



LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET SONORE

La pollution atmosphérique et sonore nuit à notre santé et à notre environnement. Elle est principalement générée par l'industrie, les transports, la production d'énergie et l'agriculture. La stratégie européenne en matière de qualité de l'air est destinée à faire respecter intégralement la législation en vigueur d'ici à 2020 tout en fixant des objectifs à long terme pour 2030. La directive sur le bruit ambiant a pour objet de cartographier le niveau sonore dans l'Union et de prendre les mesures nécessaires pour ramener le bruit à un niveau acceptable. Un autre texte régleme la pollution atmosphérique et sonore d'origines spécifiques.

BASE JURIDIQUE

Articles 191 à 193 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE).

CONTEXTE GÉNÉRAL

La pollution atmosphérique peut provoquer des maladies cardiovasculaires et respiratoires ainsi que le cancer et constitue la première cause environnementale de décès prématurés dans l'Union européenne. Certaines substances, comme l'arsenic, le cadmium, le nickel ou les hydrocarbures polycycliques aromatiques, sont des cancérigènes génotoxiques pour l'homme, et il n'existe aucun seuil identifiable sous lequel elles ne représentent pas de risque. La pollution atmosphérique a également une incidence négative sur la qualité de l'eau et des sols et, par l'eutrophisation (pollution due à l'excès d'azote) et les pluies acides, elle dégrade les écosystèmes. Elle nuit donc à l'agriculture et aux forêts et dégrade les matériaux et les bâtiments. Si elle a de nombreuses causes, la pollution atmosphérique provient principalement de l'industrie, des transports, de la production d'énergie et de l'agriculture. Bien que cette pollution ait généralement diminué en Europe depuis plusieurs dizaines d'années, l'objectif à long terme de l'Union, qui est d'atteindre des niveaux de qualité de l'air sans incidences négatives sur la santé humaine et l'environnement, n'est toujours pas assuré. Dans les zones urbaines notamment, où vivent la majorité des Européens, les normes de qualité de l'air sont rarement respectées. Les polluants les plus problématiques aujourd'hui sont les particules fines, le dioxyde d'azote et l'ozone troposphérique.

Les niveaux de bruit ambiant dans les zones urbaines augmentent, essentiellement en raison de la hausse du trafic automobile et de l'augmentation des activités industrielles et récréatives. On estime que quelque 20 % de la population de l'Union souffre de niveaux de bruits considérés comme inacceptables. Le bruit peut détériorer la qualité de la vie et entraîner un stress considérable, des perturbations du sommeil et des



effets néfastes pour la santé, comme des troubles cardiovasculaires. Il a également une incidence sur la faune et la flore.

LES PROGRÈS DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

La qualité de l'air s'est nettement améliorée en Europe depuis les premières mesures adoptées par l'Union européenne dans les années 70. Les taux de substances telles que le dioxyde de soufre (SO₂), le monoxyde de carbone (CO), le benzène (C₆H₆) ou le plomb (Pb) ont considérablement baissé. L'Union dispose de trois mécanismes juridiques pour s'attaquer à la pollution atmosphérique: définir des normes générales de qualité de l'air pour la teneur de l'air ambiant en polluants atmosphériques, fixer des limites nationales aux émissions totales de polluants et adopter des mesures législatives pour les diverses sources, par exemple pour contrôler les émissions industrielles ou fixer des normes pour les émissions des véhicules, l'efficacité énergétique ou la qualité des carburants. Ces textes sont complétés par des stratégies et des mesures favorisant la protection de l'environnement et l'intégration de celle-ci dans d'autres secteurs.

A. La qualité de l'air ambiant

Sur la base des objectifs de la [stratégie thématique de 2005 sur la pollution atmosphérique](#) (destinée à réduire, d'ici à 2020, la quantité de particules fines de 75 % et celle de l'ozone troposphérique de 60 % et à réduire de 55 % l'acidification et l'eutrophisation, qui représentent une menace pour l'environnement naturel, par rapport aux niveaux de 2000), la directive sur la qualité de l'air ambiant a été revue en juin 2008 afin de regrouper la majorité des dispositions législatives en la matière. Seule la [quatrième «directive-fille»](#) de l'ancienne directive-cadre sur la qualité de l'air reste actuellement d'application et fixe des valeurs cibles (moins strictes que des valeurs limites) pour l'arsenic, le cadmium, le nickel et les hydrocarbures polycycliques aromatiques.

La [directive 2008/50/CE](#) sur la qualité de l'air ambiant entend ramener la pollution atmosphérique à des niveaux qui réduisent au maximum les effets nocifs pour la santé humaine ou l'environnement. Pour ce faire, elle comporte des mesures destinées à définir et à fixer des objectifs de qualité de l'air ambiant (c'est-à-dire des seuils qui ne peuvent être dépassés nulle part dans l'Union) pour les principaux polluants atmosphériques (dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, oxydes d'azote, particules (fines), plomb, benzène, monoxyde de carbone et ozone). Les États membres sont tenus de définir des zones et des agglomérations permettant d'évaluer et de gérer la qualité de l'air ambiant, de surveiller les tendances à long terme et de mettre ces informations à la disposition du public. Lorsque la qualité de l'air est bonne, elle doit être préservée; lorsque les valeurs limites sont dépassées, il convient d'agir.

À la fin de l'année 2013, la Commission a lancé le programme «Air pur pour l'Europe», qui comporte deux objectifs principaux: le respect de la législation existante jusqu'en 2020 et la fixation de nouveaux objectifs en matière de qualité de l'air pour la période allant jusqu'à 2030. Le principal instrument législatif pour atteindre ces objectifs est la version révisée de la [directive sur les plafonds d'émission nationaux](#), qui



prévoit des plafonds d'émission nationaux plus stricts pour les cinq principaux polluants — le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, les composés organiques volatils non méthaniques, l'ammoniac et les particules fines — afin de réduire leurs effets néfastes sur l'environnement et de réduire de moitié leurs incidences sur la santé par rapport à 2005. Elle impose aux États membres d'élaborer des programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique. La directive transpose également les engagements de réduction pour 2020 pris par l'Union européenne et ses États membres au titre du protocole révisé de Göteborg lors de la convention de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance aux fins de la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique. Une nouvelle directive visant à limiter la pollution atmosphérique dues aux [installations de combustion moyennes](#), telles que celles utilisées pour la production d'électricité ou le chauffage domestique, a également été adoptée dans le cadre du programme.

B. Transports routiers

Pour limiter la pollution due aux transports routiers, plusieurs directives ont été adoptées afin de fixer des normes de performance en matière d'émissions pour diverses catégories de véhicules, telles que les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers, les poids lourds, les bus et les motos et pour réglementer la qualité des carburants. Les normes d'émission actuelles Euro 5 et Euro 6 pour les véhicules particuliers et les camionnettes fixent des limites d'émission pour une série de polluants atmosphériques, notamment les oxydes d'azote et les particules. Elles obligent les États membres à refuser la réception, l'immatriculation, la vente et l'introduction de véhicules (et des dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution) qui ne respectent pas ces seuils. Depuis septembre 2017, un cycle d'essais plus réaliste est appliqué et les émissions des nouveaux modèles de véhicules sont désormais mesurées en conditions de conduite réelles. Il existe également des [règles](#) relatives à la conformité en service (en vertu desquelles les véhicules en circulation doivent demeurer conformes aux normes en vigueur), à la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, aux systèmes de diagnostic embarqués, à la mesure de la consommation de carburant et à l'accès des opérateurs indépendants aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Des règles semblables sont en place pour les [véhicules lourds](#), tels que les autobus et les camions. Un nouveau règlement relatif à la [réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur](#), applicable à compter du 1^{er} septembre 2020, a été adopté récemment afin d'améliorer la qualité et l'indépendance des services techniques et de vérifier si les véhicules qui se trouvent déjà en circulation respectent les exigences.

C. Les émissions dues à d'autres moyens de transport

Pour réduire la pollution de l'air générée par les navires — qui serait la cause de 50 000 décès prématurés chaque année —, l'Union a fixé des limites pour la [teneur en soufre](#) des combustibles de soute utilisés dans les navires opérant dans les mers européennes. La valeur limite de la teneur générale en soufre passera de 3,5 % à 0,5 % d'ici à 2020, conformément aux limites fixées par l'Organisation maritime internationale. Dans certaines «zones de contrôle des émissions de soufre» (ZCES), telles que la mer Baltique, la Manche et la mer du Nord, une norme encore plus stricte de 0,1 %



s'applique depuis 2015. Des normes de performance ont également été fixées pour les émissions des [engins mobiles non routiers](#), tels que les excavateurs, les bulldozers ou les tronçonneuses, ainsi que pour les tracteurs agricoles et forestiers ou les bateaux de plaisance, par exemple les bateaux de sport.

D. Les émissions industrielles

La [directive sur les émissions industrielles](#) concerne les activités industrielles hautement polluantes qui sont responsables d'une grande partie de la pollution en Europe. Elle consolide et regroupe en un texte unique toutes les directives applicables (incinération des déchets, composés chimiques volatils, grandes installations de combustion, prévention et réduction intégrées de la pollution, etc.) afin de faciliter leur application et de limiter au maximum la pollution provenant des diverses sources industrielles. Elle fixe les obligations que doivent respecter l'ensemble des installations industrielles, contient une liste de mesures pour la prévention de la pollution de l'eau, de l'air et des sols et sert de base à l'octroi de licences et de permis d'exploitation pour les installations industrielles. Grâce à une approche intégrée, elle tient compte de la performance environnementale totale d'une installation, y compris l'utilisation des matières premières et l'efficacité énergétique. La notion de «meilleures techniques disponibles» y joue un rôle essentiel, tout comme la flexibilité, les inspections environnementales et la participation du public.

LES PROGRÈS DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION SONORE

L'approche de l'Union en matière de pollution sonore est double: un cadre général pour le recensement des niveaux de pollution sonore nécessitant une action au niveau des États membres et à l'échelle de l'Union, et une série de législations sur les principales sources de bruit, comme les transports routier, aérien et ferroviaire, ainsi que la pollution sonore des équipements utilisés en plein air.

La [directive-cadre relative au bruit dans l'environnement](#) vise à réduire l'exposition au bruit ambiant par l'harmonisation des indicateurs de bruit et des méthodes d'évaluation, la collecte d'informations relatives à l'exposition au bruit sous la forme de «cartes de bruit» et la mise de ces informations à la disposition du public. Elle impose aux États membres de prévoir des plans d'action pour remédier aux problèmes liés au bruit. Les cartes de bruit et les plans d'action doivent être revus au moins tous les cinq ans.

Le règlement concernant le [niveau sonore des véhicules à moteur](#) met en place une nouvelle méthode d'essai pour mesurer les émissions sonores, réduit les valeurs limites de bruit en vigueur et ajoute de nouvelles dispositions sur les émissions sonores à la procédure de réception des véhicules. D'autres règlements fixent des limites de niveau sonore pour les cyclomoteurs et les motocycles. Ces règlements sont complétés par des règles sur le contrôle et la limitation des niveaux sonores provenant du [bruit de roulement des pneumatiques](#) ainsi que sur leur réduction progressive.

Des règles relatives au [bruit des avions](#) conformes à l'«approche équilibrée» de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sont d'application depuis juin 2016 dans les aéroports dont le trafic excède 50 000 mouvements d'aéronefs civils par année. Cette approche repose sur quatre éléments principaux visant à déterminer le moyen de réduire le bruit des avions dans chaque aéroport qui présente le meilleur



rapport coût-efficacité: réduction des niveaux de bruit à la source grâce au déploiement de nouveaux aéronefs, gestion durable des terrains situés aux alentours des aéroports, adaptation des procédures opérationnelles de réduction des nuisances sonores au sol et, au besoin, introduction de restrictions d'exploitation, par exemple l'interdiction des vols de nuit.

Dans le cadre de la [directive sur l'interopérabilité ferroviaire](#), le bruit fait l'objet d'une [spécification technique d'interopérabilité](#) qui fixe des limites maximales de bruit généré par les véhicules ferroviaires (conventionnels) neufs. Le [règlement sur l'application des redevances](#) correspondant au coût des effets du bruit vise à encourager la modernisation des wagons de fret au moyen de semelles de frein en matériau composite à bas niveau de bruit.

Les grandes installations industrielles et agricoles couvertes par la directive sur les émissions industrielles peuvent recevoir des permis avec pour référence les meilleures techniques disponibles. Le bruit émis par les engins de chantier (comme les excavateurs, les chargeurs, les engins de terrassement et les grues à tour) ainsi que par les bateaux de plaisance ou les matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments est également réglementé.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN

Le Parlement européen joue un rôle décisif dans l'élaboration d'une politique environnementale progressive pour lutter contre la pollution atmosphérique et sonore.

Ainsi, les députés européens ont voté en faveur d'une réduction draconienne (de 3,5 % à 0,5 % d'ici à 2020) de la teneur des combustibles marins en soufre, qui est une substance dangereuse, et ont résisté aux tentatives visant à retarder cette échéance de cinq ans. Conformément aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé, le Parlement a également plaidé pour l'application de règles plus strictes sur la qualité de l'air, en particulier concernant les particules fines. Après les révélations aux États-Unis sur l'utilisation, par le groupe Volkswagen, de logiciels truqués faussant les relevés des émissions de NO_x, le Parlement a mis sur pied une commission d'enquête temporaire sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile (EMIS) pour examiner l'affaire. Dans son rapport final, cette commission demande que la responsabilité des États membres et des constructeurs soit engagée et les exhorte à remettre les véhicules fortement polluants en conformité ou à les retirer du marché.

Quant au bruit ambiant, le Parlement a souvent mis l'accent sur la nécessité de poursuivre la réduction des valeurs limites et d'améliorer les procédures de mesure. Il a demandé l'établissement de valeurs européennes de bruit aux alentours des aéroports ainsi que l'extension des mesures de réduction du bruit aux avions à réaction subsoniques militaires. Enfin, le Parlement a approuvé l'instauration progressive de nouvelles limites de bruit, plus strictes, pour les véhicules automobiles et a réussi à imposer l'introduction d'un système d'étiquetage qui informe les consommateurs sur le niveau sonore et qui s'inspire des systèmes en vigueur pour la consommation de carburant, le bruit des pneumatiques ou les émissions de CO₂.



Tina Ohliger
05/2019

