

N° 82

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

Enregistré à la Présidence du Sénat le 8 novembre 2023

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur la proposition de loi visant à aménager la prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés,

Par M. Alain DUFFOURG,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-François Longeot, président ; M. Didier Mandelli, premier vice-président ; Mmes Nicole Bonnefoy, Marta de Cidrac, MM. Hervé Gillé, Rémy Pointereau, Mme Nadège Havet, M. Guillaume Chevrollier, Mme Marie-Claude Varaillas, MM. Jean-Yves Roux, Cédric Chevalier, Ronan Dantec, vice-présidents ; M. Cyril Pellevat, Mme Audrey Bélim, MM. Pascal Martin, Jean-Claude Anglars, secrétaires ; Mme Jocelyne Antoine, MM. Jean Bacci, Pierre Barros, Jean-Pierre Corbisez, Stéphane Demilly, Gilbert-Luc Devinaz, Franck Dhersin, Alain Duffourg, Sébastien Fagnen, Jacques Fernique, Fabien Genet, Éric Gold, Daniel Gueret, Mme Christine Herzog, MM. Joshua Hochart, Olivier Jacquin, Damien Michallet, Georges Naturel, Louis-Jean de Nicolay, Saïd Omar Oili, Alexandre Ouizille, Clément Pernot, Mme Marie-Laure Phinera-Horth, M. Bernard Pillefer, Mme Kristina Pluchet, MM. Hervé Reynaud, Pierre Jean Rochette, Bruno Rojouan, Mme Denise Saint-Pé, MM. Philippe Tabarot, Simon Uzenat, Mme Sylvie Valente Le Hir, M. Michaël Weber.

Voir les numéros :

Sénat : 919 (2022-2023) et 83 (2023-2024)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
L'ESSENTIEL.....	5
I. DES RÈGLES ANTIBRUIT QUI MENACENT LA PÉRENNITÉ DES SPORTS MÉCANIQUES.....	5
A. RÈGLES ANTIBRUIT : UNE ÉPÉE DE DAMOCLÈS QUI PÈSE SUR LES CIRCUITS DE SPORTS MÉCANIQUES.....	5
B. UN TEXTE CIBLÉ QUI ADAPTE LA LOI AUX RÉALITÉS DE TERRAIN.....	7
II. APPROUVER UNE MESURE DE BON SENS.....	7
EXAMEN DE L'ARTICLE	9
• <i>Article unique</i> Conciliation de la prévention des risques liés aux bruits et de la pratique des sports automobiles	9
INTITULÉ DE LA PROPOSITION DE LOI	16
TRAVAUX EN COMMISSION	17
• Désignation d'un rapporteur (Mercredi 18 octobre 2023)	17
• Examen en commission (Mercredi 8 novembre 2023)	17
RÈGLES RELATIVES À L'APPLICATION DE L'ARTICLE 45 DE LA CONSTITUTION ET DE L'ARTICLE 44 BIS DU RÈGLEMENT DU SÉNAT (« CAVALIERS »).....	19
Liste des personnes entendues	21
CONTRIBUTION ÉCRITE.....	23
LA LOI EN CONSTRUCTION	25

L'ESSENTIEL

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, suivant les orientations du rapporteur Alain Duffourg, a adopté, le 8 novembre 2023, la proposition de loi **de Nathalie Delattre et plusieurs de ses collègues visant à aménager la prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés au cas particulier des circuits de sports mécaniques** (automobile et moto).

Ces activités sportives sont en effet soumises depuis 2017 à des règles de lutte contre les bruits de voisinage qui appellent aujourd'hui une nécessaire évolution. Source de difficultés techniques et juridiques, cette réglementation menace la pérennité même des circuits de sports mécaniques.

La commission ne peut donc que partager l'objectif ciblé et pragmatique de ce texte, qui crée un régime antibruit équilibré, conciliant pratique des sports mécaniques et protection de la tranquillité publique.



I. DES RÈGLES ANTIBRUIT QUI MENACENT LA PÉRENNITÉ DES SPORTS MÉCANIQUES

A. RÈGLES ANTIBRUIT : UNE ÉPÉE DE DAMOCLÈS QUI PÈSE SUR LES CIRCUITS DE SPORTS MÉCANIQUES

Les circuits de sports mécaniques (automobile et moto) font partie du **patrimoine collectif de notre pays** : environ **2 300 épreuves sportives** sont organisées chaque année sur plus de **1 000 circuits**, dont **37 circuits de vitesse** sur lesquels une **vitesse supérieure à 200 km/h** est autorisée.

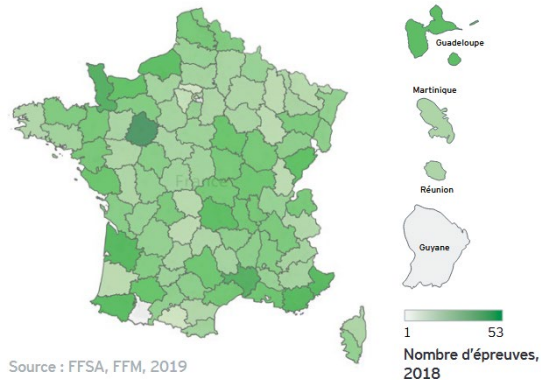
Avant 2017, les normes antibruit étaient définies :

- par les **fédérations sportives** qui fixaient des limites sonores pour les véhicules ;
- par le **préfet**, qui pouvait imposer des restrictions aux circuits au cas par cas.

Depuis 2017¹, ces circuits sont soumis aux **règles générales de lutte contre les bruits de voisinage**.

Ce changement de règle trouve son origine dans la **loi du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé** alors même que la situation des sports mécaniques n'avait pas été évoquée à l'époque, les acteurs du secteur des sports mécaniques n'ayant pas été associés.

Répartition des épreuves de sports mécaniques en 2018



Or, aucun circuit ne peut raisonnablement respecter ce nouveau cadre réglementaire disproportionné.

Ce régime juridique porte en germe des **risques contentieux bien réels qui menacent la continuité des activités sportives concernées**.

Une **épée de Damoclès pèse donc sur la pérennité** de ces activités.

Circuits de sport mécanique, des voisins comme les autres ?



emplois créés
en 2018



filière sportive en
France en termes de
chiffres d'affaires
en 2018



de chiffres d'affaires
en 2018

¹ Décret n° 2017-1244 du 7 août 2017 relatif à la prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés.

B. UN TEXTE CIBLÉ QUI ADAPTE LA LOI AUX RÉALITÉS DE TERRAIN

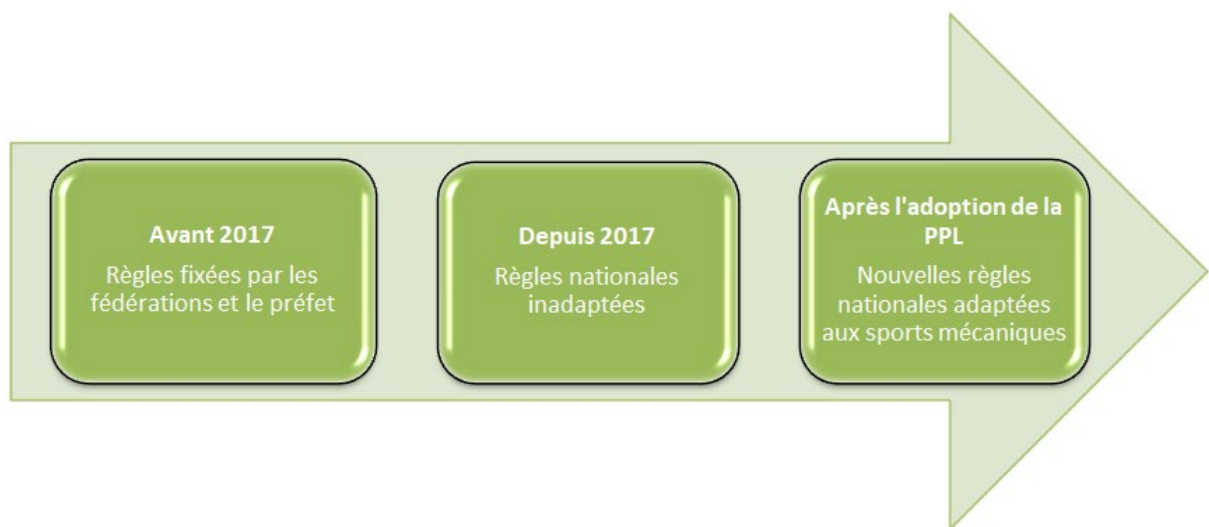
Cette proposition de loi pragmatique vise à **remédier à la situation**, en **rendant réaliste l'application** des règles antibruit imposées aux circuits.

Elle ne crée pas un **droit à la pollution sonore** en faveur des circuits : la **prévention des nuisances sonores** est en effet un **enjeu environnemental, économique et sanitaire** majeur.

Les **acteurs des sports mécaniques** en sont d'ailleurs bien conscients : au cours de ces dernières années, les fédérations sportives de l'automobile et du motocyclisme ont fait des progrès considérables pour **réduire les nuisances sonores**.

Il s'agit **d'accompagner cette transition à bas bruit** plutôt que de continuer à imposer des **normes inapplicables**.

Le texte prévoit la définition par décret de **prescriptions sonores particulières** aux sports mécaniques, qui permettent de **concilier pratique de ces activités et protection de la santé humaine**.



II. APPROUVER UNE MESURE DE BON SENS

La commission, suivant le rapporteur, **approuve le nouvel équilibre permis par le texte**. En accord avec son auteure, la commission en a amélioré la rédaction, en particulier :

son intitulé afin d'en clarifier le champ d'application. La référence aux « *sons amplifiés* » désignant la musique et le cinéma n'est à cet égard pas apparue pertinente (COM-1) ;

son dispositif, pour réparer une erreur légistique et lever une ambiguïté rédactionnelle (COM-2).

EXAMEN DE L'ARTICLE

Article unique

Conciliation de la prévention des risques liés aux bruits et de la pratique des sports automobiles

Cet article vise à soumettre les sports mécaniques à un régime spécifique permettant de mieux concilier la pratique de ces activités avec la protection de la tranquillité du voisinage et de la santé humaine.

La commission a approuvé cet article qu'elle a souhaité améliorer par un amendement rédactionnel pour garantir l'effectivité du dispositif.

I. La réglementation en matière de nuisances sonores applicable aux circuits de vitesse est source de difficultés techniques et juridiques

A. La lutte contre les nuisances est une obligation constitutionnelle, qui répond à des objectifs environnementaux, sanitaires et économiques

La prévention des risques liés au bruit constitue une **obligation constitutionnelle** : d'une part, la **lutte contre les nuisances sonores** est une **partie intégrante de la protection de l'environnement**¹. D'autre part, la Charte de l'environnement crée à la fois un **droit constitutionnel à vivre dans un environnement sain**² et un **devoir de prévention des atteintes susceptibles d'être portées à l'environnement**³ qui inclut donc la lutte contre les nuisances sonores.

Au-delà de l'objectif environnemental, la prévention des risques liés au bruit répond également à un **objectif de santé publique**. Les effets sanitaires du bruit sont **auditifs**, allant de la fatigue auditive réversible à une perte auditive définitive, et **extra-auditifs** (gêne, perturbation du sommeil, stress chronique)⁴.

Le bruit a enfin des **conséquences économiques** : en 2021, le **coût social du bruit en France** est estimé à **147 milliards d'euros** en raison de **coûts sanitaires** (hospitalisations, médication, absentéisme...) et **non sanitaires** (dépréciation immobilière, perte de productivité...)⁵.

¹ Décision du Conseil d'État n° 439 195 du 9 juillet 2021.

² Article 1^{er} de la Charte de l'environnement.

³ Article 5 de la Charte de l'environnement.

⁴ Conseil national du bruit, Fiche de synthèse « Les effets sanitaires du bruit », 1^{er} novembre 2018.

⁵ Ademe, « Estimation du coût social du bruit en France et analyse de mesures d'évitement simultané du coût social du bruit et de la pollution de l'air », octobre 2021.

B. Depuis 2017, les circuits de sports mécaniques sont soumis à des règles générales relatives au bruit définies par le code de la santé publique

Concernant plus spécifiquement les sports mécaniques, la réglementation en **matière de nuisances sonores** a été réformée par un **décret du 7 août 2017¹**, pris en application de **l'article 56 de la loi du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé²**.

Avant la publication de ce décret, la réglementation générale des nuisances sonores **ne s'appliquait que de manière subsidiaire aux activités sportives**, elle ne concernait que celles « *dont les conditions d'exercice relatives au bruit n'ont pas été fixées par les autorités compétentes* »³.

Par conséquent, les **sports automobiles** étaient **exclus du cadre de droit commun**, remplacé par une « *architecture à deux niveaux* »⁴, avec des **règles techniques** et des **règles spécifiques**.

Les sports mécaniques en France

En France en 2023, **713 circuits de sports mécaniques** permettent la pratique d'**activités motocyclistes** (vitesse, motocross, tout terrain...) et **500 circuits** permettent la pratique d'**activités automobiles** (vitesse, karting...). Ils font l'objet d'une **homologation préfectorale**, après avis de la **commission départementale de sécurité routière⁵**.

Parmi ces circuits, **37 sont considérés comme des circuits de vitesse**, c'est-à-dire qu'une **vitesse supérieure à 200 km/h y est autorisée**. Ils font également l'objet d'une **homologation préfectorale**, après avis de la **Commission nationale d'examen des circuits de vitesse**.

Les **règles techniques** relatives au bruit résultant des véhicules à moteur participant à des manifestations sportives sont définies par les **fédérations sportives délégataires**, chargées de déterminer les règles techniques propres à chaque discipline⁶, à savoir, pour l'automobile la **fédération française de sport automobile (FFSA)** et, pour le motocyclisme, la **fédération française de motocyclisme (FFM)⁷**.

¹ Décret n° 2017-1244 du 7 août 2017 relatif à la prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés.

² Loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé.

³ R. 1334-32 du code de santé publique ancien, en vigueur du 1^{er} septembre 2006 au 10 août 2017.

⁴ Conclusions du rapporteur public Guillaume Odinet, décision du Conseil d'État n° 423 847 du 15 novembre 2019.

⁵ Certains circuits sont homologués pour les deux activités et sont donc doublement comptabilisés.

⁶ Article L. 131-16 du code du sport.

⁷ Limitation du bruit à la source (à 1 mètre du véhicule) à 100 décibels pondérés A (dbA) pour le sport automobile et à 102 dbA pour le motocyclisme.

Les **règles spécifiques** à chaque circuit de sports mécaniques ou à chaque manifestation sportive sont définies dans le cadre de la **procédure d'homologation du circuit**¹, ou **d'autorisation de la manifestation sportive**², par le **préfet ou le ministre de l'intérieur** selon les cas. Il incombe à l'autorité compétente de fixer, dans le cadre de l'homologation ou de l'autorisation, les **prescriptions nécessaires pour assurer la tranquillité publique**, notamment celle du voisinage³, dans le respect des règles générales fixées par les fédérations sportives et en collaboration avec les gestionnaires de sites de pratiques et les élus locaux.

Les **arrêtés d'homologation** sont soumis à un **contrôle de proportionnalité** du juge administratif, qui annule les homologations n'ayant pas suffisamment tenu compte de la tranquillité des habitations avoisinantes⁴.

Les **règles générales du code de la santé publique relatives aux bruits de voisinage** ne s'appliquaient ainsi que de manière subsidiaire, **en l'absence de normes spécifiques** fixées par les fédérations délégataires, le préfet ou le ministre de l'intérieur⁵.

Le **décret du 7 août 2017** est **revenu sur ce régime juridique sans consulter en amont**, ou même informer, les fédérations sportives délégataires en instaurant un **troisième niveau de normes**.

L'objet principal du décret est la prévention des risques liés aux sons amplifiés (concert, festival, lieu de musique, cinéma). De manière incidente, il intègre les circuits de vitesse au **droit commun des nuisances sonores** : les normes du code de santé publique ne sont plus des normes subsidiaires, mais **des règles concurrentes et complémentaires aux prescriptions fédérales** et spécifiques à chaque circuit.

Comme toutes les autres activités, les sports mécaniques doivent ainsi **respecter des valeurs sonores limites** fixées aux articles R. 1336-6, R. 1336-7 et R. 1336-8 du code de la santé publique, **exprimées en décibels pondérés A (dbA)**⁶.

Le code de la santé publique fixe une **limite à l'émergence globale**, qui est la **différence entre le bruit ambiant** (bruit durant l'activité) **et le bruit résiduel** (bruit sans l'activité), mesurée non plus sur le lieu du circuit⁷, mais dans les logements d'habitation du voisinage.

¹ Article R. 331-37 du code du sport.

² Article R. 331-26 du code du sport.

³ Décision n° 256 998 du Conseil d'État du 1^{er} juillet 2005.

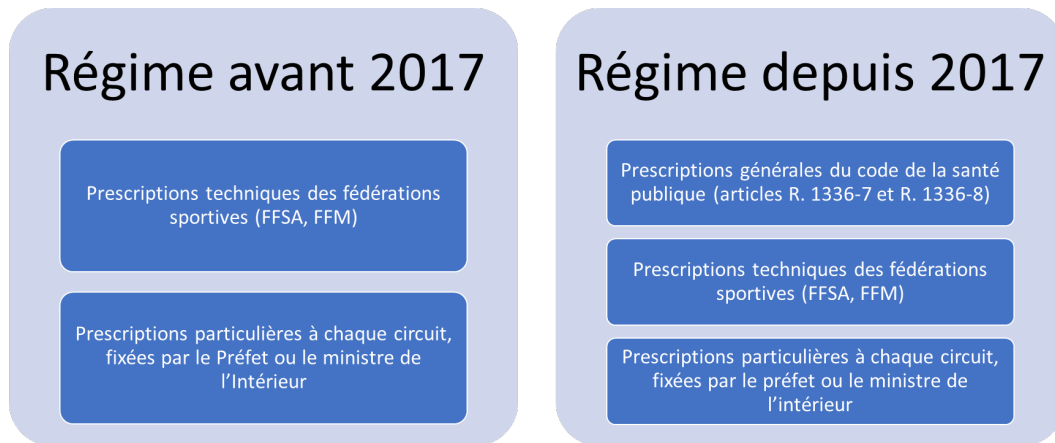
⁴ Décision n° 98BX02 477 de la Cour d'appel administrative de Bordeaux du 15 février 1999 ; décision n° 15DA01 385 de la Cour d'appel administrative de Douai du 7 novembre 2017.

⁵ Décision n° 303 726 du Conseil d'État du 11 janvier 2008.

⁶ L'indicateur dbA pondère les fréquences selon la fragilité de l'oreille.

⁷ Les normes techniques générales des fédérations délégataires fixaient des limites sonores mesurées à la source, c'est-à-dire au niveau du véhicule, et non pas des logements d'habitation.

ÉVOLUTION DU RÉGIME JURIDIQUE DES CIRCUITS DE SPORTS MÉCANIQUES



Lorsque le bruit ambiant est supérieur à 25 dbA à l'intérieur de l'habitation ou de 30 dbA à l'extérieur, les valeurs limites de l'émergence globale sont de **5 dbA en période diurne** et de **3 dbA en période nocturne**.

L'application de ce régime relève du **pouvoir de police du maire et du préfet**, chargés du respect de la tranquillité publique.

Le non-respect de ces limites est **sanctionné pénalement** par une **contravention de cinquième classe**¹, soit jusqu'à **1 500 euros d'amende et 3 000 euros en cas de récidive**².

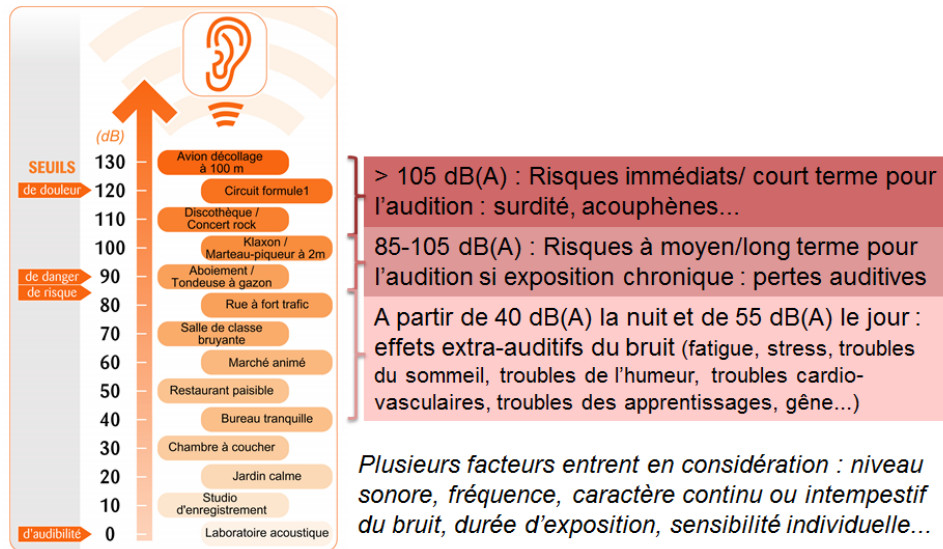
Des **sanctions administratives** sont également prévues : en cas d'inobservation des prescriptions³, l'autorité administrative peut, après mise en demeure, fixer des obligations de consignations, faire procéder d'office aux mesures prescrites, suspendre l'activité et ordonner le paiement d'une amende administrative au plus égale à 1 500 euros et d'une astreinte journalière au plus égale à 1 500 euros.

¹ Article R. 1336-14 du code de santé publique.

² Article 131-13 du code pénal.

³ Article R. 1336-11 du code de santé publique.

ÉCHELLE DES DÉCIBELS PONDÉRÉS A (DBA)



Source : association Bruitparif, l'observatoire du bruit en  le-de-France

C. Un cadre réglementaire source de difficultés techniques et juridiques

L'application de cette nouvelle réglementation aux sports automobiles est **contestée par les fédérations délégataires**. La **fédération française de motocyclisme (FFM)** a effectué sans succès un **recours administratif contre le décret de 2017**, en soutenant notamment que les limitations de bruit ne seraient techniquement pas susceptibles d'être imposées à des véhicules et ne pourraient raisonnablement pas encadrer les compétitions motocyclistes¹.

Ces limites seraient de plus incohérentes, **puisqu'elles ne s'appliquent pas à la voie publique** : certains véhicules, qui peuvent circuler sur la voie publique, sont **refusés sur les circuits homologués**, car leur évolution sur le circuit engendre un non-respect de la règle d'émergence.

Pour les **circuits éloignés d'habitation**, cette réglementation est aussi **source de difficultés** : en campagne, le bruit résiduel est particulièrement faible, ce qui tend mécaniquement à augmenter l'émergence globale, qui est la différence entre le bruit ambiant et le bruit résiduel.

¹ Décision n  414 899 du Conseil d'état du 7 décembre 2018.

Le cas du circuit d'Albi - Le Séquestre

Ce circuit de vitesse historique, **créé en 1962**, est le **premier à avoir pâti des conséquences du nouveau cadre juridique** : à la suite de plaintes de riverains qui considéraient que le décret du 7 août 2017 n'était pas respecté, le concessionnaire a été condamné par le tribunal de police d'Albi à des amendes inédites de 78 000 euros¹, puis 85 000 euros² tandis qu'un arrêté municipal³ a limité le nombre de courses à 12 jours par an.

Le concessionnaire a demandé en mars 2022 à **rompre prématurément le contrat de concession**. La mairie d'Albi, propriétaire du circuit, élabore actuellement un **nouveau projet d'exploitation en régie** orienté vers les véhicules électriques.

En réaction à ces difficultés, une **réunion interministérielle**, à laquelle la FFSA et la FFM ont été associées a été organisée le 7 octobre 2021. Elle a conduit à la création d'un groupe de travail juridique dirigé par le directeur des sports et associant la direction de la sécurité routière, la direction générale de la prévention des risques, la FFSA et la FFM. Cette interministérielle **n'a pas permis à ce jour de faire émerger de solution : la réglementation n'a donc toujours pas évolué alors que la nécessité est bien réelle**.

II. La présente proposition de loi vise à mieux concilier prévention des risques liés aux bruits et pratique des sports mécaniques

L'**article unique** de la présente proposition de loi propose de mieux concilier **pratique du sport automobile et prévention des risques liés aux bruits** en sortant le circuit automobile du régime général des nuisances sonores.

Un **régime *ad hoc* dérogatoire** serait créé, au sein d'un **nouvel article L. 571-6-1 du code de l'environnement** : un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale d'examen des circuits de vitesse, fixerait des **valeurs sonores limites particulières** pour les sports mécaniques.

La proposition de loi ne **revient pas sur la situation antérieure à 2017**, mais propose un nouveau régime, dans lequel les **prescriptions relatives au sport automobile restent à la main de l'administration**, mais concilient de manière plus équilibrée protection de la tranquillité publique et pratique de ces activités sportives.

¹ Décision du 19 janvier 2021 du tribunal de police d'Albi.

² Décision du 21 juin 2022 du tribunal de police d'Albi.

³ Arrêté municipal de la commune du Séquestre du 21 mars 2022.

III. Des précisions rédactionnelles pour garantir l'effectivité du dispositif

La commission approuve l'article unique de cette proposition de loi, qui permet **d'adapter le régime juridique** des nuisances sonores au sport automobile.

Elle propose de l'améliorer sur deux points (amendement COM-1) :

- d'une part, pour **réparer une erreur de référence** ;

- d'autre part, pour **lever une ambiguïté rédactionnelle** de sorte que l'article créé par la proposition de loi ne soit pas considéré comme une dérogation au régime des activités bruyantes, alors que tout en s'inscrivant dans le cadre légal, il en propose une adaptation pour les sports mécaniques.

La commission a adopté l'article unique ainsi modifié.

INTITULÉ DE LA PROPOSITION DE LOI

L'intitulé de la proposition de loi fait référence à la prévention des risques liés aux **bruits** et aux **sons amplifiés**.

Le texte concerne la prévention des risques liés uniquement aux **bruits des sports mécaniques**. La référence aux « *sons amplifiés* » désigne la **musique ainsi que le cinéma**, secteurs qui ne sont pas traités par le présent texte.

Afin de lever toute ambiguïté sur le champ d'application, la commission a adopté un amendement COM-2 du rapporteur, tendant à **supprimer les mots « et aux sons amplifiés »** de l'intitulé.

L'intitulé du texte, plus court, **mentionne donc uniquement la prévention des risques liés aux bruits**.

TRAVAUX EN COMMISSION

Désignation d'un rapporteur (Mercredi 18 octobre 2023)

La commission désigne M. Alain Duffourg rapporteur sur la proposition de loi n° 919 (2022-2023) visant à aménager la prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés.

Examen en commission (Mercredi 8 novembre 2023)

Le compte rendu de cette réunion sera disponible en ligne sur le site internet du Sénat.

**RÈGLES RELATIVES À L'APPLICATION
DE L'ARTICLE 45 DE LA CONSTITUTION
ET DE L'ARTICLE 44 BIS
DU RÈGLEMENT DU SÉNAT (« CAVALIERS »)**

Si le premier alinéa de l'article 45 de la Constitution, depuis la révision du 23 juillet 2008, dispose que « *tout amendement est recevable en première lecture dès lors qu'il présente un lien, même indirect, avec le texte déposé ou transmis* », le Conseil constitutionnel estime que cette mention a eu pour effet de consolider, dans la Constitution, sa jurisprudence antérieure, reposant en particulier sur « *la nécessité pour un amendement de ne pas être dépourvu de tout lien avec l'objet du texte déposé sur le bureau de la première assemblée saisie* »¹.

De jurisprudence constante et en dépit de la mention du texte « transmis » dans la Constitution, le Conseil constitutionnel apprécie ainsi l'existence du lien par rapport au contenu précis des dispositions du texte initial, déposé sur le bureau de la première assemblée saisie².

Pour les lois ordinaires, le seul critère d'analyse est le lien matériel entre le texte initial et l'amendement, la modification de l'intitulé au cours de la navette restant sans effet sur la présence de « cavaliers » dans le texte³. Pour les lois organiques, le Conseil constitutionnel ajoute un second critère : il considère comme un « cavalier » toute disposition organique prise sur un fondement constitutionnel différent de celui sur lequel a été pris le texte initial⁴.

En application des articles 17 *bis* et 44 *bis* du Règlement du Sénat, il revient à la commission saisie au fond de se prononcer sur les irrecevabilités résultant de l'article 45 de la Constitution, étant précisé que le Conseil constitutionnel les soulève d'office lorsqu'il est saisi d'un texte de loi avant sa promulgation.

¹ Cf. commentaire de la décision n° 2010-617 DC du 9 novembre 2010 - Loi portant réforme des retraites.

² Cf. par exemple les décisions n° 2015-719 DC du 13 août 2015 - Loi portant adaptation de la procédure pénale au droit de l'Union européenne et n° 2016-738 DC du 10 novembre 2016 - Loi visant à renforcer la liberté, l'indépendance et le pluralisme des médias.

³ Décision n° 2007-546 DC du 25 janvier 2007 - Loi ratifiant l'ordonnance n° 2005-1040 du 26 août 2005 relative à l'organisation de certaines professions de santé et à la répression de l'usurpation de titres et de l'exercice illégal de ces professions et modifiant le code de la santé publique.

⁴ Décision n° 2020-802 DC du 30 juillet 2020 - Loi organique portant report de l'élection de six sénateurs représentant les Français établis hors de France et des élections partielles pour les députés et les sénateurs représentant les Français établis hors de France.

En application du vademecum sur l'application des irrecevabilités au titre de l'article 45 de la Constitution, adopté par la Conférence des Présidents, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a arrêté, lors de sa réunion du 8 novembre 2023, **le périmètre indicatif de la proposition de loi n° 919 (2022 2023) visant à aménager la prévention des risques liés aux bruits et aux sons amplifiés**, sur la proposition du rapporteur.

Elle a considéré que ce périmètre incluait les dispositions relatives à la prévention des risques liés au bruit des sports mécaniques.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Mercredi 25 octobre 2023

- *Association AntiBruit de voisinage (AABV)* : **Mme Anne LAHAYE**, présidente, **M. Michel RICARD**, membre du Conseil d'administration.

Jeudi 26 octobre 2023

- *Fédération française de motocyclisme (FFM) et Fédération française du sport automobile (FFSA)* : **MM. Nicolas DESCHAUX**, président de la FFSA, **Benjamin LAMY**, directeur du pôle juridique et vie fédérale de la FFSA, **Sébastien POIRIER**, président de la FFM, **Vincent CHAUMET-RIFFAUD**, directeur général de la FFM.

- *Ministère chargé des sports - Direction des sports* : **Mmes Perrine FUCHS**, cheffe du bureau de la protection des publics, **Sandrine DOUCEUR**, cheffe adjointe de la mission juridique, **MM. Wagui SAOMBOUNOU**, chargé de mission à la mission juridique, **Yannick MALACCHINA**, chargé de mission au sein du bureau des équipements sportifs.

- *Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires - Direction générale de la prévention des risques (DGPR)* : **MM. Philippe BODENEZ**, chef du service des risques sanitaires liés à l'environnement, des déchets et des pollutions diffuses, **Christophe LAGORCE**, chef de la mission bruit et agents physiques.

Mardi 31 octobre 2023

- *Conseil national du bruit (CNB)* : **MM. Robin REDA**, président, **Frédéric LERAY**, adjoint au chef de mission de la mission bruit et agents physiques.

Jeudi 2 novembre 2023

- *Direction générale de la santé (DGS)* : **M. Didier OLLANDINI**, chef du bureau « Environnement intérieur, milieux de travail et accidents de la vie courante », **Mme Anne GIGUELAY**, chargée du dossier « Bruit » du bureau « Environnement intérieur, milieux de travail et accidents de la vie courante ».

CONTRIBUTION ÉCRITE

Centre d'information et de documentation sur le bruit (CidB)

LA LOI EN CONSTRUCTION

Pour naviguer dans les rédactions successives du texte, visualiser les apports de chaque assemblée, comprendre les impacts sur le droit en vigueur, le tableau synoptique de la loi en construction est disponible sur le site du Sénat à l'adresse suivante :

<https://www.senat.fr/dossier-legislatif/pp122-919.html>