



Première édition
**JOURNÉE RÉGIONALE DE LA QUALITÉ
DE L'ENVIRONNEMENT SONORE**

Apaiser l'espace urbain
et préserver les zones de calme

Jeudi 8 octobre 2026



Les actes de la journée

Allocution
d'ouverture
9h05-9h20

Olivier BLOND

Délégué spécial à la santé environnementale
et à la lutte contre la pollution de l'air de la
Région Île-de-France
Président de Bruitparif



Je suis ravi de vous accueillir à la première Journée régionale de la qualité de l'environnement sonore, organisée conjointement par la Région Île-de-France et Bruitparif, afin de renforcer la lutte contre les nuisances sonores et leurs conséquences sur la santé et le bien-être de la population.

Je tiens à souligner l'engagement historique de la Région, qui a cofondé Bruitparif il y a plus de vingt ans. Cet observatoire régional, unique en France par son organisation et ses moyens, dispose de plus de 200 capteurs permanents permettant de surveiller le bruit sur le territoire francilien.

Les nuisances sonores constituent la première préoccupation environnementale à l'échelle locale, selon une récente étude d'opinion du Crédoc. Ce constat confirme l'importance d'agir face à un enjeu majeur de santé publique.

Agir bien sûr, avec l'impérieuse nécessité d'une coopération entre de nombreux acteurs, notamment la Région, Bruitparif, l'Agence régionale de santé (ARS) et l'Observatoire régional de la santé (ORS), dans le cadre du quatrième Plan régional santé environnement (PRSE 4).

La journée s'organise autour de deux axes complémentaires :

- Connaître : améliorer les connaissances grâce aux données scientifiques, aux études et à la mesure du bruit.
- Agir : utiliser ces connaissances pour mettre en œuvre des politiques publiques et des solutions concrètes.

Enfin, cette première édition a vocation à devenir un rendez-vous régulier, afin de favoriser les échanges entre partenaires, de mutualiser les compétences et de développer des réponses collectives et durables aux nuisances sonores.

La lutte contre le bruit repose sur une connaissance scientifique solide, une action publique efficace et une coopération durable entre tous les acteurs concernés, dans le but d'améliorer la qualité de vie et de protéger la santé des Franciliens.

Séquence
« Connaître #1 »
9h20 – 10h00

Quelles évolutions au cours des 10 dernières années dans la perception des nuisances sonores par les Franciliens ?



Présentation par [Patricia Croutte](#) du Crédoc, des résultats de la troisième édition du baromètre consacré à la perception des nuisances sonores par les Franciliens, réalisé en partenariat avec Bruitparif. Initiée en 2016, puis renouvelée en 2021 et en 2026, cette enquête permet de suivre l'évolution des perceptions et des comportements face au bruit sur une période de dix ans.

L'étude repose sur un questionnaire en ligne administré auprès de 3 000 Franciliens âgés de 15 ans et plus. Les enquêtes sont réalisées par Ipsos, avec une méthode par quotas et un redressement de l'échantillon afin d'assurer sa représentativité. Il s'agit d'enquêtes répétées auprès d'échantillons renouvelés, et non du suivi des mêmes personnes dans le temps.

L'objectif est de mieux comprendre la place du bruit dans les préoccupations des habitants, ses conséquences sur leur qualité de vie et leur santé, les moyens qu'ils mobilisent pour s'en protéger, ainsi que leurs attentes à l'égard des pouvoirs publics.

1 - Le bruit, première nuisance de proximité

En 2026, le bruit est cité par 44 % des Franciliens comme l'un des principaux problèmes affectant leur quartier. Il devance notamment la dégradation de l'environnement et la pollution de l'air.

À l'échelle régionale, le bruit occupe désormais la troisième place parmi les inconvénients associés à la vie en Île-de-France, derrière le coût de la vie et du logement ainsi que l'insécurité. Sa place dans les préoccupations des habitants s'est renforcée depuis 2016, notamment au détriment de la pollution de l'air.

Trois quarts des Franciliens se déclarent préoccupés par le bruit et les nuisances sonores, une proportion qui reste stable au fil des enquêtes.

2 - Une dégradation perçue de l'environnement sonore des quartiers

La perception du bruit dans les quartiers s'est nettement dégradée entre 2016 et 2021, puis s'est maintenue à un niveau élevé en 2026.

Interrogés sur l'évolution du bruit dans leur quartier au cours des dernières années :

- 48 % estiment que la situation est restée stable ;
- près de 40 % considèrent que le bruit a augmenté ;
- 7 % déclarent qu'il a diminué.

Les principales causes de cette augmentation perçue sont les comportements bruyants du voisinage, les incivilités et le manque de respect, puis la circulation routière.

Alors que la dégradation était davantage signalée par les Parisiens en 2021, elle concerne désormais plus largement l'ensemble de l'Île-de-France, y compris les territoires situés hors de la métropole du Grand Paris.

Cette gêne peut avoir des conséquences importantes sur les choix résidentiels : seuls 37 % des répondants déclarent n'avoir jamais envisagé de déménager en raison du bruit.

3 - Le logement, un refuge relatif face au bruit

Malgré les nuisances ressenties dans les quartiers, 62 % des Franciliens considèrent leur logement comme peu ou pas du tout bruyant.

Toutefois, seuls 41 % déclarent disposer d'une isolation acoustique renforcée ou avoir réalisé des travaux d'isolation, une proportion en baisse par rapport à 2021.

La proximité d'espaces de calme constitue également un enjeu important. Plus de 80 % des Franciliens déclarent disposer d'un lieu calme à proximité de leur domicile, généralement un espace vert. En revanche, 16 % n'en disposent pas, une proportion qui atteint 20 % parmi les habitants du parc social et 23 % en Seine-Saint-Denis.

La situation est particulièrement préoccupante pour les personnes cumulant un logement ou un quartier bruyant et l'absence d'un espace de calme accessible à pied : près d'un tiers des personnes concernées se trouvent dans cette situation.

4 - Une attention croissante portée aux comportements individuels

L'enquête fait apparaître un possible déplacement de la sensibilité au bruit : les habitants semblent davantage gênés par certains comportements individuels, en complément des nuisances liées aux infrastructures.

Les bruits de voisinage arrivent en tête des sources de gêne à domicile, cités en 1^{er} par 30 % des répondants. Les bruits de circulation restent importants, mais les comportements des usagers de la route, des piétons et des personnes fréquentant les espaces publics tendent à prendre davantage de place dans les perceptions.

Les bruits liés aux bars, cafés, restaurants et à leurs clientèles concernent 14 % des Franciliens, contre 10 % en 2016. Cette proportion atteint 30 % à Paris, illustrant de fortes disparités territoriales.

Ces résultats suggèrent que le bruit ne relève pas uniquement de son intensité : son caractère répétitif, son origine et la manière dont il est vécu peuvent également déterminer la gêne ressentie.

5 - Les transports en commun, une source importante de gêne sonore

La voiture demeure le principal mode de transport déclaré pour les déplacements habituels, avec 32 % des répondants, même si son utilisation recule depuis 2016.

La gêne sonore pendant les déplacements varie fortement selon le mode de transport :

- 25 % des utilisateurs de véhicules individuels motorisés déclarent être gênés par le bruit ;
- 53 % des usagers des transports en commun expriment cette gêne ;
- 40 % des piétons et des cyclistes déclarent également subir des nuisances sonores.

Les transports en commun apparaissent ainsi comme un environnement particulièrement exposé au bruit. L'enquête ne permet toutefois pas de distinguer précisément la part imputable au matériel roulant de celle liée aux comportements des voyageurs.

6 - Des conséquences importantes sur la santé et le quotidien

Depuis 2016, quatre Franciliens sur dix déclarent avoir personnellement ressenti des effets du bruit sur leur santé.

En 2026, les personnes âgées de 30 à 49 ans sont les plus nombreuses à signaler ces effets, avec un taux de 44 %. À Paris, cette proportion atteint également 44 %, contre 42 % dans le Val-d'Oise.

Les conséquences les plus fréquemment rapportées sont :

- la fatigue ;
- l'irritabilité, le stress et la tension nerveuse ;
- les troubles du sommeil, cités par 72 % des personnes déclarant des effets du bruit sur leur santé ;
- les difficultés de concentration et d'apprentissage ;
- les maux de tête.

Pour se protéger, 33 % des Franciliens déclarent utiliser des bouchons d'oreilles, et 22 % indiquent prendre des médicaments en raison du bruit. Ces résultats témoignent d'un impact concret des nuisances sonores sur la vie quotidienne.

7 - Des démarches individuelles, mais des conflits qui persistent

Près d'un Francilien sur deux déclare avoir entrepris une action pour lutter contre le bruit dans son logement.

La résolution amiable constitue la démarche la plus fréquente, citée dans 30 % des cas. D'autres répondants mentionnent le recours aux forces de l'ordre (15 %), la réalisation de travaux d'isolation acoustique (15 %) ou le changement d'affectation de certaines pièces (12 %).

Malgré ces démarches, plus de quatre personnes sur dix ayant connu un conflit lié au bruit déclarent que celui-ci est toujours en cours.

Ces résultats soulignent les limites des réponses individuelles lorsque les nuisances persistent ou que les solutions tardent à être mises en œuvre.

8 - Un large soutien aux politiques de réduction du bruit

La nécessité de réduire les nuisances sonores liées aux transports fait largement consensus : 86 % des Franciliens considèrent cet objectif comme important.

Les mesures bénéficiant du soutien le plus marqué sont les solutions techniques et les dispositifs de régulation, notamment :

- la généralisation des revêtements routiers moins bruyants ;
- l'installation de radars sonores ;
- la limitation de la vitesse à 30 km/h aux abords des habitations et des écoles.

En revanche, les mesures les plus contraignantes, comme les dimanches sans voiture ou l'interdiction progressive des véhicules thermiques en ville, recueillent moins de soutien qu'en 2021.

L'enquête met ainsi en évidence une préférence pour les solutions permettant de réduire le bruit sans imposer de restrictions trop fortes aux pratiques de déplacement.

9 - Un déficit d'information avant l'installation dans un logement

Seuls 21 % des Franciliens déclarent s'être renseignés sur les nuisances sonores de leur quartier avant d'y emménager.

Pourtant, près de six personnes sur dix auraient souhaité disposer d'informations sur ce sujet avant leur installation, et 22 % déclarent qu'elles n'auraient pas emménagé si elles avaient été prévenues des nuisances.

La connaissance des outils d'information reste limitée :

- 24 % connaissent les cartographies du bruit ;
- 20 % déclarent connaître le classement sonore des axes routiers et ferroviaires ;
- environ un quart connaissent les dispositifs d'aide à l'insonorisation.

Les mairies apparaissent comme le premier interlocuteur attendu pour obtenir des informations sur le bruit, suivies de Bruitparif, cité par 18 % des répondants.

Environ sept Franciliens sur dix se disent intéressés par des informations sur les nuisances sonores dans leur commune.

10 - Une participation citoyenne en recul

Malgré l'intérêt exprimé pour la question du bruit, l'engagement citoyen recule entre 2021 et 2026 :

- la proportion de personnes déclarant appartenir à une association de lutte contre le bruit ou de défense de l'environnement passe de 8 % à 4 % ;
- celle des personnes ayant participé à une réunion publique sur ces thématiques passe de 10 % à 6 %.

Les 20-29 ans se distinguent toutefois par un engagement plus marqué : 10 % déclarent appartenir à une association et 12 % avoir participé à une réunion publique sur le sujet.

Ces résultats interrogent les conditions de mobilisation des habitants et la capacité des acteurs publics à transformer la préoccupation pour le bruit en participation effective.

Échanges avec l'auditoire :

Les questions des participants font ressortir plusieurs enjeux transversaux :

Une distinction nécessaire entre exposition et perception : Le niveau sonore mesuré, la gêne ressentie et les conséquences sanitaires ne se confondent pas. Une analyse complète suppose de croiser les enquêtes d'opinion avec des mesures acoustiques et des données sanitaires adaptées.

Une meilleure prise en compte des nuisances localisées : Les résultats régionaux masquent des situations très différentes selon les quartiers, les sources sonores et les moments de la journée. Les bruits festifs et les nuisances répétitives illustrent particulièrement cette difficulté.

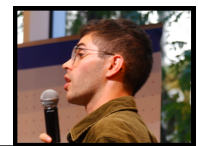
Un besoin d'approfondissement qualitatif : Les sondages permettent de mesurer l'ampleur des phénomènes, mais ils expliquent moins bien pourquoi certains bruits sont vécus comme insupportables ou comment les comportements individuels influencent la gêne.

Des limites dans les données disponibles : L'absence d'informations détaillées sur les logements et d'une localisation précise des répondants limite les possibilités de rapprochement entre perception, caractéristiques du bâti et exposition acoustique.

L'importance de la réponse publique : Le décalage entre une forte préoccupation pour le bruit et une participation citoyenne en recul pose la question de la confiance des habitants dans la capacité des institutions à traiter les nuisances signalées.

Séquence
« Connaître #2 »
10h00 – 10h40

Calme, silence : Bienfaits pour l'être humain et la biodiversité



Les bienfaits du calme sur la santé humaine

Maxime Chauvineau, chargé de recherche à Bruitparif et au Centre du sommeil et de la vigilance de l'Hôtel-Dieu, présente les connaissances scientifiques récentes sur les effets bénéfiques du calme sur la santé humaine. Alors que les recherches portent principalement sur les conséquences négatives du bruit, les études consacrées aux bienfaits du calme sont encore moins nombreuses. Les travaux récents permettent néanmoins d'identifier plusieurs facteurs favorables à la santé.

Les environnements sonores naturels contribuent au bien-être. Les sons de la nature, tels que le chant des oiseaux, le bruit de l'eau ou le souffle du vent, sont associés à une diminution du stress et de l'anxiété, à une amélioration du bien-être général, à une baisse de certains paramètres cardiaques et à de meilleures performances cognitives. Certaines études suggèrent même que l'exposition à des sons naturels peut être plus bénéfique que le silence absolu.

La présence d'espaces verts joue un rôle important. Plusieurs études européennes montrent que la végétation peut atténuer la gêne ressentie face aux bruits routiers et ferroviaires. Toutefois, cet effet dépend de la source sonore et de son intensité : les espaces verts ne constituent pas une protection universelle contre le bruit, notamment aérien. L'accès à la nature présente également des bénéfices pour la santé mentale, en particulier dans les quartiers défavorisés, et semble favoriser un meilleur sommeil chez les adultes comme chez les enfants.

L'aménagement des logements et des espaces de vie constitue un autre levier. Disposer d'une façade calme dans son logement pourrait notamment contribuer à réduire certains risques sanitaires associés à l'exposition au bruit. Par ailleurs, une étude expérimentale sur le bruit aérien indique que le port de bouchons d'oreilles peut préserver une partie du sommeil profond et améliorer certains indicateurs liés au sommeil, à l'humeur et à la vigilance, dans les limites d'efficacité observées par les chercheurs.

Cette intervention souligne ainsi que le calme ne se résume pas à l'absence de bruit. Il repose également sur la qualité de l'environnement sonore, la présence de sons naturels et la possibilité de disposer d'espaces apaisants dans son cadre de vie.

En conclusion : préserver le calme, favoriser l'accès aux espaces verts et aménager des environnements sonores de qualité constituent des pistes importantes pour améliorer la santé, le bien-être et le sommeil. Les résultats restent toutefois à approfondir pour mieux comprendre l'ensemble des mécanismes en jeu.



Les effets de la pollution sonore sur la biodiversité

Robin Weissmann-Farbos, éco-acousticien au Centre d'écologie et des sciences de la conservation (CESCO), Muséum national d'histoire naturelle s'intéresse ici aux conséquences de la pollution sonore sur la biodiversité et au rôle du paysage sonore dans le fonctionnement des écosystèmes.

La biodiversité comprend trois niveaux interdépendants : la diversité génétique au sein des espèces, la diversité des espèces et la diversité des écosystèmes. Ces niveaux sont étroitement liés : chaque espèce contribue à l'équilibre général du milieu dans lequel elle vit. Or, cette biodiversité connaît un déclin préoccupant. Il rappelle notamment l'indicateur du WWF faisant état d'une baisse moyenne de 73 % de la taille des populations de vertébrés suivies entre 1970 et 2020.

La pollution sonore affecte les animaux de différentes manières. Elle peut provoquer des dommages auditifs dans les environnements particulièrement bruyants, mais ses effets les plus courants sont indirects. Le bruit peut augmenter le stress et fragiliser les défenses immunitaires. Il peut également masquer des signaux essentiels, tels que les chants de communication ou les sons permettant de détecter un prédateur. Enfin, il peut perturber les comportements de recherche alimentaire et de reproduction. R. Weissmann-Farbos cite notamment une étude sur un rapace nocturne nord-américain, la petite nyctale, qui observe une diminution de la réussite de capture des proies lorsque le niveau sonore du paysage augmente.

Les effets du bruit dépassent l'échelle individuelle. L'exemple d'une forêt du Nouveau-Mexique illustre les conséquences possibles sur l'ensemble d'un écosystème. Une source sonore importante, liée à l'exploitation pétrolière, perturbe les interactions entre un arbre, un oiseau disperseur de graines et une souris prédatrice de graines. En défavorisant l'oiseau qui contribue à la dispersion des graines et en favorisant la souris, le bruit compromet la régénération de l'arbre qui structure la forêt. Une perturbation sonore peut ainsi modifier progressivement la composition et le fonctionnement d'un écosystème.

Il insiste également sur la nécessité de changer de perspective. Les animaux ne perçoivent pas les sons comme les humains : leurs capacités auditives diffèrent selon les espèces, et ils ne bénéficient généralement pas de l'isolation acoustique dont disposent les personnes à l'intérieur des bâtiments. Un environnement qui semble calme à un humain peut donc représenter une nuisance importante pour certaines espèces.

Enfin, la pollution sonore ne concerne pas uniquement les villes. Elle est également présente dans les espaces naturels protégés, y compris dans certaines réserves forestières. Sa réduction doit donc être envisagée à l'échelle de l'ensemble des territoires.

En conclusion : la pollution sonore est un facteur de pression écologique qui peut perturber les individus, modifier les interactions entre espèces et, à terme, transformer les écosystèmes. Sa prise en compte nécessite une approche globale, intégrant les enjeux écologiques, sociaux et climatiques, plutôt que des solutions uniquement centrées sur la réduction des décibels.



Le Silence (discours intégral)

Pascal Bataille, animateur et producteur de télévision ; auteur du "Petit traité du Silence"
Silence — 8 à 10 secondes...

Vous venez peut-être de découvrir quelque chose d'assez étrange. Le silence n'est pas silencieux. Le silence absolu serait l'absence de tout son audible. Quasiment impossible. Vous avez probablement entendu la ventilation. Un bruit de circulation. Quelqu'un qui bouge. Peut-être votre propre respiration. Peut-être même votre propre pensée. Et surtout... vous avez probablement pris conscience de tout ce qui, habituellement, passe inaperçu.

C'est cela qui m'intéresse aujourd'hui.

Nous vivons dans un monde qui fait énormément de bruit. Mais peut-être plus profondément encore : nous vivons dans un monde qui supporte de moins en moins le silence. Nous avons peur du silence. Alors nous remplissons. Nous remplissons nos trajets avec des podcasts. Nos repas avec des écrans. Nos attentes avec nos téléphones. Nos promenades avec des écouteurs. Nos nuits avec des séries. Et parfois même...nos pensées avec des notifications.

La question que je voudrais vous poser aujourd'hui est donc très simple :

Et si le silence était simplement un outil que nous ne savons plus utiliser ?

Et s'il était en réalité vital , essentiel, de se le réapproprier ?

Pourquoi ? Pourquoi nous faut-il Réapprendre le silence...?

Je vous propose 5 réponses :

Pour se soigner, pour mieux apprendre, pour mieux comprendre, pour mieux réfléchir, et finalement... pour mieux vivre.

Se taire pour soigner

Commençons par quelque chose de très concret : notre corps et notre cerveau.

Nous avons tendance à considérer le bruit comme une simple nuisance. Quelque chose de désagréable. Mais le bruit est beaucoup plus que cela. Bruitparif rappelle que les effets du bruit ne concernent pas seulement l'audition. Ils touchent notamment le sommeil, la santé cardiovasculaire, la santé mentale, la qualité de vie et certaines fonctions cognitives.

Le bruit ne fatigue pas seulement nos oreilles. Il fatigue notre vigilance. Parce que notre cerveau écoute en permanence. Il effectue un travail spectaculaire afin de donner du sens aux sons. Le système auditif est l'un des réseaux de neurones les plus développés, particulièrement efficace en termes de temps de réponse. Aucun autre système sensoriel, vision comprise, n'offre une vitesse de traitement des informations comparable. Mais, si tout le monde est aujourd'hui conscient des dangers que les bruits forts peuvent infliger à notre audition, on sait moins qu'un bruit continu, à niveau modéré, peut sur-solliciter nos réseaux cérébraux et s'avérer bien plus pernicieux pour le cerveau qu'un son strident. Le résultat de cette hyperactivité du système auditif est donc que l'exposition à long terme à des sons constants - même s'ils sont discrets - peut causer des dommages cérébraux permanents, et notre capacité de concentration et de mémoire en être définitivement diminuée. Indéniablement, le bruit laisse sa trace sur notre cerveau, pour le meilleur, parfois, mais aussi souvent pour le pire. Notre vigilance permanente a un coût.

A l'inverse, face au bruit, le silence peut devenir une forme de récupération.

Je ne vous parle pas de méditation. Encore moins d'une retraite spirituelle. Tout simplement, parfois, ne rien entendre nous coûte quelque chose. Et c'est peut-être cela qui est devenu si rare. Un moment pendant lequel personne ne nous demande rien. Ni notre attention. Ni notre réponse. Ni notre opinion. Ni notre performance.

Rien ! Juste... du silence.

Les qualités thérapeutiques du silence ne se manifestent pas uniquement en creux, comme la cessation d'une nuisance. Au contraire, de nombreuses études ont clairement montré qu'il joue un rôle bénéfique pour notre organisme : on a ainsi pu mesurer précisément ses effets positifs sur notre cerveau. Les neurologues ont par exemple prouvé qu'il réduit le cortisol - l'hormone du stress - et peut également augmenter les ondes cérébrales alpha, associées à l'état de relaxation. De plus, il favorise l'élimination des toxines que produit le cerveau lorsque il connaît une phase de forte activité.

Une autre étude récente affirme même que le silence pourrait aider à la génération de nouveaux neurones, stimuler la production de nouvelles cellules dans l'hippocampe, la région associée à la mémoire et à l'apprentissage ! Autrement dit, se taire pourrait aider à devenir plus intelligent. Avis aux amateurs...

Se taire pour mieux apprendre

Deuxième raison : le silence nous aide à apprendre.

Nous vivons une époque extraordinaire. Nous avons accès à presque tout.

Une question ? Merci Internet. Une définition ? Merci le moteur de recherche.

Une formation ? Merci le podcast. Un besoin de savoir ce qu'il se passe dans le monde ? Merci les chaînes d'info en continu. Le bruit produit par cet univers virtuel ne s'arrête jamais : tout est efficacement conçu pour nous emprisonner dans un état de vigilance constante. En cela, il faut comprendre que ce torrent tumultueux d'informations et d'interactions qui nous submerge crée un « bruit cognitif » permanent dans notre cerveau. La disparition du silence n'est donc pas seulement le fruit d'une pollution auditive incessante, mais aussi et peut-être surtout le résultat d'une sursollicitation improductive et nuisible de nos neurones.

Et pourtant... sommes-nous devenus plus savants ? Pas nécessairement. Parce qu'il existe une différence fondamentale entre être informé et apprendre.

Apprendre demande du temps. Notre cerveau doit trier. Comparer. Associer. Mémoriser. Oublier parfois. Puis reconstruire. Et pour faire cela...il lui faut de l'espace.

Imaginez que vous remplissiez un verre d'eau. Vous pouvez continuer à verser. Mais à un moment... le verre déborde. Notre cerveau aussi déborde.

On nous parle beaucoup aujourd'hui d'être multitâche. Mais notre cerveau ne sait pas réellement faire plusieurs choses à la fois. Il passe de l'une à l'autre. Un mail. Un SMS. Une réunion. Une notification. Un document. Puis retour au mail. Comme l'explique Albert Moukheiber, docteur en neurosciences et psychologue, l'attention est un jeu à somme nulle. Autrement dit, lorsque l'on place nos ressources quelque part, elles sont automatiquement perdues ailleurs. Donc, lorsqu'on a le sentiment de faire plusieurs choses en même temps nous sommes en réalité en train d'alterner entre plusieurs tâches; notre attention s'engage sur une, puis se désengage, s'engage sur une autre tâche, puis se désengage à nouveau pour revenir sur la tâche précédente.

Cette fameuse aptitude au « multitasking » - être multi-tâches - que l'on réclame de plus en plus de chacun, n'est en réalité que du « Task Switching », du zapping permanent, entraînant forcément une perte de qualité et d'efficacité. Nous avons l'impression d'être efficaces. Alors que notre attention est en permanence fragmentée.

C'est ici que le silence devient précieux. Parce que le silence nous permet de rester. Et d'intégrer? Rester sur une page. Rester avec une question. Rester avec une idée. Rester avec un problème jusqu'à ce qu'une solution apparaisse.

« On ne fait rien de bien quand on veut tout faire en même temps. »

C'est une règle de l'apprentissage. Apprendre, c'est accepter de ne pas passer immédiatement à autre chose. C'est laisser une idée exister. S'installer. Faire des connexions. Et peut-être est-ce pour cela le silence est si important dans l'apprentissage. Parce qu'il permet d'utiliser une compétence devenue rare : la continuité de l'attention.

Se taire pour mieux comprendre

Troisième raison : le silence nous permet de mieux comprendre.

Et d'abord... de mieux comprendre les autres. Nous avons tous vécu cette situation. Quelqu'un nous raconte quelque chose. Et pendant qu'il parle... nous préparons déjà notre réponse. Nous réfléchissons à notre propre histoire. Nous cherchons le bon argument. Nous attendons notre tour. Nous croyons écouter. Mais nous sommes en train de préparer notre prochaine prise de parole.

Le silence permet quelque chose de très différent. Il permet à l'autre d'aller au bout de sa pensée. C'est là que commence parfois la vraie conversation. Le silence donne une chance à ce qui n'était pas encore formulé d'exister. Et cela vaut aussi pour nous-mêmes. Parce que nous avons également du mal à nous écouter. Nous ressentons quelque chose... et immédiatement nous cherchons à l'expliquer.

Nous sommes anxieux ? Nous cherchons pourquoi.

Nous sommes tristes ? Nous cherchons comment arrêter de l'être.

Nous sommes perdus ? Nous cherchons immédiatement une solution.

Mais parfois... il faut d'abord laisser exister ce que nous ressentons. Sans le résoudre. Sans le juger. Sans le faire disparaître.

Le silence devient alors un espace de compréhension personnel.

Et puis il y a notre rapport au monde. Nous sommes devenus une civilisation de la réaction immédiate.

Une information arrive. Nous réagissons.

Quelqu'un pense quelque chose. Nous répondons.

Une polémique éclate. Nous commentons.

Mais... réagir n'est pas comprendre.

Comprendre nécessite parfois de dire : « Je ne sais pas. »

Cette phrase est devenue presque révolutionnaire.

Je ne sais pas.. pas encore.

Je vais écouter. Je vais observer. Je vais réfléchir.

Je vais laisser cette information faire son chemin.

Le silence est une non seulement une forme d'humilité intellectuelle, mais surtout c'est l'outil qui vous permet de progresser.

Se taire pour mieux réfléchir

Et nous arrivons au quatrième point.

Le silence nous permet de mieux réfléchir. Il serait légitime que le Sage, celui qui sait, instruisse les autres et répande son savoir par la parole, quand le sot, lui, se tairait, faute d'avoir quelque chose d'intéressant à dire. Vous savez comme moi qu'il n'en est rien et que souvent, ceux qui parlent le plus ne sont pas ceux qui pensent le mieux. Les publications des influenceurs sur les réseaux sociaux comme certaines interventions d'autoproclamés experts sur les plateaux des chaînes d'info, les débats stériles des talk-shows télévisés comme, de plus en plus, ceux auxquels on assiste dans l'hémicycle de l'Assemblée Nationale, en sont la preuve quasi-quotidienne. Le proverbe - déjà présent dans le Talmud - « la parole est d'argent et le silence est d'or » trouve donc hélas chaque jour tout autour de nous son illustration aussi bruyante que peu féconde.

Il n'est donc finalement pas très étonnant que, dans l'imaginaire commun, la figure du Sage soit silencieuse. Celui qui possède la maîtrise de son savoir et de ses émotions est généralement représenté dans une position d'observation attentive et muette. Il réfléchit, il écoute, il analyse ou contemple, mais il ne parle pas, ou peu. L'économie de parole est ainsi fréquemment associée à un degré avancé de conscience et de maturité intellectuelle.

Le Sage est celui qui a compris que la vérité ne réside pas dans la profusion tumultueuse des informations et des opinions, mais au contraire dans une présence silencieuse et attentionnée au monde, permettant de l'appréhender dans son authenticité, purifié des jugements, des a priori, des idéologies, des querelles d'ego ou de chapelles. En se taisant, le Sage permet l'émergence d'un espace de connaissance dans lequel chaque idée, chaque pensée, chaque émotion, peut être observée sans calcul.

C'est pourquoi, s'il prend rarement la parole, le Sage, quand il parle, choisit ses mots avec une attention extrême car il connaît leur poids et leur résonance, leur dangerosité aussi. Au contraire du Politique, de l'Idéologue ou du Religieux, par essence prosélytes, la parole du Sage ne cherche pas à convaincre, mais à éveiller. Son exemple devient ainsi une forme de Sagesse incarnée qui parle au cœur et à l'âme des autres.

Nous sommes en permanence entourés de mots. Des millions de mots. Alors que parfois, en réalité... nous aurions seulement besoin de silence, pour être en mesure de formuler une pensée créative et originale.

Se taire pour mieux vivre

Et puis il y a le cinquième point. Le plus simple. Et peut-être le plus profond.

Réapprendre le silence pour mieux vivre.

Parce que le silence n'est pas seulement une technique. Ce n'est pas simplement un outil pour être plus concentré. C'est une manière d'habiter le monde. Nous vivons dans une société qui valorise la vitesse. Répondre vite. Décider vite. Produire vite. Acheter vite. Passer à autre chose. Mais certaines choses essentielles de la vie ne vont pas vite.

Un coucher de soleil.

Une promenade.

Un câlin.

Un livre.

Un deuil.

Un amour.

Une amitié.

Un baiser
Une pensée.
Une vraie conversation.
Tout cela demande du temps.

Et peut-être que nous souffrons parfois parce que nous essayons de vivre des expériences lentes avec un cerveau qui est constamment accéléré. Le silence nous réapprend la lenteur. Alors je voudrais vous proposer quelque chose. Pas demain. Pas dans une semaine. Aujourd'hui. Quand vous sortirez d'ici... ne mettez pas immédiatement vos écouteurs. Pendant cinq minutes. Marchez. Sans podcast. Sans musique. Sans téléphone à la main. Et regardez simplement autour de vous. Écoutez.

Vous entendrez probablement beaucoup de bruit. Mais vous commencerez peut-être à entendre autre chose. Les oiseaux. Les pas. Le vent. Une conversation lointaine. Votre respiration. Et peut-être... votre propre pensée.

Car le silence n'est pas l'ennemi du bruit. Et la parole n'est pas l'ennemie du silence. Nous avons besoin des deux. Le problème commence lorsque nous perdons la capacité de choisir. Lorsque nous ne supportons plus quelques secondes sans stimulation. Lorsque chaque espace vide doit être rempli, Chaque attente occupée. Et Chaque silence interrompu. Choisir le silence est plus que jamais une forme de liberté.

Je ne suis pas obligé de répondre.
Je ne suis pas obligé de regarder.
Je ne suis pas obligé de commenter.
Je ne suis pas obligé d'être disponible.
Pendant quelques minutes...
je peux simplement être là.

Réapprendre le silence, ce n'est pas seulement apprendre à se taire.

C'est apprendre à écouter.

Écouter les autres.

Écouter le monde.

Écouter son corps.

Écouter ses émotions.

Écouter ses pensées.

Et peut-être... plus difficile encore... s'écouter soi-même.

Aujourd'hui, le silence nous paraît parfois étrange, angoissant, voire dangereux.

Mais, au lieu de nous demander : « Pourquoi y a-t-il du silence ? »,
demandons-nous : « Pourquoi avons-nous autant besoin de bruit ? »

Parce que peut-être... le silence n'est pas ce qui manque à notre époque. C'est ce que notre époque nous empêche d'utiliser. Le silence est toujours là, à nous de savoir le trouver et nous le réapproprier. Alors je vous propose de terminer comme nous avons commencé. Par du silence.

Pendant ce silence... peut-être que vous avez entendu quelque chose. Pas forcément un son. Peut-être une pensée. Une émotion. Une envie. Un souvenir. Ou simplement... Rien. Et si c'est rien... ce sera déjà beaucoup.

Parce que dans un monde qui nous demande sans cesse de produire, de parler, de réagir et de consommer... ne rien faire pendant quelques secondes peut devenir un acte profondément humain. Réapprendre le silence... pour se soigner. Pour mieux apprendre. Pour mieux comprendre. Pour mieux réfléchir. Et finalement... pour mieux vivre.

Je vous remercie.

Séquence
« Connaitre #3 »
11h00 – 11h45

Impact sonore de l'évolution des approches lors des atterrissages face à l'Ouest sur Orly pour le territoire Seine-et-Marnais

Table ronde animée par Fanny Mietlicki, Directrice de [Bruitparif](#)

Avec :

- Chemseddine Chkioua, Directeur général de l'aviation civile
- Pierre Monzani, Président de l'ACNUSA
- Olivier Blond, Président de Bruitparif



Un travail commun pour objectiver les effets des nouvelles trajectoires

L'étude présentée résulte d'un travail conjoint mené pendant près d'un an par la DGAC et Bruitparif, avec un rôle de coordination de l'ACNUSA. Elle répond notamment à une demande de la Région Île-de-France visant à évaluer concrètement les effets des nouvelles pratiques d'approche à Orly sur les populations survolées. La procédure dite "PNB-to-final" est en effet entrée en vigueur en juillet 2025 afin de disposer de trajectoires davantage guidées, favorisant ainsi la réalisation de profils de descente continue pour les pilotes.

L'objectif principal de l'étude conduite est de dépasser les débats théoriques pour disposer d'une base scientifique commune, permettant d'identifier les zones qui bénéficient des changements de trajectoire, celles qui subissent une dégradation et l'ampleur réelle des effets observés.

Les trois intervenants soulignent l'importance de cette démarche partenariale pour rapprocher les points de vue, construire un diagnostic partagé et éclairer les futures décisions publiques.

La descente continue : un levier de réduction du bruit, mais pas partout

La descente continue consiste à limiter ou supprimer les paliers effectués par les avions avant leur atterrissage.

Cette pratique présente deux avantages principaux :

- Réduire le bruit perçu au sol, grâce à un profil de descente plus régulier et à la limitation de certaines phases de vol génératrices de bruit.
- Réduire la consommation de carburant, en limitant les phases nécessitant des ajustements de puissance.

La DGAC rappelle que les avions sont déjà généralement en descente continue lorsqu'ils sont établis sur l'axe final d'approche. Les gains supplémentaires sont donc surtout attendus plus en amont, lorsque des paliers peuvent encore être supprimés.

Cependant, la mise en œuvre de ces procédures est complexe, particulièrement en Île-de-France, où le trafic aérien est dense et les trajectoires très imbriquées. Toute modification doit préserver la sécurité, les distances entre les appareils et la fluidité du trafic.

La DGAC insiste également sur le fait que la conception et le déploiement de nouvelles procédures peuvent nécessiter plus de deux ans, compte tenu des études techniques, de l'adaptation du travail des contrôleurs aériens et de la mise en œuvre opérationnelle.

Principaux résultats de l'étude à Orly face à l'ouest

Olivier Blond présente les résultats de mesures réalisées avant et après la modification des approches, grâce notamment à l'installation de capteurs de bruit supplémentaires sur 20 sites.

a) Une concentration des trajectoires aériennes

La comparaison des trajectoires avant et après la modification montre un resserrement des flux aériens.

Cette concentration entraîne deux effets géographiques distincts :

- Certaines zones sont moins survolées, car les trajectoires s'en éloignent.
- D'autres zones connaissent davantage de survols, les avions empruntant des trajectoires plus concentrées.

Les mesures indiquent également une augmentation de la hauteur moyenne des avions sur plusieurs points d'observation, pouvant atteindre environ 200 m.

Cette évolution de la répartition des trajectoires est essentielle pour comprendre les différences de bruit observées au sol.

b) Des effets sonores contrastés selon les territoires

Les résultats présentés font apparaître des évolutions différentes selon les stations de mesure.

Zones moins survolées (8 sites/20)	⇒	Baisse du bruit moyen de l'ordre de 0,5 à 3,8 dB selon les sites
Zones où les trajectoires se concentrent (3 sites/20)	⇒	Hausses plus modestes comprises entre 1 et 2 dB selon les sites
Hauteur des avions	⇒	Augmentation observée sur la plupart des sites étudiés (16 sites/20)
Répartition des nuisances	⇒	Des bénéfices pour certains secteurs et des dégradations pour d'autres

Ces résultats correspondent à des observations sur des périodes restreintes (01/09 au 15/11) en configuration face à l'ouest, et non à une évaluation de l'impact définitif.

Il faut rappeler que le bruit varie en fonction de nombreux paramètres : météo, volume de trafic, types d'appareils, trajectoires réellement suivies et conditions opérationnelles.

Il convient donc d'interpréter les chiffres comme des tendances mesurées dans le cadre de l'étude, et non comme des résultats stabilisés.

c) Un gain important lié à la descente continue elle-même

Un enseignement majeur de la présentation concerne la distinction entre deux effets :

1. L'effet horizontal, lié à la modification et à la concentration des trajectoires.
2. L'effet vertical, lié au profil de descente et à la suppression des paliers.

L'analyse des différents profils de descente montre que la descente continue peut apporter un gain sonore de l'ordre de 2 à près de 4 dB au sol pour les avions moyen-courriers, qui constituent l'essentiel de la flotte opérant à Orly.

Ce gain dépend notamment de la manière dont la descente est effectuée et de la durée des paliers supprimés.

Les deux effets — modification des trajectoires et amélioration du profil vertical — peuvent se cumuler. Le potentiel de réduction du bruit pourrait donc être significatif si la part des avions bénéficiant effectivement de descentes continues progressait.

Le taux de descente continue évoqué varie actuellement, selon les mois, entre 40 et 60 % avec une tendance à l'augmentation depuis la mise en oeuvre de la procédure PBN-to-final.

Un résultat encourageant, mais qui ne permet pas de conclure à une généralisation

Pierre Monzani souligne que l'étude fait apparaître un bilan globalement encourageant : les bénéfices observés dans les secteurs moins survolés semblent supérieurs aux dégradations constatées dans les zones où les trajectoires se concentrent.

Le bilan présenté fait état de huit sites bénéficiant d'une évolution favorable contre quatre sites connaissant une évolution moins favorable. Ces chiffres doivent être compris dans le périmètre des points de mesure étudiés, et non comme une mesure directe du nombre de personnes gagnantes ou perdantes.

Plusieurs limites fondamentales sont néanmoins à rappeler :

Première limite : la répartition géographique des nuisances. Une amélioration moyenne ne signifie pas que chaque habitant bénéficie d'une baisse du bruit. Certains riverains peuvent subir une dégradation, même si le bilan global est positif.

Deuxième limite : la spécificité d'Orly face à l'ouest. Les secteurs où les trajectoires se concentrent étaient déjà survolés avant la modification. La concentration n'a donc pas introduit de nouvelles nuisances sur des territoires jusque-là épargnés dans la configuration étudiée.

Troisième limite : la complexité des autres configurations aériennes. La DGAC a expliqué qu'elle n'avait pas identifié, à ce stade, de solution équivalente pour Orly face à l'est ou pour l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, permettant de concentrer les flux sans faire apparaître de nouvelles nuisances sur des zones jusqu'alors peu ou pas survolées.

En conséquence, les intervenants considèrent que cette expérimentation constitue une piste à approfondir, mais pas un modèle directement transposable à tous les aéroports.

Échanges avec l'auditoire

Trois enjeux complémentaires sont discutés :

A. La possibilité d'appliquer la démarche à Roissy.

Une représentante de Roissy Pays de France interroge la DGAC sur la documentation disponible et les expérimentations envisageables à Charles-de-Gaulle.

La DGAC rappelle que des descentes continues sont déjà pratiquées à Roissy pendant le cœur de nuit, dans une configuration où le trafic est moins dense et où un seul doublet de pistes est utilisé. Cette expérimentation, mise en oeuvre depuis plus de dix ans, montre que des améliorations sont possibles lorsque les conditions opérationnelles le permettent.

La DGAC souligne toutefois que la procédure n'est pas nécessairement appliquée à chaque vol. La généralisation de descentes continues à Roissy reste soumise à des contraintes techniques et de sécurité importantes.

B. La sortie du train d'atterrissage et les pratiques des compagnies

Le président de l'association de riverains OYÉ 349 soulève la question du déploiement du train d'atterrissage, qui peut augmenter sensiblement le bruit lors de l'approche.

Il évoque notamment des différences de 5 à 8 dB entre des avions comparables, selon que le train d'atterrissage est sorti ou non, et demande pourquoi les recommandations existantes sont si peu suivies.

La DGAC indique qu'une recommandation avait bien été diffusée aux compagnies aériennes, mais que son application ne pouvait pas être immédiate.

Les principales raisons avancées sont :

- La priorité absolue donnée à la sécurité de l'appareil et de ses occupants.
- La charge de travail importante des équipages pendant la phase d'atterrissage.
- Les différences de pratiques entre les équipages, même pour une même compagnie et un même type d'avion.
- Le temps nécessaire pour diffuser et intégrer durablement de nouvelles pratiques opérationnelles.

La DGAC est néanmoins confiante quant à une amélioration progressive, tout en soulignant que ces changements doivent rester compatibles avec les exigences de sécurité.

C. L'avenir du trafic aérien en Île-de-France

La DGAC est enfin interrogée sur l'évolution du trafic et le risque que les progrès technologiques soient neutralisés par l'augmentation du nombre de vols.

La DGAC rappelle que le nombre de mouvements à Orly est plafonné et que la hausse du nombre de passagers n'entraîne pas nécessairement une hausse équivalente des mouvements, notamment grâce à des avions plus grands et mieux remplis.

Elle a également souligné le renouvellement progressif de la flotte, avec l'arrivée d'appareils plus silencieux, notamment les Airbus A320neo chez Transavia.

Elle a toutefois reconnu que ce renouvellement est lent et qu'il n'existe pas de solution unique : la réduction du bruit suppose d'agir simultanément sur plusieurs leviers, dont les performances acoustiques des avions, les trajectoires et les pratiques opérationnelles.

En conclusion : Cette table ronde met en évidence un résultat encourageant : à Orly face à l'ouest, l'expérimentation de nouvelles approches visant à faciliter le recours aux descentes continues montre qu'il est possible d'obtenir des bénéfices sonores, tout en limitant les effets négatifs liés à la concentration des trajectoires dans la configuration étudiée.

Elle souligne néanmoins une difficulté centrale : la réduction globale du bruit aérien ne garantit pas une amélioration pour tous les riverains. La réussite de telles mesures dépend donc autant de leur efficacité technique que de leur impact territorial et de leur acceptabilité pour les populations concernées.

Au-delà des résultats chiffrés, l'apport majeur de cette démarche réside dans la construction d'un diagnostic scientifique partagé entre les acteurs institutionnels. Ce socle commun doit permettre de poursuivre les recherches, de confronter les options possibles et d'éclairer les arbitrages publics en faveur d'une aviation moins nuisante.

Allocution

Yann WEHLING

**Vice-président chargé de la Transition
écologique, du Climat et de la Biodiversité
de la Région Île-de-France**



Je tenais absolument à participer à cette première Journée Régionale de la Qualité de l'Environnement Sonore et c'est l'occasion pour moi de vous rappeler l'importance de la lutte contre les nuisances sonores, un enjeu environnemental et sanitaire encore trop souvent sous-estimé, alors que ses effets sur la santé humaine et la nature sont considérables.

Je tiens à souligner l'engagement de la Région, aux côtés de Valérie Pécresse et d'Olivier Blond, notamment à travers l'adoption d'un plan anti-bruit en 2024 et le soutien aux initiatives de Bruitparif. Face aux défis spécifiques d'un territoire particulièrement dense, il est nécessaire d'insister sur la nécessité de trouver des compromis pour réduire les nuisances sonores, grâce à des mesures réglementaires et incitatives.

Je terminerai en rappelant l'importance de l'expérimentation des radars sonores, soutenue par la Région, qui pourrait permettre de sanctionner les excès de bruit routier à l'image des excès de vitesse et ainsi renforcer la prévention des risques sanitaires liés au bruit.

Je vous souhaite à toutes et tous une belle journée, riches d'enseignements et d'échanges.

Identifier et préserver le calme dans une approche One Health

Séquence
« Agir #1 »
12h00 – 12h45

Table ronde animée par Valérie Pernelet-Joly, adjointe à la directrice de Bruitparif

- Tristan Lantenais, Chef de projet développement durable, Communauté d'agglomération Paris-Vallée de la Marne
- Olivier Pichard, Responsable d'études Biodiversité et Aménagement, Cerema
- Valérie Rozec, Responsable du pôle Formation Prévention, CidB



Le calme : une notion globale qui dépasse le silence

Le calme ne se résume pas à l'absence de bruit. Il dépend également de l'environnement visuel, de la présence de végétation, des sons de la nature...

L'enquête menée par le CidB pendant et après le confinement de 2020 auprès d'environ 2000 personnes a mis en évidence les bénéfices perçus d'un environnement sonore apaisé :

- 76 % des répondants ont déclaré avoir ressenti une diminution de leur gêne sonore pendant le confinement ;
- l'amélioration du sommeil et de la concentration a également été rapportée ;
- 60 % des personnes interrogées seraient devenues plus sensibles au bruit après cette période.

Cette expérience a renforcé les attentes en matière de calme, de reconnexion à la nature et de moments de répit. L'amélioration de l'environnement sonore passe notamment par le respect de la réglementation, la réduction du bruit des transports, le développement des mobilités douces, l'isolation acoustique des logements et la sensibilisation du public.

Les zones calmes : identifier, caractériser et préserver

La réglementation européenne, transposée dans le Code de l'environnement, prévoit l'identification des zones calmes dans le cadre des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Celles-ci sont définies comme des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dont il convient de maîtriser l'évolution.

Toutefois, les textes restent relativement ouverts sur les critères précis à retenir. Cette souplesse permet aux collectivités d'adapter leur démarche aux caractéristiques et aux besoins de leur territoire.

L'exemple de la Communauté d'Agglomération Paris – Vallée de la Marne

Dans son PPBE de quatrième échéance, adopté en 2024, la communauté d'agglomération a fait de la connaissance et de la préservation des zones calmes un axe de travail à part entière.

La démarche vise à identifier les espaces, à les valoriser, puis à les connecter progressivement pour constituer un réseau cohérent.

La méthodologie, développée avec Bruitparif, repose sur plusieurs étapes :

- Le croisement des données acoustiques, notamment les cartes de bruit avec les données d'occupation des sols, ainsi qu'avec d'autres critères environnementaux tels que la qualité de l'air et la vulnérabilité à la chaleur, facteurs qui contribuent également au bien-être recherché dans des zones calmes. Tout ce qui est exploité est en Open Data.
- La consultation des 12 communes, afin d'identifier des espaces complémentaires, des nuisances ponctuelles et des projets d'aménagement susceptibles de modifier le paysage sonore.

- L'évaluation de l'attractivité et de l'accessibilité des secteurs identifiés via le croisement précédemment cité, en considérant notamment leur entretien, leurs aménagements, leur sécurité, leurs horaires d'ouverture et leur proximité avec les habitations.
- L'intégration de critères liés à la biodiversité, notamment la tranquillité et la connectivité écologiques.

Les critères acoustiques retenus s'appuient généralement sur un seuil de 55 dB(A), pouvant être élargi à 60 dB(A) dans certains cas, afin de tenir compte de la diversité des espaces et de leur fonction de ressourcement.

Cette méthode permet de considérer non seulement les grands espaces naturels et les forêts, mais aussi des lieux plus ordinaires susceptibles de contribuer au bien-être. La grille d'évaluation doit également aider les collectivités à hiérarchiser les interventions et à identifier les améliorations nécessaires.

La trame blanche : intégrer les besoins de la biodiversité

La trame blanche prolonge les démarches de continuités écologiques en intégrant les effets de la pollution sonore sur la faune.

Après le développement des trames vertes et bleues, consacrées respectivement aux milieux terrestres et aquatiques, puis des trames noires, liées à la pollution lumineuse, la trame blanche s'intéresse aux nuisances sonores qui perturbent les espèces et leurs déplacements.

Le bruit d'origine humaine peut notamment :

- masquer les signaux sonores utilisés par les animaux pour communiquer ;
- empêcher la détection des proies ou des prédateurs ;
- perturber les comportements alimentaires, reproductifs et territoriaux ;
- détourner l'attention des animaux et modifier leurs comportements.

Ces effets peuvent se produire de jour comme de nuit. Ils concernent tous les territoires, y compris les espaces urbains, qui peuvent constituer des refuges importants pour la biodiversité.

L'objectif de la trame blanche est donc de préserver les secteurs relativement épargnés par les bruits anthropiques et de réduire la pollution sonore dans les continuités écologiques. Il ne s'agit pas de rechercher un silence absolu, mais de limiter les perturbations sonores qui affectent les humains et les autres espèces.

L'étude menée à Lille par le Cerema et ses partenaires

Une étude de deux ans, engagée en 2024 avec la Ville de Lille, a permis d'élaborer une cartographie de la trame blanche couvrant environ un tiers de la superficie communale.

La méthodologie croise plusieurs indicateurs de pression humaine : données stratégiques de bruit, présence de lampadaires, arrêts de transport, types d'activités et densité des propriétés. Une modélisation par mailles de 50 mètres sur 50 mètres permet d'estimer la pression sonore et sa décroissance dans l'espace.

En complément, 13 enregistreurs ont suivi les paysages sonores pendant plus d'un an, afin d'étudier leur évolution au fil des saisons, des jours et des heures, ainsi que la contribution respective des sons biologiques, humains et naturels.

Les résultats mettent en évidence un décalage entre les zones calmes identifiées pour les humains et les espaces favorables à la biodiversité :

- environ 95 % des zones calmes définies dans le PPBE sont incluses dans le périmètre de la trame blanche ;
- seule la moitié de ces zones se situe dans les secteurs les mieux préservés du bruit ;
- les zones calmes représentent environ 16 % de l'ensemble de la trame blanche.

Ces constats soulignent les limites d'une approche exclusivement centrée sur les besoins humains et l'intérêt d'élargir les critères de définition des zones calmes, notamment aux espaces privés ou peu fréquentés par le public, qui peuvent jouer un rôle écologique important.

L'étude a également débouché sur 80 fiches d'action concernant notamment l'urbanisme, les parcs et jardins, les pratiques des particuliers, l'éducation, la recherche et la sensibilisation. Certaines mesures relèvent de l'aménagement et des pratiques quotidiennes ; d'autres nécessitent des décisions politiques et une intégration dans les documents d'urbanisme, notamment les plans locaux d'urbanisme (PLU).

Le label « Quiet » : valoriser les espaces et les moments de calme

Créé par la Direction générale de la santé et le Conseil national du bruit, avec l'appui technique du Centre d'information sur le bruit (CIDB), le label « Quiet » vise à identifier et à valoriser les espaces et les moments apaisés, à l'intérieur comme à l'extérieur des collectivités et des établissements.

Il concerne des lieux très divers : écoles, cours de récréation, crèches, hôpitaux, espaces de repos, lieux de lecture, entreprises ou encore espaces associatifs.

L'objectif est de favoriser des moments de répit sonore au quotidien, contribuant au ressourcement, à la réduction du stress et de la fatigue et à l'amélioration de la qualité de vie.

La candidature repose sur un dossier décrivant l'espace, ses usagers, ses objectifs et les actions mises en place pour préserver le calme. Des photographies, plans ou autres documents peuvent compléter la demande. Les mesures acoustiques sont facultatives : le jury accorde une importance particulière à l'expérience vécue par les usagers et aux actions concrètes mises en œuvre.

Le label est attribué pour deux ans. Il permet aux organismes lauréats de valoriser leur engagement et de rendre ces espaces plus visibles. Une centaine de labels ont déjà été attribués.

Échanges avec l'auditoire

Les échanges ont fait ressortir plusieurs priorités pour développer une véritable politique du calme :

- Adopter une approche globale de la santé, en considérant simultanément les effets du bruit sur les humains et sur la biodiversité.
- Dépasser le seul critère acoustique, en intégrant d'autres critères environnementaux comme par exemple le confort climatique, la qualité de l'air et les fonctions écologiques des espaces.
- Développer des continuités entre les zones calmes, afin de construire progressivement une trame blanche à l'échelle des territoires.
- Renforcer la prise en compte du bruit dans les politiques d'aménagement, notamment dans les PPBE et les documents d'urbanisme.
- Associer les communes, les gestionnaires et les habitants, afin de mieux connaître les usages et les perceptions, puis de hiérarchiser les actions.
- Valoriser les initiatives existantes, notamment les parcours sonores, la sensibilisation au patrimoine sonore et le label Quiet.
- Encourager les collectivités à se lancer, sans attendre de disposer d'une méthodologie parfaite : la souplesse réglementaire constitue une opportunité pour expérimenter et adapter les démarches aux moyens disponibles.

Séquence
« Agir #2 »
14h00 – 15h30

Intervenir sur les différentes composantes du bruit routier

Séquence « points focus » animée par Catherine Langlet,
Adjointe chef de service aménagement, DRIEAT

Point focus #1 : Comment réduire le bruit de roulement des véhicules ?

- Retour d'expériences portant sur l'impact acoustique de l'abaissement des vitesses limites de circulations – **Manuel Hellot**, Chef de projet, Bruitparif
- La technologie « Renault Noise pollution Control », une solution innovante pour cibler l'action – **Thomas Antoine**, Expert acoustique et vibrations, groupe Renault



Impact de la réduction des vitesses sur le bruit routier

Le bruit produit par un véhicule provient principalement de deux sources :

- Le bruit de roulement, généré par le contact entre les pneus et la chaussée.
- Le bruit de propulsion, lié au moteur et aux systèmes d'échappement.

À partir d'environ 40-50 km/h, le bruit de roulement devient généralement prédominant. Les principaux facteurs influençant le bruit routier sont la vitesse, la catégorie et le poids du véhicule, le revêtement de la chaussée et la température.

Deux leviers d'action sont donc particulièrement importants pour les gestionnaires de voirie : la réduction des vitesses et l'amélioration des revêtements.

Les expérimentations présentées montrent que les réductions de vitesse entraînent des gains acoustiques mesurables.

Les résultats observés après une réduction des vitesses

Réduction de 90 à 70 km/h sur des portions de l'A4 et de l'A86	➡	Gains mesurés d'environ 0,6 à 1,2 dB sur l'A4 et de 1,2 à 1,5 dB sur l'A86
Passage de 80 à 70 km/h sur le périphérique parisien en 2014	➡	Gain d'environ 0,5 dB en journée et de 1 à 1,2 dB la nuit
Passage de 70 à 50 km/h sur le périphérique en octobre 2024	➡	Gains modélisés de 1,5 dB environ en journée et de 2,7 dB la nuit
Généralisation des zones à 30 km/h à Paris	➡	Gain global d'environ 0,5 dB, pouvant atteindre 3 dB au cœur de la nuit

Ces résultats dépendent notamment des vitesses réellement pratiquées : lorsque les automobilistes roulent déjà en dessous de la vitesse maximale autorisée, l'effet d'une nouvelle limitation est mécaniquement réduit.

Les gains sont souvent plus importants la nuit, lorsque la circulation est plus fluide et que les vitesses pratiquées peuvent davantage diminuer.

Des gains acoustiques modestes, mais des bénéfices sanitaires significatifs

Un gain de quelques décibels peut sembler limité. Pourtant, les modélisations présentées pour le périphérique parisien indiquent que la réduction de vitesse de 70 à 50 km/h pourrait entraîner :

- Une diminution de plus de 30 % du nombre de personnes exposées au-delà des valeurs limites réglementaires.
- Une diminution d'environ 25 % du nombre de personnes exposées au-delà des seuils de référence de l'Organisation mondiale de la santé.
- Une réduction d'environ 30 % des fortes perturbations du sommeil.
- Une réduction d'environ 25 % des fortes gênes liées au bruit.

Ces résultats sont issus de modélisations et non de mesures directes de l'ensemble de ces effets sanitaires. Ils concernent uniquement l'impact du boulevard périphérique parisien, sans tenir compte des autres infrastructures routières.

À retenir : la réduction des vitesses constitue un levier efficace, relativement rapide à mettre en œuvre et généralement bien accepté par la population. Elle ne suffit toutefois pas à elle seule à résoudre les problèmes de bruit routier.

Cibler l'amélioration des revêtements grâce à la technologie Renault

Le revêtement, un facteur déterminant du bruit routier

Thomas Antoine insiste sur le fait que le contact entre les pneus et la chaussée représente une part majeure du bruit émis par les véhicules.

Selon les données présentées, ce contact représente en moyenne environ 70 % du bruit mesuré lors de l'homologation des véhicules, même dans des conditions d'essai favorables. Sur route réelle, sa contribution peut être encore plus importante.

Cela signifie que les progrès réalisés par les constructeurs automobiles pour réduire le bruit des véhicules ont leurs limites si les routes restent bruyantes.

Il souligne également que les différences de performances acoustiques entre les revêtements peuvent être considérables. Les caractéristiques de la chaussée deviennent donc essentielles pour réduire durablement les nuisances sonores.

Une technologie pour cartographier la qualité acoustique des routes

Renault a développé une technologie permettant d'évaluer l'état acoustique des chaussées à partir de véhicules instrumentés.

Le dispositif repose sur plusieurs éléments :

- Des capteurs installés sur des véhicules volontaires, qui recueillent des informations liées aux interactions entre les pneus et la chaussée.
- Une géolocalisation des données pour identifier précisément les sections routières concernées.
- Un traitement des informations permettant de caractériser l'état acoustique du revêtement.
- Le croisement de ces données avec le trafic routier et la proximité des zones habitées ou sensibles.

Les données sont transmises et traitées pour alimenter les cartographies de Bruitparif. La participation des automobilistes repose sur leur consentement ; il ne s'agit pas d'un dispositif automatiquement installé sur toutes les voitures Renault.

Des résultats prometteurs pour la modélisation du bruit

L'un des résultats les plus significatifs concerne l'amélioration de la précision des simulations acoustiques.

Lors d'une comparaison présentée par Renault et Bruitparif, l'intégration des données collectées par les véhicules instrumentés a permis de réduire l'erreur de prédiction.

Erreur de prédiction du bruit routier sur une section du boulevard périphérique :

- Sans données acoustiques des chaussées → ≈ 5 dB
- Avec les données intégrées → ≈ 1 à 1,5 dB

Cette amélioration permet de mieux identifier les routes réellement bruyantes, de fiabiliser les cartes de bruit et d'aider les gestionnaires à choisir où intervenir en priorité.

L'objectif à terme est de disposer de cartographies régulièrement actualisées, voire quasi en temps réel, en intégrant les informations les plus précises disponibles sur les revêtements et le trafic.

Une démarche collaborative avec les collectivités

Les collectivités peuvent contribuer à cette démarche en facilitant les campagnes de mesure et en mettant à disposition les informations dont elles disposent.

Bruitparif utilise notamment un véhicule instrumenté pour réaliser des campagnes de roulage. Renault propose également d'équiper certains véhicules électriques de volontaires, sous réserve de leur accord.

Cette collaboration permet de mieux couvrir les territoires et de produire des cartes plus précises, notamment dans le cadre de la mise à jour des cartes stratégiques de bruit.

Échanges avec l'auditoire

Les échanges ont permis d'approfondir plusieurs points importants :

Le compromis entre acoustique et sécurité

Un revêtement très lisse est généralement favorable à la réduction du bruit, mais il ne peut pas être optimisé uniquement sur ce critère. Il doit également garantir l'adhérence, notamment par temps de pluie.

Les enrobés drainants, utilisés notamment sur certaines autoroutes, présentent un intérêt acoustique grâce à leur porosité. Toutefois, leur efficacité peut diminuer avec le temps lorsque leurs pores se colmatent.

Le choix du revêtement doit donc intégrer plusieurs critères : bruit, sécurité, durabilité, entretien et coût.

L'électrification des véhicules ne résout pas tout

Les véhicules électriques sont généralement plus silencieux que les véhicules thermiques dans les conditions d'homologation. Cependant, sur route réelle, le bruit de roulement demeure déterminant.

De plus, certains véhicules électriques sont plus lourds et disposent de pneus plus larges. Ces caractéristiques peuvent limiter une partie des bénéfices attendus et accentuer certaines contraintes liées à l'usure des chaussées.

La transition électrique doit donc s'accompagner d'une réflexion sur les revêtements, mais aussi sur le poids et la taille des véhicules.

Un lien entre bruit, énergie et émissions

L'état de la chaussée influence simultanément :

- Le bruit généré par le contact pneu-chaussée.
- La résistance au roulement et donc la consommation énergétique.
- Les émissions de CO₂ associées à cette consommation.
- L'usure des pneus et des routes, ainsi que certaines émissions de particules.

Thomas Antoine souligne ainsi que le bruit peut servir d'indicateur particulièrement sensible de l'état de la route et de ses performances énergétiques.

Améliorer les revêtements peut donc produire des bénéfices environnementaux dépassant largement la seule question acoustique.

Quels investissements pour les collectivités ?

Un point central des échanges concerne le coût des travaux de réfection des chaussées et la manière de prioriser les investissements publics.

Les intervenants rappellent que la rénovation des routes représente un investissement important, mais que les bénéfices sanitaires et environnementaux peuvent justifier une intervention ciblée.

À titre d'exemple, une estimation présentée pour le périphérique parisien évaluait le coût de remplacement du revêtement à environ 1 million d'euros par kilomètre pour une chaussée de six voies.

Une rénovation adaptée pourrait permettre des réductions de bruit de plusieurs décibels, potentiellement bien supérieures aux gains obtenus progressivement par le renouvellement du parc automobile.

Ces estimations restent toutefois dépendantes des caractéristiques des voies, des revêtements choisis et des conditions locales. Elles ne doivent pas être considérées comme des gains garantis sur l'ensemble du réseau.

Pour approfondir le sujet, Bruitparif cite l'étude Cool and Low Noise Asphalt, qui analyse notamment les coûts des revêtements et les bénéfices liés à la réduction du bruit.

En conclusion : il se dégage trois priorités à retenir pour les collectivités :

- *Agir immédiatement sur les vitesses lorsque le contexte routier et les enjeux de santé le justifient.*
- *Identifier et rénover en priorité les revêtements les plus bruyants, en ciblant les secteurs où la population est la plus exposée.*
- *S'appuyer sur des données actualisées et des partenariats techniques pour objectiver les choix, mesurer les résultats et orienter durablement les investissements.*

L'enjeu est donc de passer d'une approche essentiellement réglementaire à une politique de lutte contre le bruit routier davantage fondée sur la connaissance du terrain, la coopération entre acteurs et l'évaluation des bénéfices sanitaires et environnementaux.

Point focus #2 : Lutter contre les pics de bruit excessif sur la route

- La contribution des sirènes de véhicules d'urgence au bruit ambiant : constat et recommandations - **Matthieu Sineau**, Responsable du pôle Études, Bruitparif
- Point d'avancement sur les radars sonores – **Christophe Mietlicki**, Directeur technique, Bruitparif



L'impact sonore des sirènes des véhicules d'urgence

Matthieu Sineau présente les résultats d'une étude réalisée en collaboration avec la Ville de Paris en 2025. Cette étude visait à caractériser objectivement la contribution des sirènes des véhicules prioritaires au bruit ambiant, notamment dans les secteurs urbains denses. Des mesures acoustiques ont été réalisées pendant 23 jours sur une dizaine de sites parisiens, principalement dans les 5e, 6e, 13e, 14e et 17e arrondissements. Les secteurs étudiés présentent des configurations variées, avec notamment une forte proximité d'établissements hospitaliers, de casernes de pompiers et de grands axes de circulation.

Principaux résultats

Les mesures mettent en évidence une contribution importante des sirènes au bruit ambiant :

- Fréquence des événements : environ 100 événements sonores liés aux sirènes sont détectés chaque jour en moyenne sur l'ensemble des sites étudiés, soit en moyenne une sirène toutes les 10 à 11 minutes en journée et toutes les 34 minutes la nuit.
- Variabilité selon les secteurs : certains sites enregistrent jusqu'à 120 à 155 événements par jour, notamment dans les secteurs du boulevard de Port Royal et de la porte d'Asnières.
- Durée et intensité : un événement sonore dure en moyenne 14 secondes en journée et 11 secondes la nuit. Les niveaux maximaux mesurés se situent généralement entre 75 et 90 dB, avec des pointes pouvant atteindre 100 à 110 dB.
- Contribution au bruit ambiant : les sirènes représentent plus de 40 % de l'énergie acoustique totale mesurée en journée et environ 30 % la nuit sur les sites étudiés. Le cumul quotidien dépasse 20 minutes de bruit lié aux sirènes.
- Différences entre jour et nuit : les niveaux sonores diminuent généralement de 4 à 5 dB la nuit, tandis que l'écart entre le bruit de fond et le passage des sirènes dépasse 20 dB. Cette émergence est particulièrement marquée la nuit, en raison de la diminution du bruit de fond.
- Effet du week-end : le nombre de sirènes tend à diminuer de moitié environ par rapport aux jours de semaine.

L'étude distingue également les différentes catégories de véhicules. Dans les secteurs proches des hôpitaux, les sirènes de police sont les plus nombreuses, représentant plus de 50 % des événements. Toutefois, les unités mobiles hospitalières (SAMU-SMUR) contribuent de manière disproportionnée à l'énergie acoustique, puisqu'elles représentent près de la moitié de celle-ci sur ces sites.

Les sirènes dites « américaines », utilisées ponctuellement par certaines unités mobiles hospitalières en complément des sirènes classiques, sont particulièrement bruyantes. Leur utilisation, relativement rare, peut augmenter le niveau sonore de 10 à 20 dB, selon les situations.

Les recommandations formulées par Bruitparif

À partir de ces constats, plusieurs pistes d'amélioration sont proposées.

Évolution de la réglementation :

- Généraliser à tous les véhicules prioritaires un mode de fonctionnement nocturne, et le rendre obligatoire entre 22 h et 6 h.
- Réexaminer à la baisse le niveau sonore minimal réglementaire, actuellement fixé à 110 dB à deux mètres du dispositif, compte tenu de l'évolution du bruit routier depuis l'adoption de la réglementation en 1987.
- Introduire un niveau sonore maximal réglementaire, absent du cadre actuel.
- Clarifier explicitement le statut réglementaire des sirènes américaines, dont l'autorisation ne semble pas prévue par les textes applicables aux sirènes classiques.

Amélioration des pratiques opérationnelles :

- Harmoniser les doctrines d'utilisation des sirènes entre les différents services d'urgence.
- Renforcer les contrôles afin de vérifier que leur utilisation correspond à des situations d'urgence justifiées.
- Lorsque la configuration des voies le permet, éloigner les véhicules d'urgence des bâtiments et des trottoirs. L'étude montre qu'une circulation sur des voies centrales peut réduire l'exposition sonore de 4 à 6 dB.
- Limiter certains déplacements de détenus en développant le recours à la visioconférence lorsque cela est possible.

Développement de solutions technologiques :

À plus long terme, les communications entre véhicules et infrastructures pourraient permettre de réduire le recours aux sirènes. Des alertes transmises directement aux véhicules, notamment via les systèmes de navigation, pourraient avertir les conducteurs de l'arrivée d'un véhicule d'urgence. Les infrastructures routières pourraient également être mobilisées, par exemple en adaptant la signalisation lumineuse pour faciliter son passage. L'objectif est de concilier les impératifs de sécurité et d'intervention rapide avec la réduction des nuisances sonores pour les riverains.

Les radars sonores : vers une détection et une sanction automatisées

Christophe Mietlecki présente les avancées technologiques réalisées dans le domaine de la mesure du bruit des véhicules et les perspectives d'homologation des radars sonores.

De la mesure acoustique à la verbalisation

Bruitparif a progressivement développé ses propres outils de mesure, depuis les sonomètres classiques jusqu'à des dispositifs capables de localiser la provenance du bruit. Le capteur « Méduse », développé à partir de 2019, mesure le niveau sonore dix fois par seconde et détermine la direction de la source dominante. Cette technologie a ensuite servi de base au projet « Hydre », premier prototype de radar sonore à visée de sanction, développé dans le cadre de l'expérimentation rendue possible par la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Des expérimentations menées sur quatre sites en France et cinq sites en Europe ont démontré la faisabilité technique d'un système automatisé de détection des véhicules excessivement bruyants.

Bruitparif travaille désormais à l'homologation d'un dispositif de nouvelle génération, présenté sous le nom de « Hydre 26 », dont le déploiement pourrait intervenir dans certaines communes d'ici un à deux ans, sous réserve de la poursuite du processus réglementaire.

Un dispositif techniquement complexe

Le radar sonore repose sur plusieurs technologies complémentaires :

- Un système acoustique capable de localiser précisément la source du bruit.
- Des caméras et des outils d'intelligence artificielle permettant de suivre les véhicules dans la scène.
- Des caméras de lecture des plaques d'immatriculation.
- Un dispositif d'enregistrement permettant de constituer un dossier documenté en cas d'infraction potentielle.

La verbalisation repose sur la concordance répétée entre la direction du bruit détecté et la position du véhicule. Le système doit également corriger l'effet de la distance : le niveau sonore est mesuré puis ramené mathématiquement à une distance de référence, afin de pouvoir être comparé à un seuil réglementaire.

L'enjeu est de pouvoir attribuer le bruit au bon véhicule et de produire une mesure suffisamment fiable pour justifier une sanction.

Les obstacles à l'homologation

Le développement du radar sonore se heurte à plusieurs difficultés.

- La complexité de la propagation acoustique. La présence de matériaux à proximité des microphones modifie la propagation du son, notamment par réflexion et diffraction. Il est donc difficile de concilier la protection mécanique du dispositif contre le vandalisme avec les exigences de précision métrologique.
- Les bruits parasites et les erreurs d'attribution. De nombreux phénomènes peuvent déclencher une détection sans constituer une infraction imputable au conducteur : choc sur une chaussée dégradée, chargement mal arrimé, fonctionnement d'équipements pneumatiques ou frigorifiques, ou encore réflexion du bruit sur un autre véhicule.
- La présence de plusieurs véhicules. Lors de dépassements ou de circulations rapprochées, le système doit déterminer avec fiabilité quel véhicule est à l'origine du bruit. Il faut notamment éviter d'attribuer à une moto un bruit provoqué par un autre véhicule ou par un événement extérieur.
- La spécificité des véhicules lourds. Bruitparif estime que la technologie actuelle permet de localiser efficacement des sources ponctuelles, comme les pots d'échappement des motos, mais qu'elle ne garantit pas une fiabilité suffisante pour verbaliser les camions, les bus et les autres véhicules de grande taille, dont les émissions sonores proviennent de multiples parties du véhicule.

Ces difficultés expliquent la durée du processus d'homologation. Après plusieurs prototypes, une évolution des modalités d'évaluation par le Laboratoire national de métrologie et d'essais (LNE) doit permettre de progresser, notamment au moyen d'un dispositif dérogatoire. L'homologation reste néanmoins une étape indispensable avant toute généralisation de la verbalisation automatisée.

Conditions météorologiques et environnement urbain

En réponse aux questions de la salle, Christophe Mietlecki précise que le dispositif doit satisfaire aux essais environnementaux prévus dans le cadre de l'homologation.

Le vent constitue un facteur potentiel de perturbation, mais les protections acoustiques du microphone doivent en limiter les effets. Une mesure pourra également être désactivée si les conditions de vent sont trop défavorables.

Par ailleurs, dans les rues dites « canyon », où les façades génèrent une forte réverbération, une correction acoustique spécifique devra être appliquée pour éviter de pénaliser injustement les conducteurs.

Une solution intermédiaire : le radar pédagogique

Dans l'attente de l'homologation des radars permettant une sanction automatisée, Bruitparif développe des radars pédagogiques associant le capteur Méduse à des panneaux lumineux.

Le principe est simple : le panneau clignote en blanc en fonctionnement normal, puis passe au rouge lorsqu'un véhicule produisant un bruit supérieur au seuil défini est détecté. Le dispositif vise à sensibiliser les conducteurs, notamment à proximité des écoles et dans les zones calmes.

Les communes peuvent installer plusieurs panneaux et déplacer un ou plusieurs capteurs entre différents sites. Cette solution permet de couvrir plusieurs rues sans devoir équiper chacune d'un capteur permanent.

Une évolution complémentaire est envisagée : un dispositif portable pourrait transmettre le niveau sonore mesuré à un policier municipal situé à proximité. Celui-ci pourrait alors constater directement le passage du véhicule et décider d'intervenir. En l'absence d'homologation métrologique pour une sanction fondée sur la mesure automatisée, une éventuelle verbalisation reposerait sur le constat de l'agent, dans le cadre juridique applicable.

Échanges avec l'auditoire :

La question de la responsabilité collective est soulevée.

Les discussions focalisent sur le niveau sonore des sirènes de police en milieu urbain. Un participant dénonce leur caractère parfois agressif et leur contribution à une forme de brutalisation de la circulation, estimant qu'elles pourraient être moins puissantes tout en conservant leur efficacité.

Cette intervention élargit le débat à la responsabilité des pouvoirs publics, des constructeurs et des conducteurs dans la production de nuisances sonores. Les véhicules volontairement modifiés pour amplifier leur bruit sont notamment évoqués.

Les intervenants insistent sur la nécessité d'une prise de conscience collective et d'une plus grande responsabilité individuelle. La réduction du bruit ne dépend pas uniquement des dispositifs de mesure ou de sanction : elle suppose également de faire évoluer les comportements et les choix techniques des constructeurs, notamment en matière de motorisation et de sonorisation des véhicules.

En conclusion, cette table ronde met en évidence deux leviers complémentaires pour lutter contre les pics de bruit excessif.

D'une part, l'étude menée par Bruitparif montre que les sirènes des véhicules d'urgence constituent une composante majeure du bruit ambiant dans certains secteurs parisiens. Elle souligne la nécessité de faire évoluer la réglementation, d'harmoniser les pratiques des services d'urgence et de développer des solutions technologiques permettant de limiter leur usage sans compromettre la sécurité.

D'autre part, les radars sonores ouvrent la perspective d'un contrôle plus objectif des véhicules excessivement bruyants. Si la faisabilité technique est démontrée, l'homologation reste complexe, notamment en raison des difficultés d'attribution des bruits et des exigences de fiabilité nécessaires à une sanction. Les radars pédagogiques constituent, dans l'intervalle, une solution concrète pour sensibiliser les conducteurs.

L'enjeu central est de parvenir à réduire les nuisances sonores à la source, en combinant évolution réglementaire, innovation technologique, adaptation des pratiques et responsabilisation des usagers.

Point focus #3 : Aménager pour réduire l'exposition au bruit

- Retours d'expérience à Paris – Cécile Honoré, adjointe au Pôle Partage de l'Espace Public et Qualité de l'Air, Agence de la Mobilité, Direction de la Voirie et des Déplacements, Ville de Paris
- PLU(i) et bruit routier : quels leviers ? – Catherine Langlet, Adjointe chef de service aménagement, DRIEAT



Évaluer les bénéfices acoustiques des aménagements de voirie : le retour d'expérience de Paris

Cécile Honoré présente une démarche d'évaluation des effets des aménagements urbains sur l'exposition au bruit, menée en collaboration avec Bruitparif et la Direction de la transition écologique et du climat.

Une politique d'apaisement de l'espace public

Depuis plusieurs années, la Ville de Paris développe une politique de transformation de l'espace public visant à réduire la place de la circulation motorisée au profit des mobilités actives et des transports collectifs. Cette démarche s'appuie notamment sur le Plan piéton, le Plan vélo, le programme « Embellir votre quartier » et la création d'environ 300 rues aux écoles lors de la précédente mandature.

Ces aménagements poursuivent plusieurs objectifs : améliorer la sécurité des déplacements, favoriser les mobilités durables, végétaliser l'espace public et réduire les nuisances sonores.

La transformation de la place de Catalogne en forêt urbaine illustre cette approche globale, associant végétalisation, piétonnisation partielle, création d'aménagements cyclables et réduction de l'espace dédié à la voiture.

Une évaluation acoustique avant et après les aménagements

Dans le cadre du Plan d'amélioration de l'environnement sonore de Paris, la Ville et Bruitparif ont engagé une démarche d'évaluation des effets acoustiques des aménagements réalisés entre 2022 et 2025. Environ onze opérations ont ainsi été documentées, couvrant différentes configurations : piétonnisation, création de pistes cyclables, réduction du trafic motorisé et réaménagement global de l'espace public.

Des mesures acoustiques ont été réalisées avant et après les travaux, à des points définis avec les chefs de projet afin de caractériser les évolutions du bruit.

Deux exemples illustrent les résultats obtenus :

- Rue du Faubourg-du-Temple : la transformation en vélorue, la limitation du trafic motorisé à la desserte locale, l'élargissement des trottoirs et le remplacement des pavés par un revêtement en enrobé ont permis des gains acoustiques particulièrement importants, dépassant 8 dB la nuit. La baisse observée a également permis de passer sous les valeurs limites réglementaires sur ce site.
- Rue Lafayette : la mise en sens unique de la circulation générale, le maintien d'un couloir de bus et la création d'une piste cyclable bidirectionnelle ont contribué à réduire le trafic et à éloigner certaines sources de bruit des habitations. Les mesures montrent des gains de l'ordre de 3 à 4 dB. Malgré cette amélioration, les niveaux sonores restent supérieurs aux valeurs limites réglementaires.

Ces résultats montrent que les effets acoustiques varient selon la nature des aménagements, la configuration des voies et l'évolution des volumes de circulation. Les gains observés sur certains sites peuvent être significatifs, mais ils ne suffisent pas systématiquement à ramener l'exposition au bruit sous les seuils réglementaires.

Des résultats à consolider et à élargir

L'objectif de cette démarche est de constituer progressivement une base de référence permettant d'objectiver les bénéfices acoustiques de différentes typologies d'aménagement. Cette « bibliothèque » de résultats pourra aider les collectivités à mieux anticiper les effets des projets futurs.

Les mesures montrent également l'importance de surveiller les éventuels reports de circulation. À la suite du réaménagement de la place de Catalogne, une dégradation acoustique a été constatée sur l'une des rues restées ouvertes au trafic. Ce résultat a conduit la Ville et Bruitparif à prévoir de nouvelles mesures, deux ans après les travaux, afin de vérifier si cette évolution perdure.

La démarche doit se poursuivre avec l'évaluation d'autres aménagements, notamment les projets de végétalisation et les interventions liées à la lutte contre les îlots de chaleur. L'enjeu est de mieux documenter les effets conjoints des politiques de mobilité, de qualité de l'air et de transformation de l'espace public.

Les documents d'urbanisme : des leviers pour limiter l'exposition au bruit

Catherine Langlet aborde les outils dont disposent les collectivités pour intégrer la prévention du bruit dans l'aménagement du territoire, en particulier les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi).

Des outils pour connaître et caractériser l'exposition sonore

Plusieurs dispositifs permettent aux collectivités d'identifier les secteurs les plus exposés et de définir les actions à engager.

- Les cartes de bruit stratégiques (CBS) permettent de visualiser les niveaux sonores liés aux grandes infrastructures de transport et d'estimer l'exposition des populations. Les travaux de préparation de la cinquième échéance sont en cours, avec une adoption prévue en juin 2027.
- Les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) traduisent cette connaissance en programmes d'actions portés par les gestionnaires d'infrastructures : État, départements, communes ou intercommunalités. L'échéance 5 prévoit leur adoption en juin 2029.
- Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre identifie les voies en fonction de leur niveau de bruit. Il permet d'imposer des exigences d'isolation acoustique aux nouvelles constructions situées dans les secteurs concernés.

Ces outils ont des fonctions complémentaires : les premiers permettent de caractériser les nuisances et de programmer des mesures de réduction, tandis que le classement sonore encadre notamment les conditions de construction à proximité des infrastructures.

Intégrer le bruit dans les PLU et les PLUi

Les documents d'urbanisme permettent d'agir en amont, dès la conception des quartiers, afin d'éviter ou de limiter l'exposition des futurs habitants.

Le guide « PLUi et bruit : quels leviers ? », publié par la DRIEAT en mai 2026, rassemble des exemples de bonnes pratiques et de rédaction réglementaire destinés à accompagner les collectivités dans cette démarche.

La prise en compte du bruit peut intervenir à plusieurs niveaux du document d'urbanisme :

- Le rapport de présentation identifie les enjeux acoustiques du territoire.
- Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) définit les grandes orientations, notamment la préservation des zones calmes et la réduction des nuisances.
- Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) précisent les principes à respecter dans les projets, à l'échelle d'un quartier ou d'un secteur.
- Le règlement fixe des prescriptions plus opérationnelles concernant l'implantation, la forme et les caractéristiques des constructions.

Cinq leviers d'aménagement : éloigner, protéger, orienter, agencer et isoler

- 1. Éloigner les constructions sensibles des sources de bruit

Le premier levier consiste à imposer des distances de recul ou des bandes d'inconstructibilité à proximité des infrastructures les plus bruyantes. Les usages peuvent également être organisés selon leur sensibilité : activités industrielles ou tertiaires en première ligne, puis logements et équipements sensibles plus en retrait.

Le règlement peut aussi empêcher qu'un bâtiment initialement destiné à une activité industrielle ou tertiaire soit transformé ultérieurement en logements dans un secteur trop exposé.

- 2. Protéger les bâtiments et les espaces situés à l'arrière

L'implantation et la hauteur des constructions peuvent créer un écran acoustique pour les bâtiments situés en retrait. Des bâtiments tertiaires ou industriels placés en bordure d'une voie peuvent ainsi protéger des logements ou des équipements sensibles.

Selon la configuration du quartier, les hauteurs peuvent également être modulées pour limiter la propagation du bruit vers les différentes façades et les étages des bâtiments.

- 3. Orienter les bâtiments pour limiter la propagation sonore

La forme et l'orientation des constructions influencent la réflexion et la propagation des ondes sonores. Les OAP peuvent donc privilégier certaines implantations et formes bâties afin de réduire l'exposition des façades et de préserver des espaces plus calmes.

- 4. Agencer les logements en fonction de leur exposition

L'organisation intérieure des bâtiments constitue un levier complémentaire. Il est possible de privilégier l'implantation des chambres et des pièces de vie sur les façades les moins exposées, et de positionner les cuisines, salles de bains et autres pièces de service du côté le plus bruyant.

Cette approche vise notamment à préserver la qualité du sommeil et le confort des occupants.

- 5. Renforcer l'isolation acoustique des constructions

Le règlement peut prévoir des dispositions facilitant des solutions d'isolation complémentaires, notamment l'isolation thermique et acoustique par l'extérieur lorsque cela est pertinent, ou l'aménagement de loggias fermées pour les bâtiments exposés à des niveaux sonores élevés.

Ces cinq leviers permettent d'agir à différentes échelles, depuis l'organisation générale du quartier jusqu'à la conception détaillée des bâtiments.

Végétalisation et qualité de l'air : des objectifs à concilier

La végétalisation peut contribuer à l'amélioration du cadre de vie, mais son effet direct sur le bruit demeure généralement limité, sauf à disposer d'une végétation suffisamment dense.

Par ailleurs, les choix d'aménagement favorables à la réduction du bruit ne sont pas systématiquement favorables à la réduction de la pollution atmosphérique. Une analyse au cas par cas reste donc nécessaire pour rechercher les solutions les plus adaptées aux caractéristiques locales et aux différents objectifs environnementaux.

Échanges avec l'auditoire

La question des effets indirects des aménagements : une question porte sur la capacité des évaluations avant-après à prendre en compte les reports de circulation générés par les aménagements.

La Ville de Paris a précisé que la démarche présentée repose sur des mesures acoustiques localisées, destinées principalement à quantifier les gains obtenus aux endroits étudiés. Elle ne constitue pas une évaluation exhaustive de l'ensemble des effets sur la circulation et le bruit à l'échelle du quartier.

Le cas de la place de Catalogne illustre néanmoins l'importance de cette vigilance : un aménagement peut améliorer l'environnement sonore sur certains secteurs tout en dégradant la situation sur d'autres voies en raison de la redistribution du trafic. Des investigations complémentaires sont donc nécessaires pour évaluer ces effets indirects.

En conclusion, la réduction de l'exposition au bruit doit être intégrée à la fois dans les politiques de mobilité et dans la conception du territoire.

Le retour d'expérience parisien confirme que des aménagements tels que la piétonnisation, les vélorues, les pistes cyclables et la réduction du trafic peuvent générer des gains acoustiques significatifs. La mesure avant-après permet d'objectiver ces bénéfices, de comparer les solutions et de détecter d'éventuelles dégradations liées aux reports de circulation.

En complément, les documents d'urbanisme offrent aux collectivités des leviers structurants pour prévenir l'exposition au bruit sur le long terme : éloignement des constructions sensibles, organisation des bâtiments, protection des espaces en retrait, adaptation des logements et renforcement de l'isolation acoustique.

L'enseignement principal est qu'une politique efficace de lutte contre le bruit doit associer réduction du trafic à la source, évaluation des aménagements et intégration du risque sonore dans la planification urbaine. Elle suppose également de tenir compte des effets indirects sur les quartiers voisins et de rechercher des solutions conciliant bruit, qualité de l'air, mobilités et qualité du cadre de vie.

**Séquence
« Agir #3 »
15h30 – 16h30**

Réguler les bruits liés à la vie récréative

Table ronde animée par Fanny Mietlicki, Directrice de Bruitparif

Avec :

- **Alix Vandon**, Cheffe de projet sur la politique de la nuit, Ville de Paris
- **Sophiane Ben Yaala**, Chargé d'opération en charge des chartes des usages, Haropa Port
- **Félicia Prignot**, Médiatrice, Les Pierrots de la Nuit
- **Hugo Scagnetti**, Chef de projet, Bruitparif
- **Bertrand Lukacs**, Président de l'association Pour une ville souhaitable



Une problématique en forte progression

La table ronde porte sur les nuisances sonores liées aux activités récréatives et à la vie nocturne, dont l'importance est croissante dans les grandes villes, notamment à Paris. Ces nuisances recouvrent une grande diversité de sons : conversations et brouhaha des terrasses, bruit des couverts et du mobilier, musique amplifiée, cris et attroupements sur l'espace public, mais aussi utilisation d'enceintes portatives ou bruits liés aux départs de clientèle.

À Paris, où l'on compte environ 15 000 cafés et restaurants, la concentration des établissements festifs, la multiplication des terrasses et l'occupation nocturne des quais, des parcs et des rues contribuent à cette problématique. Selon les chiffres présentés en introduction, 31 % des Parisiens citent le bruit des personnes à l'extérieur comme une gêne à leur domicile, contre 27 % pour les transports, tandis que 22 % mentionnent les deux.

Plusieurs facteurs expliquent cette évolution :

- La loi Évin de 2008, qui a contribué au déplacement des conversations vers l'extérieur des établissements.
- La période du Covid-19, suivie d'une reprise des activités festives et du développement des terrasses estivales, notamment pour soutenir les établissements fragilisés.
- Les épisodes de fortes chaleurs, qui incitent les habitants à ouvrir leurs fenêtres et favorisent les rassemblements nocturnes dans les espaces publics.
- L'évolution des usages de la ville, avec une fréquentation accrue de certains espaces extérieurs en soirée et la nuit, parfois associée à une consommation importante d'alcool.

Pour les représentants des riverains, cette évolution provoque une multiplication des conflits entre les activités festives et le droit au repos. Ils soulignent également que les nuisances peuvent atteindre des niveaux sonores élevés, avec des pics particulièrement perturbants en soirée et pendant la nuit.

Les conséquences sur la santé et la qualité de vie

Les intervenants insistent sur la nécessité de considérer le bruit récréatif comme un enjeu de santé environnementale, et non comme un simple désagrément lié à la vie urbaine.

Le sommeil constitue une préoccupation centrale. Les nuisances nocturnes répétées peuvent empêcher les habitants de récupérer, notamment lorsqu'elles surviennent au cours des périodes les plus chaudes.

Les riverains se trouvent alors confrontés à une double vulnérabilité : la chaleur les oblige à ouvrir leurs fenêtres, tandis que le bruit extérieur les empêche de dormir.

Bertrand Lukacs défend ainsi une approche globale de la santé, inspirée du concept « One Health », qui relie la santé humaine à celle de l'environnement et du vivant. Il estime que la protection du sommeil doit devenir un objectif prioritaire des politiques d'adaptation au changement climatique.

Un manque important de connaissances scientifiques est toutefois souligné : contrairement au bruit des transports, le bruit récréatif fait encore l'objet de peu d'études épidémiologiques sur ses effets sanitaires. Bruitparif indique travailler depuis plusieurs années avec l'Université Gustave Eiffel, le Cerema et la Ville de Paris à un projet d'étude d'envergure, qui peine encore à obtenir les soutiens nécessaires.

Des réponses fondées sur la concertation et la médiation

La politique de la nuit de la Ville de Paris

La politique parisienne de la nuit s'est notamment structurée à la suite des États généraux de la nuit, organisés dans un contexte de fermeture d'établissements et de tensions entre professionnels et riverains. Le Conseil de la nuit, la création des Pierrots de la nuit et la mise en place d'un service municipal dédié ont contribué à faire de la cohabitation entre les usages festifs et résidentiels un sujet de politique publique.

La Ville mobilise plusieurs dispositifs :

- Les commissions de régulation des débits de boissons, qui réunissent les services municipaux, les forces de police, les professionnels et d'autres acteurs concernés. Elles examinent les signalements, les appels au 39 75, les procès-verbaux et les informations recueillies sur le terrain afin d'identifier les établissements problématiques et de déterminer les actions adaptées.
- Les comités locaux de lutte contre le bruit, qui permettent d'aborder les nuisances à l'échelle des quartiers.
- Les chartes des usages, qui organisent le dialogue entre riverains, exploitants, gestionnaires d'espaces et institutions.
- Les partenariats avec Bruitparif et les Pierrots de la nuit, qui contribuent respectivement à objectiver les nuisances et à faciliter la médiation.

La Ville reconnaît toutefois la difficulté de coordonner ces actions dans une ville comptant de nombreux établissements et des quartiers festifs très dispersés. La mise en place des dispositifs varie également selon les arrondissements.

Les chartes des usages sur les quais

Sur les quais parisiens, des chartes associant exploitants, riverains, mairies d'arrondissement, préfecture de police et partenaires techniques ont été développées progressivement. Trois chartes sont présentées : Austerlitz-La Rapée, Bercy-La Gare et Port de l'Ouest.

L'objectif est de permettre le maintien des activités économiques et festives tout en limitant leurs conséquences pour les habitants. Plusieurs mesures concrètes ont été mises en œuvre :

- La présence d'un médiateur disposant de compétences en ingénierie sonore, pouvant intervenir en temps réel auprès des établissements pour demander une réduction du volume.
- Le recours à des agents de sécurité pour encadrer les sorties et limiter les cris et les comportements bruyants.

- Des études acoustiques globales, dites « études de confort », réalisées avec plusieurs établissements fonctionnant simultanément afin de mieux évaluer le bruit cumulé reçu par les riverains.
- Des engagements contractuels des exploitants et, si nécessaire, des sanctions, pouvant aller jusqu'à la restriction des escales pour certains bateaux festifs.
- Le remplacement des bips de recul de certains camions par un signal sonore moins agressif, appelé « cri du lynx ».

Ces retours d'expérience montrent que les solutions doivent être adaptées à chaque site. Certaines démarches de médiation sociale n'ont pas fonctionné, notamment lorsque les intervenants connaissaient mal le milieu festif ou que les équipes des établissements n'étaient pas suffisamment associées. À l'inverse, la médiation sonore en temps réel est présentée comme particulièrement utile pour identifier la source du bruit et agir rapidement.

Les Pierrots de la nuit : restaurer le dialogue

L'association des Pierrots de la nuit intervient en complément des dispositifs réglementaires. Son objectif est de prévenir les conflits en recréant du dialogue entre les habitants et les établissements.

Son action repose sur deux volets :

- La médiation sociale : à partir des signalements, l'association recueille des informations auprès des riverains, des mairies, des services de police et des professionnels. Elle peut organiser des échanges séparés, dans le respect de l'anonymat, avant de réunir les parties autour d'une table pour rechercher des solutions adaptées.
- La médiation artistique : pendant certaines soirées estivales, des comédiens vont à la rencontre des publics festifs pour les sensibiliser aux nuisances sonores et encourager des comportements plus respectueux.

L'association indique être en contact avec plus de 500 établissements par an et mener une cinquantaine de médiations de longue durée. Les solutions peuvent être simples, comme la pose de patins sous les chaises, ou plus coûteuses, comme des travaux d'insonorisation. Le recours à des agents chargés de réguler les comportements de la clientèle à la sortie des établissements est également recommandé lorsque les moyens le permettent.

Les intervenants rappellent néanmoins que la médiation ne remplace pas la réglementation ni les sanctions. Elle nécessite du temps, un suivi régulier et la volonté des différentes parties d'accepter des compromis.

Objectiver les nuisances grâce aux dispositifs Méduse

Bruitparif présente les dispositifs Méduse, déployés à Paris depuis 2019, comme des outils de mesure et d'analyse des nuisances sonores. Leur rôle est d'objectiver la situation, et non de réduire directement le bruit.

Ces dispositifs associent quatre microphones et une caméra à 360 degrés. Ils permettent de mesurer les niveaux sonores et de repérer la direction de la source dominante, avec une actualisation très fréquente. Plus de 50 capteurs ont été installés dans différents quartiers parisiens.

Les données sont mises à disposition sur la plateforme de Bruitparif, où il est possible de consulter les niveaux sonores, leur évolution au cours de la semaine et des rapports d'étude. Des analyses spatiales permettent également de distinguer les contributions de différentes zones ou de différents établissements.

Ces outils présentent plusieurs intérêts :

- Identifier plus précisément l'origine des nuisances.
- Comparer les situations entre établissements et suivre leur évolution d'une année à l'autre.
- Appuyer les échanges entre riverains, exploitants et institutions sur des données partagées.
- Mieux cibler les interventions des médiateurs ou des forces de l'ordre.

Une expérimentation menée sur le canal Saint-Martin cherche à aller plus loin, en extrapolant les mesures de plusieurs capteurs à l'ensemble d'un secteur. L'objectif est de mieux représenter l'évolution du bruit à l'échelle d'un quartier et, à terme, de faciliter une intervention plus rapide et mieux ciblée.

Les intervenants soulignent cependant que les mesures acoustiques ne suffisent pas à elles seules : elles doivent être accompagnées d'une interprétation, d'un dialogue entre les acteurs et de décisions concrètes.

Des désaccords sur l'équilibre entre fête et tranquillité

La table ronde met en évidence une divergence importante entre la volonté de préserver l'attractivité nocturne de Paris et celle de garantir aux habitants un environnement compatible avec le repos.

Les représentants des riverains estiment que la politique actuelle demeure trop favorable aux activités festives et que les nuisances ne sont pas suffisamment prises en compte dans les décisions d'aménagement et de gestion de l'espace public. Ils regrettent notamment :

- Le manque de transparence sur les travaux des commissions de régulation et le suivi des signalements.
- L'absence de dispositifs de concertation dans certains arrondissements.
- Le manque d'utilisation de certaines données acoustiques pourtant disponibles.
- La place insuffisante accordée à la répression et aux sanctions dans les échanges.

Ils rappellent également que l'amélioration d'un espace sur le plan de la circulation ou de l'aménagement peut avoir un bilan sanitaire global négatif si elle s'accompagne d'une augmentation des nuisances nocturnes.

La Ville de Paris défend pour sa part une approche fondée sur le dialogue et la recherche de solutions adaptées aux particularités des quartiers, tout en reconnaissant la nécessité de renforcer les dispositifs existants. Elle indique vouloir poursuivre la réflexion de manière transversale, notamment sur les effets du changement climatique et les nouveaux usages nocturnes.

Un appel est lancé pour organiser une réunion réunissant la Ville, les associations de riverains, les professionnels, la préfecture de police, les services municipaux et les partenaires techniques, afin d'examiner les engagements politiques annoncés et de définir des mesures concrètes.

En conclusion, cette table ronde souligne que le bruit récréatif constitue une problématique urbaine complexe, à la croisée de la santé publique, de l'activité économique, de la vie sociale et de l'aménagement des espaces publics. Les démarches de concertation, les chartes des usages, la médiation et les outils de mesure offrent des leviers utiles, mais leur efficacité dépend de leur continuité, de leur coordination et de leur traduction en actions concrètes.

L'enjeu central est de dépasser l'opposition entre une ville festive et une ville résidentielle, afin de construire une politique de la nuit qui concilie attractivité, convivialité et droit au repos. Cela suppose une meilleure objectivation des nuisances, une réglementation effectivement appliquée, une place plus importante accordée à la santé et un dialogue équilibré entre toutes les parties prenantes.

Séquence
« Agir #4 »
16h30 – 17h30

Les collectivités en action pour améliorer la qualité de l'environnement sonore

Table ronde animée par Olivier Blond, Président de Bruitparif

Avec :

- Didier Gonzales, Conseiller métropolitain délégué à la lutte contre le bruit
- Ilyes Bennaceur, Conseiller municipal à la Mairie des Ulis
- Sophie Deschiens, Adjointe au Maire de Levallois, déléguée aux Services techniques et au Cadre de vie
- Geoffroy Boulard, Maire du 17^e arrondissement



Le bruit constitue aujourd'hui un enjeu majeur de santé publique, de qualité de vie et d'aménagement urbain. Face à ses effets sur le bien-être des habitants, les collectivités locales disposent de plusieurs leviers d'action. Les échanges entre les représentants de Levallois, des Ulis, du 17^e arrondissement de Paris et de la Métropole du Grand Paris montrent que la lutte contre les nuisances sonores repose à la fois sur des mesures concrètes, une meilleure connaissance du bruit et une coopération entre les acteurs du territoire.

Des actions locales concrètes pour réduire les nuisances sonores

Les collectivités peuvent agir directement sur les sources de bruit et sur les conditions de vie des habitants.

À Levallois, plusieurs initiatives visent à limiter les nuisances liées à la circulation et aux activités urbaines, notamment le recours à des revêtements routiers moins bruyants et l'encadrement des terrasses et des activités nocturnes. Aux Ulis, la réduction de la vitesse à 30 km/h, l'électrification des véhicules et des équipements municipaux, ainsi que l'installation de tampons de voirie moins bruyants contribuent à diminuer le bruit au quotidien. La création d'espaces plus calmes permet également de préserver des lieux de repos au sein de la ville.

Dans le 17^e arrondissement de Paris, la mise en place d'un comité local du bruit illustre l'importance du dialogue entre les institutions, les opérateurs de transport, les associations et les habitants. Ce travail collectif a notamment permis de documenter les nuisances provoquées par les sirènes et de faire émerger des pistes d'amélioration.

Ces exemples montrent qu'il n'existe pas de solution unique : les réponses doivent être adaptées aux sources de bruit et aux spécificités de chaque territoire.

Mesurer le bruit pour mieux orienter l'action publique

La lutte contre les nuisances sonores nécessite de disposer de données fiables pour identifier les zones les plus exposées, comprendre l'origine des nuisances et évaluer l'efficacité des mesures engagées.

Le partenariat avec Bruitparif, organisme de référence pour l'observation du bruit en Île-de-France, joue à cet égard un rôle important. Les mesures acoustiques permettent d'objectiver les plaintes des habitants, de documenter les situations problématiques et d'appuyer les décisions publiques sur des éléments concrets.

Cette connaissance est d'autant plus essentielle que le bruit ne s'arrête pas aux frontières administratives. Les nuisances liées aux routes, aux voies ferrées ou au trafic aérien peuvent affecter plusieurs communes. Elles nécessitent donc une coordination entre les municipalités, les opérateurs de transport et les différents échelons institutionnels.

À l'échelle métropolitaine, la Métropole du Grand Paris contribue à cette démarche par la cartographie du bruit et le soutien à des dispositifs de réduction des nuisances, notamment les protections acoustiques le long des infrastructures.

Intégrer l'acoustique dès la conception de la ville

La prévention du bruit passe également par l'aménagement urbain. Les matériaux utilisés, l'orientation des bâtiments, la configuration des rues et la disposition des espaces publics influencent directement la propagation du son.

Il est donc important de prendre en compte l'acoustique dès la conception des projets urbains, plutôt que d'intervenir uniquement une fois les nuisances installées. Les outils de simulation acoustique et les jumeaux numériques peuvent aider les collectivités à anticiper les effets d'un aménagement, à comparer différents scénarios et à retenir les solutions les plus adaptées.

Cette approche préventive permet de mieux concilier densité urbaine, développement des mobilités et qualité du cadre de vie.

Renforcer les moyens d'action et la mobilisation collective

Malgré les initiatives déjà engagées, plusieurs difficultés persistent. Les collectivités ont notamment besoin d'outils réglementaires plus efficaces pour agir contre certaines nuisances. L'homologation et le déploiement des radars sonores sont ainsi présentés comme des leviers importants, dans la perspective de pouvoir mieux contrôler et sanctionner les comportements particulièrement bruyants.

La sensibilisation constitue un autre axe essentiel. Les actions publiques ne peuvent produire pleinement leurs effets sans une prise de conscience des habitants, des automobilistes, des professionnels et des organisateurs d'activités. La réduction du bruit suppose donc de faire évoluer les pratiques individuelles autant que les politiques d'aménagement et de mobilité.

En conclusion, Les échanges montrent que les collectivités disposent déjà de leviers variés pour lutter contre le bruit : réduction de la vitesse, choix de revêtements adaptés, encadrement de certaines activités, création d'espaces calmes, amélioration de la connaissance acoustique et intégration du bruit dans les projets urbains.

L'efficacité de ces actions repose sur trois conditions essentielles : mesurer objectivement les nuisances, coordonner les interventions à la bonne échelle et inscrire la lutte contre le bruit dans la durée. Si les initiatives locales démontrent qu'il est possible d'améliorer concrètement le cadre de vie, leur développement nécessite également des outils réglementaires adaptés, des moyens suffisants et une mobilisation collective autour de cet enjeu de santé publique.

Lancement de l'initiative « Mairies engagées pour le calme »

LES VILLES
S'ENGAGENT
POUR LE CALME
EN ÎLE-DE-FRANCE



Myriam Planque
chargée de mission Santé Environnement Région Île-de-France



Cette démarche vise à valoriser les communes et les mairies d'arrondissement qui s'engagent en faveur de la qualité de l'environnement sonore, de la préservation des espaces calmes et de la réduction des nuisances sonores.

Une initiative inscrite dans les politiques régionales

Cette initiative s'inscrit dans la continuité de deux plans régionaux :

- Le Plan régional antibruit, qui encourage notamment les collectivités à préserver les zones de calme, à créer des espaces de ressourcement et à valoriser les actions menées pour améliorer l'environnement sonore.
- Le Plan régional santé environnement, qui soutient la reconnaissance et le développement de lieux favorables au bien-être et à la santé.

La démarche mobilise un comité d'experts réunissant plusieurs partenaires, dont l'Agence régionale de santé, la DRIEAT, l'Association des maires d'Île-de-France, l'Institut Paris Region et des organismes régionaux spécialisés dans la santé et la biodiversité. Ce comité sera notamment chargé d'examiner les candidatures.

Valoriser les actions et les projets des collectivités

Les communes intéressées pourront déposer un dossier de candidature disponible sur le site internet de Bruitparif. Celui-ci prendra la forme d'un questionnaire organisé autour de plusieurs thèmes :

- L'organisation de la collectivité pour intégrer les enjeux liés au bruit dans ses politiques publiques.
- Les actions concrètes déjà réalisées pour réduire les nuisances sonores et préserver les espaces de calme.
- Les démarches de sensibilisation conduites auprès des habitants et des acteurs du territoire.
- Les projets à venir, destinés à améliorer durablement l'environnement sonore communal.

Les collectivités pourront également mettre en avant une action particulièrement emblématique et la présenter de manière approfondie.

Un accompagnement technique et financier

Au-delà de la valorisation des initiatives locales, cette démarche doit permettre aux collectivités de bénéficier de soutiens pour concrétiser leurs projets.

La Région pourra notamment mobiliser des financements dans le cadre du contrat vert et bleu, dispositif partenarial destiné à soutenir des projets environnementaux en Île-de-France.

Parmi les actions susceptibles d'être financées figurent les équipements de protection contre le bruit et les radars sonores. Les communes pourront également solliciter un accompagnement technique de Bruitparif dans le cadre de leur candidature.

Avec « Mairie engagée pour le calme », la Région Île-de-France et Bruitparif souhaitent encourager et rendre visibles les initiatives locales en faveur d'un environnement sonore de qualité. L'objectif est de reconnaître l'engagement des collectivités, de favoriser le partage des bonnes pratiques et de faciliter la mise en œuvre de nouveaux projets grâce à un accompagnement technique et à des financements régionaux.

Le message adressé aux collectivités est clair : elles sont invitées à faire connaître leurs actions et à déposer leurs projets afin de profiter des dispositifs de soutien disponibles pour renforcer la lutte contre le bruit et préserver les espaces de calme.

Comment participer ?

1. Télécharger le dossier de demande de reconnaissance sur le site de Bruitparif
2. Remplir le questionnaire (une cinquantaine de questions) + joindre documents utiles
 - Chapitre 1. Organisation mise en place
 - Chapitre 2. Actions concrètes déjà engagées
 - Chapitre 3. Opérations de sensibilisation mises en œuvre au cours des trois dernières années.
 - Chapitre 4. Projets que la mairie souhaite développer sur son territoire au cours des trois prochaines années en faveur de la promotion du calme. Parmi ceux-ci, il doit être mentionné le projet pour lequel elle souhaiterait bénéficier d'un soutien financier de la Région Île-de-France (via l'un des dispositifs de la Région mobilisables, actuellement le [budget participatif écologique et solidaire](#) et le [contrat vert et bleu](#))
3. Renvoyer le dossier rempli (avec les PJ) avant le 30 juin 2027 à MEC@bruitparif.fr
4. Annonce des résultats « Mairies engagées pour le calme » lors de la prochaine JRQES en octobre 2027



LES VILLES
S'ENGAGENT
POUR LE CALME
EN ÎLE-DE-FRANCE



DEMANDE DE RECONNAISSANCE



Une initiative visant à promouvoir des actions éligibles à la labellisation QUIET en Île-de-France

Une fois mises en œuvre, les actions des « mairies engagées pour le calme », qui auront été accompagnées et soutenues par la Région Île-de-France, pourront faire l'objet d'une demande de labellisation.

Créé dans le cadre du [4e Plan national santé environnement](#), le label Quiet valorise les lieux calmes ou moments apaisés permettant aux populations de disposer d'espaces de ressourcement, de tranquillité sonore.



Pour déposer votre dossier :



labelquiet@cidb.org

Site du label Quiet

