

POUR UN DROIT EFFECTIF AU SILENCE

Plan régional d'action face
aux nuisances sonores en
Île-de-France

**CONTRIBUTION DU GROUPE
LA FRANCE INSOUmise ET APPARENTÉS**



GROUPE LFI-A AU CONSEIL RÉGIONAL EN ÎLE-DE-FRANCE

SOMMAIRE

« La nuit, le silence, l'obscurité ! Elle permet à chacun comme en lui-même, de cultiver cette part de silence, cette part d'obscurité, sans laquelle il ne jaillit aucune fleur de soi. Voilà ce qu'est la vie, voilà aussi ce qu'est l'harmonie à laquelle nous voulons parvenir socialement. Oui, tout est fait social ! Le bruit, le silence, la nuit, la lumière ! Tout est politique ! »

Jean-Luc Mélenchon, note de blog « Le bruit, le silence, la nuit, la lumière », 03/04/2022

I	Diagnostic	3
II	Enjeux	4
III	Propositions	6
	Lieux de vie et d'activités.....	6
	Recherche, information, prévention.....	6
	Mobilités.....	7
	Aménagement et environnement.....	7

Diagnostic

Selon un rapport de l'Ademe de juillet 2021, près de 35% de la population française est exposée à des niveaux sonores nocifs. En Ile-de-France, c'est près de 7 Francilien·nes sur dix qui sont exposés à un bruit routier nocif, de 2 Francilien·nes sur dix à un bruit aérien nocif et d'un·e Francilien·ne sur dix à un bruit ferroviaire nocif selon les valeurs limites de l'OMS.

Nous observons corrélativement une attente croissante de la population en la matière comme peuvent en témoigner les enquêtes d'opinions et l'explosion du nombre de litiges. Accélérée sans doute par le confinement et par une prise de conscience dans certaines zones urbaines denses de la nécessité du calme dans l'équilibre de la vie quotidienne, la question de la lutte contre les nuisances sonores s'est progressivement imposée comme un problème public à part entière.

Cela d'autant plus que nous disposons d'un consensus scientifique parfaitement établi quant aux conséquences du bruit et des nuisances sonores sur la santé, ainsi que l'ont montré les résultats du programme de recherche DEBATS (Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé) mené par Bruitparif, le Centre du sommeil et de la vigilance de l'Hôtel-Dieu de Paris, les Hospices Civils de Lyon et l'Inserm.

Première cause de perturbation psychologique et physique, les effets d'une exposition constante au bruit se font ressentir à court terme - fatigue, irritabilité, difficulté à se concentrer ou à trouver le sommeil, nécessité de vivre dans un espace confiné et clos mais également à long terme avec des effets évidents en matière de santé publique - hypertension artérielle chronique, maladies cardio-vasculaires, troubles cognitifs de la concentration et de la mémoire. Le coût social du bruit a d'ailleurs été évalué par l'Ademe comme s'élevant à 147,1 milliards d'euros par an, dont plus de 40 milliards rien que pour l'Ile-de-France. Mobilités, organisation sociale et économique de l'espace urbain, sauvegarde de la biodiversité, la lutte contre les nuisances sonores – tout comme son pendant qui est l'organisation et la recherche du calme – investit un large champ de l'action publique. Elle doit donc être traitée comme telle.

Notre famille politique porte depuis de nombreuses années l'idée que le bruit est un sujet éminemment politique qui ne peut être réduit à une unique approche techniciste. L'expertise et la production de connaissance sont bien évidemment nécessaires. Elles permettent l'objectivation des situations et la prise de conscience des risques associés participant par là même à l'émergence de solutions susceptibles d'en limiter les effets. La puissance publique doit donc les favoriser autant qu'elle le peut. Pour autant, le rôle du politique est de rendre compte des problèmes publics dans leur globalité. Les nuisances sonores relèvent au moins autant de problématiques relatives, par exemple, à l'isolation du bâti, que d'externalités générées par notre modèle économique fondé sur un principe d'attractivité et de flux continus. L'émergence d'infrastructures de transports aux bonnes qualités acoustiques est essentielle mais elles ne peuvent rien face à une urbanisation

croissante et à une intensification des déplacements du fait de rapports sociaux exclusivement tournés vers la production de marchandises et de la valeur ajoutée.

Repolitiser le bruit c'est donc faire valoir que l'urbain – a fortiori la ville capitaliste - est un espace où s'entrechoquent des intérêts contraires et a priori contradictoires à la fabrique du calme que nous appelons pourtant collectivement de nos vœux.

Si nous nous réjouissons de l'avènement d'un plan régional d'action face aux nuisances sonores, nous regrettons toutefois l'approche de l'exécutif parcellaire et sectorielle. Quid des enjeux environnementaux, de protection de notre biodiversité ou encore de la bifurcation de notre modèle économique ? Comment travailler à un plan régional pertinent sans interroger les enjeux sous-jacents à l'émission de nuisances sonores ? De l'organisation des flux à la production d'espaces plus ou moins urbanisés, c'est toute cette fabrique qu'il s'agit donc d'interroger.

II

Enjeux

Un autre aspect qui n'intéresse pas suffisamment l'exécutif régional est celui des enjeux relatifs à l'organisation de nos espaces urbains, à commencer par les conséquences des nuisances générées par les transports. Bruit routier, bruit ferré, bruit aérien, les conséquences sanitaires de nos infrastructures de transports sont largement documentées.

Bruitparif explique en 2023 que le bruit des transports est responsable au total de 101 271 années de vie en bonne santé perdue chaque année au sein de la zone dense francilienne, ce qui équivaut à une perte de près de 9,7 mois par individu sur une vie entière. Leur réduction passe évidemment par le renouvellement des flottes anciennes et la limitation de leur flux.

La directive européenne de 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement est un premier cadre réglementaire pertinent. Elle a permis l'actualisation des méthodes d'évaluation et la mise en place de cartographies du bruit, préalables indispensables à la construction de plans d'action. Il s'agit toutefois de la compléter avec une approche permettant de rendre compte de la nécessaire mixité fonctionnelle d'une zone urbaine. Offre culturelle, espaces récréatifs, offre commerciale, espaces naturels, ... la fabrique de la Ville doit concilier l'ensemble de ces dimensions aux externalités variées.

Cette tension permanente est en outre renforcée par la question climatique. Nous le savons, le réchauffement climatique a comme conséquence un besoin croissant de zones de fraîcheur ou de zones de calmes, les deux se superposant régulièrement comme dans le cas d'espaces naturels. Elle oppose également les nuisances « indoor » du bruit « outdoor ».

Comment concilier le nécessaire besoin de calme et de fraîcheur ? Comme isoler suffisamment le bâti des nuisances extérieures sans le transformer en un espace bunkerisé souvent peu adapté à la limitation des nuisances internes à une copropriété ?

Un autre enjeu totalement ignoré de l'exécutif et dont il s'agit de rendre compte relève de la bifurcation de notre modèle économique. Nous l'avons évoqué plus haut, un modèle économique fondé sur un principe d'attractivité est contradictoire avec la limitation des nuisances sonores. Pour autant, notre responsabilité collective est d'acter la primauté de la santé publique sur l'économique. Dès lors, nous le savons, des pans entiers de notre économie vont devoir décroître lorsque d'autres seront appelés, au contraire, à s'intensifier.

La question de l'élargissement du couvre-feu à l'aéroport d'Orly dans le cadre du contrôle des nuisances aéroportuaires nous en offre un cas très concret. L'OMS recommande que le niveau sonore de fond n'excède pas 35 décibels et 50 décibels durant les temps d'apprentissage. L'institution indique également que la durée idéale de sommeil pour les adolescents est entre 8 et 10 heures et de 7 à 9 heures pour les adultes. Nous savons également que les riverain·es réclament depuis longtemps un élargissement de la durée du couvre-feu. Si ces limitations peuvent faire peser un risque en matière de suppression d'emploi selon certains, c'est avant tout le choix du développement du modèle économique du low-cost par les compagnies aériennes qui en est responsable. Toute la difficulté pour la puissance publique réside précisément dans la capacité à répondre à ces antagonismes : agir concrètement sur la santé publique des administrés tout en accompagnant les travailleurs dont l'activité est menacée du fait de l'évolution des attentes de notre société.

Un autre des grands oubliés de l'exécutif dans son approche concerne l'impact du bruit sur la biodiversité. De nombreux travaux issus de la bioacoustique attestent de l'impact des nuisances sonores sur la faune et la flore. La relation des animaux au son est essentielle à leur survie, ces derniers utilisant des signaux acoustiques dans de nombreux cas. Dès lors, la présence de bruits anthropiques – c'est-à-dire créés par des activités humaines – amoindrit la capacité de survie des animaux : baisse de la qualité de la communication, difficultés à rechercher de la nourriture, baisse de la vigilance envers les prédateurs, ... Les espèces les plus résistantes sont favorisées au détriment d'autres altérant finalement l'équilibre de l'ensemble des écosystèmes. Lutter contre les nuisances sonores permet donc de favoriser la biodiversité.

Agir contre les nuisances sonores implique donc de penser de manière intégrée et globale. Dans le même temps, il s'agit de penser la question des nuisances sonores pour ce que c'est : un fait social, donc politique, qui met en branle des intérêts qui s'entrechoquent.

Propositions

Lieux de vie et d'activités

- Améliorer l'environnement sonore dans les lycées : solutions de correction acoustique dans les salles et les réfectoires, cours oasis, mise à disposition de bouchons d'oreilles, aménagement de salles de calme pour les élèves et les équipes éducatives.
- Refuser toute construction nouvelle de lycée dans les zones de bruit des aéroports, à commencer par la cité scolaire du Triangle de Gonesse afin de donner l'exemple sur la non constructibilité de ces zones
- Améliorer le confort auditif des agent-es de la Région en réunissant un groupe de travail sur le sujet avec les syndicats.
- Travailler à ce que la mutuelle régionale en lien avec les associations qui travaillent sur la question de l'insertion par l'audition aillent vers les personnes à faibles revenus et souffrant de troubles de l'audition pour leur proposer de les équiper à des tarifs accessibles.
- Conditionner les aides aux entreprises à la présentation d'un plan de lutte contre l'exposition des travailleurs aux nuisances sonores.
- Favoriser la rénovation phonique de l'habitat : militer pour que le reste à charge du coût de l'insonorisation pour les riverain-es des aéroports soit de 0€. La prise en charge intégrale se fera via la TNSA (Taxe sur les nuisances sonores aériennes). Les zones couvertes par un PEB (Plan d'exposition au bruit) au moment de la mise en place du PGS (Plan de fenêtre sonore) sont aussi incluses.

Recherche, information, prévention

- Financer la recherche en lien avec le bruit et la lutte contre les nuisances sonores : allocations doctorales ciblées, création de nouveaux DIM/QIM ad hoc.
- Éduquer à la santé auditive en multipliant les dispositifs d'information et de prévention de BruitParif et de ses partenaires dans les établissements scolaires, et en premier lieu les lycées, en lien avec les équipes pédagogiques : mallettes pédagogiques, conférences, expositions, stands, spectacles, etc.
- Conforter et développer le fonctionnement de BruitParif : hausse de la subvention, développement des dispositifs d'aller-vers, amélioration de la diffusion de la documentation produite.

Mobilités

- Soutenir la création et l'extension du couvre-feu aéroportuaire garantissant 8 heures de sommeil effectives à la population.
- Étudier la possibilité de fermer l'aéroport du Bourget.
- Stopper les projets de vertiports (plateformes pour taxi-volants).
- Développer le fret ferroviaire en contournant les espaces denses.
- Exiger des constructeurs de matériel roulant et des gestionnaires d'infrastructures de transports via des cahiers des charges revus des performances acoustiques meilleures.
- Multiplier les murs antibruit.
- Financer une logistique du dernier kilomètre économe en bruit : mutualisation des lieux de préparation et réception des colis, utilisation de véhicules peu bruyants (vélo cargos, petits utilitaires électriques).
- Réorienter le financement régional des routes vers les zones de circulation apaisée, de mobilités actives et de leurs équipements : rues aux écoles, zones 30km/h, zones sans voiture, zones piétonnes, pistes cyclables en particulier dans les zones de rabattement des gares, lieux de réparation et parkings de vélos, bancs, etc.
- Créer et inciter à la création de « journées sans voiture » par les collectivités.
- Protester contre la décision européenne d'autorisation des méga-camions.

Aménagement et environnement

- Créer et financer des espaces de calme et de répit pour les humains et les animaux : parcs isolés du bruit, jardins sonores, promenades le long de cours d'eau, chemins de randonnée dans les espaces forestiers ou ruraux ouverts, aires protégées dont des zones de protection forte, zones sans chasse et sans pêche, etc.
- Modifier l'orientation réglementaire 11 du SDRIF-E ainsi : « Les documents d'urbanisme définissent également une trame blanche. Le cas échéant, elle s'appuie d'une part, sur des zones calmes favorables aux habitants et à la faune sauvage (voir OR 71) et d'autre part, sur des espaces ou zones où la pollution sonore sera réduite. ».
- Penser les plans d'organisation du territoire de façon à limiter les besoins de déplacement des Francilien-nes : correspondance entre les bassins d'emploi, les bassins de main-d'œuvre et les bassins d'habitat qui organisent un territoire, lutte contre la multiplication des « villes dissociées » ou aires urbaines où l'habitant, faute de qualification adéquate, ne travaille pas et où le travailleur n'habite pas, préférence des réseaux de transports à desserte fine aux infrastructures lourdes.

VOS ÉLU-ES DU

GRUPE LFI-A
CONSEIL RÉGIONAL
D'ÎLE-DE-FRANCE



**Sophia
CHIKIROU**



**Julie
GARNIER**



**Philippe
JURAVÉR**



**Vianney
ORJEBIN,
président du
groupe**



**Raphaël
QNOUCH**



**Christophe
PRUDHOMME**



**Paul
VANNIER**

GRUPE LFI-A AU CONSEIL RÉGIONAL EN ÎLE-DE-FRANCE

