

# Chronique du Grenelle, décembre 2010

dimanche 5 décembre 2010, par [Yveline Nicolas](#)

**Le gouvernement se félicite des conclusions élogieuses du rapport d'évaluation du Grenelle de l'environnement, comme du sondage commandé à l'IFOP, parus fin octobre... Les mesures prises concernant le bruit illustrent les avancées et les faiblesses de la « méthode Grenelle ».**

Un rapport d'évaluation du Grenelle de l'environnement a été réalisé par les présidents de comités thématiques du Grenelle - soit six hommes et une femme - avec l'appui du cabinet international Ernst & Jung. Ce document passe en revue toutes les décisions et indique que sur 268 engagements initiaux, 257 sont réalisés ou en cours. De son côté, le sondage indique que les français-es plébiscitent à 92 % la méthode de concertation du Grenelle - bien qu'en même temps 82 % restent demandeurs d'informations...

## **Le Grenelle et la pollution sonore**

Selon le ministère de l'écologie, « *deux tiers des Français se disent gênés par le bruit à leur domicile et près de un Français sur six a déjà été incommodé au point de penser à déménager* ». Les nuisances sonores proviennent à 54 % des transports, à 21 % des bruits domestiques provoqués par des comportements des personnes et à 9 % des activités industrielles et commerciales. Au niveau des transports, les « *points noirs* » du bruit, seraient environ 130 000 autour des dix principales zones aéroportuaires, 120 000 à proximité des routes nationales et dix fois plus pour l'ensemble du réseau. Le comité opérationnel sur le bruit du Grenelle avait rendu un rapport en 2008, proposant notamment d'étendre les taxes pollueurs payeurs, comme celle prévue pour les aéroports, pour financer la résorption des points noirs.

La Loi Grenelle décide la mise en place de trois ou quatre observatoires du bruit d'ici à 2011, en plus des deux existants, BruitParif en Ile-de-France et Acoucity à Lyon. Les plans d'exposition au bruit (PEB) près des aéroports seront développés et respectés, de même que les mesures déjà existantes pour insonoriser les logements (en particulier autour de l'aéroport du Bourget). Des cartes du bruit et des plans d'action seront réalisés pour les routes. Notons qu'il s'agit d'une obligation européenne datant de 2002, et que la France doit de façon urgente y répondre. Or, actuellement seules 27 % des agglomérations ont produit leur carte du bruit. D'autre part, le Conseil national du bruit (CNB) doit travailler sur un étiquetage des nuisances dues aux appareils électroménagers.

Les 6<sup>ème</sup> Assises nationales de la qualité de l'environnement sonore les 14, 15 et 16 décembre à Paris au Conseil économique, social et environnemental, feront le point sur la politique française de lutte contre le bruit. Le ministère annonce un investissement de 240 millions d'euros par an par l'Etat et les collectivités territoriales pour lutter contre le bruit, 20 % de plus qu'actuellement. A comparer avec les effets néfastes du bruit des transports, qui coûteraient 4 à 5 milliards d'euros par an, soit un quart de point du PIB...

## **Analyser le Grenelle de façon qualitative plutôt que quantitative**

Au fond, une bonne partie des mesures prises par le Grenelle de l'environnement peuvent s'analyser de la même façon : prise de conscience par les pouvoirs publics de problèmes et de propositions sur lesquels nombre d'associations spécialisées travaillent depuis des années voire des décennies ; concertations, colloque et communication autour de l'enjeu ; mesures pour rattraper des retards et se mettre en conformité avec des engagements internationaux, notamment avant d'être soumis aux rappels à l'ordre et aux amendes de la Commission européenne pour non respect de directives ; faiblesse du budget mis en œuvre par rapport aux pertes financières et aux atteintes au capital naturel et humain dues au problème écologique concerné...

Toutes les avancées et engagements concrets sont bons à prendre. Mais au-delà du catalogue de mesures

proposé par le document d'évaluation, une analyse plus qualitative reste à mener. L'impact du modèle de développement global n'est-il pas plus fort que des actions souvent partielles et sectorielles, avec des budgets marginaux ? Parallèlement, de grandes infrastructures (aéroport, autoroutes) sont relancées. Cela pose encore une fois la question de la cohérence des politiques et du passage à un modèle de développement réellement orienté vers la sobriété, avec une refonte des instruments macro-économiques et fiscaux.

Yveline Nicolas  
Coordinatrice de l'association Adéquations  
[ynicolas.adequations.org](http://ynicolas.adequations.org)