principales sources de bruit citées sont la circulation routière (pour 48,8 % des personnes gênées) et le voisinage (pour 39.9%).

La prévalence de la gêne ressentie à cause du bruit à son domicile est corrélée avec la présence à proximité du logement de sources de nuisances sonores (autoroute, voie ferroviaire, chantier, etc.) ou le survol par des avions en phase de décollage ou d'atterrissage.

Enquête INSEE 2002 : 54% des habitants des agglomérations de plus de 50.000 habitants se déclarent gênés par le bruit à leur domicile. Le bruit est la première préoccupation des français dans leur quartier ou dans leur ville avant l'insécurité et la pollution atmosphérique.

Les transports sont la première cause de nuisance sonore, en particulier à Paris (32%) dans les grands ensembles, 37% des habitants se déclarent gênés par le bruit émanant le plus souvent du voisinage.

Sondage BVA 2001 : 49% des français estiment que la situation du bruit en ville s'est dégradée au cours des 10 dernières années (57% en ce qui concerne les franciliens).

Sondage CREDOC 1989 : 43% de la population sont gênés par le bruit à leur domicile (INSEE 1996 : 40 % des français se déclarent gênés par le bruit quand ils sont chez eux).

Glossaire

ACNUSA : autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires. Compétences élargies aux émissions atmosphériques de l'aviation et à l'impact de l'activité aéroportuaire sur l'environnement par loi portant engagement national en faveur de l'environnement (Grenelle 2)

ADEME : agence pour le développement et la maîtrise de l'énergie

AFSSET : agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail

CCAR : commission consultative d'aide aux riverains d'aéroports

CIDB : centre d'information et de documentation sur le bruit (association)

CNB : conseil national du bruit

CSA conseil supérieur de l'audiovisuel

DGS : direction générale de la santé

EPCI : établissement public de coopération intercommunale

Lden : indicateur de bruit européen prenant en compte les périodes « jour soir nuit »

OACI : organisation de l'aviation civile internationale

PDMI : programme de modernisation des itinéraires routiers

PEB : plan d'exposition au bruit (périmètre autour des aérodromes faisant l'objet de restrictions en matière d'urbanisme)

PGS : périmètre autour des aéroports éligible aux aides à l'insonorisation

PNB : point noir du bruit. logement exposé à plus de 70 dB le jour ou plus de 65 dB la nuit

PNSE : plan national santé environnement

PREDIT : programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres

RFF : réseau ferré de France

RRN : réseau routier national

SCA : société concessionnaire d'autoroute

TNSA : taxe sur les nuisances sonores aériennes (acquittée par les compagnies aériennes au départ des 10 principaux aéroports français).