

Parlement européen: Fiches techniques

4.9.5. Le bruit

BASE JURIDIQUE ET OBJECTIFS

* [4.9.1](#)

RÉALISATIONS

1. Généralités

Jusqu'à présent, la protection contre le bruit a été incluse dans cinq programmes d'action pour la protection de l'environnement. Le cinquième programme prévoit, outre l'établissement d'un cadastre du bruit et des projets de lutte contre le bruit, une réduction accrue des émissions sonores des véhicules à moteur, des avions et des machines.

Dans le cadre de la politique communautaire de protection contre le bruit, des incitations économiques sont indispensables. Parmi les mesures envisageables, citons:

- des subventions à l'achat de matériels peu bruyants;
- des obligations légales d'information sur les produits;
- des taxes sur le bruit conformes au principe du pollueur payeur;
- l'introduction de licences pour le bruit;
- des subventions pour le développement de produits moins bruyants.

2. Mesures législatives sectorielles

La protection contre le bruit fait l'objet d'une série de directives. Les émissions de bruit sont notamment définies pour les automobiles, les motos, les machines agricoles et sylvicoles automotrices, les appareils ménagers, les décapeuses, les machines et appareils de chantier, les tondeuses à gazon et les avions subsoniques civils.

Une attention particulière est accordée aux transports routiers et aériens, dont le bruit représente une nuisance considérable.

a. Véhicules à moteur

La directive de base du Conseil sur le niveau de bruit admissible et les dispositifs d'échappement des véhicules à moteur (70/157) comprend tous les véhicules à moteur capables de se déplacer à une vitesse supérieure à 25 km/h sur les routes.

- Pour les **automobiles**, la valeur limite du bruit était fixée à 77 dB(A); à partir de 1995/96, elle a été abaissée à 74 dB(A). Cela correspond à une réduction de moitié des émissions sonores, le bruit de deux voitures de la prochaine génération équivalant à celui d'un seul véhicule actuel. La réduction notable du bruit de la propulsion des voitures sera toutefois annulée en partie par l'augmentation du nombre et du kilométrage des voitures ainsi que du nombre des véhicules puissants et lourds.

- La valeur limite fixée en novembre 1992 par la CE pour les **poids-lourds** s'élève à 80 dB(A). Le camion peu bruyant devient ainsi le véhicule réglementaire pour le transport de marchandises sur les routes européennes. À partir de 1995/1996, dans des conditions de trafic urbain, le bruit de 25 camions - mesuré par rapport aux valeurs limites et compte tenu du procédé de mesure - équivaut à celui d'un seul poids-lourd du début des années quatre-vingts. Les camions respectant les valeurs limites peuvent bénéficier d'un marquage depuis 1994. La surveillance des dispositions avantageant les utilisateurs de camions peu bruyants s'en trouve notablement simplifiée: ainsi l'interdiction de rouler la nuit (de 22 heures à 5 heures du matin) pratiquée sur toutes les autoroutes de transit et routes nationales associées d'Autriche, dont les camions peu bruyants (maximum de 78 dB(A) pour les camions de moins de 150 kW et de 80 dB(A) pour les camions de plus de 150 kW) sont exclus.

b. Véhicules motorisés à deux roues

Le bruit généré par les véhicules motorisés à deux roues (motos) est limité depuis longtemps par des directives communautaires (Directive 78/1015) qui organisent une réduction en plusieurs étapes. La dernière de ces étapes est entrée en vigueur en 1993/1994. Les valeurs limites qu'elle fixe sont 75 dB(A) pour une cylindrée de 80 cm³, 77 dB(A) pour une cylindrée de 80 à 175 cm³ et 80 dB(A) pour une cylindrée supérieure à 175 cm³.

c. Avions

La directive du Conseil sur la réduction des émissions sonores des avions subsoniques (80/51) limite l'autorisation d'exploitation aux types d'avions conformes aux exigences de la convention sur l'aviation internationale, 3^{ème} édition de juillet 1978 (volume 3, deuxième partie, chapitre 3 de l'annexe 16) ou à des exigences équivalentes. Sur la base des normes de l'Autorité internationale de l'aviation civile, le bruit généré par les avions doit être réduit compte tenu de la protection de l'environnement, des possibilités techniques et des répercussions économiques.

En vertu de la directive 92/14, les aéroports des États membres ne sont plus accessibles qu'aux avions à réaction subsoniques possédant un taux de dérivation égal ou supérieur à 2 ou correspondant aux exigences de la convention précitée ou n'étant pas en exploitation depuis plus de 25 ans. Des possibilités d'exonération existent pour les avions de certains pays particulièrement pauvres.

Pour les compagnies aériennes dont les activités pourraient être remises en question, la durée d'exploitation précitée peut être augmentée de 3 ans au maximum. Il est prévu une possibilité d'exonération temporaire dans le cadre d'une période de transition afin de permettre un équipement rétroactif des appareils. En outre, aucune compagnie aérienne ne doit se trouver contrainte de réduire son parc d'avions de plus de 10% par an. A partir du 1^{er} avril 2002, tous les avions à réaction subsoniques seront conformes aux exigences du chapitre 3. Les États membres pourront prévoir des dispositions d'exception pour des vols nécessaires dans des cas particuliers et aux fins d'entretien des avions. De même, des dérogations sont possibles pour des avions de remplacement, dans certaines conditions, et pour des avions d'intérêt historique.

Il a été adopté un règlement du Conseil (925/1999) relatif à l'immatriculation et à l'exploitation, dans la Communauté, de certains types d'avions à réaction subsonique civils modifiés et munis d'un nouveau certificat indiquant leur conformité avec les normes du volume I, deuxième partie, chapitre 3, de l'Annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993) (Le règlement appelé "anti-hunshkits").

La directive relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement (85/337) s'applique aux projets privés et publics, c'est-à-dire aux ouvrages d'art et autres interventions modifiant la nature et le paysage. Pour les aéroports comportant une piste de décollage et d'atterrissage de plus de 2.100 mètres de long, il est prévu que les États membres établissent une procédure de vérification permettant notamment de déterminer et d'évaluer les principales répercussions du projet sur l'environnement. La procédure prévoit en particulier une consultation du public.

d. Trafic ferroviaire

Le programme "**Low Noise Train**", une initiative commune de la Deutsche Bahn AG, de la Bundesbahn autrichienne et de la société nationale des chemins de fer italiens, vise un abaissement considérable des émissions de bruit de l'ensemble du système jusqu'à 23 dB(A) grâce à des wagons de marchandises acoustiquement optimisés. Parallèlement, le but est de rendre le transport de marchandises par rail plus attrayant et, dès lors, plus compétitif par une réduction des "Life Cycle Costs" de 40% par rapport aux coûts actuels

et par une augmentation de la vitesse jusqu'à 160 km/h. À cette fin, on vise le développement d'une à deux locomotives différentes et de trois à cinq wagons de marchandises différents, adaptés au produit à transporter, au cours des prochaines années, un prototype d'essai et de mesure devant être disponible dès 1997.

Au niveau communautaire, une proposition datant de 1984 relative au rapprochement des dispositions légales relatives aux émissions de bruit des véhicules ferroviaires a été retirée par la Commission le 28 juillet 1993.

e. Commerce et industrie

Les sources de bruit industriel pénible comprennent les chantiers de construction, étant donné qu'ils sont situés à l'extérieur et souvent près des zones résidentielles. Depuis 1984, la CE a imposé des limites au niveau des puissances acoustiques sur un certain nombre de machines et appareils de chantier (par exemple: pelles, annuleurs, chargeuses et engins de terrassement). Les valeurs limites sont déterminées par un test d'examen type et inscrites sur les machines avant leur mise sur le marché dans l'UE. Les valeurs limites ont été progressivement réduites: en juillet 1995, l'UE a adopté une directive visant à réduire la valeur limite du bruit pour les engins de terrassement (95/27/CE), depuis décembre 1996, ont été imposées des valeurs calculées selon un procédé de mesurage pratique et étant, dans l'ensemble, inférieures d'environ 3 dB(A) aux valeurs précédemment applicables. Des dispositions ont été prises en vue d'une nouvelle réduction de 3 dB(A) à partir de décembre 2001.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN

Le Parlement européen souligne constamment qu'une réduction plus importante des valeurs limites et un perfectionnement des procédés de mesure s'imposent. Pour les transports aériens, des interdictions de voler la nuit, des taxes aéroportuaires basées sur le bruit et l'abandon de manoeuvres de décollage et d'atterrissage particulièrement bruyantes doivent être pris en considération pour les zones résidentielles situées à proximité des aéroports. En outre, le Parlement souhaite que les réductions des émissions de bruit soient étendues aux avions à réaction subsoniques militaires.

10/03/2000