



Bruxelles, le 30.3.2017
COM(2017) 151 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**sur la mise en œuvre de la directive relative au bruit dans l'environnement
conformément à l'article 11 de la directive 2002/49/CE**

n° 1 de la Commission: Un nouvel élan pour l'emploi, la croissance et l'investissement

Au niveau de l'Union, la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement constitue un instrument législatif essentiel de protection des citoyens contre les nuisances sonores excessives causées par les trafics routier, ferroviaire et aéroportuaire ainsi que par les grandes installations industrielles. Cette directive poursuit un double objectif: 1) établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement et 2) fournir une base pour mettre au point des mesures destinées à réduire les nuisances produites par les principales sources de bruit.

2. Qualité de l'environnement sonore dans l'Union et incidences sur la santé publique

L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) a réalisé une évaluation de l'exposition des Européens au bruit pour le compte des États membres de l'Union, qui a porté sur 467 agglomérations (et leurs routes, voies ferrées, aéroports et installations industrielles), 86 grands aéroports, ainsi que 186 600 km de grands axes routiers et 44 320 km de grands axes ferroviaires situés en dehors des agglomérations. Les déclarations des États membres demeurant incomplètes, on a eu recours à une méthode conçue spécialement pour combler les données manquantes⁶. La figure 1 présente les résultats en séparant les données relatives aux agglomérations et celles des zones hors des agglomérations⁷.

⁶ La méthode permettant de combler les données manquantes est décrite dans la publication intitulée «Noise in Europe 2014», disponible à l'adresse suivante <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

⁷ La directive prévoit l'établissement de cartes du bruit distinctes pour les agglomérations et pour les zones en dehors des agglomérations.

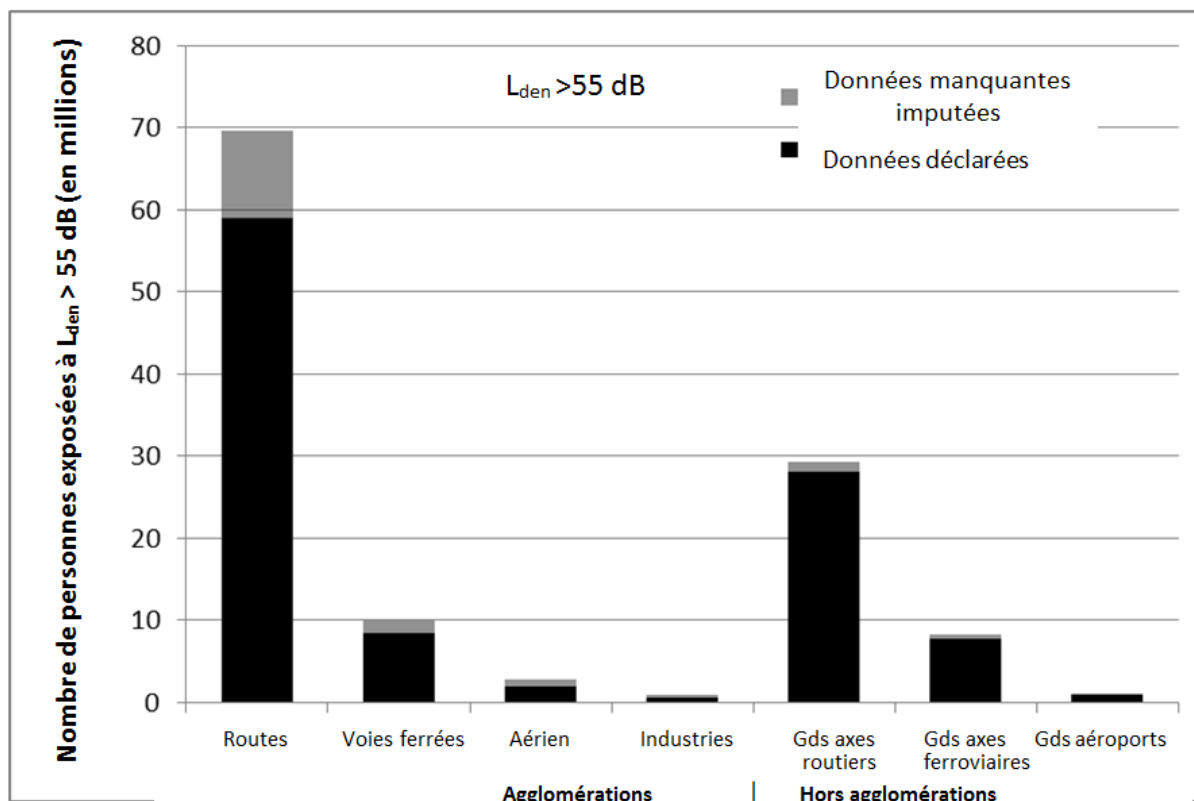


Figure 1: Nombre de personnes exposées à des niveaux de bruit dans l'environnement > 55 dB L_{den} dans les 28 États membres de l'UE, en 2012, à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations.

Le bruit résultant du trafic routier demeure, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des agglomérations, la principale source d'exposition humaine à des niveaux supérieurs aux niveaux de déclaration définis dans la directive. Selon les estimations, près de 100 millions de personnes au total (70 millions à l'intérieur et 30 millions à l'extérieur des agglomérations) seraient exposées à un niveau de bruit résultant du trafic routier supérieur à 55 dB L_{den} . Le trafic ferroviaire constitue la deuxième source de bruit, avec un total de plus de 18 millions de personnes (environ 10 millions à l'intérieur et 8 millions à l'extérieur des agglomérations) exposées à des niveaux supérieurs à 55 dB L_{den} . Vient ensuite le trafic aérien, avec un total de près de 4 millions de personnes (environ 3 millions à l'intérieur et 1 million à l'extérieur des agglomérations) exposées à des niveaux supérieurs à 55 dB L_{den} . Près d'un million de personnes sont exposées à des niveaux de bruit produit par des installations industrielles en zones urbaines supérieurs à 55 dB L_{den} .

De ces données sur les niveaux d'exposition⁸, il ressort que 14,1 millions d'adultes subissent une gêne importante due au bruit dans l'environnement, que 5,9 millions d'adultes sont fortement perturbés dans leur sommeil et que 69 000 hospitalisations et 15 900 décès

⁸ Ces données sont calculées suivant la même méthode/relation exposition-réaction utilisée pour le rapport intitulé «Noise in Europe 2014» et disponible à l'adresse suivante: <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

prématurés dus au bruit dans l'environnement sont enregistrés chaque année.

Ces données sont limitées aux agglomérations, routes, voies ferrées et aéroports relevant du champ d'application de la directive. L'exposition totale et les effets sur la santé sont donc encore plus importants.

3. Mise en œuvre de la directive

La mise en œuvre de la directive par les États membres suit son cours mais diffère sensiblement selon les choix des pays en termes de niveau d'ambition et de ressources allouées à cet effet et selon que la mise en œuvre est confiée à des autorités centralisées ou plus locales et décentralisées. En résumé:

La **transposition** en droit national s'est faite dans les règles dans l'ensemble des 28 États membres, soit par l'adoption de nouveaux actes d'exécution, soit par l'adaptation de la législation existante.

La **désignation des grands axes routiers et ferroviaires, des grands aéroports et des agglomérations** relevant du champ d'application de la directive n'a posé aucune difficulté majeure. Quelques problèmes d'ordre pratique, qui opposent des organismes nationaux et des autorités locales, subsistent toutefois dans certains États membres en ce qui concerne l'établissement des cartes de bruit.

La directive n'établit pas, au niveau de l'Union, de **valeurs limites** propres aux différentes sources et laisse aux États membres la possibilité d'en fixer s'ils le souhaitent. 21 États membres ont ainsi défini des valeurs de ce type et quatre autres ont fixé des objectifs non contraignants. Il n'existe toutefois, à ce jour, que peu d'éléments attestant leur application effective.

Aux fins de l'établissement des cartes de bruit stratégiques, les États membres ont utilisé les **indicateurs** imposés par la directive. Dans certains cas particuliers, cependant, les États membres ont aussi eu recours à d'autres indicateurs de bruit existant au niveau national, comme le prévoit l'article 5, paragraphe 2, de la directive.

Les États membres étant libres d'appliquer des méthodes adaptées au contexte national pour évaluer le bruit, aucune comparaison de données entre les cycles de rapport ni entre les pays n'a pu être effectuée à ce jour. Les **méthodes communes**⁹ récemment élaborées amélioreront considérablement la situation dès lors que leur application deviendra obligatoire (en 2018), car elles permettront d'obtenir des données comparables.

Plus de 20 % des cartes de bruit et environ 50 % des plans d'action demandés dans le cadre du cycle de rapport quinquennal en cours n'ont pas encore été fournis. La mise en œuvre de la directive accuse par conséquent un retard important. Les États membres étaient en effet tenus de communiquer ces documents en 2012 et 2013, respectivement. Le tableau n° 1 ci-après

⁹ Directive (UE) 2015/996 de la Commission du 19 mai 2015 établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit conformément à la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 168 du 1.7.2015).

présente une vue d'ensemble de l'exhaustivité des données.

Tableau n° 1: Exhaustivité des données communiquées pour l'actuel cycle de cartographie du bruit et de planification de l'action

Entité	À l'intérieur des agglomérations				À l'extérieur des agglomérations		
	Bruit du trafic routier	Bruit du trafic ferroviaire	Bruit du trafic aérien	Bruit industriel	Grands axes routiers	Grands axes ferroviaires	Grands aéroports
Cartes de bruit achevées ¹⁰	78 %	75 %	52 %	69 %	79 % ¹¹	73 % ¹²	75 %
Plans d'action achevés ¹³	49 %				47 % (moyenne)	41 % (moyenne)	43 %

Source: Rapport relatif à un contrat de services, disponible à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm

Les États membres ayant établi à près de 80 % et publié sur différents portails d'information les **cartes de bruit** demandées, il est bien plus aisé maintenant – et c'est là un effet direct de la mise en œuvre de la directive – de percevoir l'étendue des problèmes liés au bruit dans l'Union. Mais bien que ces informations soient disponibles, les citoyens n'ont pas toujours conscience de la situation en matière de bruit et des effets des nuisances sonores sur la santé.

La conception des plans d'action diffère d'un État membre à l'autre. Cela se traduit par des divergences au niveau de la définition des mesures de réduction du bruit, de l'équilibre entre mesures financières et non financières, et du caractère uniquement stratégique ou également opérationnel des plans d'action. De plus, le retard pris dans l'élaboration des plans d'action indique que nombre d'États membres n'ont pas adopté de mesures pour remédier au problème de la pollution sonore. Les raisons à cela sont diverses: dans certaines agglomérations, par exemple, les autorités compétentes chargées de l'élaboration des plans d'action ne disposent pas toujours des pouvoirs de décision stratégique ou budgétaire nécessaires pour apprécier si les mesures contenues dans les plans d'action sont réalistes et réalisables et si elles peuvent recevoir des financements.

Les processus de **consultation** concernant les projets de plans d'action qui ont été engagés par les États membres diffèrent également en termes de qualité et de quantité. Les ONG qui ont participé aux consultations ont signalé que, même si les plans d'action comportent souvent une synthèse des réponses aux consultations, il est généralement difficile de savoir dans

¹⁰ Avant juin 2015

¹¹ 22 pays sur 28

¹² 19 pays sur 26 – 2 pays ne disposaient pas de grands axes ferroviaires en 2010

¹³ Avant novembre 2015

quelle mesure ces réponses ont été prises en considération dans les plans.

Le **retard** important **pris dans la mise en œuvre** s'explique essentiellement par le fait que les autorités ne donnent pas la priorité à cette question au niveau national ou local lorsqu'elles affectent leurs ressources humaines et financières limitées. En ce qui concerne plus précisément l'établissement des cartes de bruit, les problèmes ont notamment consisté dans le manque de données d'entrée centralisées et cohérentes, dans l'absence de véritable coordination entre les différentes autorités compétentes chargées de mettre en œuvre la directive et dans l'impossibilité de comparer les cartes de bruit obtenues entre les différents pays. Pour ce qui est de l'établissement de plans d'action, les retards sont une répercussion des retards pris dans la cartographie du bruit (les plans d'action étant nécessairement établis à partir des cartes de bruit) et sont également liés à la brièveté du délai accordé entre la date limite fixée pour la préparation des cartes de bruit et celle des plans d'action (douze mois). Dans l'ensemble, les données factuelles disponibles montrent que les États membres qui ont une approche fortement décentralisée de la mise en œuvre ont rencontré plus de difficultés à imposer en temps utile à leurs autorités l'application des mesures de la directive.

Si bon nombre d'États membres ont progressé dans la définition de **zones calmes** (dans les agglomérations et en rase campagne) et de critères de sélection permettant de désigner ces zones, seuls 13 pays ont à ce jour désigné des zones calmes. Une des raisons de cet état de chose est le sentiment d'incertitude qui règne quant à la réversibilité ultérieure du processus et quant au fait qu'une zone calme désignée puisse ou non être soumise à des restrictions légales. Dans les États membres qui ont désigné des zones calmes, le nombre de ces dernières s'est considérablement accru entre le premier et le deuxième cycle de rapport (2007 - 2012). Pour faciliter la désignation de zones calmes, les États membres ont demandé à la Commission d'élaborer de nouvelles orientations pratiques.

L'élargissement du champ d'application de la directive (voir tableau n° 2) a sensiblement **compliqué la mise en œuvre** et considérablement accru le nombre d'entités nécessitant l'établissement de cartes de bruit et de plans d'action (le nombre d'agglomérations concernées est ainsi passé de 176 à 467). La modification du champ d'application a également rendu difficile la comparaison entre cycles en termes d'exhaustivité des données.

Tableau n° 2: Nombre d'entités relevant de la directive relative au bruit dans l'environnement dans les cycles de rapport 1 et 2

Type d'entité	Cycle de rapport 1 (2005-2009)	Cycle de rapport 2 (2010-2014) et cycles suivants
Agglomérations	176 (>250 000 habitants)	467 (>100 000 habitants)

Grands aéroports	73 (> 50 000 mouvements ¹⁴ par an)	92 (en raison de l'accroissement du trafic aérien) (> 50 000 mouvements par an)
Grands axes routiers (km)	67 488 (> 6 millions de passages de véhicules par an)	154 738 (> 3 millions de passages de véhicules par an)
Grands axes ferroviaires (km)	31 576 (> 60 000 passages de trains par an)	72 341 (> 30 000 passages de trains par an)

4. Évaluation de la directive

En 2013, la Commission a proposé une évaluation¹⁵ de la directive dans le cadre de son programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT), qui s'inscrit dans son programme pour une meilleure réglementation¹⁶. Conformément aux orientations générales relatives à l'amélioration de la réglementation¹⁷, cette évaluation vise à établir si la directive a été et continue d'être pertinente pour remédier au problème considéré et si l'intervention au niveau de l'UE apporte une valeur ajoutée par rapport à l'action isolée des États membres. Cette évaluation porte aussi sur les questions de l'efficacité et de l'efficience de la directive dans la réalisation de ces objectifs, et sur la cohérence des dispositions de la directive par rapport aux autres instruments législatifs de l'Union. Elle traite également de l'impact que la directive a sur les PME et des possibilités de simplification et d'allègement de la charge administrative.

L'évaluation porte sur la période allant de l'adoption de la directive relative au bruit dans l'environnement (2002) à aujourd'hui. Sa portée est limitée à la directive relative au bruit dans l'environnement mais elle tient compte aussi de l'interaction de la directive avec les instruments législatifs de l'UE destinés à réduire les émissions sonores à la source (par exemple, en réglementant les émissions sonores des véhicules à moteur), sans toutefois présenter ces instruments législatifs de manière très détaillée.

La méthode d'évaluation comprenait notamment une recherche documentaire portant sur les données fournies par les États membres et d'autres documents pertinents émanant de l'UE et des États membres, ainsi que les articles scientifiques les plus récents. Le coût administratif de la mise en œuvre de la directive a également été étudié et une analyse coûts-avantages effectuée. L'évaluation a également compris une consultation vaste et exhaustive des autorités compétentes et des parties prenantes de tous les États membres au moyen d'enquêtes en ligne,

¹⁴ Le terme «mouvement» est défini à l'article 3, point p), de la directive comme désignant un décollage ou un atterrissage.

¹⁵ COM(2013)685 final.

¹⁶ http://ec.europa.eu/priorities/democratic-change/better-regulation_fr

¹⁷ http://ec.europa.eu/info/strategy/better-regulation-why-and-how_fr.

d'entretiens approfondis, d'un atelier et d'une consultation publique en ligne.

La directive elle-même et ses deux objectifs restent tout à fait pertinents par rapport aux besoins de l'Union en matière d'élaboration des politiques¹⁸. La pollution sonore reste un problème sanitaire majeur lié à l'environnement en Europe. Selon les parties prenantes, il reste nécessaire d'avoir une approche commune de la gestion du bruit pour s'attaquer à ce problème. Par ailleurs, il est important de recueillir des données harmonisées au niveau de l'Union afin de constituer une base de données factuelles de qualité en vue de la poursuite de l'élaboration de la législation de l'Union concernant la réduction du bruit à la source, dont la nécessité s'explique par le fait que les mesures locales de gestion du bruit peuvent se révéler inefficaces sans contrôle supplémentaire des nuisances produites par les principales sources de bruit.

Les dispositions de la directive sont considérées, dans une large mesure, comme étant cohérentes entre elles, même si les parties prenantes estiment que certains points sont ambigus. La directive est par ailleurs cohérente avec les autres actes législatifs pertinents de l'Union (législation en matière d'environnement et de réduction du bruit à la source), et elle est jugée complémentaire à ces actes. Malgré quelques difficultés pratiques rencontrées aux premiers stades de la transposition, pratiquement tous les actes législatifs nationaux de lutte contre le bruit se sont révélés cohérents avec la directive.

Des progrès ont été réalisés vers la réalisation du premier objectif de la directive, mais les effets ne se sont pas encore concrétisés en raison des retards importants accusés dans l'adoption, au niveau législatif, de méthodes communes, ainsi que dans la mise en œuvre au niveau des États membres. En ce qui concerne les progrès accomplis dans la réalisation du deuxième objectif, la directive permet d'attirer une attention croissante, au niveau de l'Union, sur l'importance des effets nuisibles du bruit sur la santé. Cela étant, l'Union n'a pas encore utilisé les données sur l'exposition de la population au bruit résultant de la directive afin de concevoir une législation sur la réduction du bruit à la source. S'agissant de l'impact global de la directive sur la pollution sonore, il convient de noter que les bénéfices de la plupart des mesures de lutte contre le bruit ne seront constatés qu'à long terme étant donné qu'il faut longtemps (plus de 20 ans) pour mettre en œuvre les mesures de réduction du bruit, et il n'est donc pas possible pour l'instant d'évaluer complètement l'impact de la directive sur la pollution sonore.

Les cycles quinquennaux pour l'élaboration des cartes de bruit et l'établissement de plans d'action semblent appropriés, mais le délai d'un an entre l'élaboration finale des cartes et l'adoption des plans d'action qui y sont associés a été jugé trop court. Le mécanisme d'établissement de rapport de la directive permet la transmission rapide de données par les

¹⁸ Tels qu'ils sont exprimés dans la version consolidée du traité sur l'Union européenne (JO C 326 du 26.10.2012), dans le livre vert de la Commission européenne intitulé «La politique future de lutte contre le bruit» [COM(96)540 final] et dans le programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2020 (JO L 354 du 28.12.2013).

États membres, mais on pourrait encore améliorer sa conception.

Dans les cas où des plans d'action incluant des mesures de gestion du bruit ont été adoptés, la directive a donné lieu à un rapport coûts-avantages favorable de 1:29 dans le scénario le plus probable de l'analyse coûts-avantages. Le coût administratif de la mise en œuvre de la directive est faible: 0,15 EUR pour les cartes de bruit et 0,03 EUR pour les plans d'action par habitant, en tenant compte de la population totale (valeurs médianes) par cycle de rapport (c'est-à-dire tous les cinq ans). Avec une population totale de 508 millions de personnes dans l'Union, le coût administratif de la mise en œuvre complète de la directive par tous les États membres est très faible, puisqu'il s'élève à environ 91 000 000 EUR tous les cinq ans, soit environ 18 000 000 EUR par an. Il n'est guère envisageable de réduire davantage ce coût. La directive n'a par ailleurs aucune implication pour les PME.

La directive est susceptible d'apporter une valeur ajoutée de l'Union, en créant dans l'ensemble de l'Union des conditions de concurrence équitable pour les opérateurs des infrastructures de transport, et en contribuant à une meilleure compréhension de la présence de la pollution sonore et à une élaboration des politiques mieux étayée à l'échelle de l'Union grâce à la fourniture de données comparables sur l'exposition au bruit au niveau de l'Union. Mais pour l'heure, malgré ce potentiel remarquable, la directive n'a pas encore tenu ses promesses, en raison du retard accusé dans sa mise en œuvre.

En ce qui concerne les possibilités de simplification, l'évaluation a permis de constater que les prescriptions de la directive étaient plutôt simples et que les complications venaient essentiellement de la façon dont les États membres avaient mis en œuvre la directive en vertu du principe de subsidiarité (par exemple, en déléguant la responsabilité de cette mise en œuvre à plusieurs niveaux de gouvernance, ce qui entraîne des accords complexes sur les compétences au sein de l'État membre). C'est donc au niveau de la mise en œuvre par les États membres et non au niveau du texte juridique de la directive que résident les possibilités de simplification. Des révisions récentes des actes législatifs nationaux transposant la directive dans certains États membres montrent que ceux-ci ont conscience du problème.

5. La législation relative aux sources de bruit

Depuis le premier rapport sur la mise en œuvre publié en 2011¹⁹, l'Union a adopté quatre règlements, à savoir le règlement (UE) n° 540/2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur²⁰, le règlement (UE) n° 168/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles²¹, le règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant — bruit»²² et le règlement (UE) n° 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions

¹⁹ COM(2011)321 final.

²⁰ JO L 158 du 27.5.2014, p. 131.

²¹ JO L 60 du 2.3.2013, p. 52.

²² JO L 356 du 12.12.2014, p. 421.

d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée²³. En ce qui concerne le bruit causé par le trafic ferroviaire, la Commission a publié un document de travail de ses services relatif à la réduction des nuisances sonores causées par le fret ferroviaire²⁴, qui impose aux États membres de recourir le plus largement possible aux instruments et moyens financiers disponibles. La Commission a également examiné la possibilité de fusionner la directive 2000/14/CE sur le bruit des équipements extérieurs²⁵ avec la directive 2006/42/CE relative aux machines²⁶, avant de conclure qu'il était préférable que celles-ci demeurent séparées.

6. Recommandations et prochaines étapes

L'évaluation de la mise en œuvre de la directive a permis de recenser les différents domaines dans lesquels il est nécessaire de mener des actions pour réduire le bruit ayant des effets sur la santé des citoyens dans l'Union, pour mieux atteindre les objectifs de la directive et, partant, pour se rapprocher des valeurs recommandées par l'OMS.

1) Le retard pris dans la mise en œuvre de la directive a été souligné dans l'examen de la mise en œuvre de la politique environnementale de l'Union²⁷. Il a également été rappelé qu'il appartient aux États membres de combler les lacunes de mise en œuvre. À cette fin, la Commission s'attachera non seulement à améliorer la mise en œuvre au moyen de mesures d'exécution ciblées, mais elle fournira aussi aux États membres des orientations scientifiquement fondées, en particulier en ce qui concerne l'évaluation des effets nocifs, en s'appuyant sur la relation dose-effet. La Commission collaborera également avec les États membres afin d'améliorer le mécanisme de rapport dans le cadre du bilan de qualité portant sur les obligations de suivi et de déclaration dans le domaine de la politique de l'environnement.

2) Les complications relatives à la mise en œuvre de la directive venant essentiellement de la façon dont les États membres ont appliqué la directive en vertu du principe de subsidiarité, la Commission invite les États membres à revoir leurs modalités de mise en œuvre, y compris la désignation des zones calmes.

3) La législation de l'Union concernant la réduction du bruit à la source constitue toujours le moyen le plus efficace du point de vue des coûts de remédier aux nuisances sonores²⁸. Avec l'amélioration de la mise en œuvre de la directive et, partant, la constitution d'une base de données complète sur l'exposition au bruit dans l'Union, on disposera d'éléments plus solides pour étayer les options possibles en matière de réduction du bruit dans le domaine des

²³ JO L 173 du 12.6.2014, p. 65.

²⁴ SDW(2015) 300 final.

²⁵ JO L 162 du 3.7.2000, p. 1.

²⁶ JO L 157 du 9.6.2006, p. 24.

²⁷ COM(2017) 63 final.

²⁸ «Traffic Noise Reduction in Europe» (2007), disponible à l'adresse suivante:
http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821

transports. La Commission s'engage à tirer pleinement parti de ces avancées lorsqu'elle décidera de réviser les instruments juridiques mentionnés précédemment.

4) L'évaluation n'a mis en évidence qu'un nombre limité de problèmes propres à la directive, tels que son champ d'application restreint (elle vise à établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles du bruit plutôt qu'à réduire les effets néfastes du bruit dans l'environnement pour la santé), des clarifications mineures à apporter à certaines définitions et la nécessité de mettre à jour la directive en tenant compte des récentes évolutions réglementaires enregistrées au niveau de l'Union depuis l'adoption de la directive (comme le traité de Lisbonne). De nouveaux éléments scientifiques laissent en outre penser que des effets nuisibles pour la santé peuvent se produire à des niveaux inférieurs à ceux mentionnés dans la directive jusqu'à présent et que la Commission doit examiner conformément à l'article 11, paragraphe 4, de la directive. La Commission engagera alors un dialogue avec les parties prenantes afin d'examiner les moyens de résoudre au mieux ces questions sans réduire inutilement la souplesse dont disposent les États membres pour définir leurs propres niveaux d'ambition ou leurs stratégies.

5) Le problème de l'exposition à des niveaux sonores excessifs peut également être combattu au moyen de politiques d'urbanisation et d'aménagement, comme il est suggéré dans le 7^e programme d'action pour l'environnement. Bien que ce domaine relève de la compétence des États membres, la Commission favorisera et encouragera les activités entreprises pour réduire les bruits excessifs en zone urbaine, par exemple en permettant l'échange de bonnes pratiques et en soutenant la recherche et l'innovation dans ce secteur.

6) Il ressort de l'évaluation que les mesures permettant de s'attaquer directement au problème du bruit ont un coût initial élevé et un temps de retour sur investissement long. Elles n'en demeurent pas moins extrêmement efficaces, si l'on compare leur coût aux avantages qu'elles procurent pour la société. Les États membres sont dès lors encouragés à mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit dans le cadre de leurs plans d'action prévus par la directive, en attirant également les investissements privés dans la mesure du possible.

7) Dans certains cas, les États membres pourraient avoir recours à un cofinancement ciblé de l'UE émanant, par exemple, du Fonds de cohésion et du Fonds européen de développement régional, afin d'aider à la mise en œuvre de mesures d'atténuation du bruit lorsque celles-ci s'inscrivent dans une démarche globale d'amélioration de l'environnement urbain ou de développement et d'amélioration de systèmes de transports respectueux de l'environnement (et notamment peu bruyants). Le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe peut également fournir un appui.

8) Les effets à long terme sur la santé humaine de l'exposition à des niveaux sonores excessifs dus aux transports étant insuffisamment perçus, les mesures de réduction du bruit ne sont pas considérées comme prioritaires et, le cas échéant, ne sont pas financées. Aussi les États membres devraient-ils attirer l'attention des citoyens et des responsables locaux et régionaux sur ces effets néfastes.