



Cas de maladies et années perdues à cause du bruit

Par Martin Rössli, Institut tropical et de santé publique suisse, Allschwil, Suisse

Les évaluations des risques sanitaires (Health risk assessment, HRA) englobent des études sur la charge de morbidité (Burden of Disease, BoD) pour estimer les impacts du bruit sur la santé à un moment donné et dans un certain groupe de population, ainsi que des études sur une évaluation de l'impact sur la santé (Health Impact Assessment, HIA) réalisées dans le cadre de la prise de décision pour analyser les répercussions sanitaires d'une politique, d'un programme ou d'un projet.

Dans une étude BoD pour l'année 2020, l'Agence européenne pour l'environnement estimait que, dans l'UE, 113 millions de personnes (c'est-à-dire 20% de la population) sont exposées à un niveau de bruit routier de 55 décibels (dB) ou plus pour les périodes de jour-soir-nuit (Lden). De plus, 22 millions de personnes sont touchées par le bruit ferroviaire nuisible et 4 millions par le nocif bruit dû au trafic aérien. Ainsi en Europe, le bruit du trafic a pour conséquence que 22 millions de personnes sont fortement dérangées par le bruit, 6,5 millions de personnes ont d'importants troubles du sommeil et que, chaque année, 48 000 cas de cardiopathies ischémiques et 12 000 décès surviennent. Conformément aux estimations de l'Office fédéral de l'environnement, en Suisse, une personne sur sept la journée et une personne sur huit la nuit est touchée à son domicile par le bruit du trafic routier et ce, au-dessus de la valeur limite d'immission. Environ 100 000 personnes sont concernées par le bruit dû au trafic aérien et aux trains. Selon l'Agence européenne pour l'environnement EEA, le bruit issu du trafic provoque en Suisse en 2019 près de 25 400 années de vie perdues (DALYs disability adjusted life years). Les coûts externes qui y sont associés s'élèvent à 2,8 milliards de CHF par an.

Une autre étude HIA a analysé, en prenant l'exemple de Lausanne, le bénéfice de l'introduction d'une vitesse à 30 dans la zone urbaine. Les limitations de vitesse actuellement en vigueur empêchent, chaque année à Lausanne, 1 décès dû aux maladies cardio-vasculaires, 72 hospitalisations en raison de maladies cardio-vasculaires, 17 cas de diabète, et évitent que 1127 personnes soient touchées fortement par les nuisances sonores et que 918 personnes soient fortement dérangées pendant leur sommeil. Une réglementation complète de la vitesse à 30 permettrait de multiplier ce bénéfice par deux. En réduisant le bruit, les avantages pour la santé sont supérieurs au bénéfice dû à une sécurité routière accrue.

Les études HRA sont importantes pour jauger l'envergure de la pollution sonore. La plupart des études HRA reposent sur des données des lignes directrices relatives au bruit de 2018 de l'Organisation Mondiale de la Santé. Au vu des développements rapides réalisés dans la recherche sur le bruit, les HRA actuelles sont, en partie, obsolètes et sous-estiment l'ampleur des effets du bruit.

Martin Rössli est Professeur d'épidémiologie environnementale et dirige depuis 2009 l'unité Environnement et santé à l'Institut tropical et de santé publique suisse à Bâle. Ses recherches portent sur les impacts sanitaires de facteurs environnementaux les plus divers comme le rayonnement non ionisant, la pollution de l'air, le climat, les pesticides et le bruit. Outre de nombreuses autres études, Martin Rössli a dirigé l'étude SiRENE (Short and long term effects of transportation noise) interdisciplinaire relative aux répercussions à court et à long terme du bruit issu du trafic. Martin Rössli est membre dans plusieurs commissions nationales et internationales sur les risques sanitaires liés à l'environnement, entre autres dans la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit.