



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Nuisances sonores en France et en Europe - exposition et plans d'actions

Question écrite n° 919

Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur l'évolution des nuisances liées au bruit dans l'Union européenne et en France. Selon le rapport de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) intitulé « Le bruit en Europe - 2020 », au moins un européen sur cinq est exposé à des niveaux sonores considérés comme dangereux pour sa santé. Cette situation serait responsable de 12 000 décès prématurés et contribuerait à l'apparition de 48 000 nouveaux cas de cardiopathie ischémique (causée par un rétrécissement des artères coronaires) chaque année en Europe. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) considère que les incidences sur la santé se manifestent déjà en dessous des seuils de déclaration établis par la réglementation européenne. De façon plus générale, selon les données incomplètes pour tous les pays de l'Union, 22 millions de personnes sont exposées à des niveaux élevés de bruit ferroviaire, 4 millions à des niveaux élevés de bruit généré par les avions et moins d'un million à des niveaux élevés de bruit causé par les industries. Pour la France, le nombre de personnes exposées à des bruits supérieurs ou égaux à 55 décibels en journée, pour ce qui des nuisances liées au trafic automobile aurait significativement baissé entre 2007 et 2017 passant de 15 millions à 6, 8 millions, pour ce qui est des nuisances liées au trafic aérien serait passé de 0,44 million à 0,19 million avec pour ces dernières une augmentation entre 2012 et 2017 de 130 % (il était de 73 500 en 2012), enfin pour celles liées au trafic ferroviaire aurait évolué de 2,5 millions à 1,2 million mais avec une quasi-stagnation entre 2012 et 2017, à peine 6 % de moins. Dans ces deux derniers cas, Mme la députée demande à Mme la ministre l'analyse faite de l'augmentation sur les cinq dernières années (2012-2017) pour le trafic aérien et de la stagnation pour le trafic ferroviaire et à partir de cette analyse celles des actions à mener. Elle suggère que l'établissement de cartes d'exposition aux bruits et de plans d'actions, dits plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), ne soient pas réservés aux très grandes infrastructures de transport, aéroports à 50 000 mouvements ou grandes agglomérations, mais puisse être élargi à la demande d'une commune ou d'un ensemble de citoyens ayant un intérêt objectif lié à une installation en particulier à ce que des mesures de protection soient prises. Elle lui demande son avis sur le sujet.

Texte de la réponse

L'Agence européenne pour l'environnement a publié le 5 mars 2020 le rapport « Le bruit en Europe – 2020 ». Il rappelle que la route est la première source de pollution sonore et fait le point sur les tendances 2012-2017. Concernant le transport ferroviaire, le rapport annonce une évolution du nombre de personnes exposées à un niveau élevé de bruit de 2,5 millions à 1,2 million entre 2007 et 2017 mais avec une quasi-stagnation entre 2012 et 2017. Il convient d'être prudent sur ces chiffres car ces évolutions sont largement dues à des changements de méthodes de calcul par la Commission européenne. La mise en place de matériels moins bruyants ainsi que les efforts des maîtres d'ouvrage des voies ferrées ne sont que très partiellement pris en compte dans ces statistiques. Concernant le trafic aérien, l'évolution s'explique par l'absence de rapportage à la Commission européenne, en 2012, des données d'exposition de certains grands aéroports, et par la prise en compte des populations exposées de l'aéroport de Nantes pour lequel l'obligation de rapportage ne s'appliquait pas avant

2017. Concernant les mesures de prévention, le droit européen a limité le champ d'application de la directive aux grandes infrastructures de transports terrestres et aux grands aéroports car ceux-ci sont les plus grands émetteurs de nuisances sonores. Ce champ d'application est proportionné et réaliste. Il apparaîtrait préjudiciable et disproportionné pour une collectivité ayant peu de moyens et des infrastructures avec un trafic plus faible que celui à partir duquel la directive s'applique, de devoir réaliser un plan de prévention du bruit dans l'environnement. Dans le cas des grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants, il convient de rappeler que l'ensemble des infrastructures de ces agglomérations, sans seuil de trafic, sont cartographiées et font l'objet d'un plan de prévention. Concernant le trafic aérien, les préfetures et la Direction générale de l'aviation civile sont mobilisés pour améliorer la situation. Cela se traduit par la réalisation de plans de prévention sur les 10 principaux aéroports (Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, Toulouse-Blagnac). Des mesures existent également pour les aérodromes qui n'entrent dans le champ de la directive telles que les commissions consultatives de l'environnement prévues à l'article L 571-13 du code de l'environnement. Celles-ci rassemblent les associations de riverains, les élus et les professions aéronautiques et traitent des problématiques environnementales de l'aérodrome. Elles peuvent coordonner la rédaction d'engagements pris par les différentes parties intéressées. Elles sont 80 en France. Les préfets ont également pris 250 plans d'exposition au bruit, qui visent à limiter l'installation de nouvelles populations près des zones de bruit engendrées par les activités aéroportuaires et à imposer des normes acoustiques renforcées pour ceux autorisés à s'y installer.

Données clés

Auteur : [Mme Marietta Karamanli](#)

Circonscription : Sarthe (2^e circonscription) - Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe NUPES)

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 919

Rubrique : Nuisances

Ministère interrogé : Transition écologique et cohésion des territoires

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [23 août 2022](#), page 3851

Réponse publiée au JO le : [7 février 2023](#), page 1243