



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 10.3.2004
COM(2004) 160 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

**sur les mesures communautaires en vigueur concernant
les sources de bruit dans l'environnement,
conformément à l'article 10, paragraphe 1, de la directive 2002/49/CE relative à
l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement**

1. INTRODUCTION

La pollution de l'environnement par le bruit dû aux transports, aux activités industrielles et aux activités de loisir représente un problème important en Europe pour l'écologie locale, et les plaintes déposées par le public à ce sujet sont toujours plus nombreuses.

Le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement¹ fixe l'objectif de « *réduire sensiblement le nombre de personnes soumises de manière régulière et durable à des niveaux de bruit moyens élevés, provoqués notamment par la circulation, qui, selon les études scientifiques réalisées, ont des effets néfastes sur la santé humaine et préparer la prochaine étape des travaux sur la directive sur le bruit dans l'environnement* ». Deux types d'actions sont prévus à cet effet :

- (1) *“compléter et améliorer encore les dispositions, y compris les procédures de réception appropriées, prises en matière d'émissions sonores provenant des services et des produits: des véhicules ferroviaires, des avions et des machines fixes, et en particulier des véhicules à moteur, y compris des mesures visant à réduire le bruit dû à l'interaction entre pneumatiques et revêtement routier et ne mettant pas en péril la sécurité routière”;*
- (2) *“élaborer et mettre en oeuvre des instruments en vue de réduire, le cas échéant, le bruit dû au trafic, par exemple par une réduction de la demande de transports, le passage à des modes de transport moins bruyants, la promotion de mesures techniques et d'une planification durable des transports”.*

Par ailleurs, la directive 2002/49/CE² vise à établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. La directive vise également à fournir une base pour mettre au point des mesures communautaires destinées à réduire les émissions sonores provenant des principales sources, en particulier les véhicules et les infrastructures routiers et ferroviaires, les aéronefs, les matériels extérieurs et industriels et les engins mobiles.

Le présent rapport présente au Parlement européen et au Conseil un tableau de la législation communautaire en vigueur concernant les sources de bruit dans l'environnement, conformément à l'article 10, paragraphe 1 de la directive 2002/49/CE.

2. CADRE DE MESURES COMMUNAUTAIRES EN MATIERE DE BRUIT

La politique de réduction du bruit est une responsabilité partagée entre la Communauté et les États membres. Le caractère local des nuisances sonores ne signifie pas qu'il soit meilleur de prendre toutes les mesures au niveau local, car les sources de bruit ne sont pas toujours d'origine locale. Néanmoins, l'efficacité des actions dépend beaucoup de la fermeté des politiques locales et nationales, et celles-ci doivent être liées plus étroitement aux mesures décidées au niveau communautaire. Il y a donc lieu de renforcer la coopération dans toute la Communauté pour améliorer la disponibilité et la comparabilité des données sur l'exposition au bruit ambiant. La Communauté peut également aider les États membres à partager leurs expériences en matière de réduction du bruit.

¹ Décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement, JO L242 du 10.9.2002

² Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, JO L189 du 18.7.2002

Cette approche intégrée de la gestion du bruit, qui est en conformité avec les objectifs de la directive 2002/49/CE sur le bruit ambiant, participera au développement des mesures communautaires en vigueur en matière de sources de bruit dans l'environnement. Ces mesures, décrites en détail dans la partie 3 du présent rapport, sont énumérées dans tableau ci-dessous en même temps que les dispositions pertinentes du traité instituant la Communauté européenne :

Disposition du traité instituant la Communauté européenne	Champ d'application
Article 80 (politique commune des transports)	Bruit des aéronefs (voir 3.4)
Article 95 (marché intérieur - rapprochement des législations des États membres) :	Véhicules routiers (voir 3.2.1 et 3.2.2) Pneus (voir 3.2.3) Matériels extérieurs et tracteurs (voir Error! Reference source not found.) Bateaux de plaisance (voir 3.6.2)
Article 156 (réseaux transeuropéens)	Interopérabilité des chemins de fer (voir 3.3)
Article 175 (environnement)	Évaluation des incidences sur l'environnement (3.1.1) Évaluation et gestion du bruit dans l'environnement (voir 3.1.2) Prévention et réduction intégrées de la pollution (voir 3.5)

En outre, la recherche et le développement forment un composant essentiel dans l'élaboration des mesures communautaires en matière de bruit décrites dans ce rapport. Pour soutenir l'approfondissement de la politique européenne de réduction du bruit, la Commission a lancé le réseau thématique "CALM"³ dans le contexte du cinquième programme-cadre de recherche. Ce réseau a pour but d'identifier les liens et les écarts entre les actuelles technologies de réduction du bruit et les futures mesures législatives européennes et futurs objectifs de réduction du bruit en ce qui concerne le trafic aérien, les transports routiers et ferroviaires, les technologies marines et les matériels extérieurs. De plus, la base de données du réseau CALM⁴ fournit des informations détaillées sur les projets de recherche en cours ou récemment menés en Europe dans le domaine du bruit. Des projets soutenus au titre des cinquième et sixième programmes-cadres de recherche développent des méthodologies et des outils pour la réduction du bruit à la source, l'évaluation des incidences de l'exposition au bruit pour les populations, l'évaluation de la pollution sonore et le calcul des coûts externes connexes des transports.

³ Community Noise Research Strategy Plan, <http://www.calm-network.com/>

⁴ http://www.calm-network.com/index_database.htm

3. DESCRIPTION DES INSTRUMENTS APPROPRIES

3.1. Bruit à proximité des infrastructures de transport et dans les agglomérations

3.1.1. Évaluation des incidences sur l'environnement

L'évaluation des incidences sur l'environnement est une procédure destinée à garantir que les incidences des décisions sur l'environnement, y compris la pollution sonore le cas échéant, seront prises en considération avant que la décision ne soit arrêtée. La législation communautaire prévoit deux types de procédures :

- Evaluation stratégique des incidences sur l'environnement : le but de la directive 2001/42/CE⁵ sur l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement (ESIE) est d'assurer que les conséquences écologiques de certains plans et programmes sont mises au jour et évaluées durant l'élaboration de ces plans et programmes et avant leur adoption. Des évaluations des incidences sur l'environnement doivent être effectuées à cette fin, qui recensent, décrivent et évaluent les incidences notables pour l'environnement susceptibles de découler de la mise en oeuvre des plans ou programmes à l'étude, ainsi que les alternatives raisonnables compte tenu des objectifs et de la portée géographique de ces plans ou programmes. Si la pollution sonore n'est pas explicitement mentionnée dans la directive ESIE, les "*incidences notables probables sur l'environnement*" à examiner comprennent les incidences sur la "*santé des personnes*". Les autorités publiques et environnementales doivent être consultées et les résultats de cette consultation doivent être intégrés et être pris en compte durant la procédure de planification. Après l'adoption du plan ou du programme, le public doit être informé de la décision et des facteurs environnementaux et autres qui sont entrés en considération. La mise en oeuvre de la directive ESIE, qui doit être transposée par les États membres pour le 21 juillet 2004 au plus tard, entraînera une planification plus transparente en faisant participer le public et en intégrant davantage les préoccupations environnementales.
- Evaluation des incidences sur l'environnement : la directive 85/337/CEE⁶ sur l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (évaluation des incidences sur l'environnement - EIE) a été introduite en 1985 et modifiée en 1997. La procédure EIE garantit que les conséquences de certains projets sur l'environnement, y compris le bruit, doivent être déterminées et évaluées avant l'octroi de l'autorisation. La procédure exige également une consultation publique effective, dont les résultats doivent entrer en considération dans la procédure d'autorisation du projet. La directive EIE spécifie les types de projets soumis à une EIE (notamment les infrastructures de transport routier, ferroviaire et aérien et certaines installations industrielles), la procédure à suivre, et la teneur de l'évaluation. Cinq ans après la signature de la convention d'Aarhus le 25 juin 1998, la Communauté a arrêté en mai 2003 la directive 2003/35/CE⁷ qui comprend une modification de la directive EIE. La directive de 2003 vise à aligner les dispositions législatives communautaires en vigueur en matière de participation publique sur les

⁵ Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, JO L197 du 21.7.2001

⁶ Directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, JO L175 du 5.7.1985, modifiée par la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997, JO L73 du 14.3.1997

⁷ Directive 2003/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 prévoyant la participation du public lors de l'élaboration de certains plans et programmes relatifs à l'environnement, et modifiant, en ce qui concerne la participation du public et l'accès à la justice, les directives 85/337/CEE et 96/61/CE du Conseil, JO L156 du 25.6.2003

dispositions de la convention d'Aarhus concernant la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement.

3.1.2. *Évaluation et gestion du bruit ambiant*

Le 25 juin 2002, le Parlement européen et le Conseil ont arrêté la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Celle-ci vise à établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. À cette fin, la directive exige la mise en oeuvre progressive des actions suivantes :

- Surveillance du problème environnemental : les autorités compétentes dans les États membres sont tenues d'établir une cartographie stratégique du bruit pour les routes principales, les voies ferrées, les aéroports et les agglomérations, en utilisant des indicateurs harmonisés du bruit, à savoir le L_{den} (niveau jour-soir-nuit) et le L_{night} (indicateur de bruit nocturne). L'utilisation des rapports dose/effet permettra d'évaluer les effets du bruit sur la population de l'Europe, puisque les cartes stratégiques de bruit indiqueront le nombre de personnes exposées au bruit.
- Information et consultation du public : les autorités compétentes sont tenues de veiller à ce que le public soit informé et puisse participer l'évaluation et à la gestion du bruit, en conformité avec les principes de la convention d'Aarhus sur l'accès à l'information et la participation du public au processus décisionnel.
- Établissement de plans d'action locaux contre le bruit : les autorités compétentes doivent établir et publier des plans d'action en matière de bruit, afin de réduire le bruit ambiant si nécessaire, et de préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante. Il faut une participation et une consultation étroites du public lors de l'élaboration des plans d'action de bruit. Leur teneur en soi est laissée à la discrétion des autorités compétentes, puisque la directive ne fixe que des exigences minimales pour les plans.

La directive est entrée en vigueur le 18 juillet 2002 et doit être transposée dans la législation nationale des États membres au plus tard le 18 juillet 2004. Les premières cartes doivent être dressées pour 2007, et les premiers plans d'action pour 2008.

En 2009, la Commission européenne doit soumettre au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en oeuvre de la directive 2002/49/CE, évaluant notamment la nécessité de prendre d'autres actions communautaires en matière de bruit ambiant. À cet égard, la directive constituera une base pour développer des mesures communautaires visant à réduire les émissions sonores des principales sources de bruit dans l'environnement.

3.2. **Bruit de la circulation routière**

3.2.1. *Bruit des véhicules à moteur d'au moins quatre roues*

La circulation routière est une source majeure de pollution par le bruit, en particulier dans les zones urbaines. Les premières exigences européennes harmonisées en matière de bruit pour les véhicules routiers ont été introduites en 1970 par la directive 70/157/CEE⁸ sur le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement des véhicules à moteur à quatre roues. Cette directive a été modifiée plusieurs fois depuis, afin de réviser et de renforcer les valeurs limites

⁸ Directive 70/157/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur, JOL 42 du 23.2.1970, modifiée ultérieurement, notamment par la directive 92/97/CEE du Conseil du 10 novembre 1992, JOL 371 du 19.12.1992

des émissions sonores pour l'homologation dans le contexte du cadre européen en matière de réception des véhicules à moteur. Parallèlement, des travaux sont en cours pour garantir que la méthode d'essai employée pour octroyer l'homologation reflète de manière suffisante les conditions des émissions sonores dans le trafic réel. Le tableau ci-dessous présente les limites actuellement en vigueur :

Type de véhicule à moteur	Valeur limite (dB(A))
Véhicules destinés au transport de personnes pouvant comporter au maximum neuf places assises, y compris celle du conducteur	74
Véhicules destinés au transport de personnes et comportant plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur, et ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes et :	
- avec un moteur d'une puissance inférieure à 150 kW	78
- avec un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 150 kW	80
Véhicules destinés au transport de personnes et comportant plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur; véhicules destinés au transport de marchandises:	
- ayant une masse maximale autorisée n'excédant pas 2 tonnes	76
- ayant une masse maximale autorisée supérieure à 2 tonnes mais n'excédant pas 3,5 tonnes	77
Véhicules destinés au transport de marchandises ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes :	
- avec un moteur d'une puissance inférieure à 75 kW	77
- avec un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 75 kW mais inférieure à 150 kW	78
- avec un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 150 kW	80

Au niveau international, le "Forum mondial sur l'harmonisation des règlements concernant les véhicules" de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE/NU) a élaboré le règlement n°51⁹ sur les émissions sonores de véhicules routiers, réputé équivalent à la directive 70/157/EEC. Le groupe de travail compétent sur le bruit travaille actuellement à une modification de ce règlement, en modifiant la méthode d'essai de manière à reproduire plus fidèlement les niveaux sonores produits par les véhicules dans des conditions normales de conduite dans la circulation urbaine.

Si les valeurs limites des émissions sonores pour la réception des véhicules ont été renforcées au fil des ans (avec une réduction de plus de 10 décibels pour certains véhicules), aucune amélioration n'a été apportée en ce qui concerne l'exposition globale au bruit produit par les véhicules routiers, en raison principalement d'une augmentation notable du trafic routier. En fait, l'introduction et le renforcement régulier de ces limites ont permis une harmonisation du parc routier en ce qui concerne les caractéristiques relatives aux émissions sonores, mais n'ont

⁹ Règlement n° 51 de la CEE/NU sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des automobiles ayant au moins quatre roues, en ce qui concerne le bruit

pas donné d'impulsion technique marquée en faveur de véhicules plus silencieux, en particulier dans le cas des camions de livraison et des poids lourds. Il conviendrait donc de poursuivre les efforts pour étudier la possibilité d'introduire des limites plus strictes, assurant la réelle mise sur le marché de véhicules moins bruyants et formulant des recommandations sur les manières de retirer les véhicules plus bruyants du parc automobile actuel.

Enfin, le 23 juillet 2003, la Commission a adopté une proposition de directive¹⁰ modifiant la directive 1999/62/CE¹¹ relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. L'un des objectifs de la proposition consiste à assurer que les coûts relatifs aux infrastructures routières soient mieux reflétés dans les droits d'usage payés par les usagers de la route. Par rapport à la directive en vigueur, la modification proposée stipulerait explicitement que "les coûts d'infrastructure visant à réduire les nuisances liées au bruit..." pourraient être inclus dans la base de calcul des péages perçus auprès des véhicules utilitaires pour l'utilisation des routes. De la sorte, les coûts liés à la réduction du bruit de la circulation routière seraient répercutés sur les usagers conformément au principe du pollueur payeur.

3.2.2. Bruit des véhicules à moteur à deux et trois roues

Les vélomoteurs et les motocycles sont un autre facteur majeur de bruit lié à la circulation routière. Les nuisances produites par ces véhicules sont souvent pointées du doigt par le citoyen européen, et associées à des événements uniques et des pointes de bruit – pour cause de conduite irresponsable et/ou de manipulation du dispositif d'échappement (provenant d'une fraction limitée du trafic global), combinée au bruit spécifique et souvent distinctif de ces véhicules.

Au niveau communautaire, la directive 97/24/CE¹² fixe les niveaux sonores admissibles pour les véhicules à deux ou trois roues et leurs dispositifs d'échappement, y compris les pièces de rechange, et prévoit des mesures de lutte contre les manipulations. Elle fixe les valeurs limites suivantes d'émissions sonores pour la réception des véhicules lors de leur mise sur le marché :

Type de véhicule	Valeur limite (dB(A))
Véhicules à moteur à deux roues – cyclomoteurs (vitesse)	
≤ 25 km/h	66
> 25 km/h	71
Cyclomoteurs à trois roues	76
Motocycles (cylindrée)	
≤ 80 cm ³	75
> 80 cm ³ , = 175 cm ³	77
> 175 cm ³	80
Motocycles à trois roues	80

Cette directive prévoit que la Commission soumette au Parlement européen et au Conseil une proposition fixant une étape ultérieure au cours de laquelle seront adoptées des mesures visant

¹⁰ COM(2003)448 final

¹¹ Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, JO L187 du 20.7.1999

¹² Directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1997 relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues, JO L 226 du 18.8.1997

à renforcer davantage les valeurs limites des polluants et du niveau sonore des véhicules concernés. Cette proposition doit être élaborée sur la base de recherches et d'une évaluation des coûts et des avantages engendrés par l'application de valeurs limites renforcées.

Une première recherche a été effectuée en 2000 sous la forme d'une étude¹³, dont les résultats principaux concluent aux médiocres performances d'un grand nombre de motocycles et de cyclomoteurs en circulation pour ce qui est du bruit. Cette médiocrité s'explique principalement par des manipulations effectuées sur les véhicules, par un entretien insuffisant et par l'installation des dispositifs d'échappement illégaux. La Commission examine actuellement quelles mesures peuvent être prises au niveau européen pour introduire un contrôle en service du niveau sonore des motocycles, dans le cadre fourni par la directive 96/96/CE¹⁴ sur le contrôle technique des véhicules à moteur. A l'heure actuelle, les exigences en matière de contrôle technique et de contrôle en bord de route pour les véhicules à deux et trois roues demeurent la compétence exclusive des États membres. Par ailleurs, la Commission effectue actuellement une étude pour vérifier l'utilité des mesures de lutte contre les manipulations des véhicules prévues par la directive 97/24/EC. Sur la base de cette étude, la Commission proposera, s'il y a lieu, de nouvelles mesures législatives.

3.2.3. *Bruit de roulement entre les pneus et les revêtements routiers*

Complétant la législation sur les véhicules proprement dits, la directive 2001/43/CE¹⁵ prévoit les essais et la limitation des niveaux de bruit de roulement des pneus, ainsi que leur réduction graduelle. Les limites diffèrent selon le type de véhicule (voitures, camionnettes et camions) et la largeur de pneu (5 classes), elles seront appliquées en intégrant des essais de bruit de roulement des pneus dans les exigences liées au certificat d'homologation de la Communauté européenne, qui doivent être respectées pour tout pneu neuf commercialisé en Europe

En ce qui concerne les mesures futures, la directive 2001/43/CE stipule à l'article 3, premièrement, qu'un essai d'adhérence du pneu doit être introduit dans la directive 92/23/CEE et, deuxièmement, que la Commission doit soumettre au Parlement européen et au Conseil, à la lumière de l'expérience acquise à la suite de l'introduction de valeurs limites pour le bruit des pneumatiques, et au plus tard 36 mois après l'entrée en vigueur de la directive (c'est à dire avant le 27 juin 2004), un rapport concernant le point de savoir si et dans quelle mesure le progrès technique permet, sans compromettre la sécurité d'adhérence du pneu, l'introduction des valeurs limites plus strictes pour le bruit de roulement. Dans le même temps, la résistance au roulement des pneus devrait être évaluée, et des valeurs limites envisagées en ce qui concerne cet autre paramètre environnemental qui interagit notamment avec l'adhérence sur sol humide et les caractéristiques de bruit de roulement. Sur la base du rapport précité, la Commission propose, dans un délai de 12 mois, une modification de législation en vigueur afin d'introduire des dispositions relatives aux aspects liés à la sécurité, à l'environnement et à la résistance au roulement.

La Commission européenne poursuit ses efforts au niveau de la CEE/NU pour proposer l'intégration des dispositions européennes en matière de bruit de roulement des pneumatiques dans le règlement n° 51 de l'accord de 1958 du Forum mondial de l'harmonisation des

¹³ "Noise from two-wheeled vehicles", TRL pour la Commission européenne, Direction générale Entreprises

¹⁴ Directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, JO L46 du 17.2.1997

¹⁵ Directive 2001/43/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 modifiant la directive 92/23/CEE du Conseil relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage, JO L211 du 4.8.2001

règlements concernant les véhicules. Ceci étant, les autres parties contractantes au règlement n°51 considèrent que le pneu n'est pas le seul paramètre critique, et proposent des mesures supplémentaires contre le bruit du trafic, notamment en ce qui concerne les revêtements routiers et les infrastructures.

3.3. Bruit du trafic ferroviaire

Le bruit est l'une des incidences les plus importantes des transports ferroviaires pour l'environnement. Un certain nombre d'initiatives sont en cours pour y remédier, afin que ce mode de transport puisse développer ses activités d'une façon durable.

La Commission a établi un "Groupe de travail sur le bruit ferroviaire", chargé de définir les aspects techniques et économiques de la lutte contre les émissions sonores des systèmes de transports ferroviaires. Ses conclusions seront utilisées pour étayer la politique communautaire des transports, l'élaboration de la politique de l'UE en matière de lutte contre le bruit des trains, et le marché unique des fournitures ferroviaires. Les recommandations du groupe de travail sont présentées dans un document de synthèse¹⁶ présentant des options pour la réduction du bruit des trains, qui s'appliquent à la fois au matériel roulant neuf et au matériel existant. Le document identifie le fret ferroviaire comme étant la source de bruit ferroviaire la plus importante, et il propose deux mesures clés : la fixation de limites d'émissions sonores pour les véhicules interopérables, et la pose de semelles de freins en matériau composite sur les wagons de marchandises freinés par semelles de fonte – modification permettant de réduire de 8 dB(A) à 10 dB(A) les émissions sonores (en octobre 2003, l'UIC - Union internationale des chemins de fer a donné son 'approbation pour l'utilisation, dans le trafic international, de wagons équipés de semelles de freins composites de type K). Il est clair que pour obtenir une baisse notable des niveaux sonores quotidiens moyens, il faudra attendre que la majorité des wagons de marchandises en exploitation soient transformés, en raison notamment de la longueur des cycles d'investissement pour le matériel roulant. Il faut donc trouver des procédures comprenant un financement pour accélérer la concrétisation de la lutte contre le bruit, grâce à une stratégie commune basée sur le partage des responsabilités et assurant la contribution des parties concernées. Pareil système de réduction du bruit devrait viser les parcs de matériel remorqué utilisés les actuels États membres actuels et dans les pays adhérents. La Commission a entamé un dialogue avec les industries pour examiner des options présentant un bon rapport coût-efficacité, y compris l'adoption par l'industrie de mesures à caractère volontaire en vue de réduire le bruit des trains.

De manière plus spécifique, la Commission étudie avec l'UIC, la CCFE (Communauté des Chemins de fer européens), l'UNIFE (Union des industries ferroviaires européennes), l'UIRR (Union internationale des sociétés de transport combiné rail & route) et l'UIP (Union internationale des wagons privés), la situation et les options en matière de réduction des émissions sonores du parc européen actuel de wagons de marchandises, y compris une évaluation par des tiers du programme d'action UIC/UIP/CCFE pour la réduction de bruit du trafic de marchandises. Cette étude de "mise en oeuvre" décrit le parc européen de matériel remorqué, évalue les options techniques pour l'adapter, et décrit et analyse différentes options du financement. Elle devrait être finalisée au début de l'année 2004.

En ce qui concerne les systèmes ferroviaires interopérables, la législation européenne traite du bruit ferroviaire à la source par le biais des directives relatives à l'interopérabilité du système

¹⁶ Groupe de travail de la Commission européenne sur le bruit ferroviaire - Document de prise de position sur les stratégies et les priorités européennes pour la réduction du bruit ferroviaire http://www.europa.eu.int/comm/environment/noise/railway_noise_fr.pdf

ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (directive 96/48/CE¹⁷) et du système ferroviaire transeuropéen classique (directive 2001/16/CE¹⁸), qui fournissent un cadre législatif pour l'harmonisation technique et opérationnelle du réseau ferroviaire. En application de cette législation, la Commission établit des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) selon une procédure de comitologie, avec l'aide de l'AEIF¹⁹. En 2002, la Commission a présenté une proposition de règlement²⁰ instituant une Agence ferroviaire européenne qui serait responsable de la sécurité et de l'interopérabilité, et notamment de l'élaboration de STI.

En ce qui concerne le train de grande vitesse, deux STI relatives au bruit ont été adoptées en 2002 (voir ci-dessous), et la Commission a mandaté l'AEIF pour élaborer un ensemble de STI qu'elle prévoit d'adopter en 2004.

STI relative au matériel roulant à grande vitesse²¹:

Cette STI fixe des limites d'émission sonore pour les trains à grande vitesse (voir le tableau ci-dessous). Ces limites sont basées sur une voie d'essai peu bruyante, spécifiquement définie en introduisant des niveaux de rugosité inférieurs aux niveaux spécifiés dans la norme de mesure prEN ISO 3095, afin de permettre de mesurer le niveau de bruit du matériel roulant proprement dit.

V (en km/h)	Niveau sonore (en dB(A))
250	87 ± 1
300	91 ± 1
320	92 ± 1

La STI autorise que les valeurs limites moins rigoureuses mentionnées dans le tableau ci-après s'appliquent pour une période de transition de 24 mois à partir de la date d'entrée en vigueur de la STI, dans les cas suivants:

- options d'achat de véhicules supplémentaires prévus dans les contrats déjà signés à la date d'entrée en vigueur de la STI,
- matériel roulant faisant l'objet de contrats pendant la période transitoire, basé sur une série existante.

V (en km/h)	Niveau sonore (en dB(A))
250	90
300	93
320	94

¹⁷ Directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, JO L235 du 17.9.1996

¹⁸ Directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel JO L110 du 20.4.2001

¹⁹ Association européenne pour l'interopérabilité de chemin de fer, <http://www.aeif.org/>

²⁰ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil instituant une Agence ferroviaire européenne, COM/2002/23 final, JO C 126 E du 28.5.2002

²¹ Décision 2002/735/CE de la Commission du 30 mai 2002 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système "matériel roulant" du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse visée à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/48/CE, JO L 245 du 12.9.2002

Le matériel roulant déjà en exploitation et nécessitant une nouvelle autorisation pour la mise en service, ou faisant déjà l'objet de contrats à la date d'entrée en vigueur de la STI, sera autorisé à être utilisé dans les valeurs limites maximales précitées.

Enfin, la STI recommande que pour le matériel roulant commandé après le 1er janvier 2005 ou mis en service après le 1er janvier 2008, on applique les limites obligatoires avec une réduction de 2 dB(A) à une vitesse de 250 km/h et de 3 dB(A) aux vitesses de 300 km/h et 320 km/h. Dans le cas de 350 km/h, une réduction de 3 dB(A) devrait être l'objectif. Cette recommandation servira de base pour la révision des valeurs limites obligatoires dans le cadre du processus de révision de la STI qui est en cours. Ce dernier prendra également en compte les résultats de la récente campagne de mesure du bruit émis par les trains à grande vitesse sur une voie de référence, campagne cofinancée par la Commission.

SIT relative aux infrastructures du système ferroviaire à grande vitesse ²²:

Le niveau de bruit produit par le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse devrait rester acceptable pour les zones environnantes et se maintenir dans les limites appropriées pour protéger les populations voisines et leurs activités. L'étude d'évaluation des incidences sur l'environnement à effectuer en vertu de la directive 85/337/CEE (voir point 3.1.1) doit montrer que les niveaux sonores perçus par les voisins le long des infrastructures nouvelles ou rénovées (soit les niveaux sonores produits par les trains interopérables, soit les niveaux sonores globaux équivalents de l'ensemble du trafic, en fonction des critères applicables) ne dépassent pas les niveaux sonores définis par les règles nationales applicables, compte tenu des caractéristiques des émissions sonores des trains interopérables telles qu'elles sont définies dans la STI relative au matériel roulant à grande vitesse.

En ce qui concerne les chemins de fer classiques, des projets de STI ont été élaborés et fixent des valeurs limites d'émissions sonores pour le matériel roulant traditionnel, y compris les trains de marchandises, que la Commission adopterait en 2004. Des discussions techniques se poursuivent encore sur certains aspects du bruit, notamment les dispositions relatives aux systèmes qui sont rénovés ou améliorés, les spécifications techniques pour les voies, le contrôle des caractéristiques des émissions sonores (des voies et des véhicules) et les dispositions concernant les infrastructures. Préalablement à l'adoption de ces STI, la Commission prévoit d'arrêter une décision fixant les "*exigences essentielles*" visées dans la directive 2001/16/CE pour l'interopérabilité des trains classiques, qui comprend des dispositions relatives au bruit.

Enfin, la directive 2001/14/CE²³ définit les principes et les procédures à appliquer pour la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire. Selon l'un de ces principes, les redevances d'infrastructure peuvent être modifiées pour refléter le coût des incidences sur l'environnement de l'exploitation des trains, notamment le bruit. Cette modification doit être différenciée en fonction de l'ampleur des incidences.

²² Décision 2002/732/CE de la Commission du 30 mai 2002 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système "infrastructure" du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse visée à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/48/CE, JO L245 du 12.9.2002

²³ Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, JO L75 du 15.3.2001

3.4. Bruit du trafic aérien

En 1992, pour réduire le niveau de nuisance des transports aériens, la Communauté européenne a arrêté la directive 92/14/CEE²⁴, fondée sur les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), afin d'interdire les avions les plus bruyants dans les aéroports européens. L'exploitation de ces avions - définis au chapitre 2 de l'annexe 16 de la convention sur l'aviation civile internationale (dite "convention de Chicago") - n'a plus été autorisée dans l'Union européenne à partir d'avril 2002.

En mars 1998, la Commission a proposé une nouvelle directive visant à limiter, dans l'Union européenne, l'exploitation des avions de type "Chapitre 2" qui sont équipés de dispositifs d'insonorisation²⁵. Le règlement subséquent a été abrogé le 28 mars 2002 après l'adoption d'une nouvelle directive (2002/30/CE²⁶, voir ci-dessous) intégrant la résolution A33-7 de l'OACI sur l'utilisation d'une "*approche équilibrée*" pour la gestion du bruit autour des aéroports. Cette approche comporte quatre éléments principaux : réduction du bruit des avions à la source, mesures de gestion et aménagement du territoire, procédures opérationnelles de lutte contre le bruit et restrictions d'exploitation.

De plus, le Conseil de l'OACI a adopté en septembre 2001 une nouvelle norme de certification acoustique, à savoir le "Chapitre 4" à l'annexe 16, volume 1 de la convention de Chicago, qui sera en vigueur à partir de 2006 pour les avions de conception nouvelle.

Or, comme l'élimination progressive des avions de type "Chapitre 2" s'est achevée et que la plupart des avions construits actuellement respectent déjà la norme "Chapitre 4", l'entrée en vigueur de la norme ne sera pas suffisante pour améliorer les problèmes de bruit autour des aéroports. Pour assurer la protection de l'environnement après 2002 d'une manière compatible avec les exigences du marché intérieur, le Parlement européen et le Conseil ont arrêté la directive 2002/30/CE relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté. Cette directive applique "*l'approche équilibrée*" en matière de gestion du bruit dans la législation communautaire.

La directive vise à assurer la protection de l'environnement autour des aéroports d'une manière compatible avec les exigences du marché intérieur. La nouvelle directive a mis en place une définition harmonisée des "aéronefs présentant une faible marge de conformité" (c'est à dire avec une marge cumulée inférieure ou égale à 5 décibels par rapport aux valeurs limites de certification définies dans le chapitre 3).

En outre, la directive énonce les principes et règles relatifs à la manière de mener une évaluation du bruit, qui est obligatoire avant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit. Les "*restrictions d'exploitation*" sont les mesures liées au bruit qui limitent ou réduisent l'accès des avions à réaction subsoniques civils à un aéroport. Il peut s'agir de restrictions d'exploitation visant à interdire l'exploitation d'aéronefs présentant une faible

²⁴ Directive 92/14/CEE du Conseil, du 2 mars 1992, relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1 deuxième partie chapitre 2, deuxième édition (1988), JO L76 du 23.3.1992, modifiée par la directive 98/20/CE du Conseil du 30 mars 1998, JO L107, 7.4.1998

²⁵ Dispositifs d'insonorisation installés sur les moteurs pour les rendre moins bruyants. Ces dispositifs rendent l'avion conforme aux normes plus strictes pour le "chapitre 3", mais avec une marge si petite que l'effet global sur le bruit de l'avion est limité et qu'il est finalement plus bruyant que les avions initialement certifiés pour les normes "chapitre 3".

²⁶ Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté, JO L85 du 28.3.2002

marge de conformité dans des aéroports déterminés, ou de restrictions d'exploitation partielles, qui limitent l'exploitation des avions à réaction subsoniques civils selon la période de temps considérée (interdiction de vol de nuit par exemple).

Pour assurer une réelle amélioration des nuisances sonores des avions dans les aéroports de toute la Communauté, la Commission est invitée à soumettre au Parlement européen et au Conseil, pour le 28 mars 2007 au plus tard, un rapport sur la mise en oeuvre de cette directive. Ce rapport, accompagné le cas échéant de propositions législatives appropriées pour la révision de la directive, évaluera aussi l'efficacité de la directive et examinera notamment la nécessité de réviser la définition des avions présentant une faible marge de conformité, dans le sens d'un renforcement des exigences.

Dans ce contexte, la Commission a lancé une série d'études visant à évaluer la situation actuelle sur le plan de l'exposition au bruit dans les aéroports communautaires, ainsi que les possibilités d'approche harmonisée pour l'établissement de valeurs limites d'émissions sonores dans les aéroports communautaires, y compris une analyse de leurs incidences environnementales et socio-économiques. Une autre étude examine spécifiquement les avantages économiques des vols de nuit, dans le but de fournir une guidance aux États membres et aéroports qui envisagent d'introduire des restrictions pour les vols de nuit. Pour assurer la transparence et l'ouverture des débats sur ces questions, il a également été décidé de créer un groupe de travail sur le bruit lié aux aéroports.

Enfin, pour éviter une prolifération de systèmes de tarification incompatibles pour le bruit et pour améliorer la transparence, l'égalité de traitement et la prévisibilité de la part relative aux émissions sonores dans les redevances aéroportuaires, la Commission a présenté une proposition de directive portant création d'un cadre communautaire pour classer les émissions sonores produites par les aéronefs subsoniques civils aux fins de calculer les redevances sur le bruit²⁷. La directive proposée vise à offrir des mesures d'incitation encourageant l'utilisation d'avions moins bruyants, en modulant les redevances sur le bruit selon les caractéristiques acoustiques certifiées de l'avion.

3.5. Bruit des activités industrielles

Le bruit figure parmi les aspects environnementaux que les autorités des États membres doivent examiner lorsqu'elles délivrent des autorisations aux exploitants des grandes installations industrielles et agricoles couvertes par la directive 96/61/CE sur la prévention et la réduction intégrées de la pollution²⁸ (directive IPPC). Cette directive est pleinement applicable aux nouvelles installations et aux installations existantes qui doivent subir une modification substantielle. Toutes les installations existantes soumises à la directive doivent satisfaire les conditions d'autorisation fondées sur l'utilisation des meilleures techniques disponibles (MTD) pour le mois d'octobre 2007. Dans la communication intitulée "Vers une production durable"²⁹ qu'elle a adoptée en juin 2003, la Commission exprimait sa crainte que les États membres et les pays adhérents ne puissent pas tous respecter cette échéance, et mettait en lumière un certain nombre de problèmes de mise en oeuvre. La Commission a également lancé une consultation des parties intéressées au sujet du développement de la politique de l'UE en matière de pollution industrielle.

Pour aider les États membres dans leur mise en oeuvre de la directive IPPC, la Commission organise actuellement un échange d'informations sur les meilleures techniques disponibles et

²⁷ COM(2001)74, JO C 103 E du 30.4.2002

²⁸ Directive 96/61/CE du Conseil du 24 septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution, JO L257 du 10.10.1996

²⁹ COM(2003)354

sur la surveillance des émissions. A cet exercice participent des experts représentant les États membres, les pays adhérents, les industries et d'autres parties concernées. De la sorte, les documents de référence sur les meilleures technologies disponibles, dont les autorités doivent tenir compte lorsqu'elles déterminent les conditions d'autorisation, sont établis de manière à couvrir les diverses activités et différents types de pollutions couverts par la directive IPPC. A ce jour, 16 documents sur 33 ont été achevés, dont la plupart couvrent un secteur spécifique. Les problèmes de bruit y sont abordés, bien que dans la plupart des cas les documents ne tirent pas de conclusions générales en ce qui concerne les meilleures technologies disponibles pour la prévention et la réduction du bruit. Cela est dû au fait que le bruit d'origine industrielle est un problème environnemental de dimension locale, et que les mesures à prendre pour une installation donnée dépendent de sa localisation.

3.6. Autres sources de bruit dans l'environnement

3.6.1. Matériels destinés à être utilisés à l'extérieur et tracteurs

Les nuisances sonores des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur qui affectent la santé et le bien-être associé sont principalement ressenties au niveau local par les citoyens. Dans le passé, les mesures communautaires visant à réduire le bruit de ce matériel se composaient de directives fixant des exigences relatives aux niveaux sonores admissibles, au marquage du niveau sonore apposé sur le matériel et aux normes de mesure de bruit. Cette approche a mené à l'adoption de sept directives couvrant les émissions sonores de différents types de matériel.

Afin de simplifier toute cette législation et de couvrir un éventail plus large de matériels, le Parlement européen et le Conseil ont arrêté, le 8 mai 2000, la directive 2000/14/CE³⁰ qui fixe des dispositions relatives au bruit pour les émissions sonores de 57 types de matériels d'extérieur, y compris les matériels déjà couverts par la législation en vigueur (qui est abrogée par la nouvelle directive). Elle vise à faciliter le fonctionnement du marché intérieur et à améliorer la santé et le bien-être des citoyens de l'UE en réduisant le bruit émis par les matériels d'extérieur. Elle définit quatre types d'actions dans ce sens : harmonisation des limites et des normes d'émissions sonores, harmonisation des procédures d'évaluation de la conformité, harmonisation du marquage du niveau sonore, et compilation des données sur les émissions sonores.

Certains des matériels couverts par la directive sont soumis à des limites d'émissions sonores. Ces limites s'appliquent en deux phases, pour laisser aux constructeurs le temps de s'adapter aux nouvelles réglementations. Les limites d'émission pour la phase 1 sont entrées en vigueur le 3 janvier 2002, et des limites plus strictes (phase 2) entreront en vigueur le 3 janvier 2006, sauf pour les tondeuses à gazon. Pour ces dernières, l'application de la phase 2 sera soumise à une nouvelle évaluation dans un rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil.

L'étiquetage est obligatoire pour tous les types de matériels couverts par la directive. Le marquage CE doit être apposé de manière visible, lisible et indélébile sur chaque matériel, ainsi que le niveau de puissance acoustique garanti exprimé en dB (A).

En outre, la directive permet aux États membres de prendre des mesures visant à réglementer l'utilisation de l'équipement dans les zones sensibles en limitant les heures auxquelles le matériel peut être utilisé.

³⁰ Directive 2000/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments, JO L162 du 3.7.2000

En janvier 2005, la Commission soumettra au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en oeuvre de la directive. Le rapport comprendra un relevé des données en matière de bruit collectées sur la base des déclarations de conformité, et une déclaration concernant la nécessité et la possibilité de revoir la portée de la directive et les valeurs limites.

Enfin, en ce qui concerne les dispositions en matière de bruit ambiant pour le système de réception des tracteurs agricoles et forestiers à roues, la directive 74/151/CEE³¹ fixe des limites pour les niveaux sonores admissibles lorsque ces équipements sont mis sur le marché.

3.6.2. Bateaux de plaisance

Plus de 95% des 800 000 bateaux de plaisance construits chaque année dans le monde entier sont des canots automobiles. Ces bateaux sont souvent utilisés dans des zones de loisir dans les régions côtières et les lacs, où le calme ambiant est une ressource naturelle importante mais rare. En outre, l'utilisation de ces bateaux est largement concentrée sur la période d'été, ce qui entraîne des nuisances dues au bruit ainsi qu'une pollution élevée de l'air et de l'eau à cause des gaz d'échappement.

La directive 2003/44/CE³², qui modifie l'ancienne directive 94/25/CE³³ sur les bateaux de plaisance, élargit son champ d'application pour inclure les véhicules nautiques à moteur, et ajoute à ses exigences en matière de conception et de construction des normes environnementales relatives aux valeurs limites d'émissions sonores et de gaz d'échappement pour les bateaux de plaisance. Ces limites d'émissions harmonisées entreront en vigueur de manière progressivement, entre le 1er janvier 2005 et le 1er janvier 2007. La directive contribuera à maintenir et à améliorer la compétitivité des industries européennes de la navigation de plaisance, en continuant à supprimer les éventuelles entraves techniques aux échanges, tout en assurant que l'environnement ainsi que la santé et la sécurité des personnes restent convenablement protégés.

La nouvelle directive dispose également que la Commission étudie les possibilités d'améliorer davantage les caractéristiques environnementales des moteurs des bateaux de plaisance. La Commission remettra un rapport contenant ses conclusions à la fin de 2006, et si cela s'avère opportun, elle présentera des propositions législatives au Parlement européen et au Conseil d'ici la fin de 2007.

4. CONCLUSION

Comme l'indique le présent rapport, la question du bruit ambiant est abordée au niveau communautaire au travers d'un large éventail d'instruments, qui comprennent des dispositions relatives à l'harmonisation de l'évaluation et la gestion du bruit, à l'évaluation des incidences sur l'environnement, aux exigences en matière d'accès au marché pour certains véhicules et matériels, aux spécifications en matière d'interopérabilité ferroviaire et aux règles en matière de restrictions d'exploitation dans les aéroports. Par ailleurs, la recherche et le développement

³¹ Directive 74/151/CEE du Conseil, du 4 mars 1974, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, JO L84 du 28.3.1974

³² Directive 2003/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 modifiant la directive 94/25/CE concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance, JO L214 du 26.8.2003

³³ Directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 juin 1994, concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance, JO L164 du 30/06/1994

constituent une composante essentielle de l'élaboration des mesures communautaires dans le domaine du bruit.

La Commission s'efforce de développer ces mesures afin d'améliorer encore la situation en ce qui concerne l'exposition au bruit en Europe, étant entendu que les propositions législatives sur les sources de bruit doivent être fondées sur de solides éléments probants. Cette démarche est conforme à "l'approche fondée sur la connaissance" qui doit présider à l'élaboration des politiques, comme le stipule le sixième programme d'action pour l'environnement.

Par conséquent, comme énoncé par le passé³⁴ et conformément au traité instituant la Communauté européenne, la Commission évaluera régulièrement la nécessité d'élaborer de nouvelles propositions législatives sur les sources de bruit et, le cas échéant, présentera ces propositions.

³⁴ Déclaration de la Commission au sein du comité de conciliation concernant la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant (Directive 2002/49/CE), JO L189 du 18.7.2002