

Saint-Denis, le 20/03/2019



ACNUSA  
244 boulevard Saint-Germain  
75007 Paris

À l'attention de Monsieur Gilles LEBLANC, Président

**Objet : Réponse à votre courrier du 25 février 2019**

Monsieur le Président,

J'accuse bonne réception de votre courrier du 25 février dernier, par lequel vous me faites part d'observations relatives à notre rapport sur les impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France. Je souhaitais, par la présente, vous apporter quelques précisions à ce sujet.

Tout d'abord, l'objectif principal de ce rapport consistait à mettre à jour les évaluations que nous avons pu réaliser précédemment en partenariat avec l'OMS (Bureau de l'Europe) et l'Observatoire régional de santé (ORS IdF) en 2011 puis en 2015. Pour cela, nous avons utilisé les dernières données d'évaluation du bruit disponibles (cartes stratégiques de bruit de 3<sup>ème</sup> échéance confrontées à nos données de mesure) ainsi que les nouvelles lignes directrices de l'OMS en matière de bruit environnemental publiées en octobre 2018. Établir un constat objectif de la situation qui tienne compte de l'état de l'art des connaissances scientifiques nous apparaît en effet comme une étape indispensable pour faire progresser la prise de conscience des enjeux posés par les nuisances sonores des transports et permettre ainsi le renforcement des politiques de lutte contre le bruit. Cela nous semble d'ailleurs bien l'esprit de l'article 6 paragraphe 3 de la directive européenne 2002/49/CE et de son annexe III. À l'heure où la Métropole du Grand Paris et 13 agglomérations franciliennes s'engagent dans l'élaboration de leur plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) conformément aux exigences de cette directive, il nous paraissait donc très utile de mener à bien ce travail.

Je souhaite ensuite vous rassurer sur le fait que l'action de Bruitparif ne s'arrête pas à ce travail de constat et que nous n'occultons aucunement les dispositifs déjà mis en place par les pouvoirs publics en matière de prévention du bruit. Loin de vouloir véhiculer une vision déprimante de l'Île-de-France, nous agissons pour que le bruit ne soit pas considéré comme une fatalité. Nous accompagnons les collectivités dans l'élaboration de leur plan d'action en les aidant tout d'abord à hiérarchiser les enjeux par un éclairage sur les contributions des différentes sources d'émissions sonores sur leur territoire et la mise en lumière des secteurs qui cumulent les expositions critiques. Nous leur apportons toute information utile sur les dispositifs mobilisables et les conseillons sur les actions qui peuvent être mises en oeuvre pour réduire les nuisances sonores, notamment celles qui entrent directement dans leur champ de compétence (diminution des vitesses de circulation, plan de déplacement, aménagement de voirie, pose de revêtements de chaussée acoustique, prise en compte du bruit en amont dans les programmes d'aménagement, préservation de zones calmes, lutte contre les incivilités...). Nous proposons aux collectivités ou aux gestionnaires de transports de quantifier par la mesure l'efficacité de certaines actions expérimentales (exemples des suivis conduits par Bruitparif le long d'infrastructures ayant bénéficié d'un abaissement de vitesse limite de

circulation ou de pose de revêtement de chaussée anti-bruit...). En partenariat avec SNCF Réseau et la Société du Grand Paris, nous mettons en œuvre des dispositifs d'aide à la gestion sonore des grands chantiers de construction des nouvelles infrastructures ferroviaires. En matière de nuisances sonores aéroportuaires, force est de constater toutefois que les collectivités se trouvent relativement désarmées pour agir. C'est d'ailleurs le motif principal avancé par certaines d'entre elles qui se refusent à approuver les cartes stratégiques de bruit du trafic aérien et à se lancer dans l'élaboration de leur PPBE.

Concernant maintenant certains points méthodologiques de notre étude qui vous semblent introduire des biais ou des risques d'interprétation erronée, je tiens à vous faire part des éléments suivants :

- Vous relevez que les données exploitées ne concernent que le bruit extérieur et qu'à ce titre l'effet de l'insonorisation ne serait pas pris en considération dans notre étude, ce qui introduirait un biais important par rapport au fondement des recommandations de l'OMS. Nous tenons à cet égard à rappeler que les relations exposition-réponse, telles que publiées par l'OMS et qui ont été utilisées par Bruitparif, correspondent à des courbes obtenues par régression à partir des résultats de nombreuses études épidémiologiques réalisées de par le monde auprès des populations riveraines des infrastructures de transport. Ces études se sont attachées à mettre en lumière les relations statistiques existantes entre le niveau de bruit évalué à l'extérieur des logements (niveau issu de modélisation ou de mesure selon les cas) et les impacts sanitaires déclarés ou mesurés chez les personnes y résidant. Les études relatives aux impacts sanitaires du bruit aérien concernent des riverains de zones aéroportuaires qui habitent des logements dont les caractéristiques d'isolation acoustique sont disparates et dépendent de l'année de construction, des matériaux employés et des politiques d'aide à l'insonorisation mises en œuvre localement. L'évaluation des impacts sanitaires tient compte, statistiquement, de cette diversité de situations observées dans la réalité, de même qu'elle englobe la variabilité des situations d'exposition individuelle qui dépendent du rythme et des habitudes de vie. Aussi, sauf à démontrer que les habitants des zones aéroportuaires franciliennes seraient nettement mieux insonorisés en moyenne que les riverains des autres grands aéroports qui ont été le terrain des études épidémiologiques (Amsterdam Schiphol, Athènes, Berlin, Heathrow, Milan, Stockholm, Cologne/Bonn, Zurich, Trondheim, Francfort...) ou qu'ils auraient des habitudes de vie fort différentes, il apparaît difficile de conclure que les effets sur la santé des programmes d'insonorisation mis en œuvre en Île-de-France ne sont pas intégrés dans l'étude que nous avons conduite. La confrontation des résultats obtenus dans le cadre du programme d'études scientifiques DEBATS que vous avez impulsé avec ceux des autres aéroports permettra certainement prochainement d'approfondir ces éléments d'analyse. Nous pourrions alors affiner les résultats de l'étude en intégrant les courbes exposition-réponse issues de l'étude DEBATS qui s'avéreront les mieux adaptées pour décrire la situation autour de l'aéroport Paris-CDG, de même que nous pourrions préciser les résultats à un niveau territorial fin, dès lors qu'une base de données géo-localisées des logements et établissements ayant bénéficié du programme d'aide à l'insonorisation pourra être mise à notre disposition. Il nous sera également possible de compléter notre évaluation en intégrant les autres effets sanitaires du bruit reconnus comme critiques par l'OMS, à savoir les risques cardiovasculaires (maladies cardiaques ischémiques, hypertension, infarctus du myocarde) ainsi que les difficultés d'apprentissage bien décrites chez les enfants scolarisés dans les zones aéroportuaires, effets dont nous n'avons pour l'instant pas tenu compte car les relations exposition-réponse manquaient encore pour certaines sources de bruit (ferroviaire notamment).

- Vous laissez également entendre que notre étude ne tiendrait pas compte de certaines décisions comme la baisse des vitesses maximales autorisées de circulation. Les données utilisées par Bruitparif pour évaluer les niveaux de bruit sont issues des cartes stratégiques de bruit établies par modélisation à partir de nombreuses données d'entrée recueillies auprès des collectivités, comme les vitesses de circulation, les trafics, les contributions PL/VUL, les caractéristiques de revêtements de chaussée, la présence d'écrans ou de dispositifs anti-bruit... Aussi, les décisions que vous évoquez ont bien été prises en compte, dès lors que celles-ci étaient évidemment connues et en vigueur au moment de la réalisation des cartes. Certaines actions récentes n'ont donc pas pu être intégrées, mais le seront dans le cadre de la réactualisation des cartes de bruit au titre de la 4<sup>ème</sup> échéance.
- Enfin, comme vous le soulignez très justement, l'utilisation de l'indicateur DALY nécessite une pédagogie importante. Nous en sommes parfaitement conscients et intervenons régulièrement auprès des instances professionnelles et du grand public (notamment via les interviews que nous accordons aux médias) afin que le concept puisse être bien appréhendé. L'intérêt majeur de cet indicateur réside dans le fait qu'il peut être utilisé pour quantifier de manière homogène la dégradation de l'état de santé des populations du fait des effets sanitaires induits par les maladies ou les différents facteurs d'expositions environnementales. Nous appelons, à cet égard, de nos vœux la réalisation d'une étude globale d'évaluation des risques qu'entraînent les nuisances environnementales, à commencer par la pollution de l'air et le bruit. Nous travaillons dans ce cadre au croisement de nos données avec celles produites par Airparif et l'ORS IdF dans le cadre du troisième plan régional santé environnement (PRSE3) et de ses actions relatives à la consolidation des connaissances sur les zones de multi-exposition environnementale (action 3.1), à l'amélioration du dispositif de surveillance et d'aide à la décision en matière de gestion des nuisances environnementales aéroportuaires (action 3.2) et à la réalisation d'un état des lieux régional en santé environnement (action 3.5).

Ainsi, notre ambition première, pleinement inscrite dans notre plan stratégique 2018-2022, est de contribuer, par nos moyens d'observation et d'étude, à faciliter le déploiement d'une capacité d'expertise territoriale forte sur les questions d'environnement sonore, apte à éclairer les politiques publiques en matière de prévention des risques sanitaires environnementaux, notamment au sein des zones aéroportuaires. Vous pouvez donc compter sur notre disposition à poursuivre et renforcer notre accompagnement auprès des acteurs territoriaux ainsi que sur notre contribution aux évaluations environnementales engagées par Île-de-France Mobilités et l'IAU IdF dans le cadre respectivement du Plan de déplacement urbain et du schéma directeur de la région Île-de-France.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes respectueuses salutations.

Fanny MIETLICKI  
Directrice

Copie :

- M. le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris
- M. le Directeur général de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France