



le Grenelle Environnement

Instaurer un environnement
respectueux de la santé

**Extrait du rapport concernant
le bruit et les nuisances**



B) Bruit

➤ **Enjeux, particulièrement en termes de santé**

Le bruit, souvent cité comme préoccupation quotidienne importante des Français, doit surtout être considéré par les décideurs comme un vrai problème sanitaire et social, avec des impacts forts, attestés au plan scientifique. Outre l'atteinte aux facultés auditives le bruit est générateur de problèmes cardio-vasculaires, de stress et insomnies avec des impacts ultérieurs de pertes de vigilance pouvant être cause d'accidents, de problèmes de développement (et concentration à l'école des enfants). Comme de nombreuses expositions environnementales l'exposition au bruit comporte un fort aspect d'inégalités sociales, touchant plus souvent des populations défavorisées au plan socio-économique.

➤ **Objectifs de l'action**

L'objectif global est de réduire l'exposition des populations à des bruits excessifs et pourrait se décliner autour des axes suivants :

- résorber sur 5 à 7 ans les points noirs identifiés (précisément) et éviter l'apparition de nouveaux points noirs,
- pour les bruits des activités et de voisinage : avoir une situation de meilleure coexistence activités – qualité de l'environnement sonore par un respect de réglementations adaptées, dans un esprit de prévention et civisme,
- développer l'information, la prévention.

Les points noirs à ce jour identifiés se caractérisent comme suit :

- nuisances sonores aériennes : sur les 10 aéroports les plus importants concernés par la TNSA (taxe sur les nuisances sonores aériennes), environ 110 000 logements fortement exposés restent à insonoriser.
- sur les 10 autres aéroports importants (Beauvais, Montpellier, Ajaccio, Lille, Biarritz, Bastia, Brest, Pau, Toulon, Clermont-Ferrand) on peut évaluer à 70.000 le nombre de logements fortement exposés au bruit,
- nuisances sonores liées aux transports terrestres : estimation de 200 000 logements fortement exposés, à insonoriser.

➤ **Description des mesures :**

1. Identification, prévention et résorption des points noirs :

- réaliser sans prendre plus de retard les cartographies réglementaires prévues par la directive de 2002, c'est à dire au maximum pour fin 2007 et en déduire une identification plus précise des points noirs,
- conduire une action de traitement des logements autour des aéroports concernés, passant par une augmentation de la taxe sur les nuisances sonores aériennes et une meilleure mise en oeuvre des aides,
- déployer, en synergies Etat et collectivités, un plan de traitement sur 5 (7 ?) ans des points noirs liés aux transports terrestres,
- après l'étape de cartographie utiliser la deuxième étape prévue par la directive de 2002, à savoir l'élaboration et la mise en oeuvre de plans de prévention du bruit, pour éviter la création de nouveaux points noirs et résorber les existants, pas seulement par les mesures curatives d'insonorisation des logements mais surtout par des actions de prévention, réduction du bruit à la source,

- en amont, par exemple lors de la création de nouvelles infrastructures, mais aussi, par exemple, lors de la création ou du développement de circuits automobiles, bien prendre en compte le facteur bruit, y compris en anticipation dans le temps, pour éviter l'apparition de nouvelles situations problématiques,
- faire appliquer les plans d'exposition au bruit (par compatibilité du PLU et respect des prescriptions).

La création et l'action d'observatoires du bruit (cf. ci-dessous) pourraient être un élément clé pour la réalisation de cette politique.

En revanche l'interdiction des vols de nuit en basse et moyenne altitude au-dessus des agglomérations, ainsi que des atterrissages et des décollages de nuit sur les aéroports en tissu urbain, proposée par le collège des ONG, ne fait pas consensus au sein du groupe.

2. Bruit des activités (et du voisinage) : améliorer la situation, de manière partagée.

La réglementation, mais aussi un esprit de prévention, doivent être appliqués :

- mieux prendre en compte le critère bruit dans le contrôle technique des véhicules (un participant note cependant qu'il faut tenir compte du fait qu'un véhicule en fonctionnement ne peut voir son niveau de bruit mesuré de la même façon qu'un véhicule neuf dans le cadre de la normalisation initiale),
- veiller à l'application des dispositions des Plans d'Exposition au Bruit en matière d'urbanisme, cf. ci-dessus,
- des sources majeures de bruit sont insuffisamment contrôlées : le cas des circuits automobiles et de leur développement sans contrainte, et sans prise en charge de la question au niveau national pour édicter une réglementation, est mentionné comme un problème en fort développement, le cas des bases militaires est également cité
- respecter la réglementation et renforcer la prévention dans les établissements industriels et autour de ces établissements, ainsi que des lieux de loisirs,
- développer les contrôles en matière de bruit des activités, notamment de loisirs ou de bruit des deux roues, développer la formation des agents concernés.

3. Un ensemble d'actions de prévention.

Au niveau de la qualité acoustique des bâtiments, de manière générale, et pas seulement sur les points noirs :

- renforcer les exigences en matière d'isolation acoustique pour les nouveaux bâtiments, et mettre en place un processus de réception des bâtiments par rapport aux réglementations en matière d'aération, ventilation et acoustique,
- mettre en place un processus de réception des bâtiments par rapport aux réglementations en matière d'aération, de ventilation et d'acoustique,
- rendre obligatoire la rénovation du point de vue la qualité acoustique en cas de rénovation énergétique (lien à préciser avec des actions en ce sens qui seraient proposées par le groupe 1).

Développer un ensemble d'actions d'information, d'incitation, de réduction du bruit « à la source » :

- mise en place d'un étiquetage simplifié du bruit des appareils électro-ménagers,
- renforcer les actions de formation et de sensibilisation au bruit à tous les niveaux scolaires,
- mener une grande campagne d'information du grand public sur le bruit et en particulier sur les gestes de prévention (deux roues, questions de voisinage, musique),

- mettre en place au niveau des communes une fonction de médiateur dans les questions de bruit (de voisinage en particulier), voire développer la formation des juges de proximité sur cette problématique,
- accélérer les processus de normalisation nécessaires à l'application de la directive machines en milieu de travail, renforcer les campagnes d'information pour le port des protections en situation de travail.

➤ **Conditions du succès, moyens :**

La mobilisation des acteurs est considérée comme un facteur clé de succès. Elle peut et doit prendre diverses formes.

Un intérêt fort est exprimé pour la création de structures de type « Observatoires du bruit », sur l'exemple de Bruiparif qui concerne l'Île de France. De tels observatoires pourraient être mis en place dans les grandes agglomérations ou au niveau des régions. Au-delà de la « simple » et capitale fonction d'observation, leur valeur ajoutée résiderait en particulier dans le rassemblement des acteurs dans un lieu d'échange et débats, où pourraient se construire les politiques de prévention du bruit, en particulier autour de la réalisation des cartographies de bruit et des plans de prévention du bruit (sans se substituer à la compétence de réalisation dévolue aux autorités compétentes : Etat, gestionnaires des infrastructures, communes ou inter-communalités). La question de l'intégration d'une telle mission est posée en séance.

La mobilisation conjointe de nombreux acteurs est par ailleurs nécessaire en fonction des sujets abordés, par exemple l'Education Nationale pour l'information et la sensibilisation en milieu scolaire, les entreprises et leurs salariés pour la prévention du bruit au travail.

L'implication des corps de contrôle, en particulier des services de l'Etat, mais aussi l'exercice de la police du maire, sont à renforcer. Pour le cas spécifique des nuisances sonores aériennes les pouvoirs de l'ACNUSA pourraient être renforcés sur certains points.

Des moyens financiers sont à dégager, dans la continuité (qui a souvent manqué jusqu'ici aux politiques dans le domaine du bruit).

Des estimations peuvent être avancées, qui devront être affinées :

- logements exposés aux nuisances sonores aériennes : augmentation de la TNSA, à compléter, 110.000 dans les PGS actuels, environ 70.000 au voisinage des 10 aéroports importants
- points noirs des transports terrestres, à compléter, (au moins 200.000)
- observatoires du bruit : en fonction du degré de généralisation. Le budget de Bruiparif est de 750.000 € par an

➤ **Besoins associés en termes de connaissance**

Parmi les actions à développer :

- amélioration des connaissances, en particulier sur les données existante sur la situation de la population en matière de troubles auditifs (médecine scolaire, journée d'appel, médecine du travail) et les exploiter,
- définition d'indicateurs représentatifs de la gêne sonore (en particulier multiplication d'événements),
- accroissement des connaissances sur l'impact du bruit sur les pathologies non auditives, même si de premières documentations commencent à apparaître,
- recherche et technologies de prévention du bruit (y compris dans des applications très concrètes, par exemple dans le domaine de la recherche sur le décollage vertical des avions).

LISTE THEMATIQUE DES CONTRIBUTIONS ECRITES

➤ AIR AMBIANT

- . Relancer la politique de véloroute et voies vertes et appliquer l'article 20 de la loi sur l'air portant obligation de créer des aménagements cyclables.
- . Alerte nuisances aériennes : Mener des études spécifiques sur les populations domiciliées dans les pourtours aéroportuaires, droit à l'information sur la qualité de l'air en renforçant l'observation autour des aéroports, renforcer le rôle et les pouvoirs de l'ACNUSA.
- . Accorder une priorité absolue aux points noirs en matière de pollution atmosphérique. Plus voir recommandation rapport du CODEV PNSE sur les particules.
- . Diviser par deux en dix ans les émissions d'oxydes d'azote et la production d'ozone
- . Réduire de 50% la perte d'espérance de vie due aux particules fines d'ici 2017, de 20% la mortalité aiguë due à l'ozone, de 50% les émissions de particules de véhicules légers et utilitaires et de 35% pour les véhicules industriels
- . Refonte complète de la loi sur l'air.
- . Création d'un office national de l'air ayant pour mission d'assurer la surveillance de la qualité de l'air, assurer le contrôle de la qualité de l'air (expertise technique et pouvoir de police),
- . Mettre en œuvre le programme national de réduction des émissions.
- . Favoriser par des aides financières l'équipement des véhicules existants de filtres à particules.
- . Développer dans les flottes captives l'usage de véhicules propres et de biocarburants.
- . Création d'un portail unique relatif aux diverses pollutions de l'air.
- . Prendre en compte la pollution de fond plutôt que les pics de pollution et mettre en place un contrôle continu orienté sur les zones à risque (forte pollution de fond et population exposée).
- . Promulguer une nouvelle loi sur l'air.
- . Continuer la baisse des pollutions correspondant aux polluants actuellement réglementés en air extérieur par une action sur les modes de transport, le chauffage urbain et les sources industrielles.
- . Adopter les valeurs limites environnementales recommandées par l'OMS.
- . Définir les valeurs limites professionnelles qui ne sont pas définies sur une base sanitaire, et s'aligner sur le niveau de seuil retenu par les Pays Bas en milieu professionnel (1 pour 10 000).
- . Elargir la liste des polluants surveillés et agir pour de nouvelles directives filles au niveau de l'Union Européenne prenant en compte, dans un premier temps, les polluants répertoriés par l'OMS, et dans un second temps, ceux répertoriés par l'US EPA.
- . Eliminer le plus vite possible les véhicules diesel anciens, pour les remplacer par des véhicules modernes, l'instauration obligatoire du filtre à particules sur les véhicules légers en 2010 n'ayant d'effet qu'au fur et à mesure du renouvellement du parc,
- . Travailler sur les flottes captives de véhicules (lourds): autobus urbains, bennes à ordures etc... (sur trois – quatre ans on peut agir),
- . Globalement regarder le transport (notamment modulation des mesures fiscales transport en fonction non seulement du CO₂ mais aussi de la pollution locale),

- . Considérer aussi le chauffage urbain, le chauffage au bois (en couplant les actions en faveur du développement de celui-ci dans le cadre de la lutte contre le changement climatique, avec des actions de baisse drastique des émissions de particules du chauffage au bois, des installations importantes (chauffage collectif) jusqu'au chauffage domestique individuel.
- . En lien avec la politique des produits chimiques (programme 7): poursuite des travaux d'évaluation des risques liés aux produits, renforcer la connaissances des expositions professionnelles (action 38 du PNSE),
- . Construction de synergies avec les outils mis en place pour l'air ambiant : implication accrue des associations de surveillance de la qualité de l'air et des acteurs du laboratoire central pour la surveillance de la qualité de l'air (LCSQA), avec notamment pour but d'assurer la fiabilité des méthodes et organismes de mesure.
- . Actions au regard d'habitations pouvant être impactées par des installations de proximité (stations services, pressings, petites imprimeries), dont renforcement du contrôle de ces installations,
- . Surveillance des bio-marqueurs
- . Que les actions entreprises dans le cadre des obligations réglementaires de surveillance de la qualité de l'air soient très précisément définies et réalisées dans un cadre conventionnel.
- . Qu'une évaluation du dispositif national dans son ensemble soit entreprise, sous l'égide du Conseil National de l'Air, par des experts internationaux issus des meilleures structures de surveillance étrangères, afin d'orienter au mieux la surveillance et l'expertise de la qualité de l'air dans le futur et d'améliorer les informations fournies à ce sujet.
- . Que le financement des AASQA soit assis d'une part sur le principe « pollueur payeur » de la charte de l'environnement adossée à notre Constitution (participation de l'industrie ; mais aussi des transports et de l'agriculture pour ce qui est des sources de pollution).
- . Que les moyens fournis par le secteur public soient définis dans un mode conventionnel pluriannuel tant avec l'Etat qu'avec les collectivités locales et territoriales.
- . Que la fédération **Atmo** soit renforcée afin d'être l'interlocuteur technique national, l'outil de communication collectif des AASQA et l'élément structurant du dispositif de surveillance local.
- . Que les AASQA, à travers la fédération Atmo développent à l'extérieur le savoir-faire français en matière de surveillance de la qualité de l'air et particulièrement au sein des instances européennes
- . Accélérer la réduction des émissions de particules par les sources diesels mobiles, d'autant plus que les solutions techniques sont connues.
- . Accélérer l'équipement pour la réduction de l'émission des particules des poids lourds déjà en circulation ainsi que les flottes captives des entreprises ou des administrations.
- . Réexaminer les plans d'approvisionnement « juste à temps », entraînant des norias de camions ou de camionnettes, parfois faiblement chargés, en demandant aux entreprises de prendre en compte les impacts environnementaux générés par ces transports. A ce titre, l'industrie de la construction automobile ou aéronautique sont très concernées. La répartition pharmaceutique pose le cas particulier de livraisons pluri-journalières dans les agglomérations, et pourrait proposer d'utiliser des flottes de véhicules propres ou de limiter la fréquence de ses livraisons, en accord avec les pharmaciens.
- . Encourager les entreprises à mettre en place un plan environnement accompagné par un plan de déplacement entreprise (pde) concernant tout déplacement professionnel ou de trajet travail-domicile. Le covoiturage, l'obligation de choix de véhicule propre pour toute voiture de fonction, le développement des initiatives favorisant les transports en commun pourrait être largement encouragé.

➤ **BRUIT**

- . Faire paraître l'ensemble des textes réglementaires prévus par la loi « bruit » de 1992 notamment sur les bâtiments existants et renforcer les exigences réglementaires anciennes.
- . Créer des observatoires du bruit dans chaque agglomération de plus de 250 000 habitants et leur confier les cartes de bruit, développer les contrôles en matière de bruit.
- . Agir sur le bâti (utilisation de nouveaux matériaux).
- . Agir sur les sources d'émission : revêtements, murs antibruit...
- . Réduction du bruit dans et autour des usines.
- . Suppression des vols de nuit au dessus des grandes agglomérations
- . Prévention et contrôle des bruits des activités et de voisinage,
- . Adoption/mise à jour et application des plans d'exposition au bruit, et au delà mise en œuvre de la directive de 2002: réalisation des cartographies puis des plans de prévention du bruit,
- . Insonorisation des logements les plus exposés au bruit des transports, tant aériens que terrestres: accélérer les actions en cours,
- . Se fonder sur les cartographies pour identifier les points noirs (remise à plat d'un inventaire vieux de plusieurs années) et définir un plan de résorption (financé par les "pollueurs") et s'y tenir
- . Poursuite de la mise en place d'un continuum éducatif "sensibilisation au bruit: écoute, civisme, protection auditive", du primaire à l'université, élaboration de nouveaux outils, en partenariat entre les organismes concernés et les acteurs académiques,
- . Lancer une campagne nationale d'information du grand public, notamment bruits de comportement de 2 roues,
- . Mobilisation accrue des milieux associatifs et professionnels (CNB),
- . En partenariat avec la grande distribution, les associations de consommateurs, les fabricants de produits électroménagers, généraliser l'étiquetage bruit, en le rendant compréhensible (3 niveaux),

- . Améliorer les connaissances sur l'état de la population par rapport aux troubles auditifs (des analyses auditives sont proposées aux salariés tous les 5 ans, on devrait pouvoir en tirer des enseignements, ainsi que des cohortes constantes, journée d'appel de la
- . Ne pas oublier les aspects indirects dans la politique de transport (positifs et négatifs),
- . Concernant le bruit au travail : prendre en compte de manière effective la révision de la directive machines, en particulier via les instances de normalisation (niveau d'émission, publication de données comparatives, information dans les notices d'instruction etc...).

11 Bruit

- Interdiction du vol de nuit

Le MEDEF a expliqué la complexité de la question des vols de nuit. Il est important que les arbitrages sociétaux impliqués dans cette question soit loyalement exposés

Que faire des vols sanitaires, du fret postal ?

- Quelles solutions pour les avions venant d'Afrique ou d'Asie (escale forcée) ?
- Que faire des compagnies qui ne disposent pas d'emplacements (charters) ?
- Quel positionnement des élus locaux sur les couloirs aériens ?
- En cas de création d'un aéroport éloigné des villes, quels moyens de liaison.

Le MEDEF considère qu'il est important de privilégier **la réduction du bruit à la source en contrôlant l'état des flottes** des compagnies aériennes et en privilégiant les avions les moins bruyants.

Par ailleurs, **la charte élaborée pour l'aéroport Charles de Gaulle** pourrait être un modèle pour les autres aéroports.

Le MEDEF appui la demande de création d'observatoires du bruit locaux qui, toutefois, devront s'articuler avec la fonction du Conseil national du bruit.

- Contrôle automobile

Le MEDEF demande que les contrôles techniques automobiles pour les véhicules en service vérifient les pots d'échappement, principale source de bruit et imposent leur changement en cas de défektivité. Il est cependant impossible de reproduire les essais initiaux réalisés sur les plateformes lourdes des constructeurs à l'occasion d'un contrôle technique.