



**DOSSIER**

Élections européennes



# LES ENJEUX ÉCOLOGIQUES DES ÉLECTIONS EUROPÉENNES

**Fiche Pollution sonore**

**Février 2024**

## **Pollution sonore : un sujet majeur trop mal traité**

*Carolina Gonçalves, Chargée de mission à LFE*

Les causes de la pollution sonore sont multiples : transports aérien, ferroviaire et routier, activités urbaines, industrielles et récréatives. Près de 40 % de la population européenne est exposée à un bruit de trafic routier supérieur à 55 dB (A) et 20 % à des niveaux supérieurs à 65 dB (A).

Ces situations génèrent une augmentation du stress, des risques cardiovasculaires et des troubles du sommeil. L'effet est renforcé pour les personnes exposées la nuit, plus d'un tiers des Européens. L'Agence européenne de l'environnement (AEE) estime **qu'un environnement bruyant provoque 12 000 décès prématurés et développe 48 000 maladies cardiaques**<sup>1</sup>. Un rapport de l'OMS fixe des limites sonores maximales pour la période jour-soirée-nuit ( $L_{den}$ ) à 53 dB (A) pour le trafic routier, 54 dB (A) pour les nuisances sonores générées par l'autoroute, et à 45 dB (A) pour l'aviation. Pour la période nocturne ( $L_{night}$ ), les limites sont fixées à 45 dB (A) pour le trafic routier, 44 dB (A) pour l'autoroute, et à 40 dB (A) pour les bruits causés par le trafic aérien<sup>2</sup>.

**La pollution sonore, deuxième plus grande menace pour la santé environnementale après la pollution atmosphérique**<sup>3</sup>, **impacte sévèrement la biodiversité**, la survie de certains insectes et animaux comme les oiseaux et grenouilles étant basée sur la communication acoustique<sup>4</sup>. Les chauves-souris, parce qu'elles se nourrissent et communiquent grâce aux ondes sonores, font partie des espèces animales terrestres les plus menacées. Les bruits diminuent la présence d'oiseaux à plus d'un kilomètre à la ronde, ils désorientent les mammifères marins. Certaines espèces réussissent à s'adapter à ces changements d'environnement sonore, d'autres n'y parviennent pas.

**En 2002, l'UE se dote d'une directive-cadre (2002/49/CE) sur le bruit** auquel sont exposés les êtres humains dans des bâtiments et zones sensibles. Elle prévoit des « cartes de bruits » devant être élaborées par les États membres et mises à jour au moins tous les 5 ans. Mises à disposition du public, elles sont censées inciter les gouvernements à mettre en place des actions concrètes. Deux indicateurs sonores réglementaires sont prévus, sur 24 h et pendant la nuit. Ces documents doivent ainsi définir des actions concrètes pour les nuisances sonores liées aux infrastructures de transports et dans les agglomérations.

Mais les autorités nationales sont libres de se saisir d'autres problématiques sonores tant que l'approche des PPBE est globale. Les différents acteurs (préfets, collectivités territoriales, etc.) développent des actions au niveau local afin de protéger les zones calmes, prévenir et réduire le bruit dans l'environnement à partir d'une analyse territorialisée et d'un diagnostic préalable. Ces plans doivent obligatoirement prendre en compte les sources de bruit cartographiées (routes, voies ferroviaires, aéronefs, et toutes les activités bruyantes soumises à autorisation). Les PPBE concernent certaines infrastructures de transport, première source de bruit dans l'environnement européen.

**L'Union européenne (UE) élabore en outre des actes législatifs sur les principales sources de perturbations sonores comme la circulation routière, première source de pollution sonore en Europe** (ex : règlement n° 540/2014 modifié en mai 2019 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur, règlement [UE] n° 168/2013 pour les cyclomoteurs à 2 roues de moins de 25 km/h de vitesse maximale, règlement [UE] n° 1304/2014 sur les émissions sonores du trafic ferroviaire, directive 2000/14/CE est spécifique aux émissions sonores des équipements utilisés en extérieur).

---

<sup>1</sup> Agence européenne de l'environnement. 2021. « La pollution sonore est encore très répandue en Europe, mais il existe des moyens d'en réduire le volume. » AEE, le 2 mars 2021 (modif. le 29 août 2023). <https://www.eea.europa.eu/fr/signaux/signaux-de-lae-2020/articles/la-pollution-sonore-est-encore>

<sup>2</sup> World Health Organization Regional Office for Europe. 2018. *Environmental Noise Guidelines for the European Regions*. WHO. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/279952/9789289053563-eng.pdf?sequence=1>

<sup>3</sup> Directorate-General for Environment. 2023. *Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the Implementation of the Environmental Noise Directive in accordance with Article 11 of Directive 2002/49/EC*. European Commission (Mars).

<sup>4</sup> Programme des Nations Unies pour l'environnement. 2022. *Frontières 2022 : bruit, flammes et décalages*. UNEP.

## **1. Durant le dernier mandat, des avancées timides, des résultats particulièrement mauvais**

### Le Programme d'Action pour l'Environnement (PAE), une avancée en la matière

**Dans le 8<sup>e</sup> plan d'action** « Vers une pollution zéro pour l'air, l'eau et le sol » entré en vigueur le 2 mai 2022, les engagements pris concernent les émissions de gaz à effet de serre, l'adaptation au changement climatique, le rétablissement de la biodiversité parmi d'autres thématiques pour accélérer la transition juste et inclusive. L'objectif fard concernant la pollution sonore consiste en la réduction de 30 % de la part des personnes perturbées par le bruit des transports de manière chronique d'ici 2030 par rapport au niveau de 2017. D'après le Centre thématique européen sur la santé humaine et l'environnement (l'ETC HE), il est peu probable que cet objectif soit atteint<sup>5</sup>. L'examen du 8<sup>e</sup> PAE à mi-parcours est prévu courant 2024 et sera décisif sur les actions décidées par la Commission européenne à mener à partir de 2025.

Pour donner suite à la consultation d'un groupe d'experts sur le bruit, l'annexe II de la directive-cadre de 2002 a été modifiée en décembre 2020 afin que les outils et méthodes de mesure des niveaux sonores soient adaptés aux progrès scientifiques et techniques. Elle prévoit des indicateurs sonores jour/soir/nuit, et pour la période nocturne, ainsi que la mesure des bruits des trafics routier et ferroviaire et des activités industrielles. Le règlement sur les émissions sonores du trafic ferroviaire a été modifié en septembre 2023. Le texte impose des limites de niveaux sonores à différents stades et selon le type de sous-système de matériel roulant et les différents stades de vitesse.

S'agissant de la pollution sonore marine, la directive-cadre (directive 2008/56/CE) élaborant une stratégie pour le milieu marin a été modifiée en 2017, mais ce texte ne fait que mentionner « le bruit » comme une des pollutions générées par l'humain causant des troubles sur la faune et la flore maritime. **Aucune limite d'émissions sonores en milieu marin n'a été fixée.**

### Des résultats toujours insuffisants...

Selon le rapport de la CE sur l'implantation de la directive 2002/49/CE<sup>6</sup>, **le nombre de personnes exposées à des bruits supérieurs à 55 dB (A) n'a que fait d'augmenter entre 2007 et 2017** : en 2017, plus de 90 millions d'européens sont exposés à des bruits liés au trafic autoroutier supérieurs à 55 dB (A), soit près de 20 millions de personnes en plus exposées qu'en 2007. Sur la période 2012-2017, la part de la population européenne exposée à de très hauts niveaux sonores est restée similaire<sup>7</sup>. Les perspectives annoncent une réduction maximum probable de 19 % de personnes chroniquement perturbées par le bruit ambiant en Europe entre 2017 et 2030, loin de l'objectif visiblement trop ambitieux des 30 % de réduction<sup>8</sup>.

Le rapport de l'AEE montre que malgré un rapport coût-bénéfice favorable, **les mesures de réduction des nuisances sonores sont peu implantées en Europe et de manière inégale selon les pays**. Plus d'un tiers des données requises par la directive-cadre sur le bruit ambiant sont manquantes. Les amendements introduits en 2019 ont permis cependant une avancée en instaurant des méthodes de mesures des niveaux sonores harmonisées entre les États membres. Cette uniformisation permettra de comparer les efforts et avancées en la matière au sein de l'UE.

## **2. Les enjeux : le rôle des seuils, le bruit lié à la mobilité, l'incitation à agir**

D'après l'OMS, les répercussions de la pollution sonore sur la santé se font ressentir pour des niveaux sonores même inférieurs à 55 dB (A) pour la période jour-soirée-nuit, et dès 50 dB (A) pour la

<sup>5</sup> Blanes, N. and al. 2022. *Projected health impacts from transportation noise - Exploring two scenarios for 2030*. European Topic Centre on Human Health and the Environment, Eionet Report n°5.

<sup>6</sup> European Commission. 2023. *Report from the commission to the european parliament and the council on the Implementation of the Environmental Noise Directive in accordance with Article 11 of Directive 2002/49/EC*. European Commission (October).

<sup>7</sup> Peris, E. 2019. *Environmental noise in Europe –2020*. European Environment Agency, Report n°22.

<https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe>

<sup>8</sup> Blanes, N. and al. 2022.

période nocturne. La directive européenne sur le bruit dans l'environnement ne fixe ces limites que comme des seuils de signalement.

Le plus grand facteur de pollution sonore en milieu urbain est la mobilité. Selon les projections de l'AEE<sup>9</sup>, le niveau de bruit augmentera jusqu'en 2030 aussi bien en zone urbaine que rurale avec pour principales raisons la croissance démographique urbaine et la demande en mobilité de plus en plus forte. Malgré les solutions développées pour réduire les nuisances sonores liées à la mobilité de manière générale, l'augmentation de la densité urbaine et la forte demande en infrastructures ferroviaires à venir génèreront des nuisances sonores supplémentaires qui ne pourront être compensées.

### **3. Des propositions pour qu'enfin, ce sujet soit débattu**

❖ **Une réforme de la directive 2002/49/CE sur le bruit dans l'environnement** est indispensable afin qu'elle soit plus normative et adaptée aux réalités actuelles : Prévoir un ciblage des actions à mener au niveau local pour responsabiliser les États membres selon les différents efforts à fournir. Réaliser le plus de mesures de bruit, pas seulement en agglomérations afin que les cartes stratégiques de bruit couvrent, à terme, toutes les sources de bruit dans l'environnement et développer une instance qui surveille ces mesures. Faire de cette directive une réglementation afin qu'elle soit transposée dans le droit national des États membres.

❖ **Inclure de manière systématique la pollution sonore dans les types de pollutions.** Il est primordial pour la santé publique de considérer le bruit comme paramètre de pollution.

---

<sup>9</sup> Peris, E. 2019.

## **A RETROUVER DANS LE DOSSIER**

<https://www.lafabriqueecologique.fr/dossier-6-les-enjeux-ecologiques-des-elections-europeennes/>

### **CHAPITRE 1 : CLIMAT ET BIODIVERSITÉ**

L'action climatique : une nouvelle étape, un changement de méthodes  
Biodiversité : pour une approche stratégique, au-delà de simples objectifs  
Rendre concrète la transition juste  
L'écologie face à la montée du populisme  
Sobriété, quel récit pour l'Union européenne  
Choisir les bons mots pour l'écologie européenne  
Politique d'adaptation à l'échelle européenne

### **CHAPITRE 2 : AGRICULTURE ET ALIMENTATION**

Politique agricole et alimentaire européenne, une nécessaire refondation  
Renforcer la régulation européenne des OGM et nouveaux OGM  
Lutte contre les pesticides en Europe : la grande désillusion  
Engager la transition sociale et écologique des pêches d'ici 2030  
Condition animale : les bons sentiments ne suffisent pas  
Le tournant climatique et environnemental de la politique commerciale européenne : une avancée fragile à consolider et à développer  
L'artificialisation des sols : l'essentiel reste à faire

### **CHAPITRE 3: ÉNERGIE ET ENTREPRISES**

Des politiques énergétiques au milieu du gué  
Quelle stratégie européenne vis-à-vis des producteurs d'énergies fossiles ?  
Le système d'échange de quotas : garde-fou face à la vague populiste ?  
La mobilité des personnes et des biens : il reste tant à faire  
L'Europe, chef de file de la durabilité des entreprises  
La low-tech, angle mort de la politique industrielle de l'UE  
L'impact écologique du numérique : des premières mesures, à renforcer

### **CHAPITRE 4 : CITOYENS ET ENVIRONNEMENT**

Réenchanter l'Europe de l'eau  
Consommation durable : de nombreuses initiatives à finaliser et amplifier  
Un nouveau souffle pour la co-construction citoyenne de la transition écologique  
Impliquer plus et mieux les territoires  
Une Europe pionnière pour la reconnaissance du crime d'écocide  
Pollution atmosphérique : redoubler d'efforts  
Pollution sonore : un sujet majeur trop mal traité