

# Prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés

## Proposition de loi

### Texte n° 919 (2022-2023) de Mme Nathalie DELATTRE et plusieurs de ses collègues, déposé au Sénat le 4 septembre 2023

Mesdames les Sénatrices, Messieurs les Sénateurs,

Mesdames et Messieurs les députés,

Vous êtes appelés à débattre et à vous prononcer sur une proposition de loi déposée par Madame la Sénatrice Nathalie DELATTRE (n° 919 (2022-2023))

Cette proposition de loi vise à « aménager la prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés ».

Malgré son titre, cette proposition vise en fait à modifier le décret n° 2017-1244 ([https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article\\_jo/JORFARTI000035388545?r=gcgZwk5p1j](https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article_jo/JORFARTI000035388545?r=gcgZwk5p1j)) dans ses dispositions relatives aux nuisances sonores des sports mécaniques.

Il convient de rappeler que ce décret (JORF n°0185 du 9 août 2017 Texte n° 22) intégré au Code de la santé Publique (CSP) a été pris en application de la loi Santé n°2016-41 du 26 janvier 2016 - art. 56 dont vous aviez eu à débattre en son temps. Il s'agissait d'actualiser et de compléter la réglementation sur les bruits amplifiés et les bruit de voisinage (quels qu'ils soient).

Ces dispositions législatives et réglementaires ont été édictées face au constat des conséquences du bruit sur la santé, celles-ci ayant été largement étudiées et évaluées, notamment par l'ADEME en 2021 (<https://librairie.ademe.fr/air-et-bruit/4815-cout-social-du-bruit-en-france.html>) :

*« Les coûts sanitaires non marchands, d'un montant de 126,3 milliards d'euros, représentent la grande majorité du coût social du bruit (86%). Ils reflètent la perte de bien-être subie par les personnes exposées au bruit du fait de la gêne, des perturbations du sommeil, des maladies cardiovasculaires, de l'obésité, des troubles de santé mentale et des difficultés d'apprentissage. Les coûts marchands s'élèvent quant à eux à 20,8 milliards d'euros, dont 0,9 milliards d'euros sont supportés par les caisses d'assurances maladie en lien avec la médication, l'hospitalisation et les indemnités, et 19,9 milliards d'euros par l'ensemble des ménages et des entreprises en lien avec les pertes de productivité, la dépréciation immobilière et les dépenses transverses de surveillance et R&D.*

*Ces montants montrent toute l'importance à accorder au bruit en tant que réelle pollution et doit inviter les décideurs publics à lutter davantage contre le bruit en raison du coût directement supporté par la population et la société dans son ensemble. »*

Les sources de bruit sont multiples. Certaines sont liées à des activités relevant de l'intérêt général (ex : transports routiers ou aéronautiques), d'autres à des activités culturelles (ex : festivals de musique, concerts en plein air), d'autres à des activités de loisirs (ex : discothèques, stades), d'autres encore à des bruits d'activité (ex : chantiers) ou de comportement (ex : tondeuses, animaux). Ces nuisances sont donc multifactorielles et cumulatives.

Pris isolément, les représentants de chaque activité peuvent développer des arguments tendant à démontrer que leur domaine joue un rôle important dans le champ économique, social ou culturel. Chacun pourrait ainsi solliciter et pourquoi pas obtenir une dérogation à la règle générale, vidant ainsi de sa substance la réglementation mise en place.

C'est pourquoi le législateur a entendu établir une règle générale en invitant chacun à s'organiser en conséquence pour réduire autant que possible les méfaits du bruit qui ont tendance à augmenter dans nos sociétés particulièrement en milieu urbain.

Les rédacteurs de cette réglementation en ont bien mesuré les conséquences, puisque les dérogations nécessaires ont été prévues. Elles concernent « les infrastructures de transport et des véhicules qui y

circulent, des aéronefs, des activités et installations particulières de la défense nationale, des installations nucléaires de base, des installations classées pour la protection de l'environnement ainsi que des ouvrages des réseaux publics et privés de transport et de distribution de l'énergie électrique soumis à la réglementation prévue à l'article 19 de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie ». Toutes ces activités présentent un enjeu national incontestable, ce qui ne les dispense pas de chercher des solutions pour réduire leurs nuisances.

La proposition de loi qui vous est soumise tend à permettre aux activités liées aux sports motorisés à bénéficier également de dérogations.

Nul doute que si cette proposition de loi était votée, cela constituerait un précédent et vous ne manqueriez pas d'être aussitôt saisis de demandes supplémentaires concernant d'autres activités sportives, culturelles, de loisirs, voire professionnelles.

En notre qualité d'association luttant contre les excès et les conséquences des bruits de voisinage nous souhaitons apporter notre contribution à votre réflexion.

Plutôt que de rédiger un long exposé nous préférons répondre point par point aux arguments présentés par Madame DELATTRE. Bien entendu nous sommes à votre disposition pour tout complément d'information ou de documentation, voire pour être auditionnés.

## **COMMENTAIRES RELATIFS A PROPOSITION.**

*Le 7 août 2017, le décret n° 2017-1244 relatif à la prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés était publié au Journal officiel. Il s'agissait avec ce décret de compléter la réglementation sur le bruit de voisinage et le bruit des activités, par de nouvelles exigences.*

*Depuis, les professionnels des sports mécaniques sont préoccupés quant aux dommages collatéraux des dispositions établies dans ce décret, qui compromettent, à court terme, la pérennité de l'écosystème.*

**La nouvelle réglementation impose aux acteurs du secteur de mettre en place des dispositifs pour s'adapter. Certains ont sans doute plus de difficultés que d'autres (localisation, moyens financiers, type d'activité, etc.). Mais cela ne remet pas en cause de manière irrémédiable le fonctionnement de la filière.**

*Il convient de rappeler que la filière des sports mécaniques a toujours été consciente de la question des émissions sonores, d'autant que les fédérations sportives sont délégataires de la mission de service public. À cet effet, selon l'article L. 131-16 du code du sport, elles ont le pouvoir d'édicter les règles techniques propres à leur discipline. C'est dans ce cadre que la Fédération Française du Sport Automobile et la Fédération Française de Motocyclisme réglementent les émissions sonores de leurs activités et donc les règles d'accès et de participation des sportifs aux activités.*

**La réglementation des fédérations sportives n'est pas de nature à protéger la santé puisque les émissions sonores qu'elles autorisent sur les circuits sont de l'ordre de 100 dBA alors que le niveau sonore ambiant d'un environnement ordinaire est de d'environ 45 dBA. À noter que tous les 3 DBA le volume du bruit double (le bruit émis par 2 véhicules identiques est de 3 DBA supérieur au bruit émis par un seul, et ainsi de suite de manière exponentielle).**

*Ainsi, un sportif qui ne respecterait pas les règles relatives au niveau des émissions sonores fixées ne peut participer à l'activité. Depuis le décret n° 2017-1279 du 9 août 2017 portant simplification de la police des manifestations sportives, le fait pour tout organisateur de ne pas respecter les prescriptions figurant à l'arrêté d'homologation ou d'autorisation de manifestation est puni des peines prévues pour les contraventions de la 5ème classe (art. R.331-45 code du sport).*

**Les règles des fédérations sportives s'appliquent sur le circuit. En revanche en dehors du circuit c'est le droit commun (CSP) qui prévaut. Il n'y a en effet aucune raison que les riverains d'un circuit soient soumis contre leur gré à la réglementation propre à celui-ci.**

*Dès le début des années 2000, la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA) a adopté une politique ferme visant à réduire drastiquement le bruit à la source des véhicules. Les acteurs de la filière ont investi*

*dans la recherche et le développement de technologies innovantes pour réduire les émissions sonores, tout en maintenant des performances optimales. Ces efforts ont conduit à une réduction de plus de 20 décibels en vingt ans. La Fédération française de Motocyclisme (FFM) quant à elle a adopté des politiques de réduction des émissions sonores depuis deux ans, de façon déterminée.*

**20 décibels en 20 ans, cela fait 1 décibel par an. C'est peu. Quels que soient les efforts réalisés ils ne permettent pas actuellement de rester dans les limites préconisées par les instances qui se préoccupent de la santé publique, notamment l'OMS. Celle-ci préconise pour le trafic routier un maximum de 45 DBA. Nous sommes loin des niveaux liés aux activités des sports mécaniques.**

*Avec la publication du décret « bruit », les circuits de sport mécanique se trouvent soumis à des règles disproportionnées, voire parfois inapplicables, mettant en péril l'avenir des sports mécaniques en France, face à des infractions pénales, alors même que nombre des voitures qui fréquentent les circuits ne sont en infraction sur le réseau routier quotidien.*

**Ce qui peut apparaître comme disproportionné d'un autre point de vue, c'est le niveau de nuisance subi par les riverains des circuits de vitesse, lorsque ces derniers ne parviennent pas à (ou ne veulent pas) mettre en place des dispositifs anti-bruit (écrans, silencieux, etc.). Pour ce qui est des véhicules qui circulent sur la voie publique leur vitesse est de 130 km/h au maximum. Le bruit n'est pas le même si la vitesse est portée à 200 km/h, voire plus, souvent avec un échappement modifié.**

*C'est le cas, par exemple, de la compétition des 24 Heures du Mans qui se doit de respecter le code de la santé publique qui prévoit deux niveaux d'émergence sonore différents entre la période diurne et la période nocturne.*

**Le CSP prévoit en effet un maximum d'émergence différent la nuit et le jour. Il est admis que la population ordinaire a besoin de se reposer la nuit. A noter que rares sont les compétitions nocturnes.**

*La France possède un riche patrimoine et une tradition dans les sports mécaniques, avec des événements emblématiques tels que les 24 Heures du Mans, le Rallye de Monte-Carlo et le Grand Prix de France de Formule 1. Ces événements ont acquis une renommée internationale et sont souvent considérés comme des classiques du sport automobile. Ils offrent donc une vitrine pour promouvoir la France en tant que destination touristique.*

**Sans doute que pendant longtemps, lorsque la voiture était un symbole de progrès, ces grandes compétitions (peu nombreuses au demeurant) pouvaient contribuer à la notoriété des pays qui les organisaient. Mais aujourd'hui ces activités, fortes consommatrices de matières premières et d'énergie fossile, sont de nature à rencontrer la désapprobation d'un grand nombre de personnes, touristes ou pas, aussi nombreuses, voire plus, que celles qui continuent à aimer le bruit des moteurs thermiques. En revanche il existe bien d'autres domaines susceptibles de donner envie de visiter la France. Et pourquoi pas développer des courses de véhicules électriques ?**

*Sur le plan économique, les sports mécaniques ont un impact important en France. Selon une étude réalisée par Ernest and Young en 2019, cette filière pèse 2,3 milliards d'euros dans l'économie française et génère 13 500 emplois directs. Elle englobe 47 spécialités réunies au sein de 16 disciplines, avec plus de 1000 lieux de pratique repartis dans l'hexagone. Ces chiffres démontrent l'ampleur de l'impact économique de cette filière et l'importance de la soutenir.*

**Le bruit a un coût social de plus de 100 milliards d'euros. Le bruit causé par les sports mécaniques n'intervient bien sûr que pour une part dans ce volume. Mais on peut tenir le même raisonnement pour chaque source de bruit et considérer que le rôle de chacune n'est pas déterminant. C'est bien pour éviter ce moyen de contournement de la réglementation que le CSP a défini une règle unique avec peu de dérogations, chacun étant invité à mettre en place des solutions adaptées dans son domaine, et lutter ainsi tous ensemble contre le bruit, chacun apportant sa contribution.**

*De plus, les sports mécaniques sont un terrain propice à l'innovation technologique. La France est reconnue pour ses compétences dans le domaine de l'ingénierie automobile, de la conception de moteurs, des pneumatiques et d'autres technologies liées aux sports mécaniques. Les équipes et les constructeurs français ont contribué de manière significative au développement de nouvelles technologies, tant sur les*

*circuits que dans l'industrie automobile en général. Les compétitions de sports mécaniques figurent depuis longtemps comme des pionnières en termes d'innovation pour l'industrie automobile, permettant aux constructeurs de tirer profit des avancées techniques et technologiques réalisées sur circuit et de les transposer ensuite sur leurs véhicules de série pour la sécurité de tous nos concitoyens.*

**Le développement de nouvelles technologies peut se faire désormais de manière essentiellement virtuelle (ex : il n'y a plus besoin d'essais nucléaires pour réaliser des progrès dans ce domaine). Par ailleurs il existe des circuits de vitesse localisés en dehors de tout environnement humain qui permettent d'expérimenter. Cet argument tend à faire un amalgame entre activités de loisirs et industrie.**

*Cette proposition de loi vient donc modifier le code de l'environnement, à son article L. 571-6, qui prévoit que les activités bruyantes peuvent être soumises à des prescriptions générales, voire à une procédure d'autorisation. Ainsi, cette proposition de loi introduit un aménagement du décret n°2017-1244, applicable aux sports mécaniques, qui demeureront soumis à des dispositions particulières précisées par décret. Elle continuera de permettre de concilier la pratique de ces activités avec la protection de la tranquillité du voisinage et de la santé humaine.*

**Trois observations supplémentaires doivent être prise en compte dans la réflexion :**

- 1) **Le principe de non-régression du droit de l'environnement a été [introduit dans le code](#) de l'environnement par la loi d'août 2016 et [validé](#) par le Conseil constitutionnel par sa décision du 4 août 2016. Favoriser le développement des sports mécaniques avec moteurs thermiques ne va évidemment pas dans le sens de la protection de l'environnement et de la sobriété énergétique. Toute loi allant à l'encontre de ce principe ne pourrait être que censuré. D'autant que le Conseil d'État s'est prononcé à plusieurs reprises pour valider le bien-fondé de ce décret.**
- 2) **Les activités qui génèrent des « nuisances anormales de voisinage » (c'est bien sûr le cas des circuits), y compris dans un cadre réglementaire, peuvent donner lieu à contentieux, indemnisation des riverains et restrictions de l'activité en cause. Si la proposition de loi devait être votée et qu'un décret soit publié afin de faire échapper les circuits à la règle commune du CSP, ceux-là ne seraient pas pour autant dispensés de se mettre en règle avec la santé et la tranquillité publiques. La conséquence serait donc une multiplication de contentieux fragilisant la position des promoteurs de sports mécaniques (autorisés en principe par la loi à faire du bruit, mais menacés de fait par les juges au titre de la tranquillité publique)**
- 3) **Même si le principe de non-rétroactivité ne s'applique pas aux activités sportives et de loisirs, comment admettre que les riverains qui sont installés près de circuits en s'estimant protégés par le décret d'août 2017 se retrouvent dans une situation gravement dégradée pour leur tranquillité, leur santé et la valeur de leurs biens si ce texte devait prospérer.**

**En tout état de cause les activités des sports mécaniques avec moteurs thermiques sur circuit en plein air en zone habitée n'apparaissent pas conciliables avec la protection de la tranquillité du voisinage et de la santé humaine lorsque des riverains sont présents. Vouloir à tout prix les maintenir en l'état au nom de la tradition c'est s'inscrire à contre-courant de l'Histoire. La position raisonnable est de faire en sorte que ces activités s'adaptent au nouveau contexte réglementaire lorsque cela est possible et que, partout ailleurs, des reconversions se mettent en place, tournées vers des formules alternatives. Cette démarche est déjà bien engagée. Il faut l'encourager dans son propre intérêt.**

Nous vous prions d'agréer, Mesdames les Sénatrices, Messieurs les Sénateurs, Mesdames et Messieurs les Députés, l'expression de notre parfaite considération.