

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



**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**

**Séquence
« Connaître #1 »
9h20 – 10h00**

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

Perception du bruit en Ile-de-France

Édition 2026

Patricia CROUTTE et Jörg MULLER

8 octobre 2026

Une enquête de référence, rééditée à intervalles réguliers depuis 2016



Enquête conduite sur **internet**, auprès d'un panel d'internautes, du 18 mai au 29 juin 2026, soit cinq ans après la précédente édition

Auprès d'un échantillon construit selon la méthode des **quotas** (département, sexe, âge, catégorie socio-professionnelle, type d'habitat)

Au total, en 2026, **3.014** personnes de plus de 15 ans ont été interrogées en région **Ile-de-France**

Un questionnaire **maintenu** sur certaines variables, avec des **nouvelles questions** également

Les résultats ont été **redressés** et sont donc représentatifs de l'ensemble de la population des 15 ans et plus résidant en Ile-de-France

01

Le bruit en Ile-de-France : la première nuisance de proximité



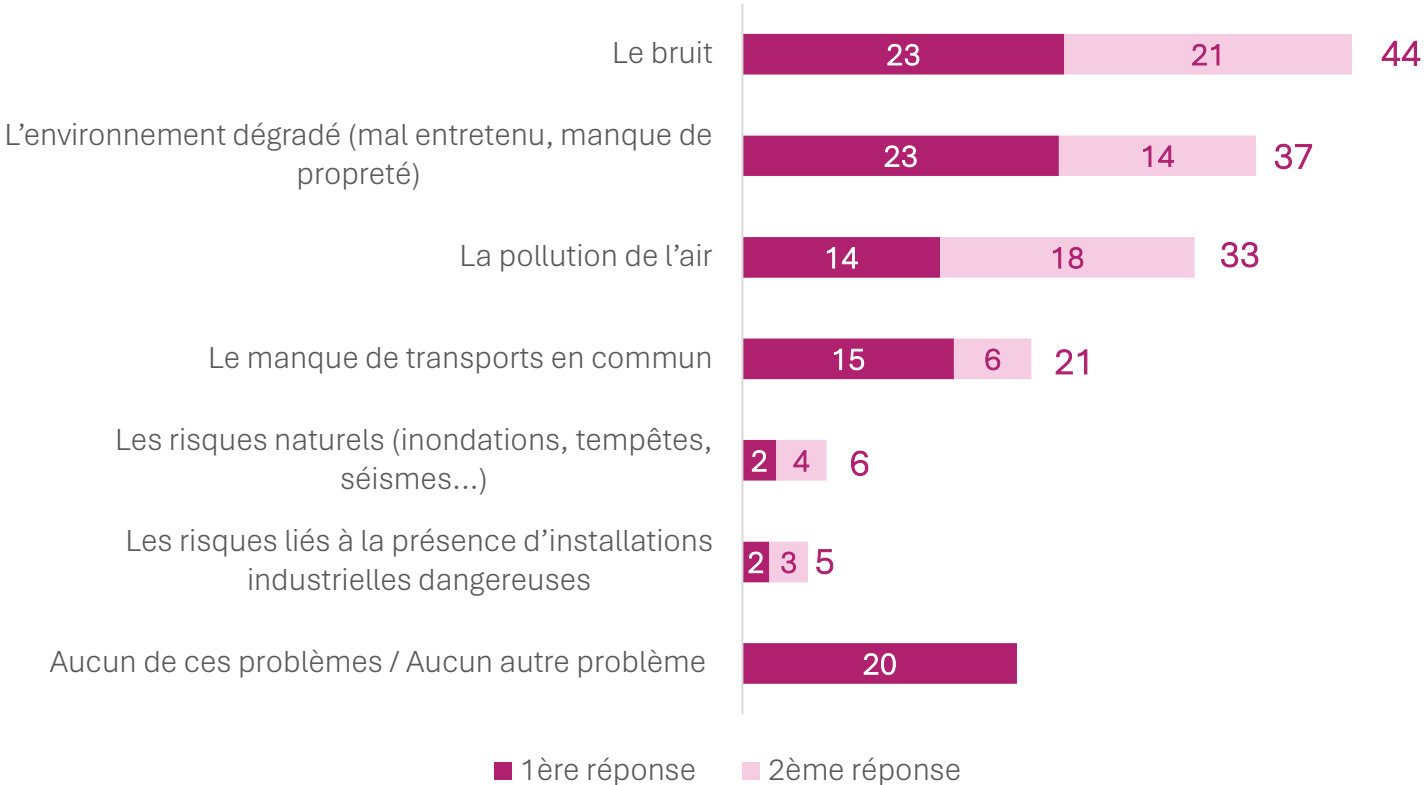
Le bruit, première nuisance de proximité

Dans le vécu de proximité, le bruit s'impose comme la nuisance n°1, devant la pollution de l'air — un signal fort pour en faire une priorité d'action locale

Entre 2021 et 2026, le bruit conserve son niveau de citation (44%) : c'est le 1^{er} problème rencontré dans le quartier et il creuse l'écart avec les deux problèmes suivants, qui perdent chacun 3 points

Le bruit arrive en tête des citations dans **tous** les groupes

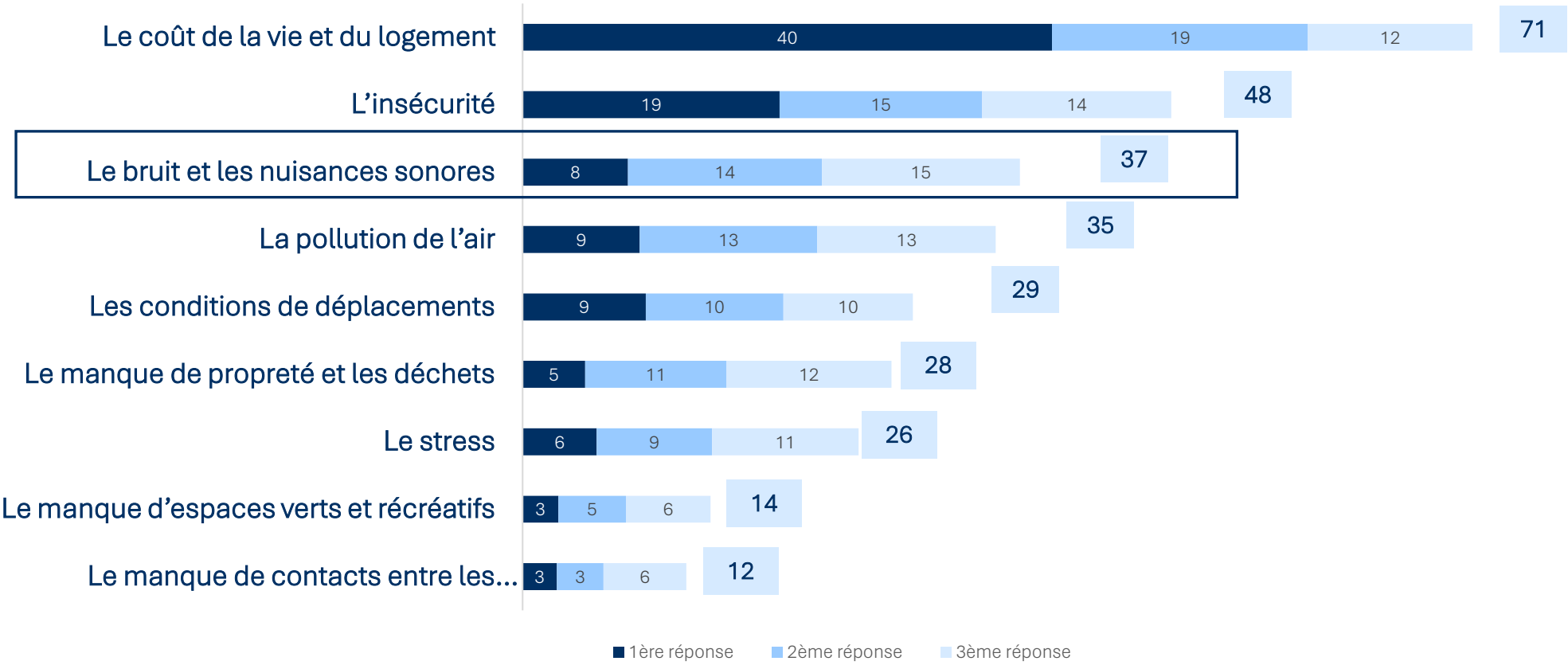
Parmi les problèmes suivants, quels sont les deux qui concernent le plus votre quartier ?
Champ : ensemble des répondants franciliens, en %



Le bruit et les nuisances sonores pointent en troisième position des inconvénients d’habiter en Ile-de-France

Parmi les inconvénients majeurs liés au fait d’habiter en région Ile-de-France, veuillez citer les trois plus importants pour vous par ordre de priorité décroissante ?

Champ : ensemble des répondants franciliens, en %



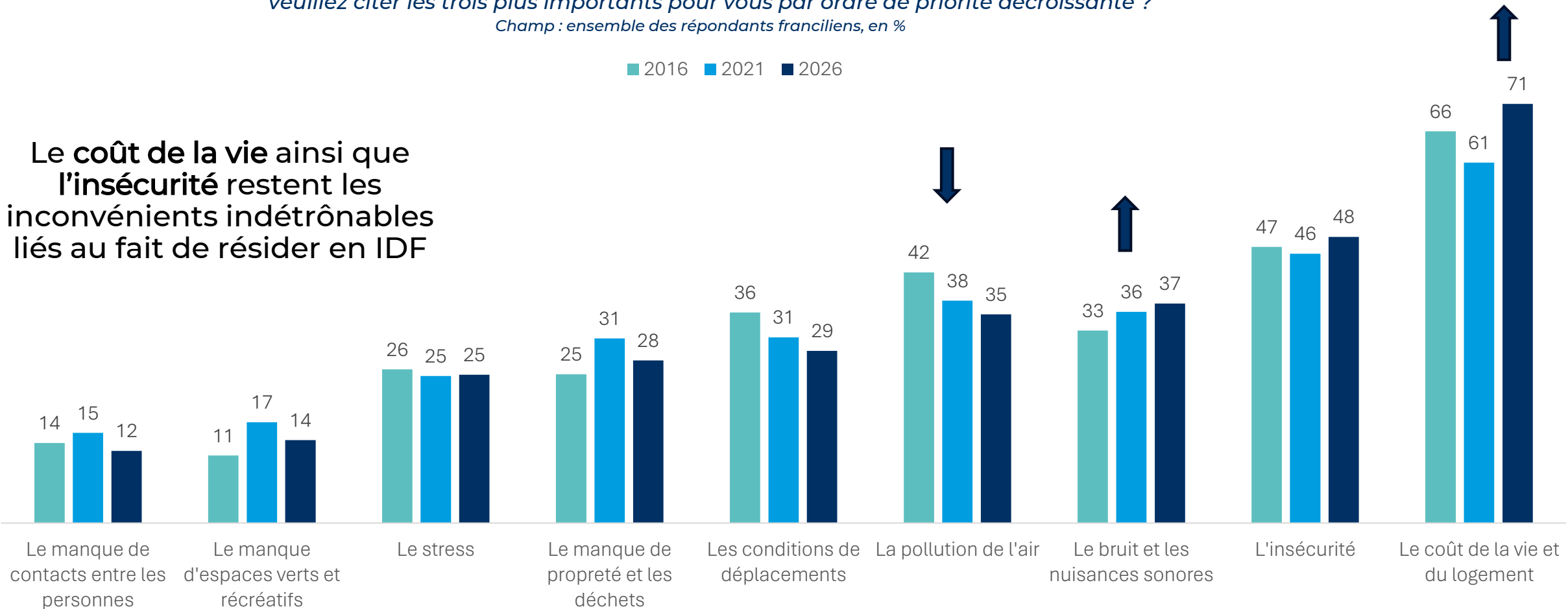
Source : Etude du CREDOC pour Bruitparif, 2026

En 10 ans, le bruit s'est imposé comme un inconvénient plus important que la pollution de l'air

Parmi les inconvénients majeurs liés au fait d'habiter en région Ile-de-France, veuillez citer les trois plus importants pour vous par ordre de priorité décroissante ?
Champ : ensemble des répondants franciliens, en %

■ 2016 ■ 2021 ■ 2026

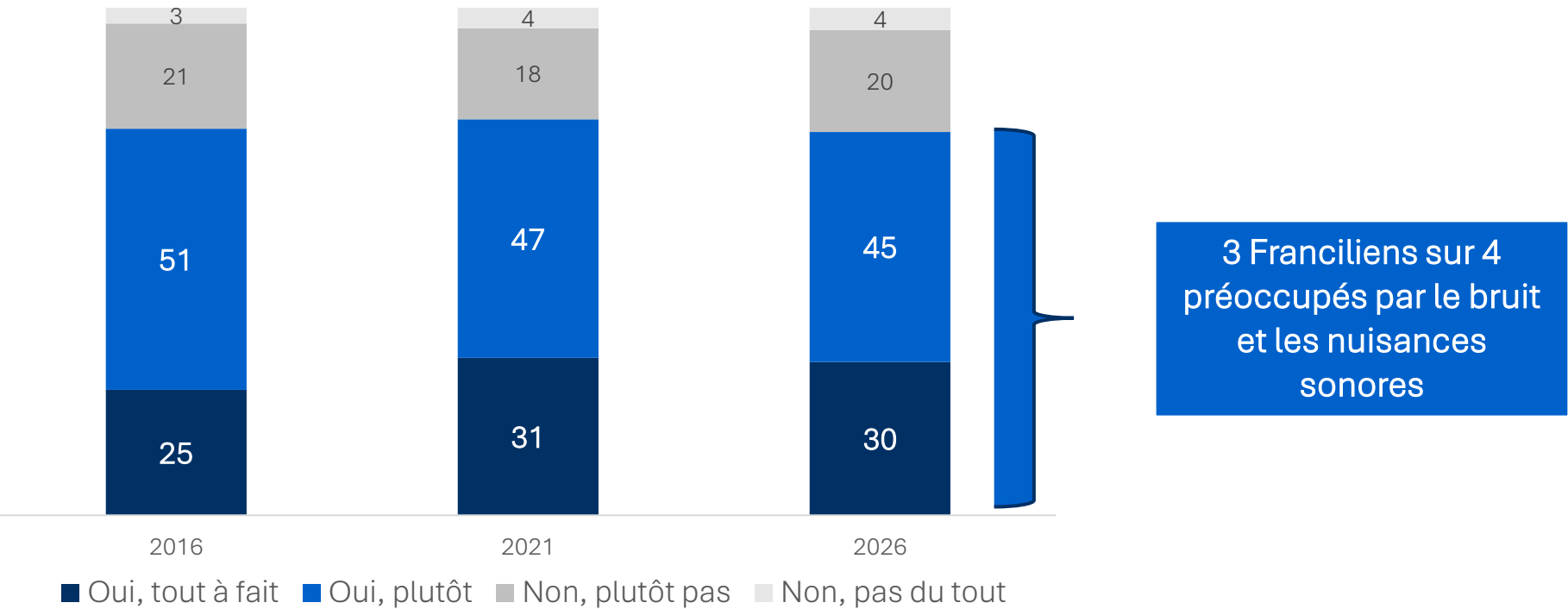
Le coût de la vie ainsi que l'insécurité restent les inconvénients indétrônables liés au fait de résider en IDF



Le bruit : un niveau de préoccupation élevé sur le long-terme

D'une manière générale, êtes-vous préoccupé(e) par les questions relatives au bruit et aux nuisances sonores ?

Champ : ensemble des répondants franciliens, en %



Source : Etude du CREDOC pour Bruitparif, 2016, 2021, 2026

02

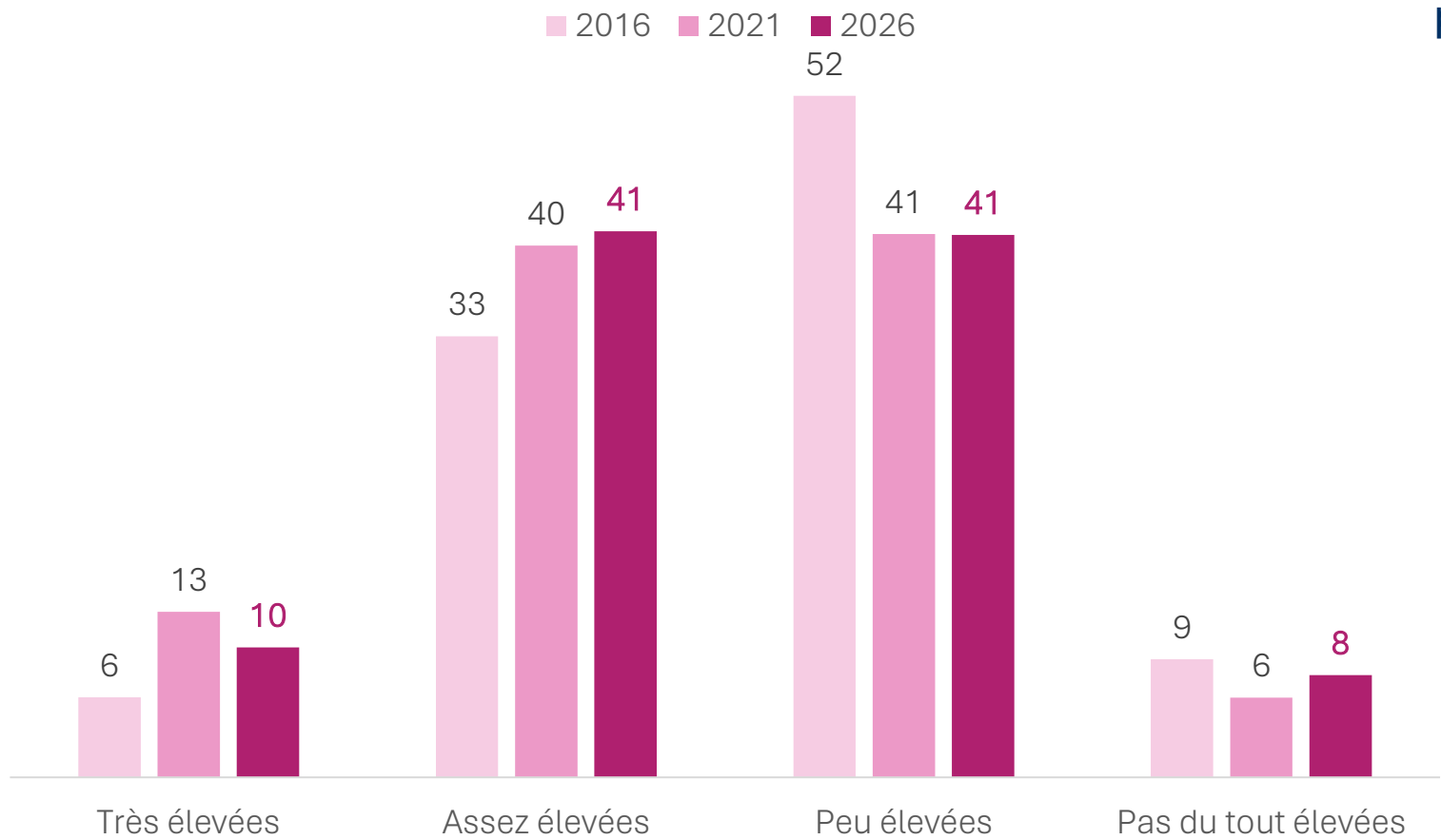
Une dégradation perçue au niveau du quartier



La gêne sonore au niveau du quartier s'installe à un niveau élevé

Comment jugez-vous les nuisances sonores à l'échelle de votre quartier ?

Champ : ensemble des répondants franciliens , en %



En dix ans, la perception de nuisances sonores dans son quartier a nettement progressé : une majorité de Franciliens les jugent désormais élevées

Bascule majoritaire vers le « élevées » :
+ 12 points entre 2016 et 2026

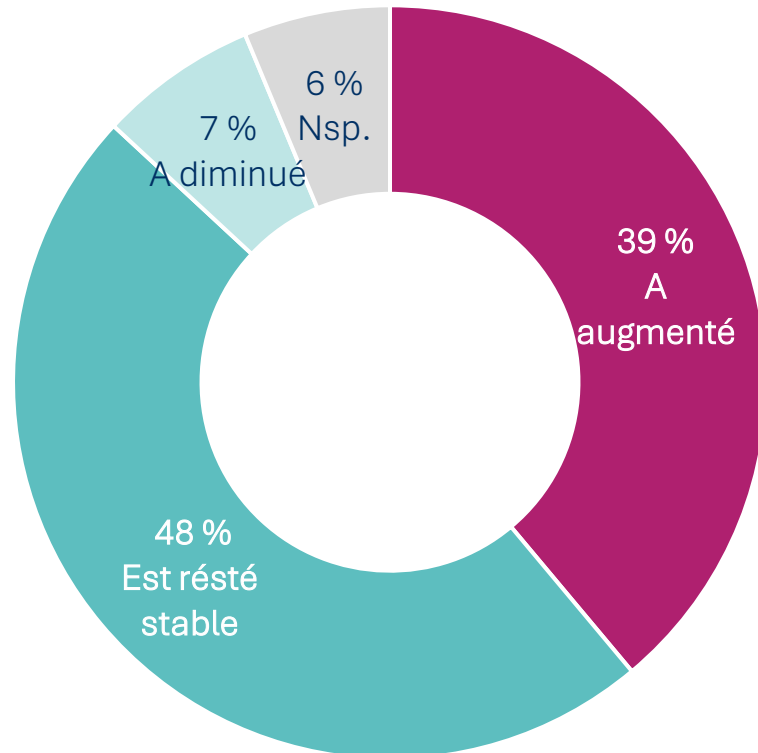
La rupture s'est faite entre 2016 et 2021 :
le saut principal date de cette période

Un quartier de plus en plus bruyant, selon ses habitants

En 2026, près de 4 Franciliens sur 10 estiment que le bruit a augmenté dans leur quartier sur cinq ans — un ressenti de dégradation nettement plus marqué que précédemment

Au niveau de votre quartier, comment jugez-vous l'évolution du bruit au cours des cinq dernières années (période 2022-2026) ?

Champ : ensemble des répondants franciliens, en %



Les personnes qui pointent une augmentation du bruit sur la période 2022-2026 l'expliquent d'abord par **le voisinage** (comportements bruyants de voisins, 30 %), puis par et **les incivilités, le manque de respect et d'éducation** (25 %), et la **circulation routière** (24 %)

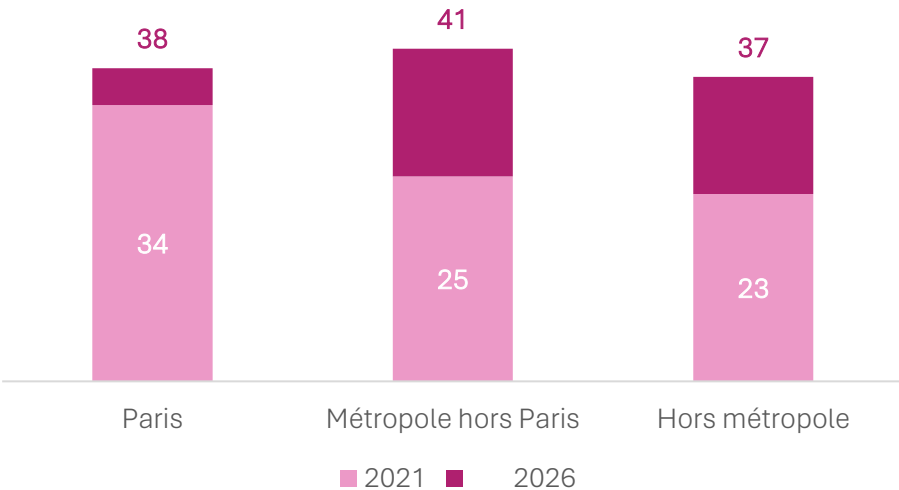
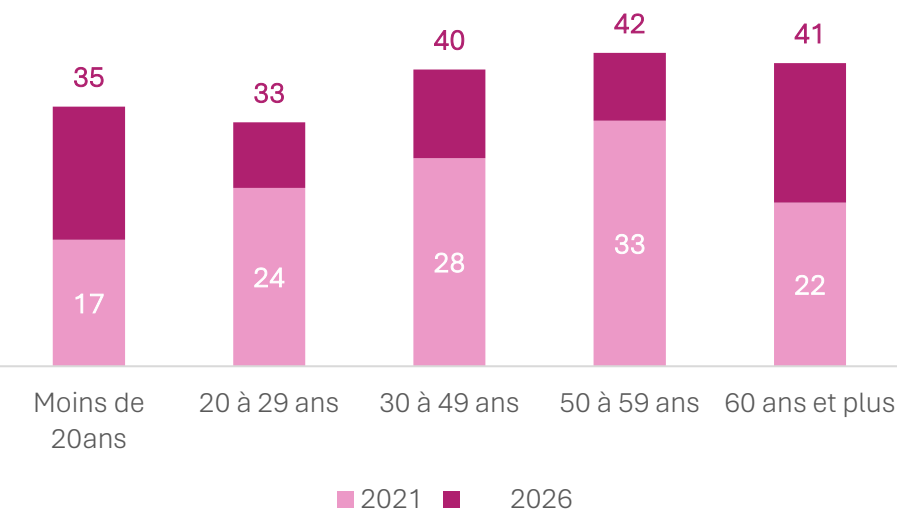
Le sentiment que le bruit augmente gagne tous les territoires

En 2026, la perception d'une hausse du bruit progresse avec l'âge et, aussi, se généralise géographiquement : ce n'est plus un ressenti uniquement « parisien »

Un gradient qui monte avec l'âge

Un sentiment qui n'est plus uniquement parisien

Proportion de personnes estimant que le bruit dans leur quartier a augmenté au cours des cinq dernières années (période 2022-2026)

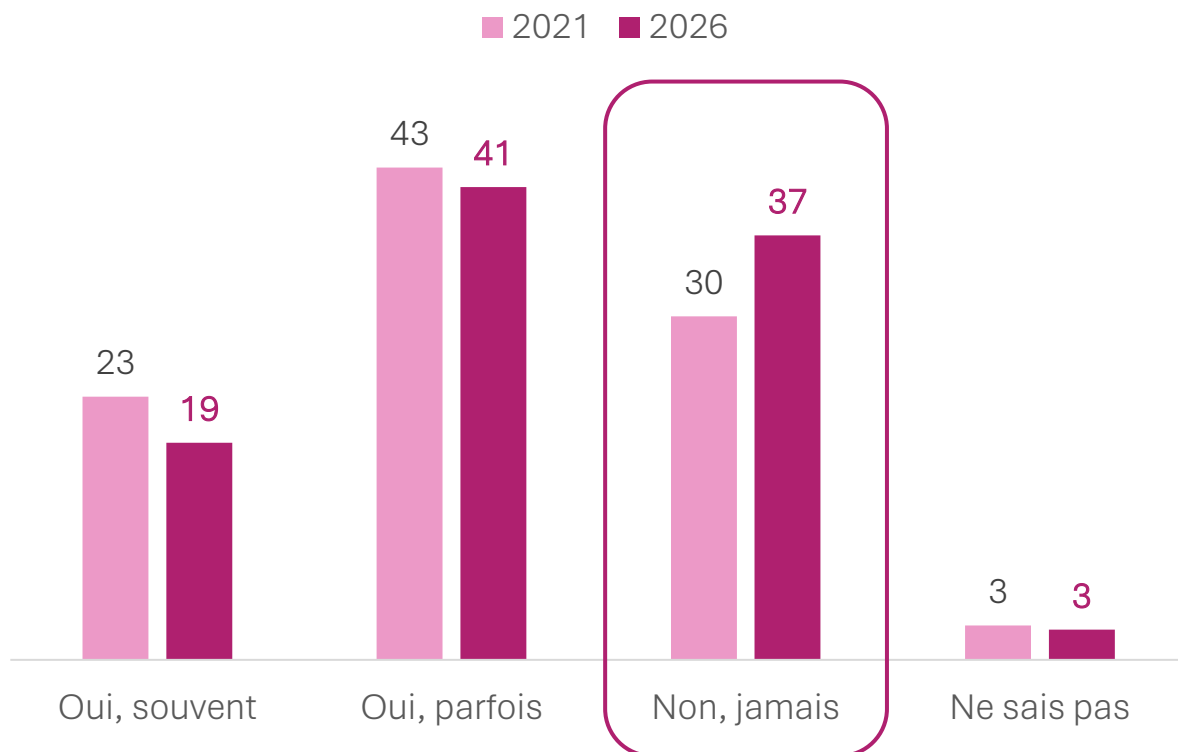


Les nuisances sonores, une raison valable pour déménager quand on en souffre

Le bruit pousse encore à vouloir partir — mais un peu moins qu'en 2021

Avez-vous déjà pensé à quitter le quartier où vous habitez du fait du bruit et des nuisances sonores ?

Champ : individus ayant répondu « Très élevées » ou « Assez élevées » à la question « Comment jugez-vous les nuisances sonores à l'échelle de votre quartier ? », en %



Les personnes logées gratuitement (47 %), les retraités (44 %) et les habitants de Paris intra-muros (42 %) sont les moins enclins à penser à déménager

03

Le logement joue (inégalement) un rôle de tampon



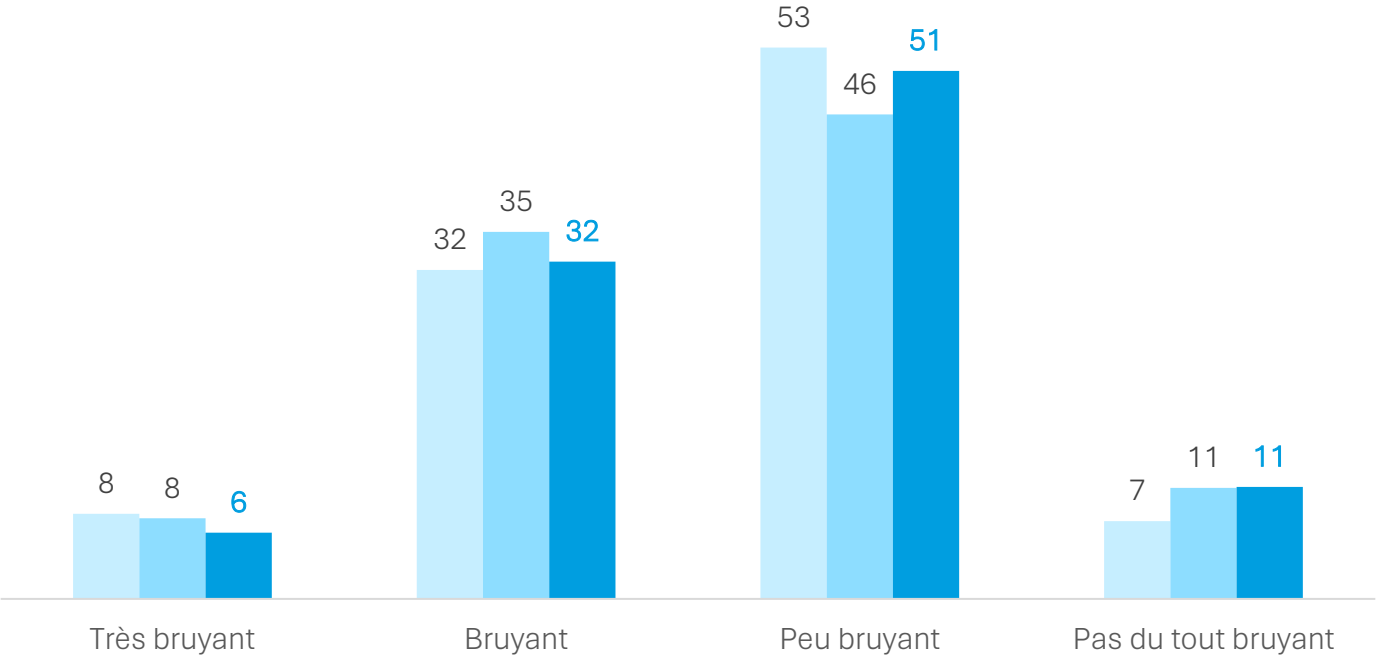
Le plus souvent, le logement est un refuge sonore plutôt préservé

Contrairement au quartier, le lieu de résidence lui-même est majoritairement perçu comme calme — et cette perception s’améliore par rapport à 2021

Globalement, comment trouvez-vous votre lieu de résidence en termes d'exposition au bruit ?

Champ : ensemble des répondants franciliens, en %

2016 2021 2026



Source : Etude du CREDOC pour Bruitparif, 2016, 2021, 2026

62% des Franciliens jugent leur logement peu ou pas du tout bruyant

Contraste avec le quartier



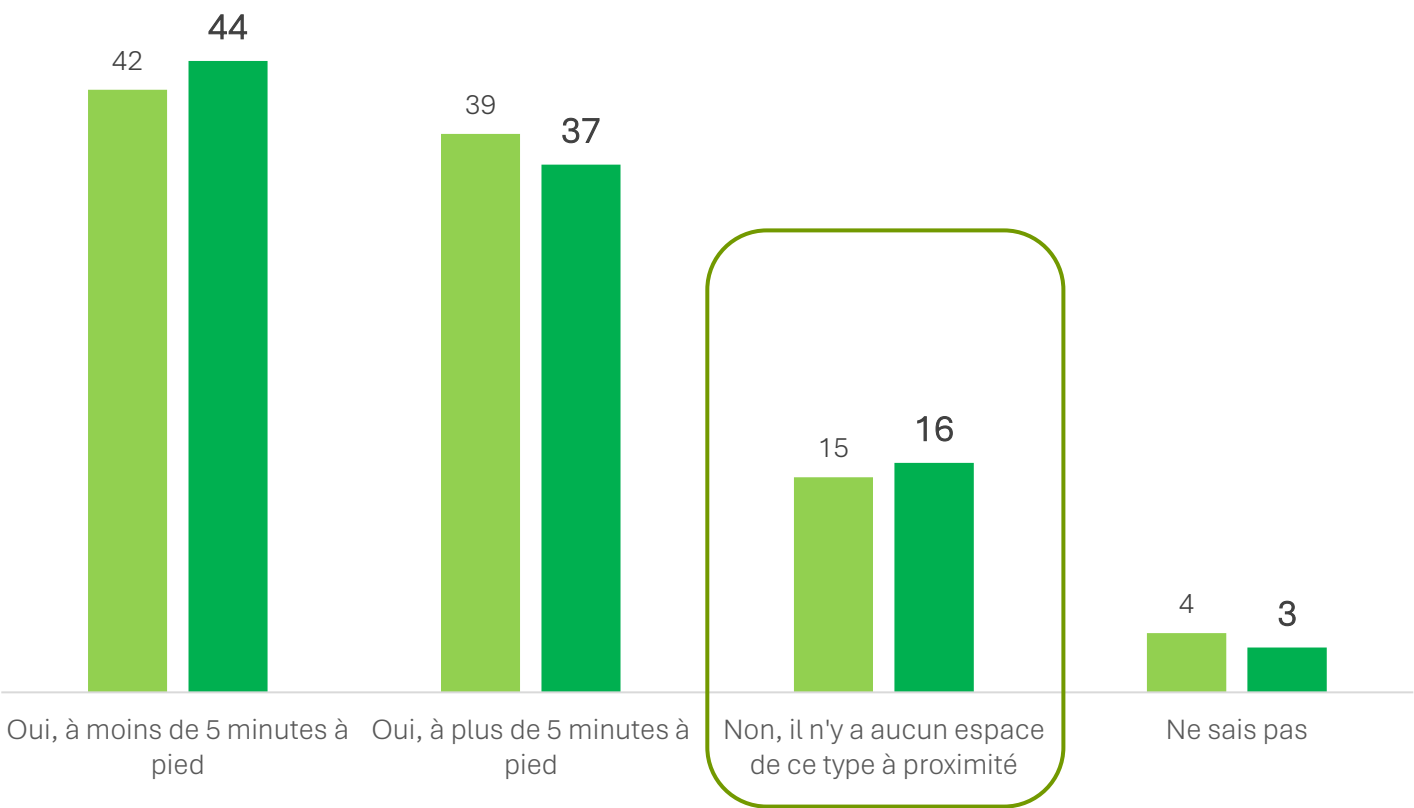
41% seulement des Franciliens déclarent disposer d’une isolation acoustique renforcée

Des espaces de calme largement accessibles, et de plus en plus proches

Avez-vous accès facilement à des espaces de calme à proximité de là où vous résidez ?

Champ : ensemble des répondants franciliens, en %

■ 2021 ■ 2026



Certains sont moins bien lotis : par exemple, 23 % des **Dyonisiens** et 20 % des locataires du **parc social** n'ont pas d'espace vert à proximité de chez eux.



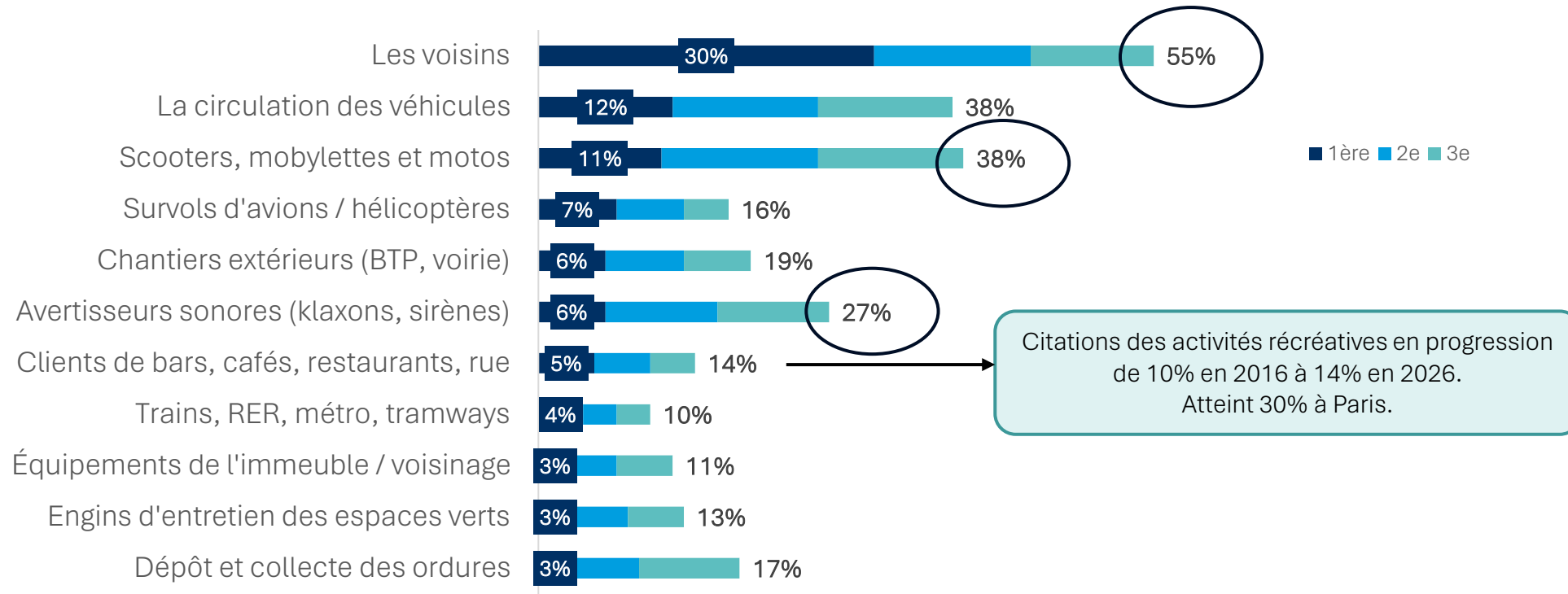
La double peine des Franciliens les plus exposés : dans les quartiers jugés très bruyants, un tiers des résidents n'ont accès à aucun espace de calme

04

Quand le bruit émane des autres



Plusieurs signes montrent un agacement croissant envers les comportements individuels : le voisinage est de loin la première cause de bruit à domicile

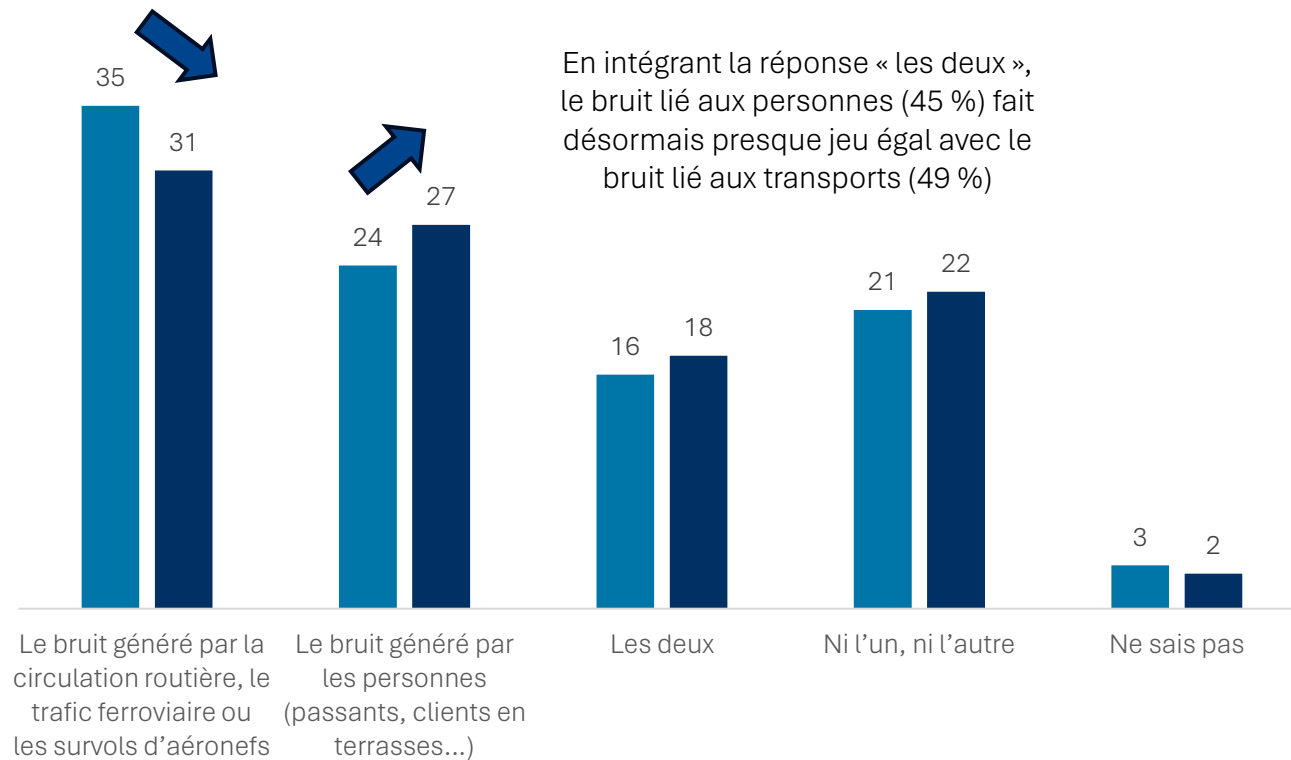


Plusieurs signes montrent un agacement croissant envers les comportements individuels

S'agissant du domicile et de la gêne liée aux bruits provenant de l'extérieur...

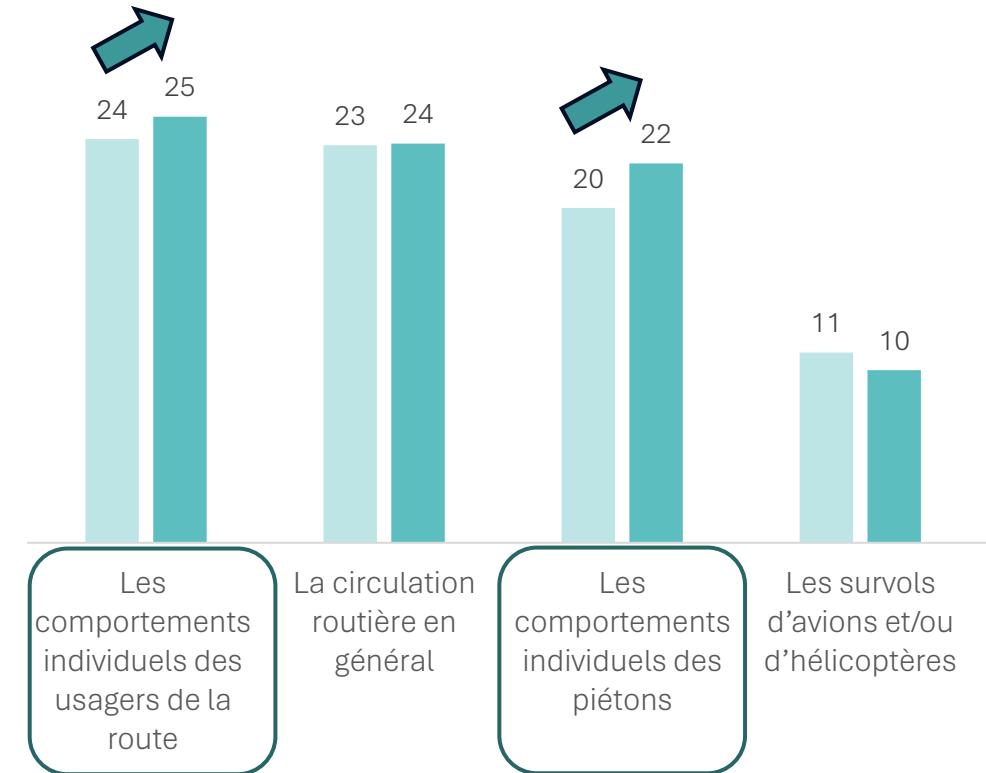
■ 2021 ■ 2026

En intégrant la réponse « les deux », le bruit lié aux personnes (45 %) fait désormais presque jeu égal avec le bruit lié aux transports (49 %)



S'agissant du quartier ...

■ 2021 ■ 2026



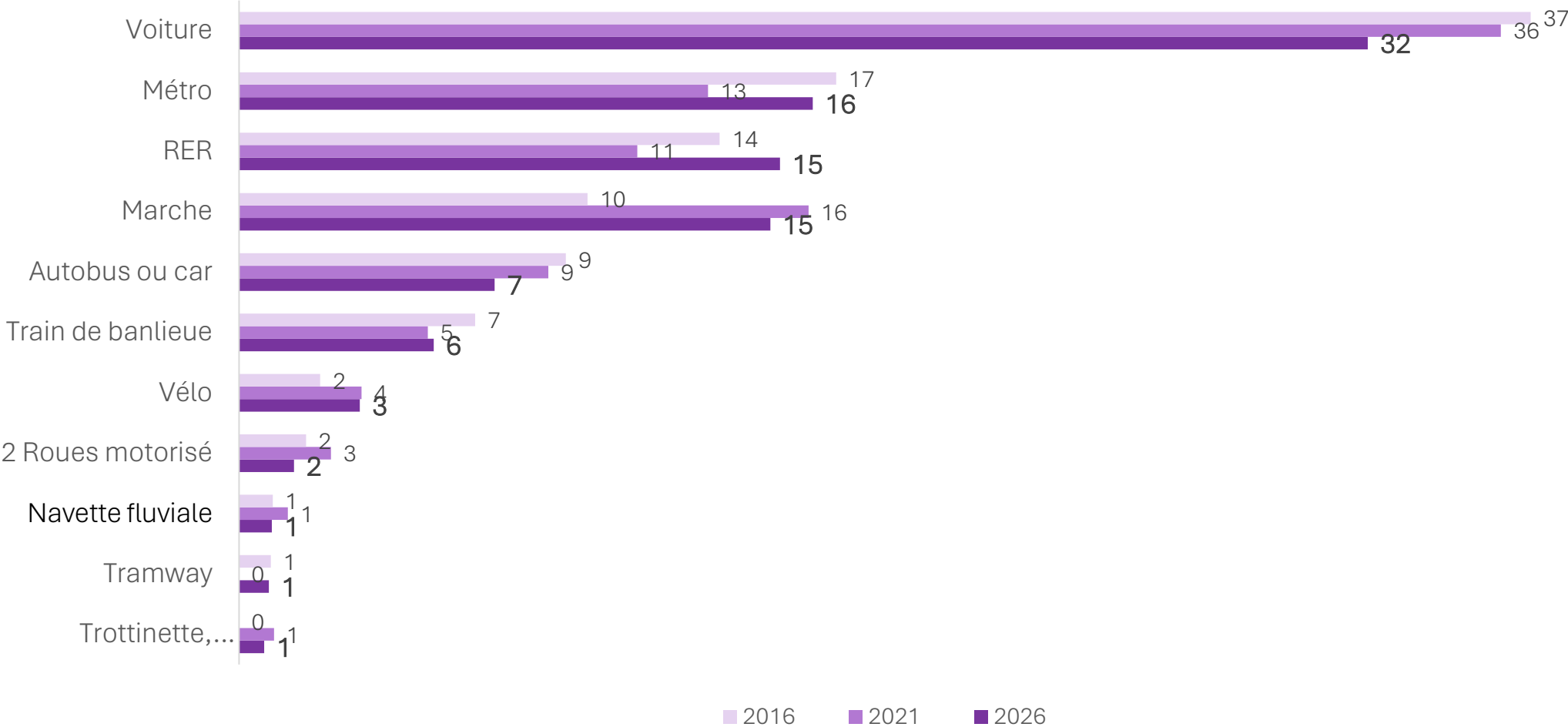
05

Le bruit dans les transports en commun



Pour les déplacements du quotidien en Ile-de-France, le métro et le RER font désormais jeu égal avec la voiture

Pour vos déplacements domicile/travail ou domicile/lieu d'études, ou courants, quel est le moyen de transport que vous utilisez principalement ?
Champ: ensemble des répondants franciliens, en %

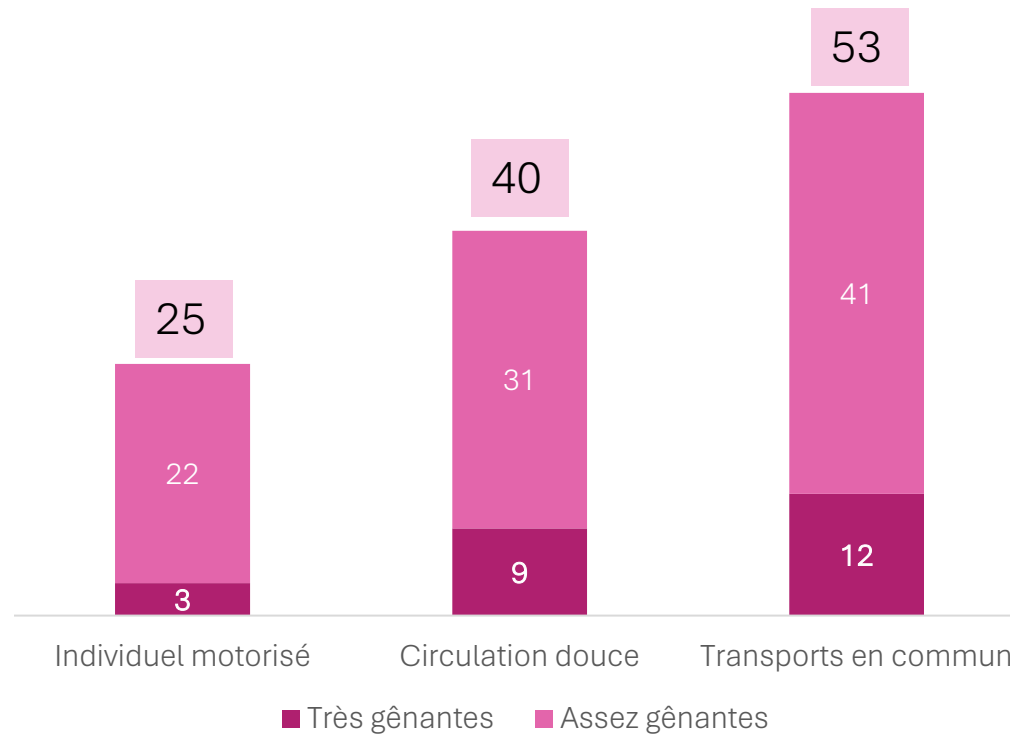


Source : Etude du CREDOC pour Bruitparif, 2016, 2021, 2026

Plus on partage l'espace, plus le transport est jugé bruyant

Au cours de vos déplacements à l'aide de ce moyen de transport, diriez-vous que le bruit et les nuisances sonores sont pour vous... ?

Champ: ensemble des répondants franciliens, en %



La gêne sonore liée au transport dépend fortement du mode : elle est deux fois plus fréquente chez les usagers des transports en commun que chez les automobilistes.

06

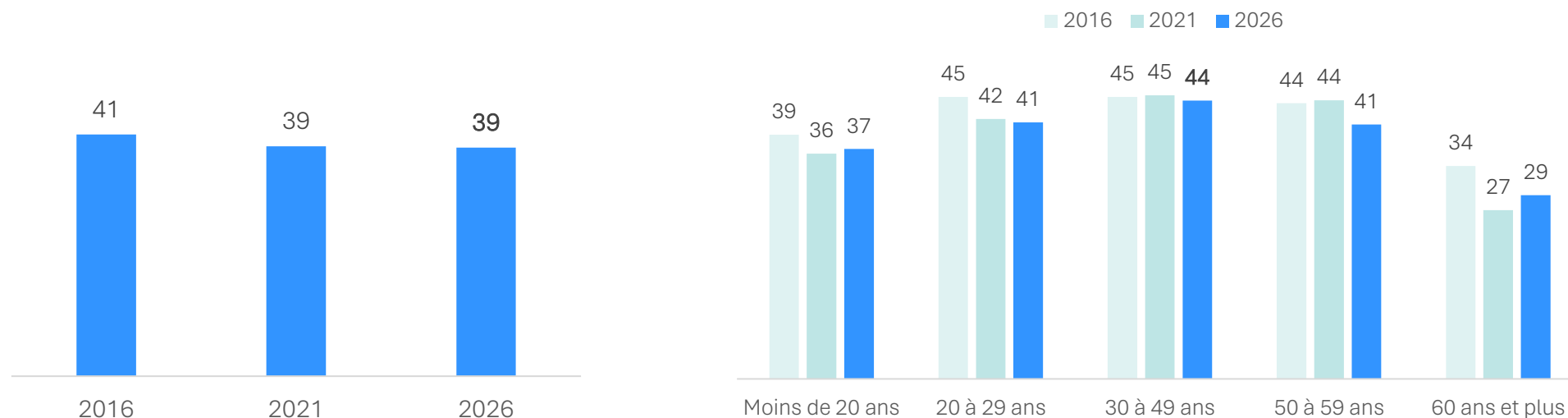
Le bruit épuise



Bruit et santé : une réalité déjà vécue, surtout par les personnes d'âge actif

Avez-vous déjà ressenti personnellement les effets du bruit sur votre santé ?
Proportion de personnes ayant ressenti personnellement les effets du bruit sur leur santé

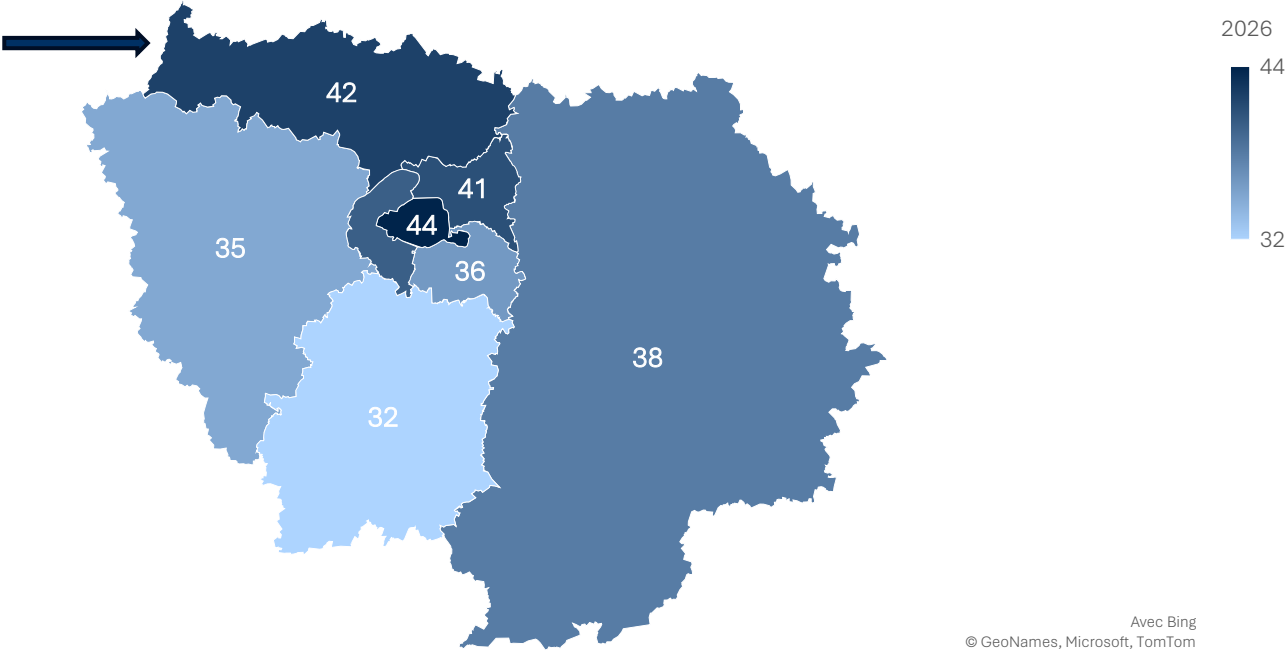
Champ : Ensemble des répondants franciliens, en %



L'impact du bruit sur la santé est le plus ressenti dans la capitale (44 %)

Avez-vous déjà ressenti personnellement les effets du bruit sur votre santé ?
Proportion de personnes ayant ressenti personnellement les effets du bruit sur leur santé
Champ : Ensemble des répondants franciliens, en %

Les effets du bruit sont également jugés élevés dans le Val-d'Oise (42 % de citations), peut-être en lien avec la gêne due aux survols d'aéronefs

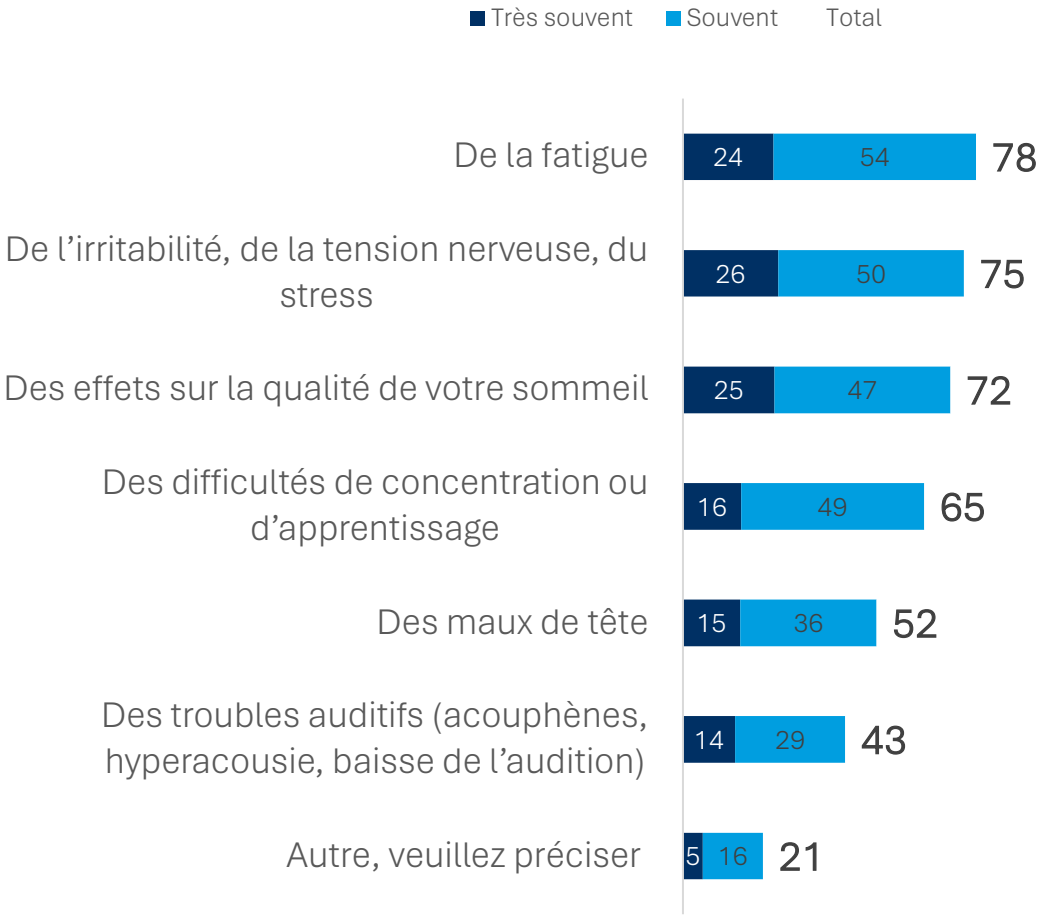


Avec Bing
© GeoNames, Microsoft, TomTom

Fatigue, stress, sommeil : le triple impact du bruit sur la santé

Et à quelle fréquence, avez-vous déjà ressenti les effets suivants du bruit sur votre santé ?

Champ : Ensemble des **répondants ayant déjà ressenti les effets du bruit sur leur santé**, en %



Parmi les 39 % de Franciliens se déclarant affectés par le bruit, les effets cités se cumulent et sont vécus fréquemment — d'abord sur la fatigue, le stress et le sommeil

Bouchons d'oreille, prise de médicaments : les conséquences du bruit à domicile

37% des Franciliens gênés par le
bruit à domicile

soit 33% des Franciliens

utilisent des bouchons d'oreille



25% des Franciliens gênés par le
bruit à domicile

soit 22% des Franciliens

prennent des médicaments



07

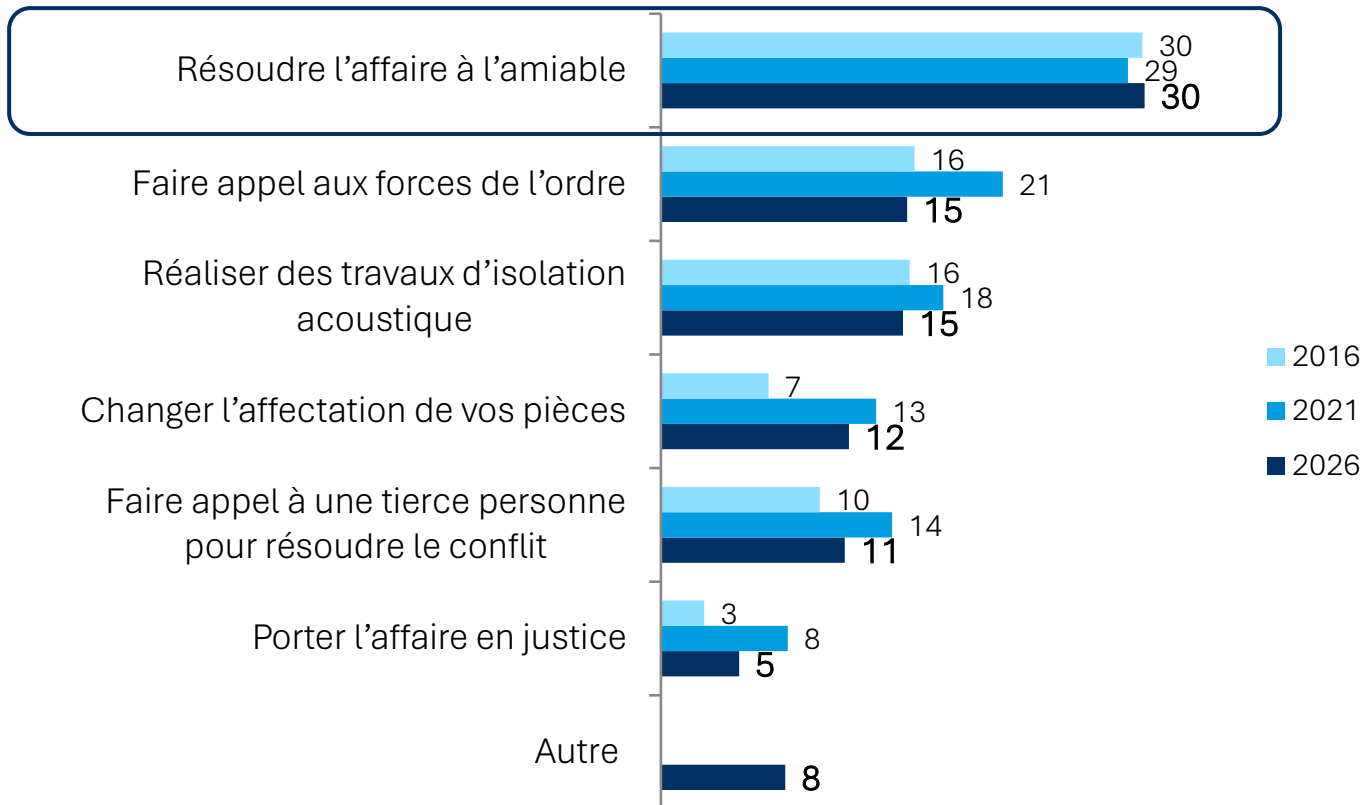
**Contre le bruit,
la médiation est
privilegiée**



Face au bruit chez soi, le dialogue d'abord, la justice en dernier recours

Avez-vous déjà eu l'occasion d'entreprendre les actions suivantes pour remédier durablement aux problèmes de bruit dans votre logement ?

Champ : Ensemble des répondants franciliens, en %



Près d'un Francilien sur deux a déjà agi contre le bruit dans son logement, et de façon très majoritairement amiable plutôt que conflictuelle

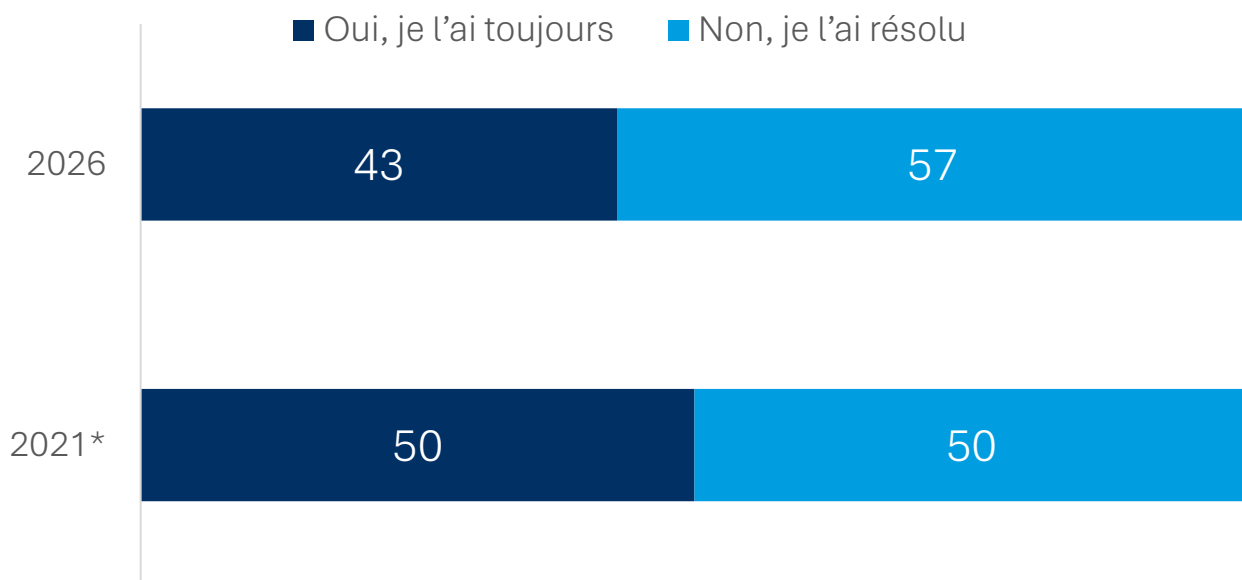
Source : Etude du CREDOC pour Bruitparif, 2016, 2021, 2026

* Les deux items posés en 2016 et 2021 et qui ont été supprimé en 2026 ne figurent pas dans ce graphique.

Le bruit résolu pour une majorité, mais plus de 4 conflits sur dix persistent

Avez-vous toujours un conflit lié au bruit non résolu ?

Champ : Ensemble des répondants franciliens ayant entrepris une action pour remédier aux problèmes de bruit dans le logement, en %



Source : Etude du CREDOC pour Bruitparif, 2021, 2026.

Parmi les Franciliens qui ont agi contre le bruit, une majorité a réglé leur problème en 2026 — mais plus de quatre sur dix restent enlisés dans un conflit non résolu.

50 % des hauts revenus concernés ont résolu leur conflit, contre seulement 34 % des bas revenus

* La base de données de 2021 a été reconstruite afin d'assurer sa comparabilité avec les données de 2026. Les répondants ayant répondu aux items 7 et 8 ont été exclus du calcul, car ces deux items (bouchons d'oreilles et prise de médicaments) ont été supprimées du questionnaire en 2026.

08

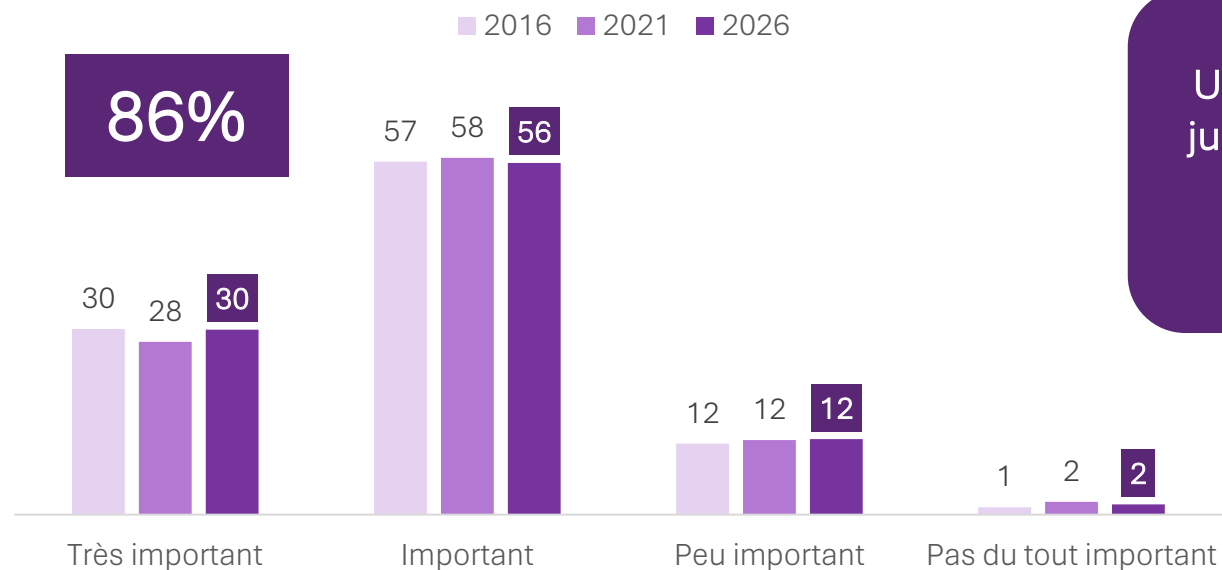
Politiques publiques



Réduire le bruit des transports : un consensus francilien

Dans quelle mesure, pensez-vous qu'il est important de réduire les nuisances sonores provoquées par les transports ?

Champ: ensemble des répondants franciliens, en %

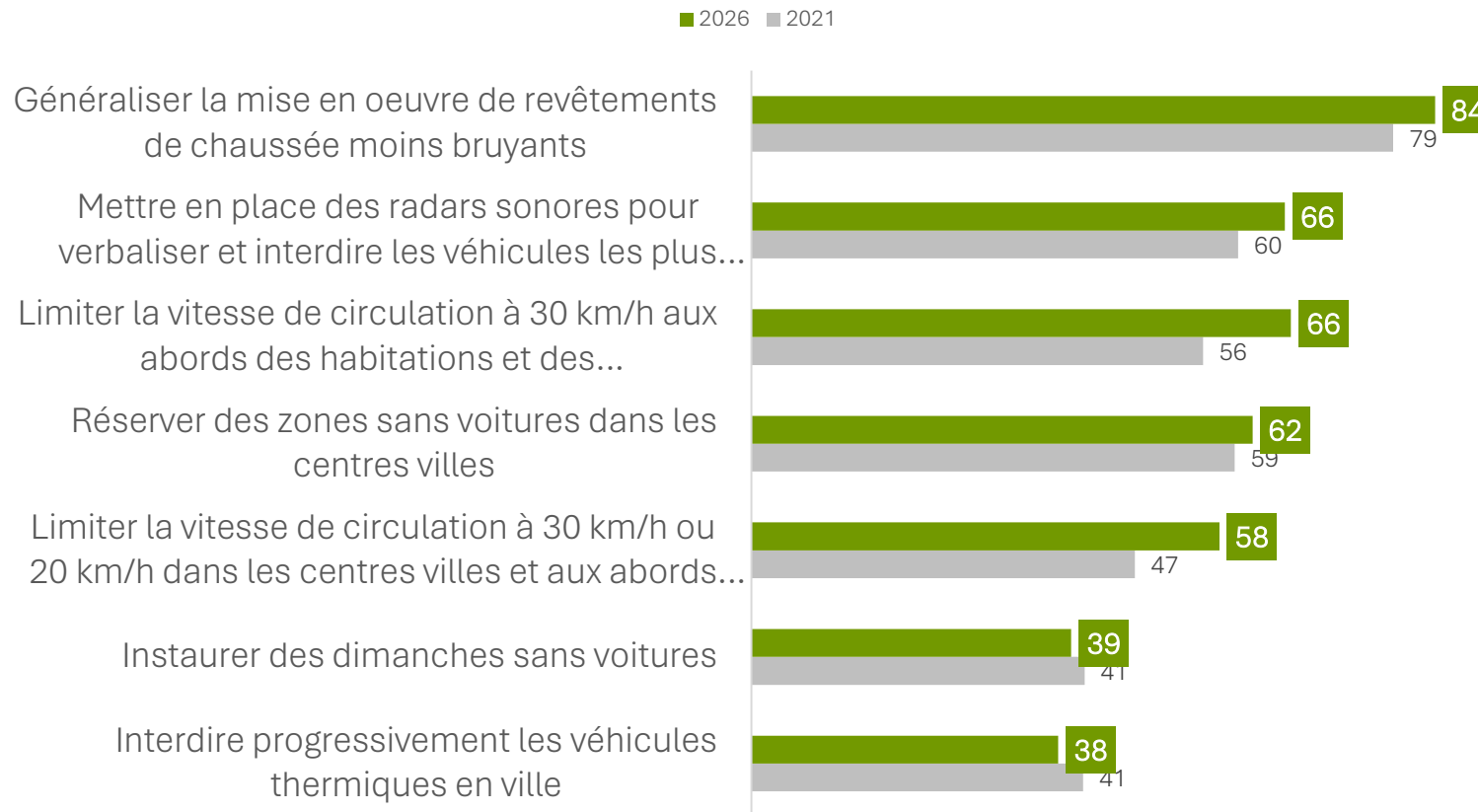


Unanimité des Franciliens pour juger important le fait de réduire les nuisances sonores des transports

Réduire le bruit du trafic routier : les Franciliens plébiscitent les solutions techniques et la modération de la vitesse

Pour chacune des actions suivantes destinées à réduire le bruit du trafic routier, êtes-vous favorable à sa mise en place ?

Champ : Ensemble des répondants franciliens, en %



L'adhésion aux mesures anti-bruit progresse presque partout entre 2021 et 2026, mais elle se concentre sur les solutions efficaces et peu contraignantes — pas sur l'interdiction de l'automobile.

09

**Une information
souhaitée, mais
rarement
recherchée**



Le bruit, angle mort de la décision de logement

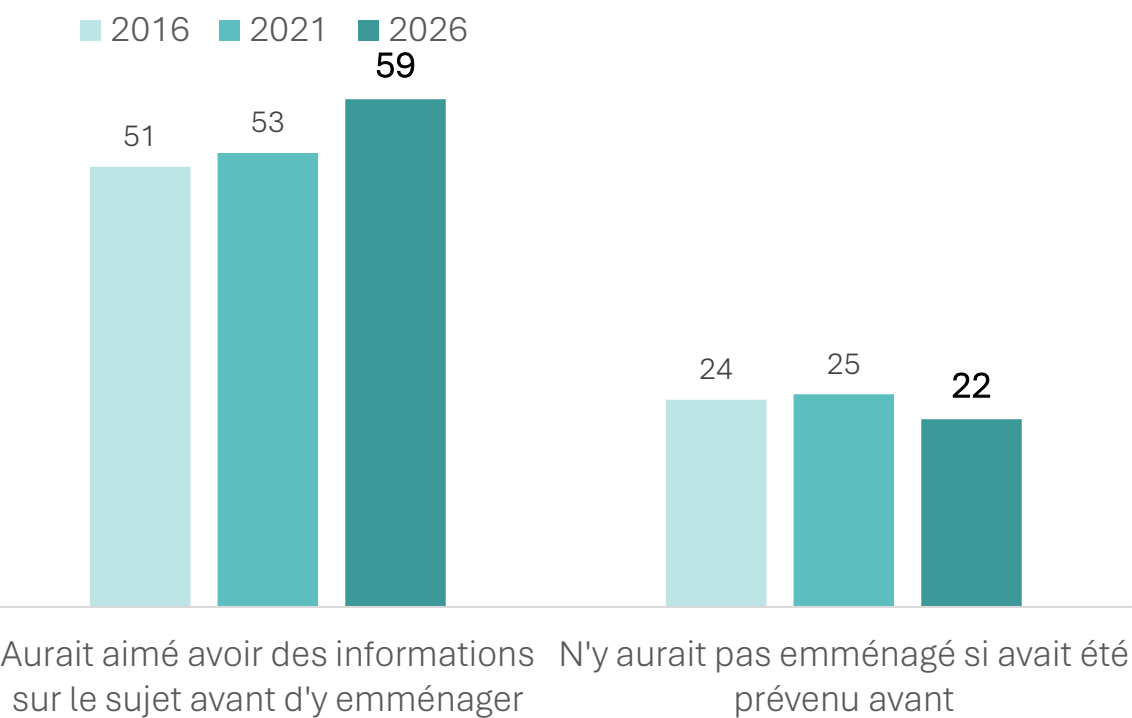
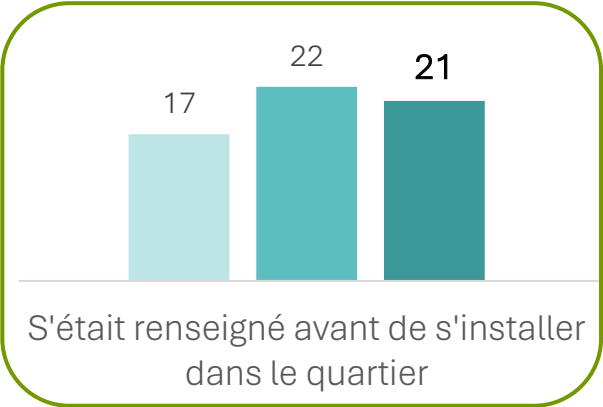
Peu de Franciliens s'informent du bruit avant d'emménager, alors qu'une majorité le souhaiterait — et pour un sur cinq, cette information aurait changé leur choix.

Vous étiez-vous renseigné(e) sur les nuisances sonores de votre quartier avant de vous y installer ?
Auriez-vous aimé avoir des informations sur l'exposition au bruit au sein de votre quartier avant d'y emménager ?
Auriez-vous emménagé là où vous habitez si vous aviez été prévenu(e), avant, de l'environnement sonore au sein de votre quartier ?

Champ : ensemble des répondants franciliens, en %



C'est à Paris qu'on se renseigne le moins en amont de l'emménagement (15 %). Les propriétaires sont 26 % à l'avoir fait.



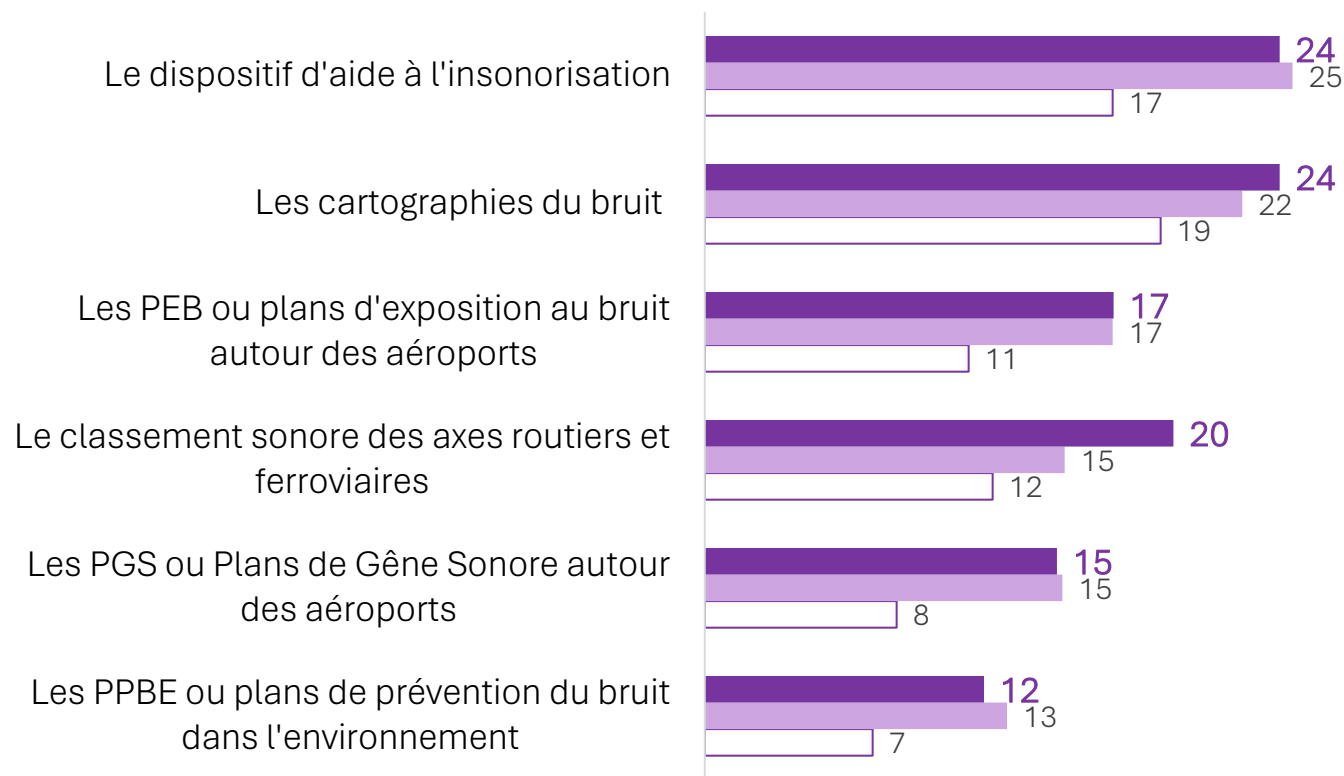
Source : Etude du CREDOC pour Bruitparif, 2026

Dispositifs et terminologie anti-bruit : une notoriété qui progresse mais reste confidentielle

Connaissez-vous ou avez-vous déjà entendu parler des termes suivants concernant le bruit et les nuisances sonores ?

Champ : Ensemble des répondants franciliens, en %

■ 2026 ■ 2021 □ 2016



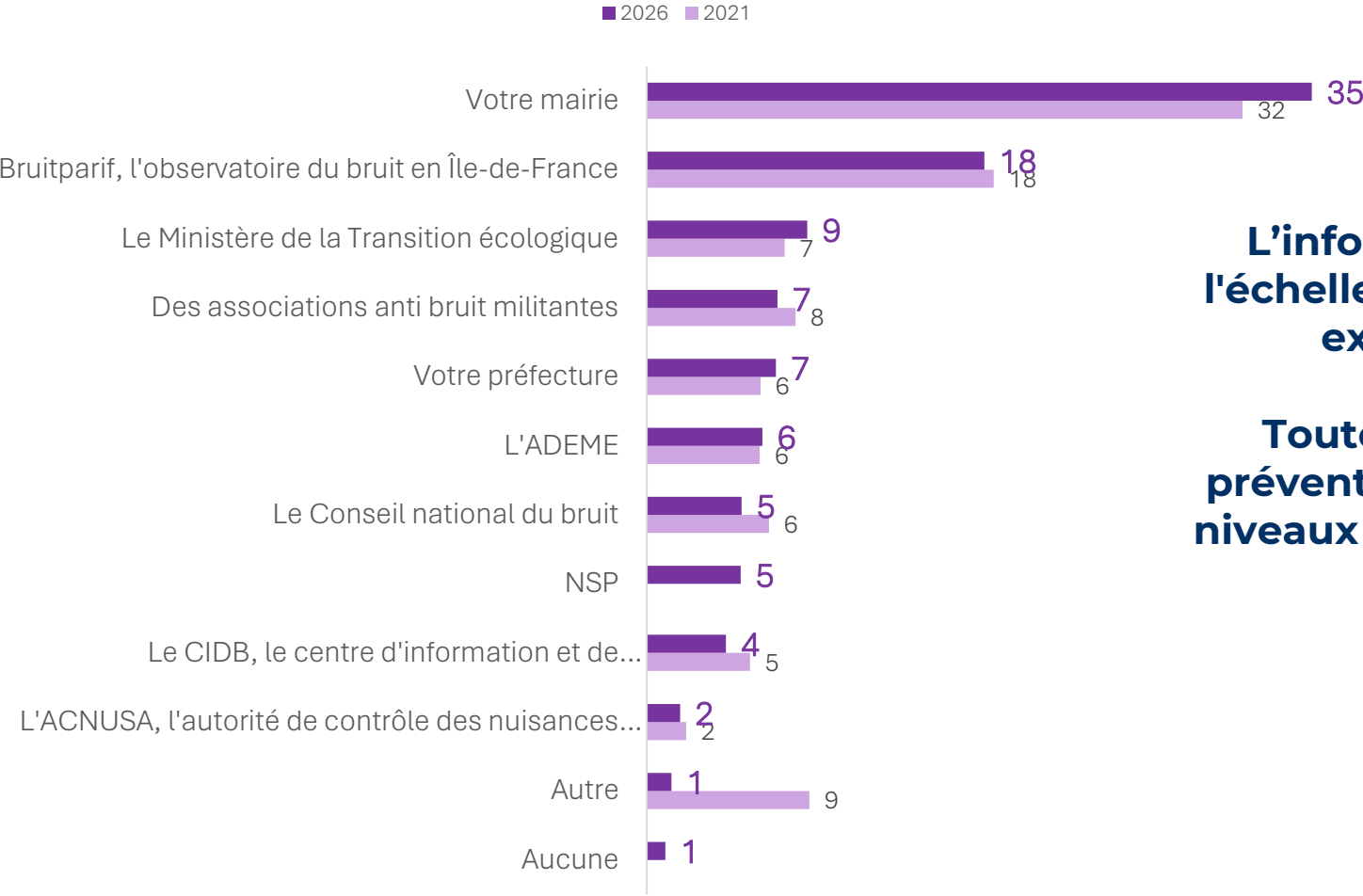
Aucun de ces dispositifs n'est connu de plus d'un quart de la population — ils restent largement l'affaire d'initiés

Une notoriété globalement faible, mais en nette progression par rapport à 2016

Information sur le bruit : la mairie, réflexe n°1 des Franciliens

Quelle est, selon vous, la meilleure source d'information sur le bruit et les nuisances sonores dans votre environnement ?

Champ : Ensemble des répondants franciliens, en %



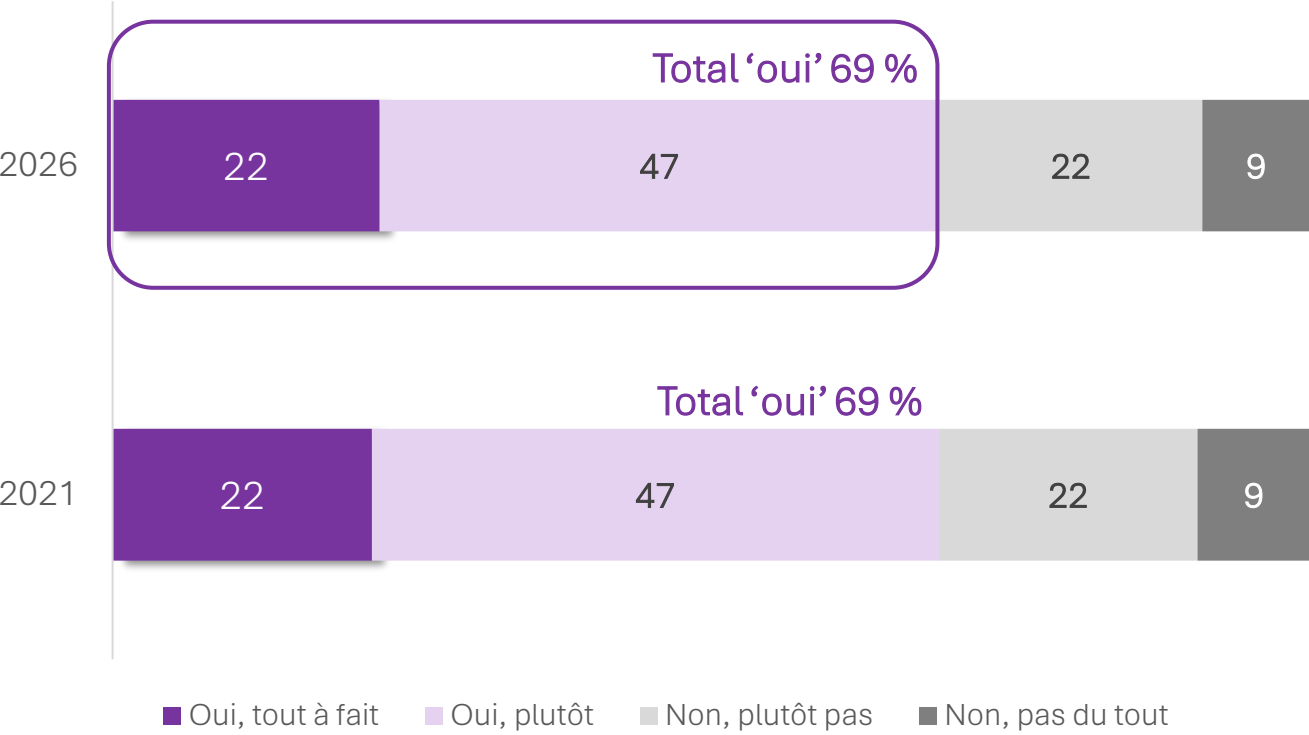
L'information sur le bruit se joue d'abord à l'échelle locale (mairie), avec un relais régional expert (Bruitparif en Île-de-France).

Toute stratégie de communication ou de prévention gagnerait à s'appuyer sur ces deux niveaux plutôt que sur les instances nationales, peu spontanément identifiées.

Une demande d'information majoritaire et très solide

Seriez-vous intéressé par des informations concernant le niveau de bruit et de nuisances sonores dans votre commune ?

Champ : Ensemble des répondants franciliens, en %



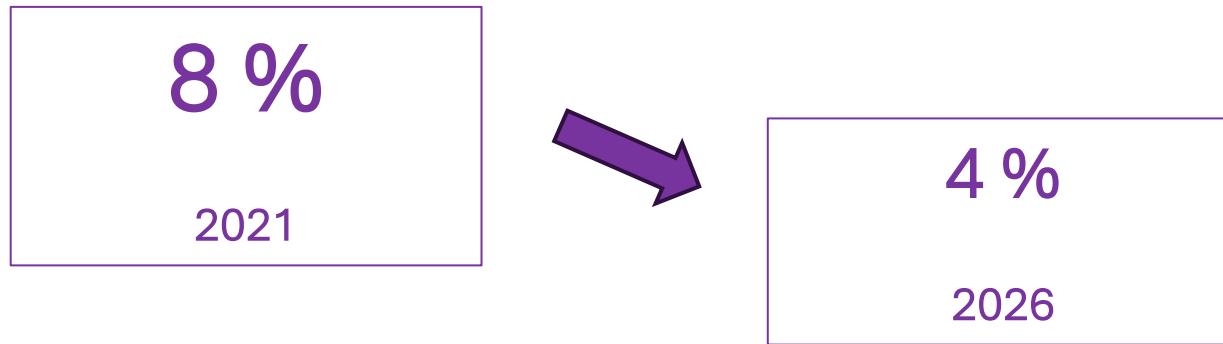
Près de sept personnes sur dix (69%) se déclarent intéressées par une information communale sur le bruit

L'intérêt croît avec l'âge et le niveau de diplôme, les Parisiens (73%) se disent les plus intéressés

Une population gênée et en demande d'informations, mais peu mobilisée activement

Appartenez-vous à une **association de lutte contre le bruit** ou de défense de l'environnement ou du cadre de vie ?

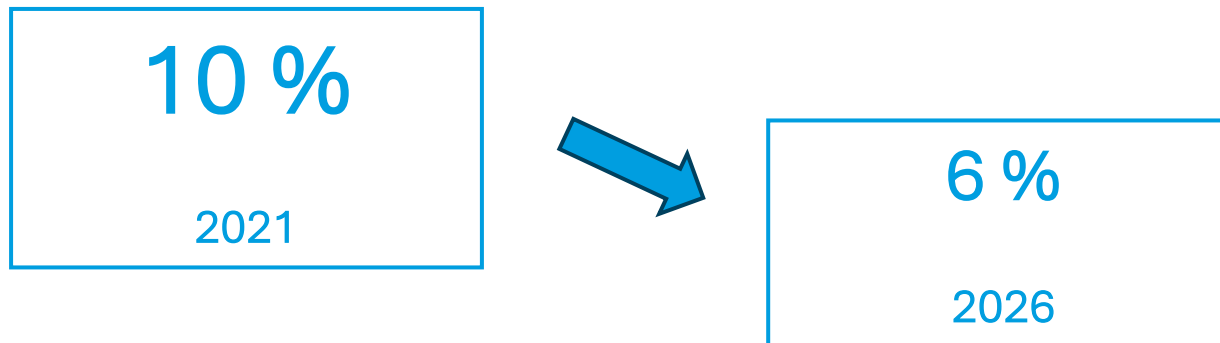
Champ : Ensemble des répondants franciliens, en %



L'engagement citoyen actif sur le bruit et l'environnement reste très minoritaire et recule nettement entre 2021 et 2026

Assistez-vous à des **réunions publiques** sur les thématiques de lutte contre le bruit ou de défense de l'environnement ou du cadre de vie ?

Champ : Ensemble des répondants franciliens, en %



Une lueur d'espoir ?

Un engagement plus marqué chez les 20-29 ans :

10 % sont membres d'une association et 12 % ont participé à une réunion publique sur le thème de la lutte contre le bruit, la défense de l'environnement ou du cadre de vie

Séquence
« Connaître #2 »
10h00 – 10h40

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

JOURNÉE RÉGIONALE DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE

8 octobre 2026

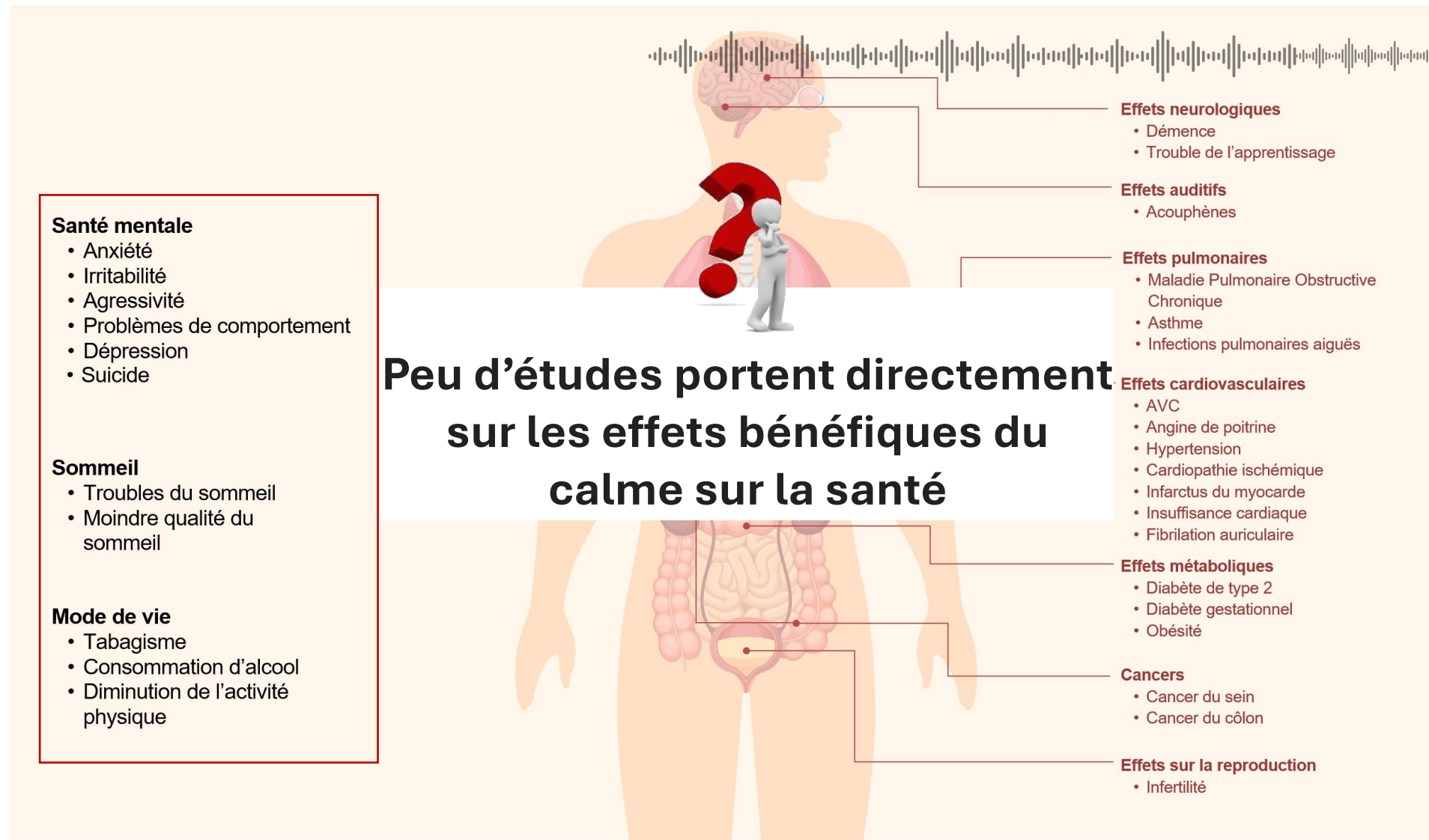
Bénéfices du calme pour la santé humaine : synthèse scientifique

Maxime Chauvineau, PhD



Centre du Sommeil et de la Vigilance de l'Hôtel-Dieu (AP-HP)

Effets du bruit des transports sur la santé



Le calme

SPÉCIFICITÉ ACOUSTIQUE

Niveau de bruit bas
et sons naturels

+

QUALITÉ DE L'EXPÉRIENCE VISUELLE

Espace vert/bleu

=

LE CALME

une expérience
sensorielle



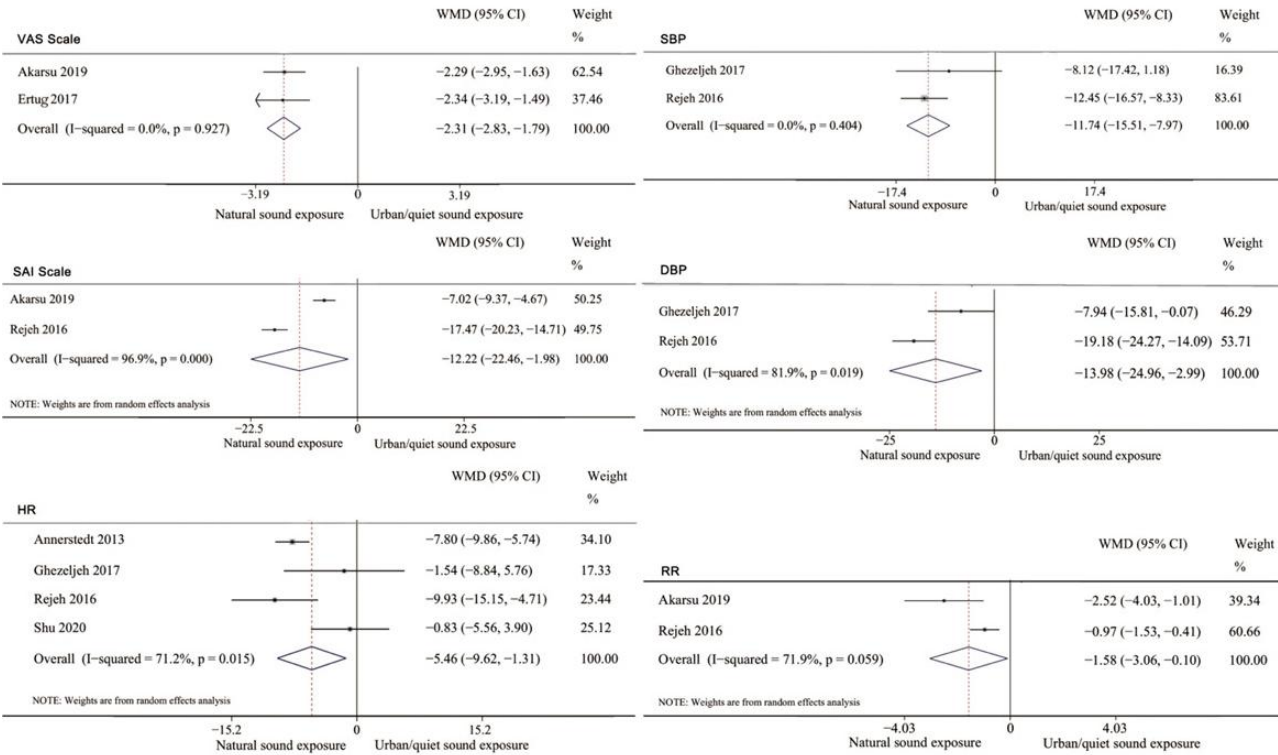
Sons naturels

Environnement naturel réel

Environnement naturel virtuel

Environnement d'intérieur

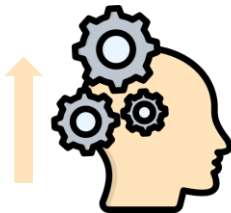
Exposition
au son



Bien-être / ↓ anxiété



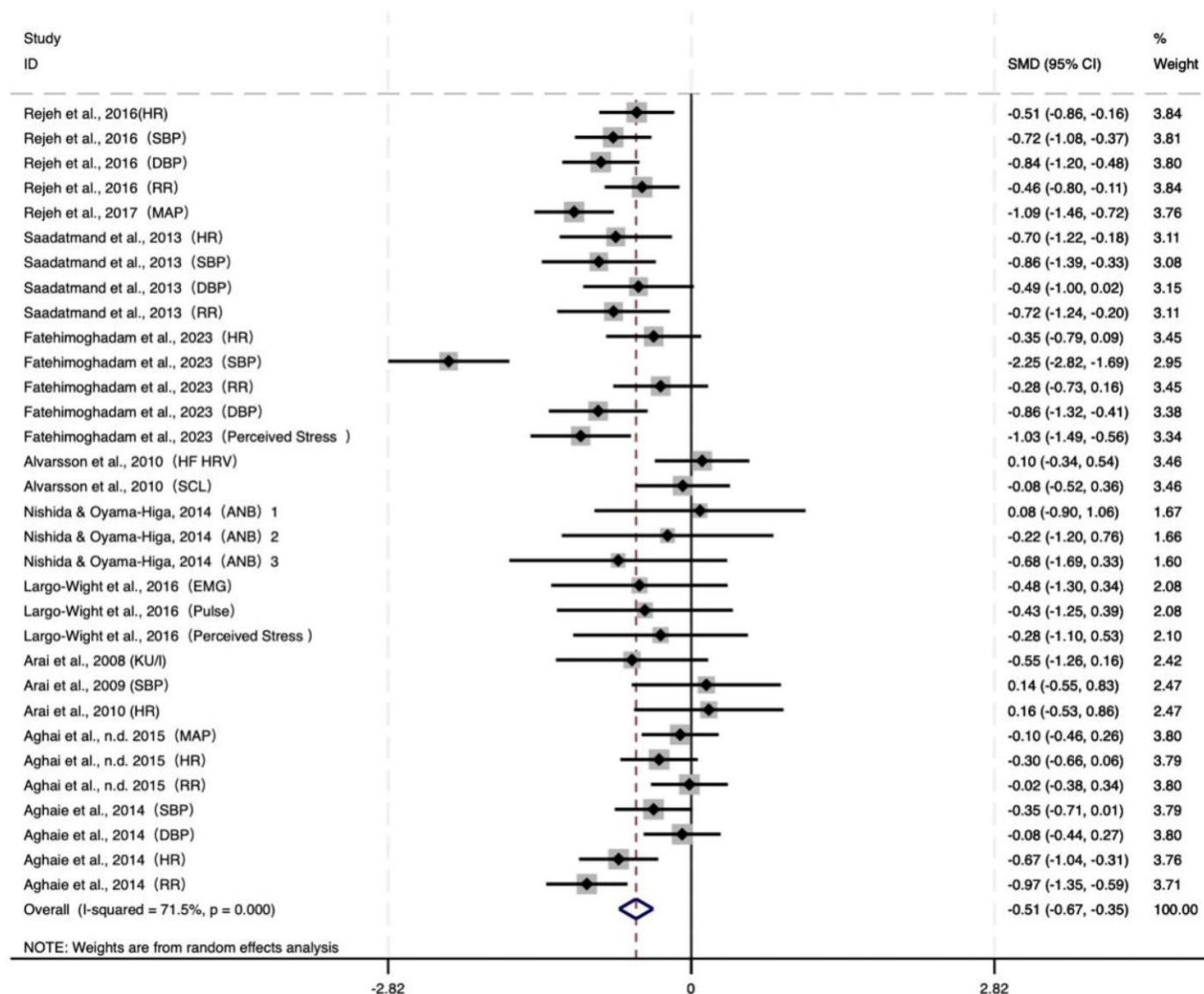
FC



Performances
cognitives

Sons naturels

En présence de bruit, **les sons naturels** s'avèrent plus bénéfiques que le silence pour favoriser une **réduction rapide du stress** et préserver le **bien-être général**

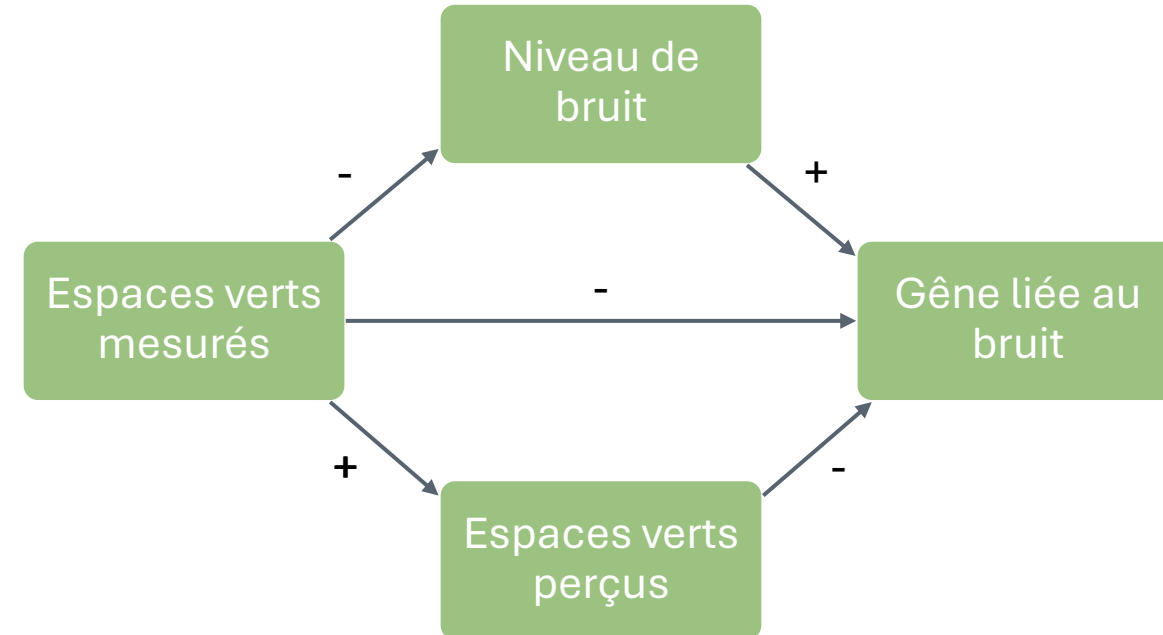


Espaces verts et gêne



↗ **Végétation** (NDVI et densité d'arbres) ↘ **gêne** liée aux transports (Plovdiv, Bulgarie).

L'association est plus nette lorsque la verdure est aussi perçue par les habitants et que le bruit diurne reste modéré.



Les espaces verts modèrent la gêne, mais leur effet dépend du contexte sonore.

Espaces verts et gêne



COHORTE SIRENE



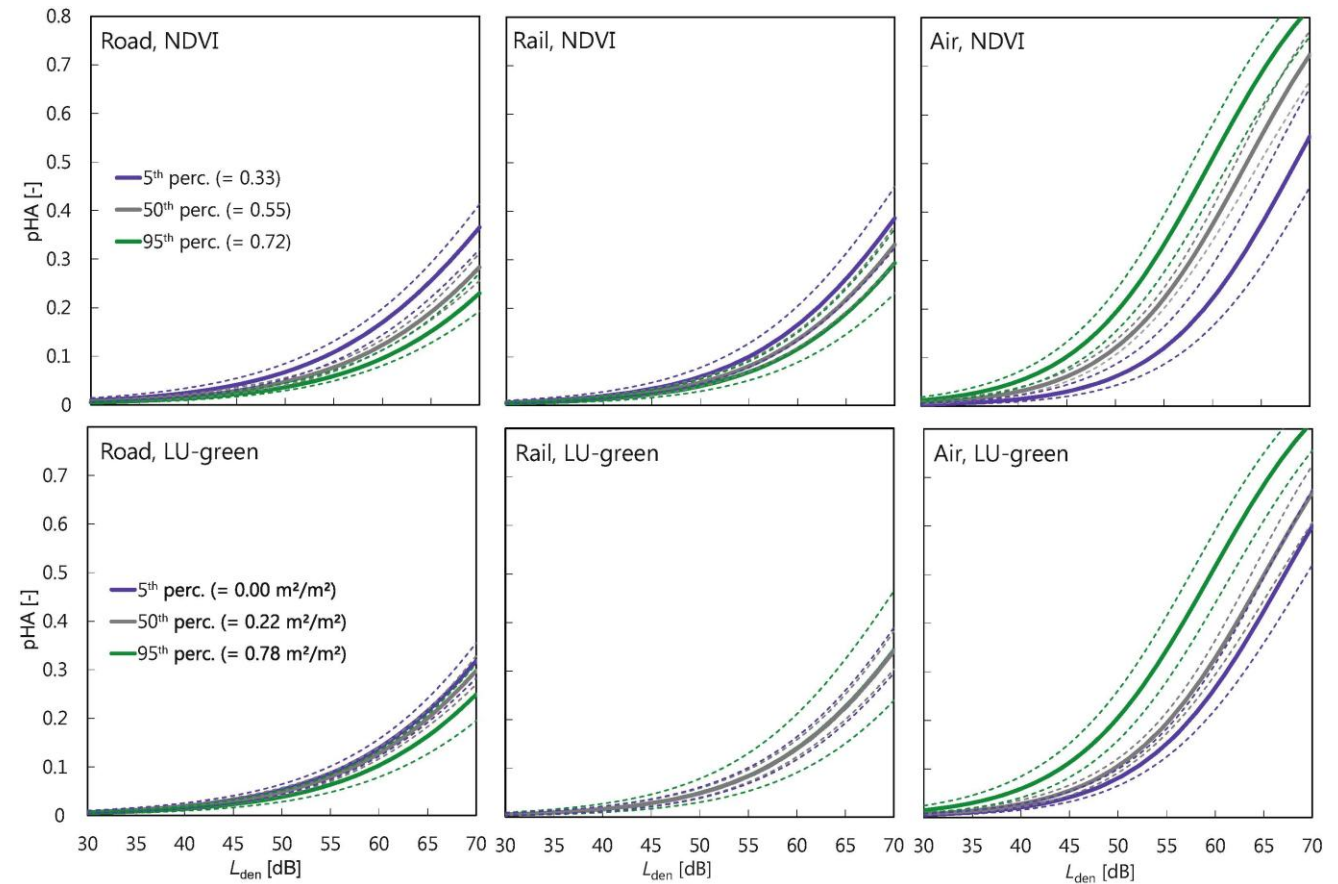
ROUTE ↘ **Gêne** => équivalent à -6 dB.

RAIL ↘ **Gêne** => équivalent à -3 dB.

AVION ↗ **Gêne** => équivalent à +10 dB.

POURQUOI ?

- Le bruit aérien est plus difficile à fuir et plus intrusif.
- En ville, la végétation visible et l'accessibilité aux espaces verts comptent.
- En milieu rural, le calme des espaces verts renforce l'effet.



Espaces verts et gêne



COHORTE NORAH



↘ Gêne avec ↗ végétation jusqu'à ~60 dB Lden ; au-delà, l'association s'inverse.



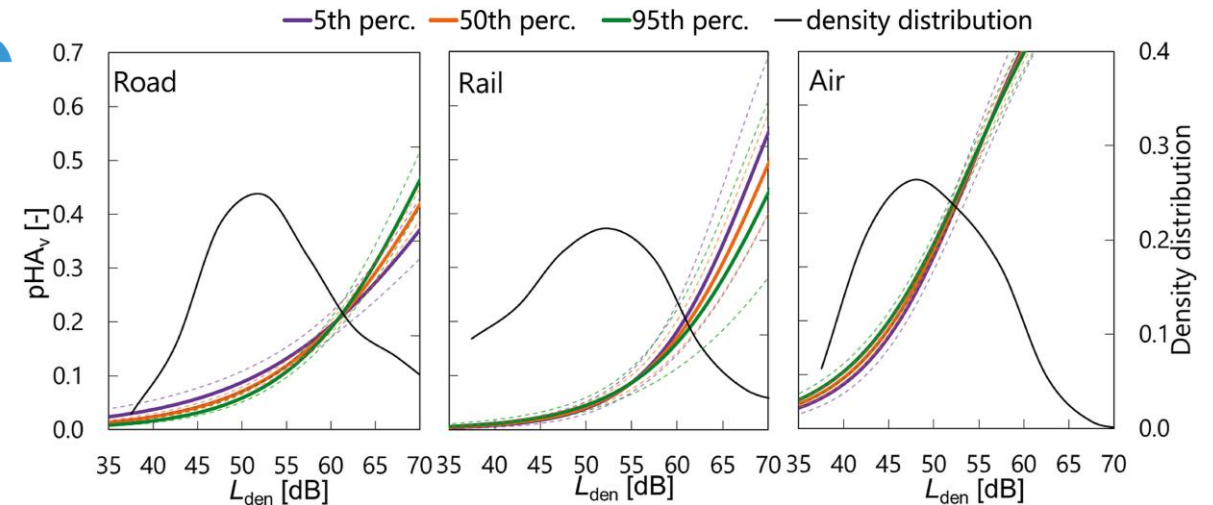
↘ Gêne avec ↗ végétation



↗ Gêne avec ↗ végétation jusqu'à ~55 dB Lden ; au-delà, l'association devient faible/inverse

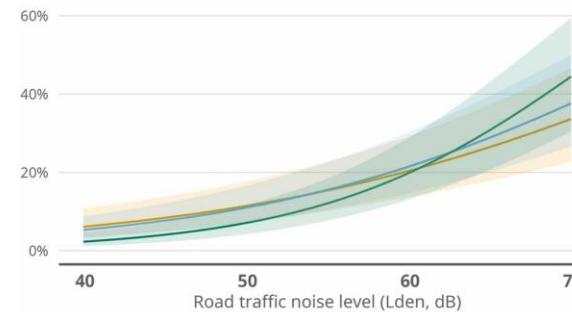
Schäffer et al. (2025)

La végétation n'est donc pas un écran universel : son effet dépend à la fois de la source et du niveau de bruit.



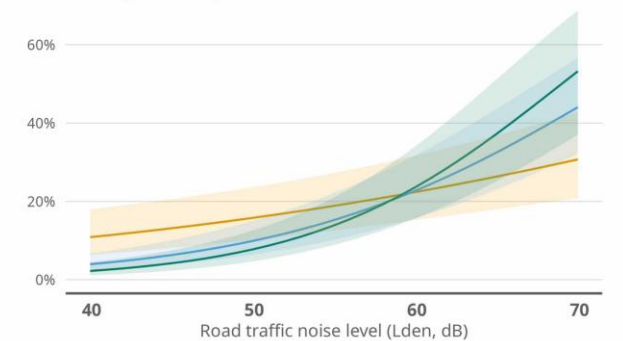
Predicted probabilities in the interaction models

Annoyance by road traffic noise at home



Green space, 300m buffer Low (1st quart.) Medium High (4th quart.)

Annoyance by road traffic noise at home



Tree cover density, 100m buffer Low (1st quart.) Medium High (4th quart.)

Pasanen et al. (2025)



38 %

de la population adulte vit dans une zone ne respectant pas l'objectif OMS (2018) d'accès aux espaces verts.



-104 486 personnes fortement gênées (-1,1 %)
-1 149 DALY évités

-10 210 personnes fortement gênées (-0,7 %)
-112 DALY évités

Figure 3.1 Reduction in road traffic noise annoyance in urban areas by country

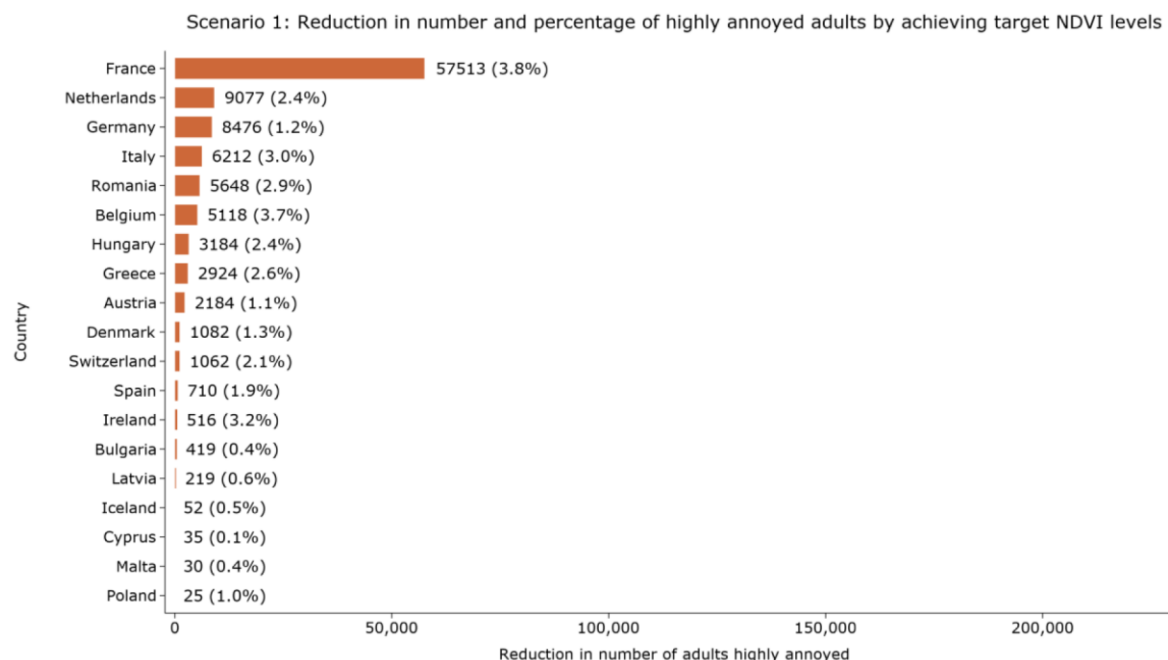
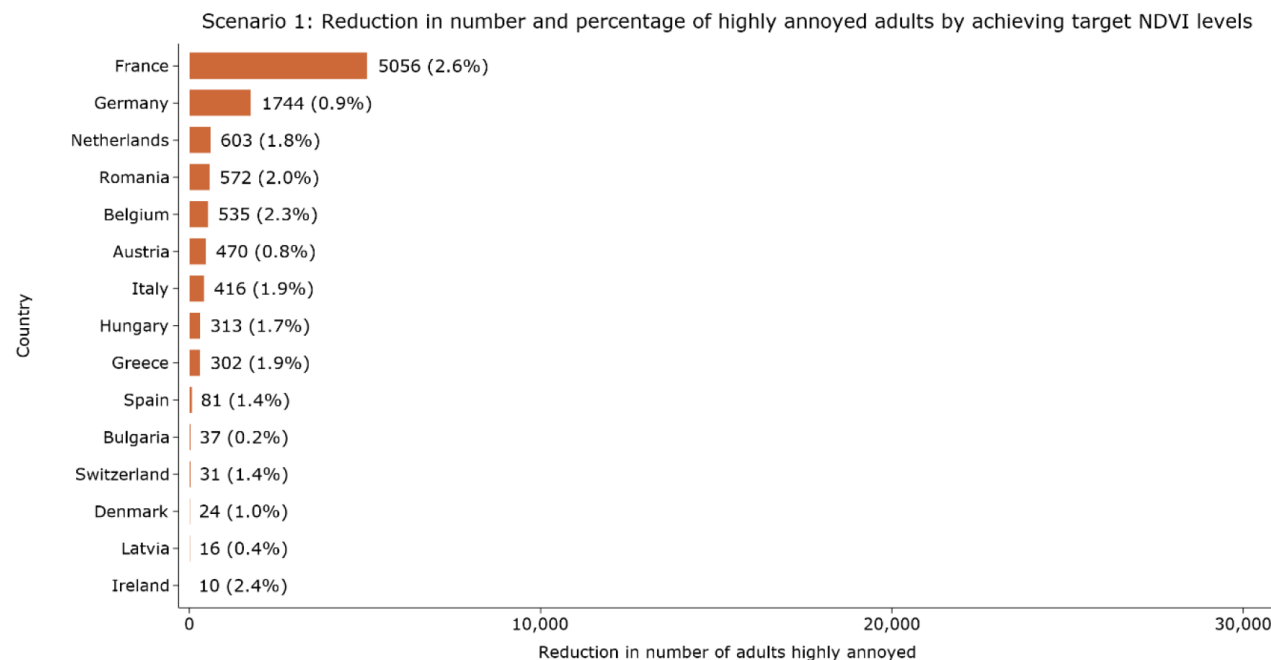


Figure 3.2 Reduction in railway noise annoyance in urban areas by country

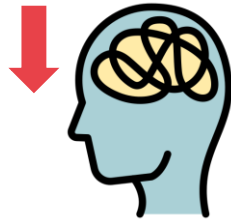


Espaces verts et troubles mentaux



2,34 M

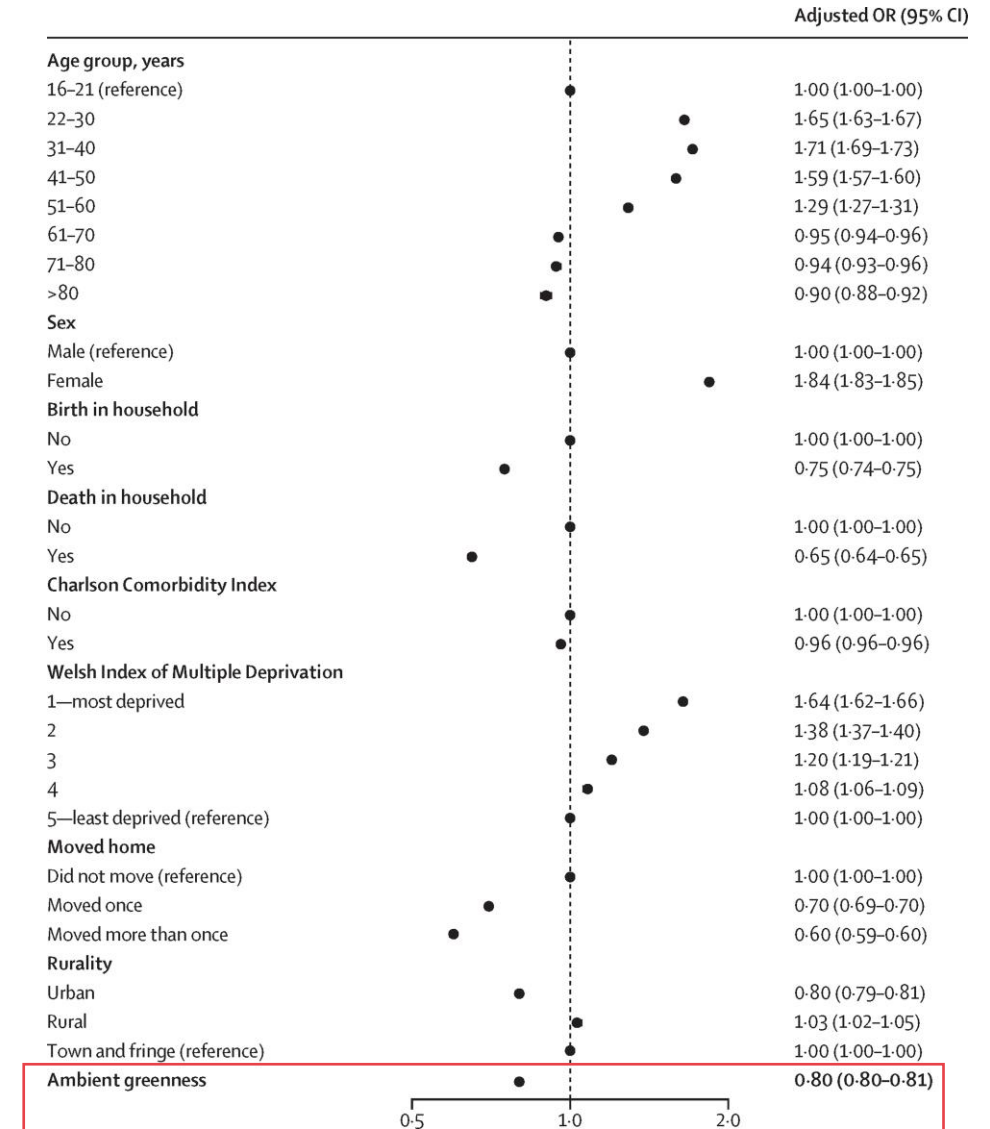
de personnes ≥ 16 ans suivies au
Pays de Galles entre 2008 et 2019



Anxiété, dépression

Les bénéfices étaient particulièrement marqués chez
les personnes vivant dans les quartiers défavorisés.

[Geary et al. \(2023\)](#)



Espaces verts et sommeil



ENFANTS · AUTRICHE

1 251 enfants de 8 à 12 ans

[Dzhambov et al. \(2023\)](#)

ADULTES · CHINE

28 697 adultes

[Shen et al. \(2025\)](#)

↘ Troubles du sommeil perçus, en présence de bruit routier.

ADULTES · CHINE



19 567 adultes

↗ **Durée de sommeil**

↘ **Déclin de cette durée avec l'âge**

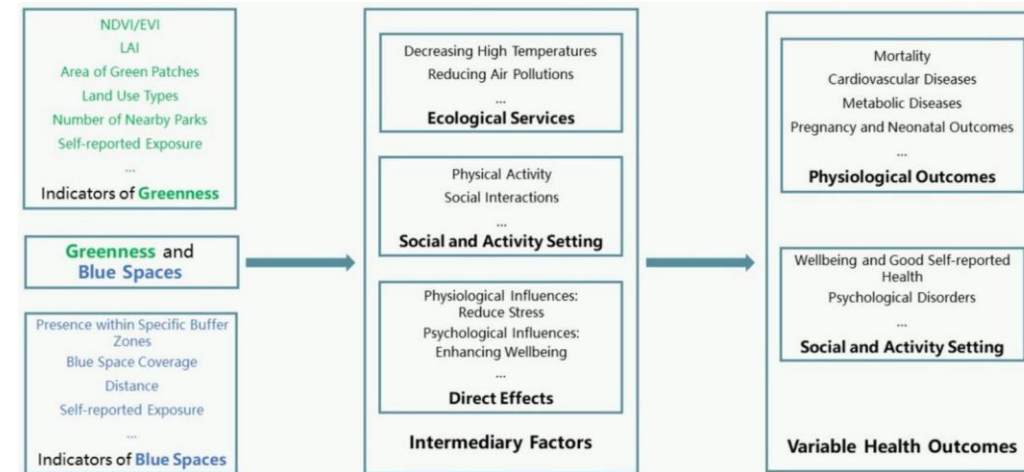
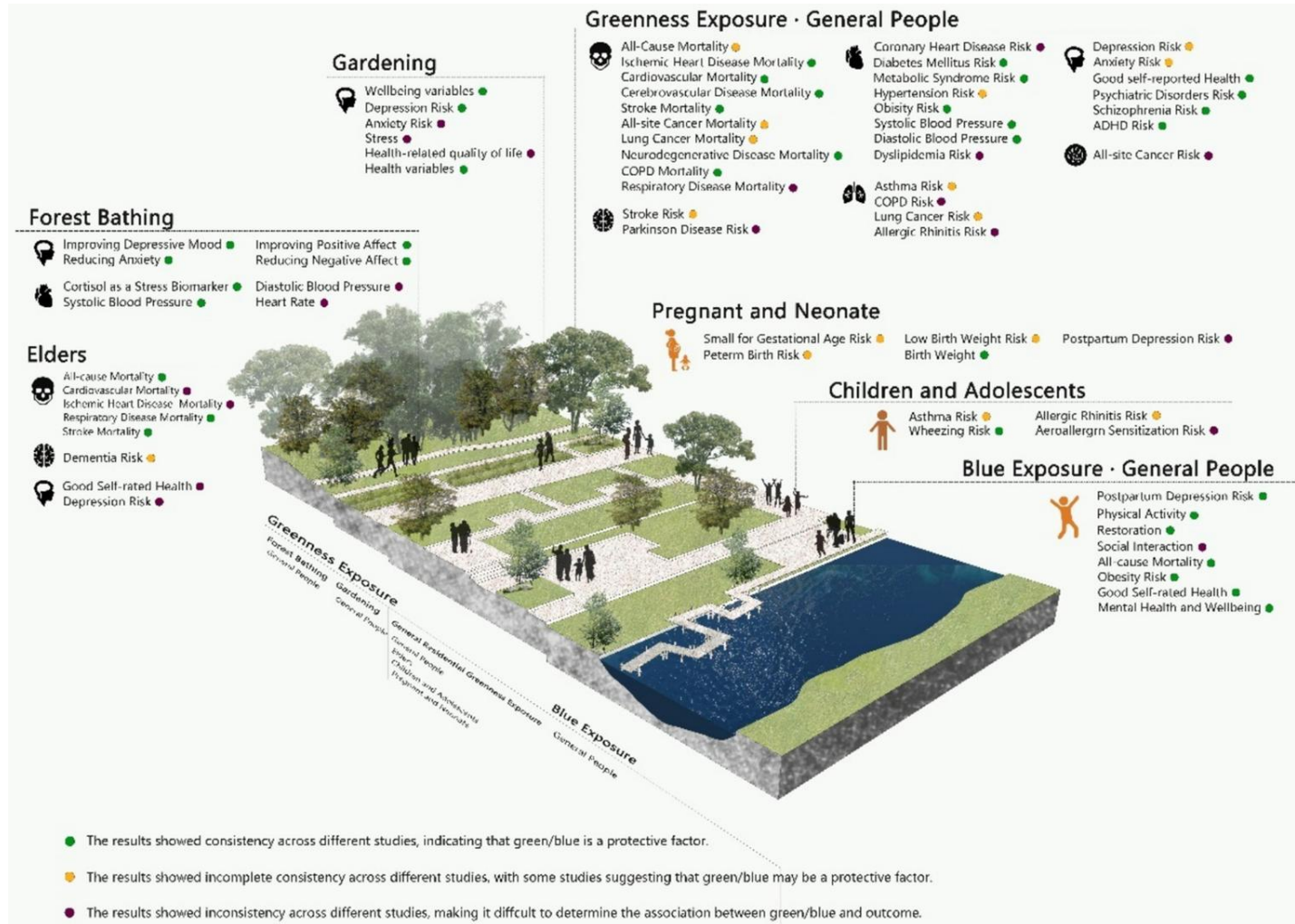
[Li et al. \(2025\)](#)

MÉCANISME INDIRECT

Plus d'espaces verts → davantage d'activités de plein air et une meilleure satisfaction du quartier → **meilleur sommeil**

[Dzhambov et al. \(2023\)](#)

Espaces naturels et santé



Une façade calme atténue le risque de Parkinson associé au bruit routier



3,10 M

de personnes ≥ 40 ans suivies au Danemark entre 2000 et 2017

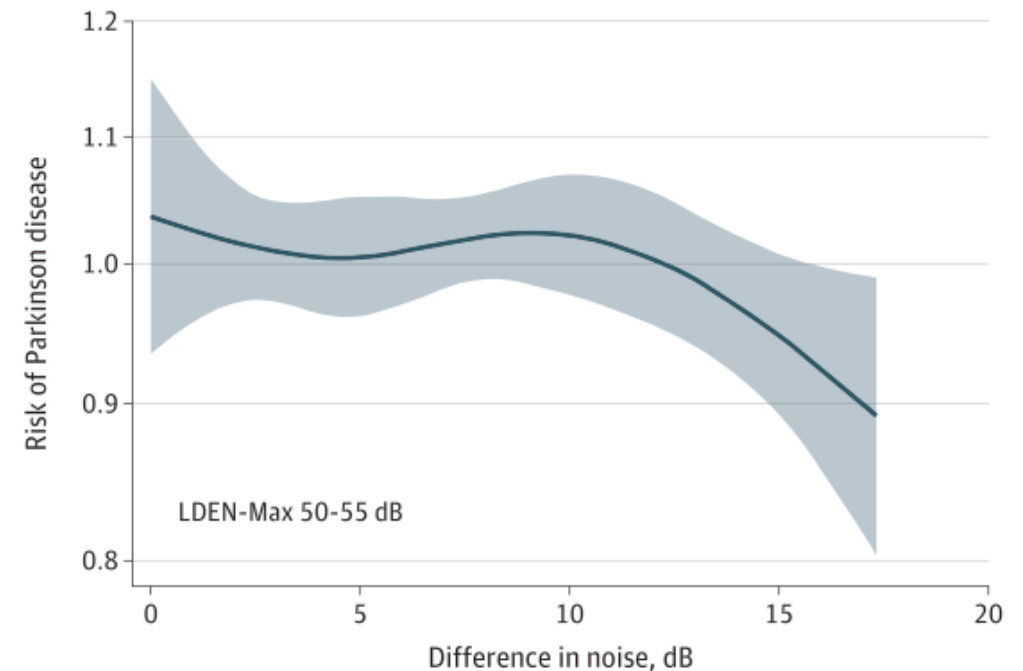


↗ bruit routier à long terme ↗ risque maladie de Parkinson.

Disposer d'une façade calme ($\Delta L_{den} \geq 10$ dB) atténue ce risque lorsque $L_{den} \geq 50$ dB.

[Sørensen et al. \(2026\)](#)

B Exposed to noise of 50-55 dB



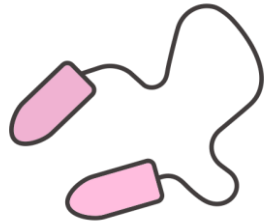
Les bouchons d'oreille préservent le sommeil lent profond face au bruit aérien



En laboratoire



+



BRUIT AÉRIEN + BOUCHONS D'OREILLE

72 %

de sommeil lent profond
(N3) conservé

- Structure du sommeil préservée jusqu'à < 65 dB
- Préservation de la perception du sommeil, de l'humeur et de la vigilance
- Bouchons appréciés et sensation de mieux dormir

Merci pour votre attention

Maxime Chauvineau, PhD

maxime.chauvineau@bruitparif.fr



Centre du Sommeil et de la Vigilance de l'Hôtel-Dieu (AP-HP)

Quel est l'impact du bruit sur la biodiversité ?

Journée régionale de la qualité de l'environnement sonore

08/10/2026

Robin Weissmann Farbos

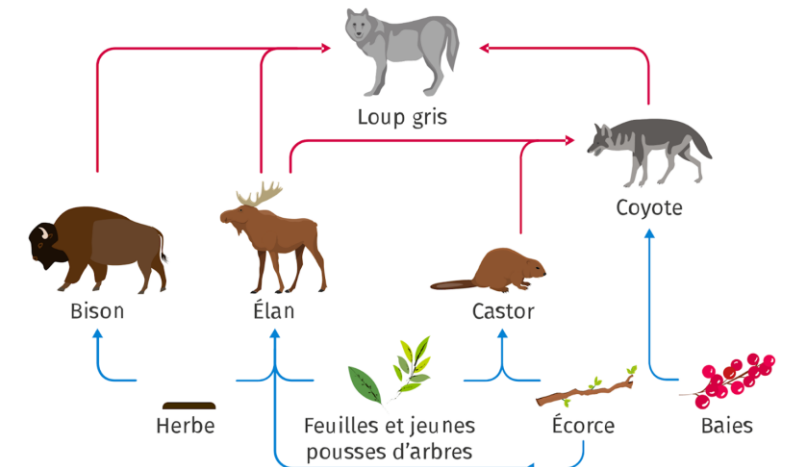
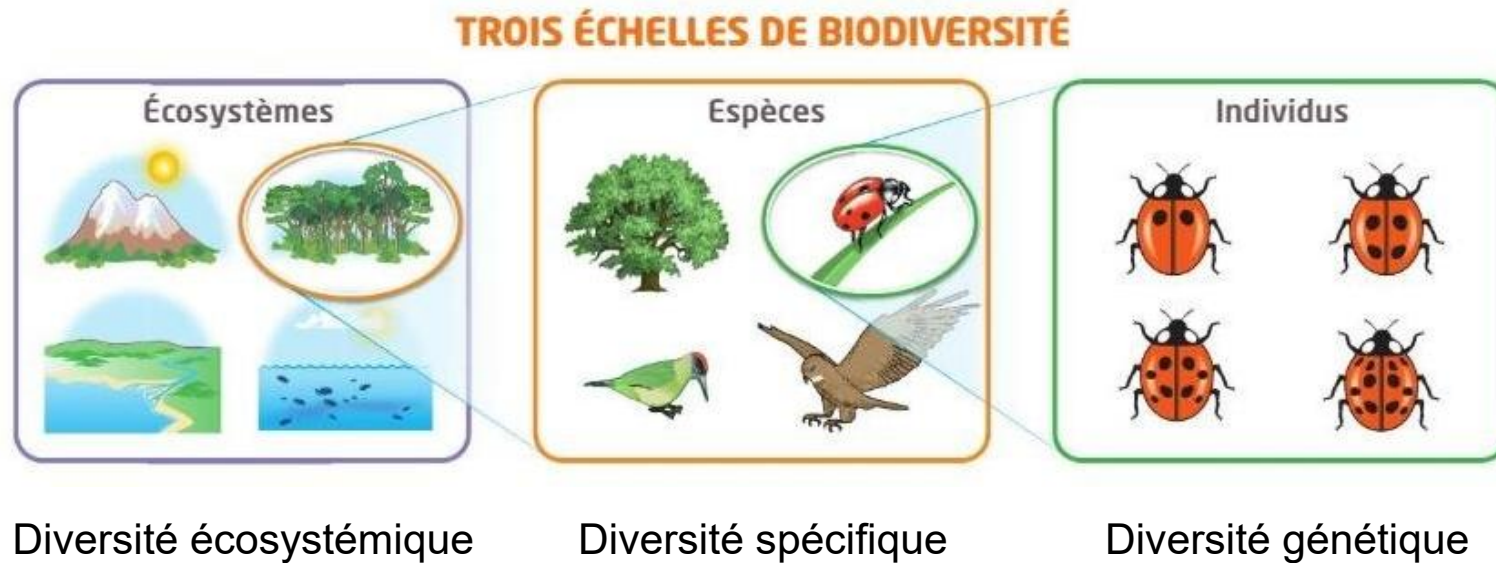
Doctorant en écoacoustique au MNHN



C'est quoi la biodiversité ?

La biodiversité désigne l'ensemble de la variété des formes de vie présentes sur Terre.

Elle est composée de trois niveaux **imbriqués** :



Un écosystème est le résultat de millions d'années de coévolution: les espèces sont interdépendantes. Un écosystème se maintient s'il y a suffisamment d'individus de chaque espèce.

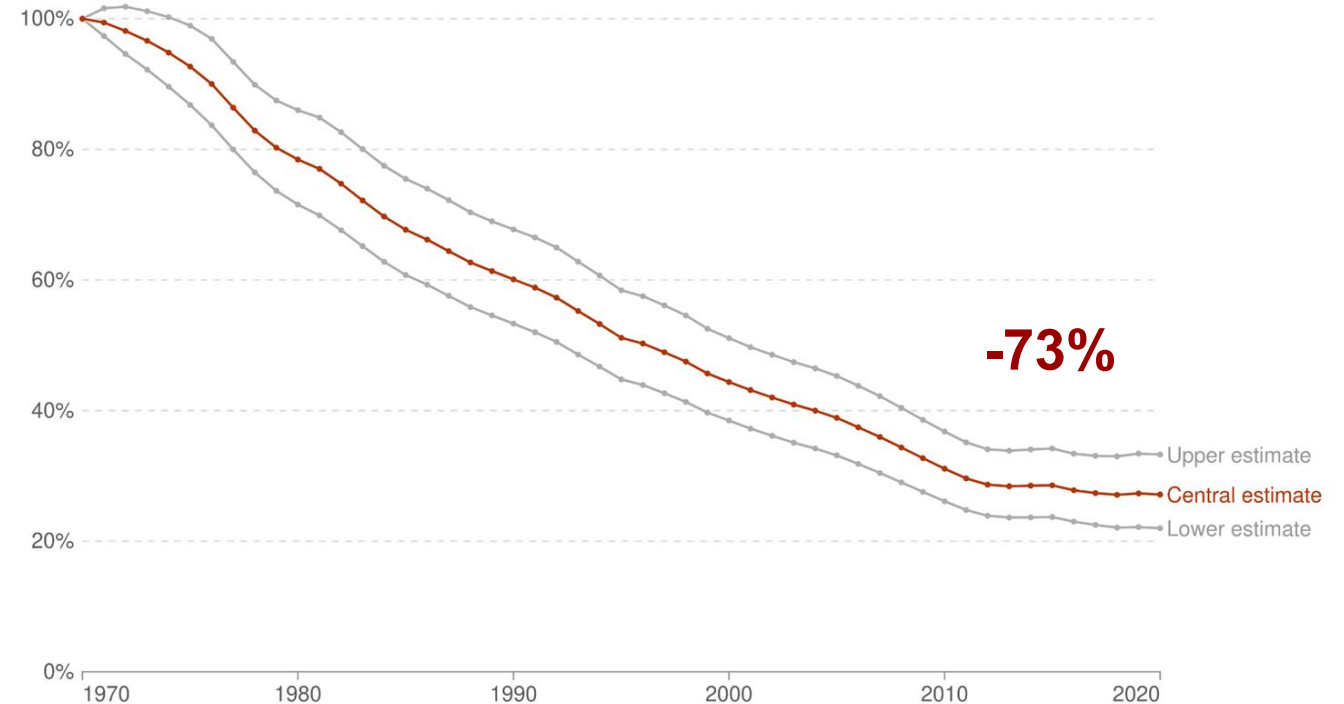
C'est quoi la biodiversité ?

- La biodiversité est peu connue (ex : seulement 20% des espèces ont été décrites)
- Des ordres de grandeurs immenses
- Son déclin dû aux activités humaines est drastique

Living Planet Index, World

Our World
in Data

The Living Planet Index (LPI) measures the average decline in monitored wildlife populations¹. The index value measures the change in abundance in 34,836 populations across 5,495 native species relative to the year 1970 (i.e. 1970 = 100%).



Data source: World Wildlife Fund and Zoological Society of London (2024)

OurWorldinData.org/biodiversity | CC BY

1. Population A population is a group of individuals of the same species that live in the same geographic area. A species will often have multiple or many populations, each living in a different area.



Quel est l'impact du bruit ?

Une typologie d'impact

Auditifs

Qui endommage le système auditif



Ex : Oiseaux dans les aéroports

Extra-auditifs

Qui impactent l'individu sans endommager son système auditif

Physiologiques

Facteur de stress



Ex : Stress et immunité chez la Rainette Verte

Comportementaux

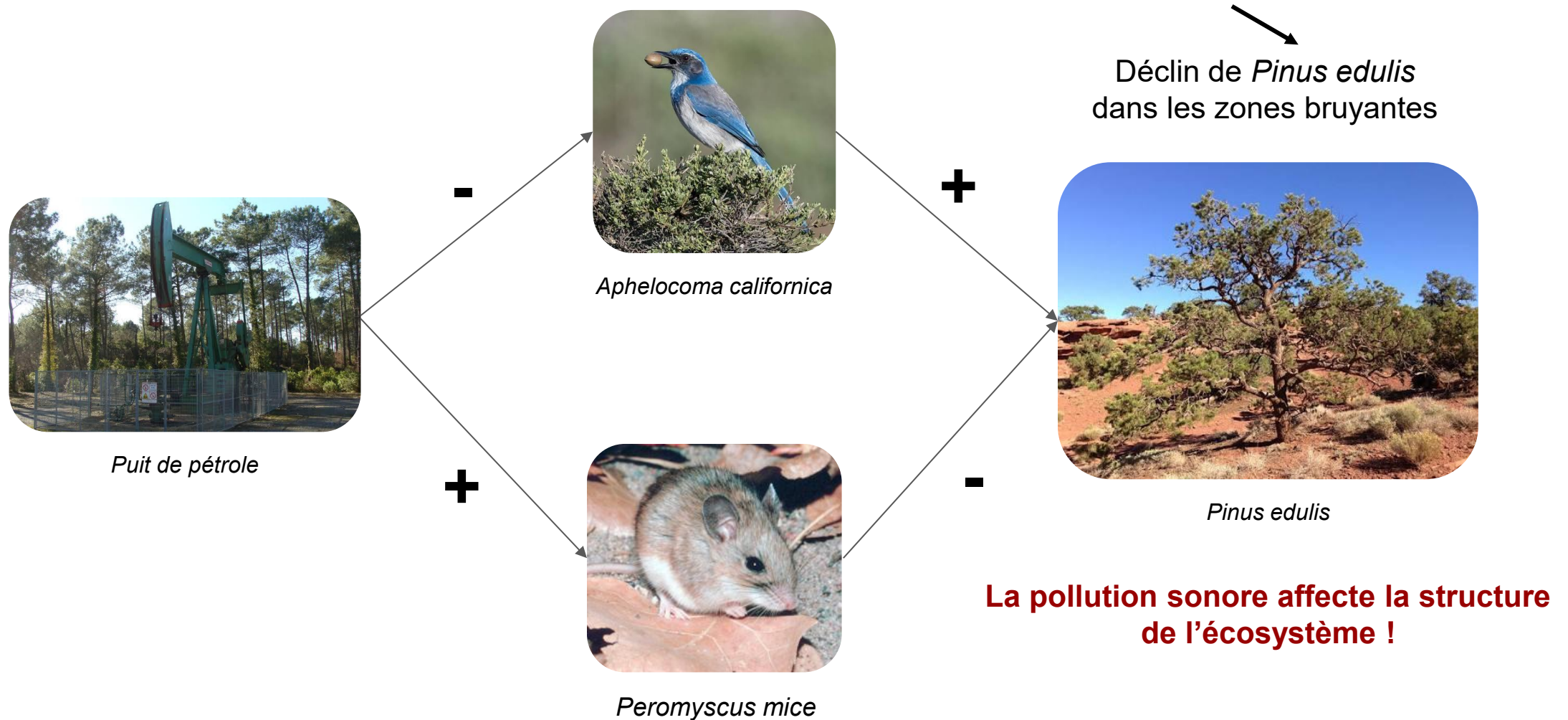
Masquage acoustique ou interprétation comme une menace



Ex : Prédation chez la Petite Nyctale

Quel est l'impact du bruit ?

Des retombées à l'échelle de l'écosystème : exemple d'un cas d'étude



Quelques points de vigilance

- Faire preuve de perspectivisme et de décentrement :
 - Les systèmes auditifs sont différents d'une espèce à l'autre
 - Les non-humains vivent (pour la plupart) à l'extérieur : sans isolation sonore
 - ...
- Favoriser une pensée complexe :
 - Sortir de l'idée simpliste selon laquelle les espaces urbains ne contiennent aucune biodiversité et sont les seuls concernés par la pollution sonore
 - Éviter la pensée en silo : voir la pollution sonore comme un symptôme d'un système global et non pas seulement comme une variable à moduler

Merci pour votre attention.

Des questions ?



Contact : robin.weissmann-farbos@mnhn.fr



Parole à Pascal Bataille

Animateur et producteur TV

Auteur du « *Petit traité du Silence* »



**Pause
10h40-11h00**

**Séquence
« Connaître #3 »
11h00 – 11h45**

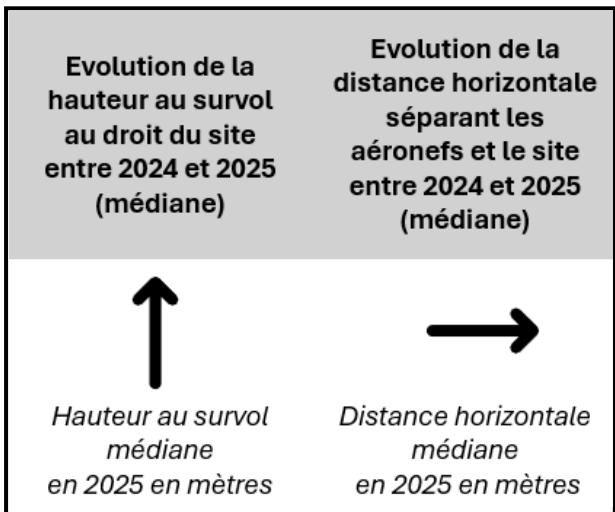
Impact sonore de l'évolution des approches lors des atterrissages face à l'Ouest sur Orly pour le territoire Seine-et-Marnais

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

Evolution des distances entre les aéronefs et les sites en configuration Face à l'Ouest entre 2024 et 2025 (du 01/09 au 15/11)



Aéronef



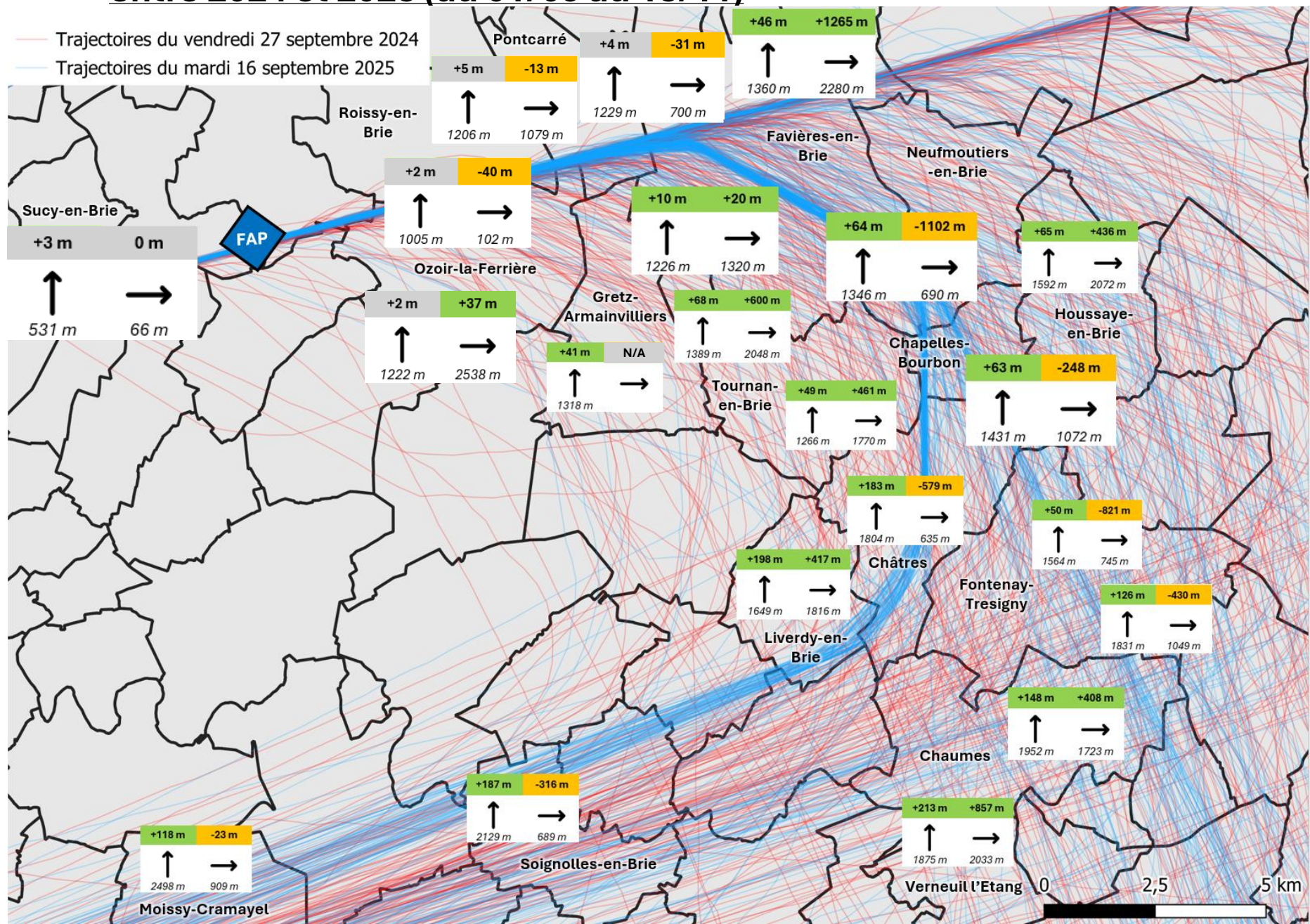
Site de mesure

D

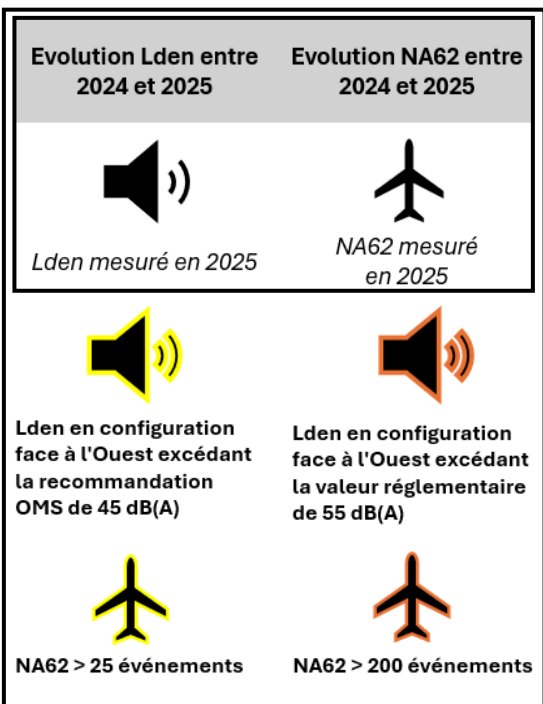
H

H = Hauteur au survol

D = Distance horizontale



Evolution des niveaux sonores en configuration Face à l'Ouest entre 2024 et 2025 (du 01/09 au 15/11)

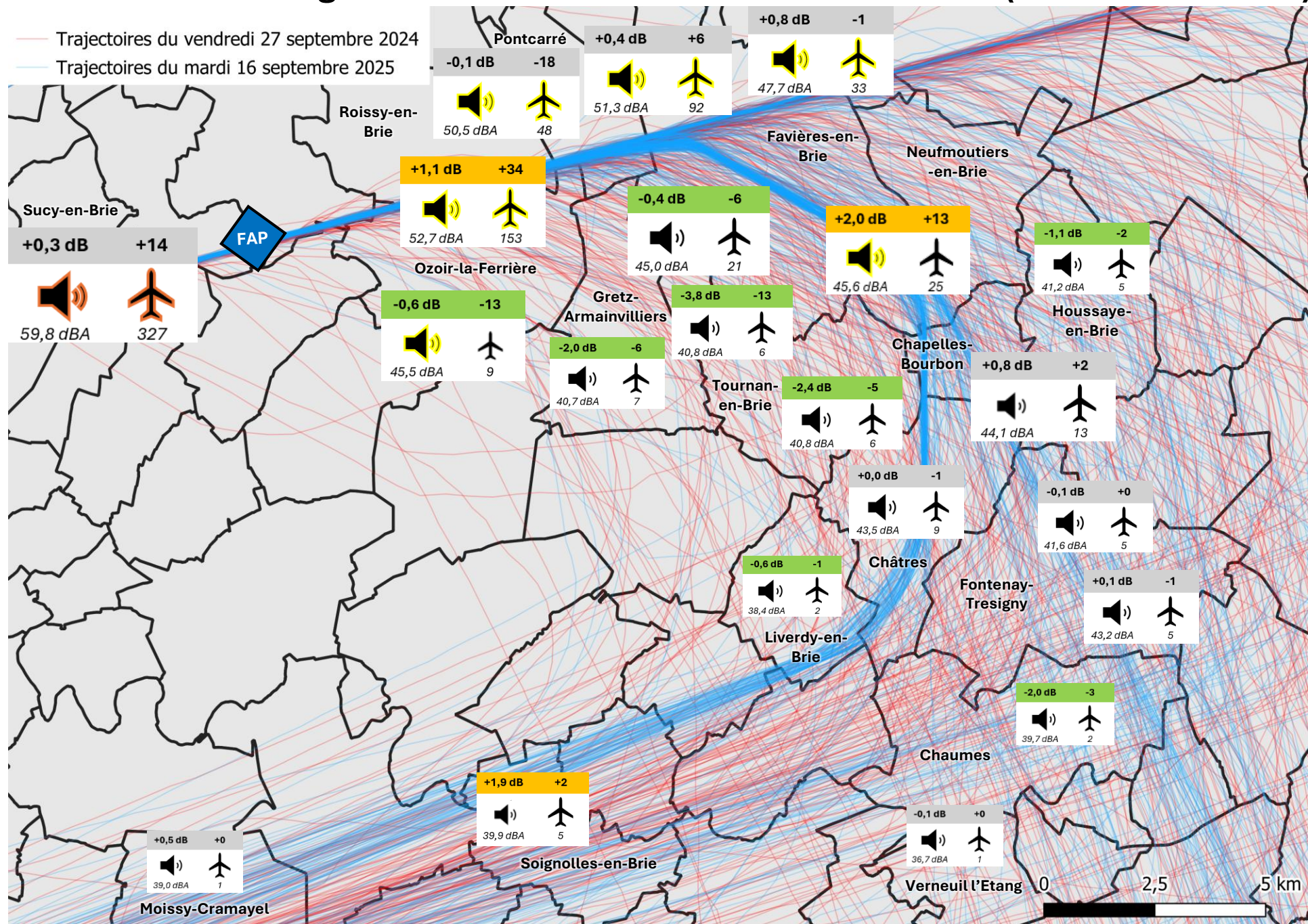


Lden :

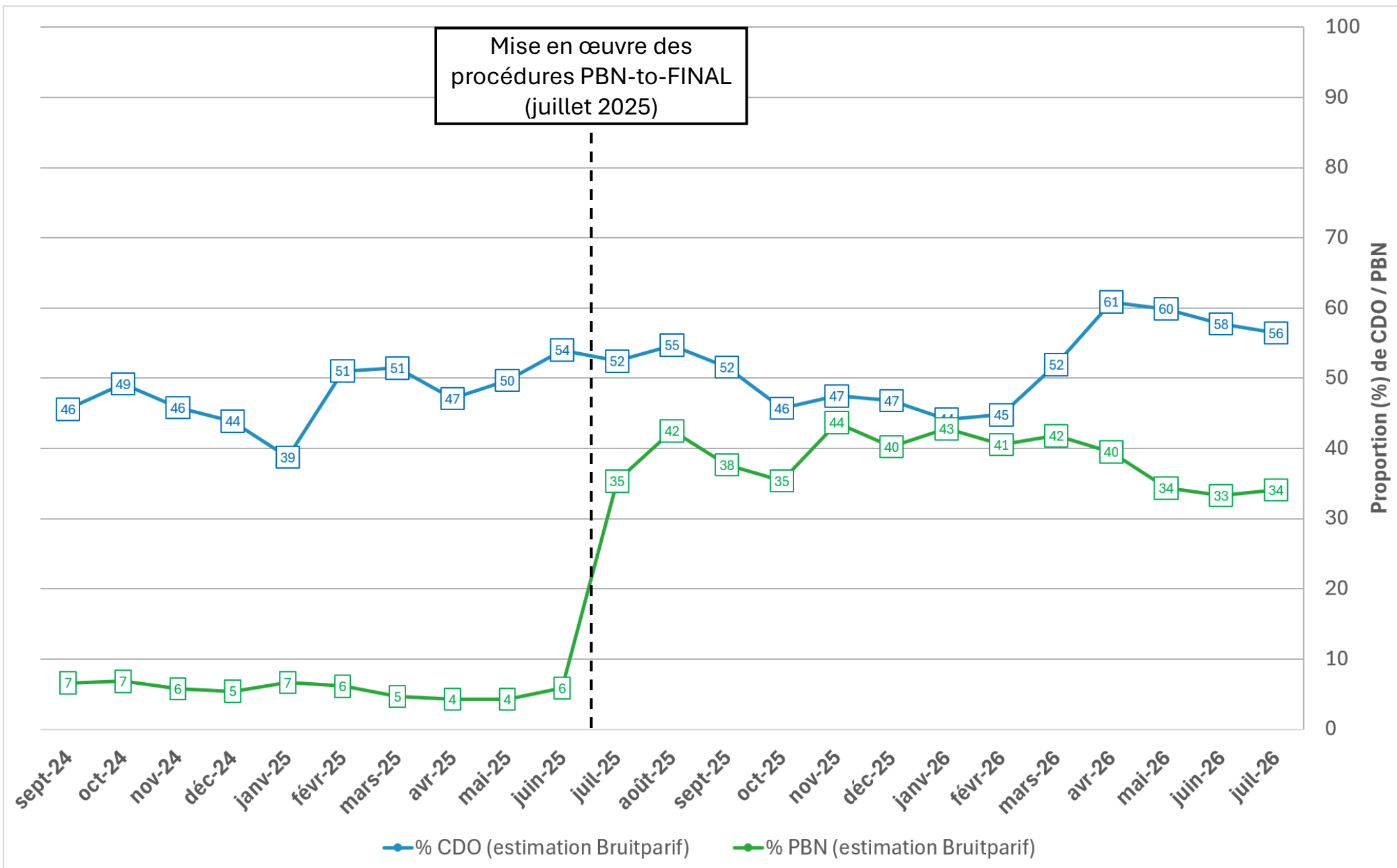
Niveau sonore équivalent sur 24h, en dB(A), avec pondération de +5 dB(A) en soirée (18h-22h) et +10 dB(A) la nuit (22h-6h).

NA62 :

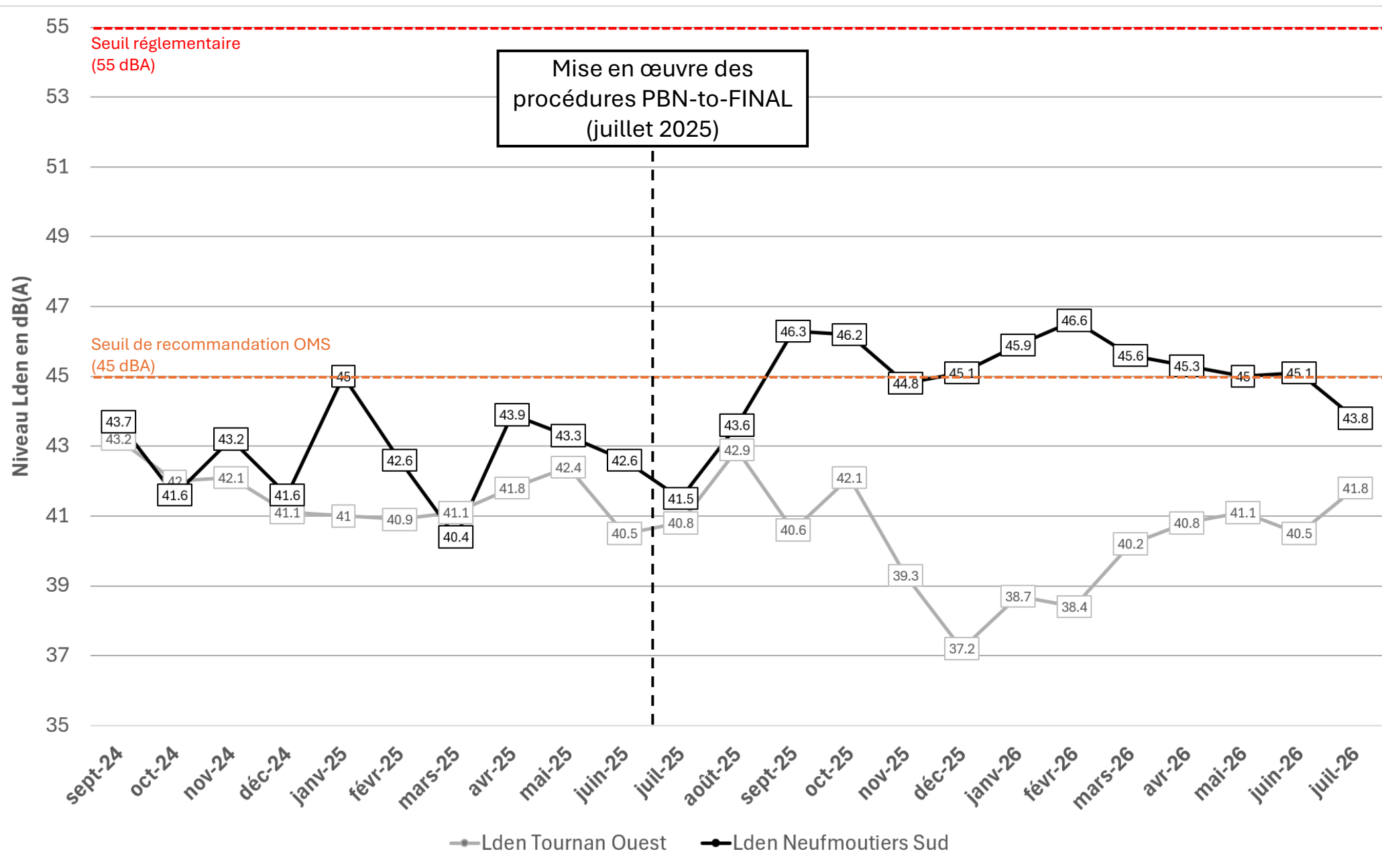
Nombre d'événements aériens moyen par jour dont le LAmix dépasse 62 dB(A).



Evolution de la proportion de CDO / PBN par mois en configuration Face à l'Ouest entre septembre 2024 et juillet 2026



Evolution du Lden par mois à Neufmoutiers-en-Brie et à Tournan-en-Brie en configuration Face à l'Ouest entre septembre 2024 et juillet 2026



Gains sur le LAmax mesurés entre un vol en CDO et un vol non CDO au droit des sites* (estimation Bruitparif)

	Moyen Porteur (B738, A320, A320neo, ...) représentant >90% de la flotte à Orly
CDO avec palier le plus long inférieur à 5 secondes	-3,8 dB(A)
CDO avec palier le plus long entre 5 et 10 secondes	-2,9 dB(A)
CDO avec palier le plus long entre 10 et 20 secondes**	-2,3 dB(A)

* : Gains obtenus à partir des survols pour lesquels la distance horizontale entre le site et l'aéronef est inférieure à 500 m

** : Tolérance de 30 secondes pour le dernier palier avant la descente finale, conformément à la définition d'Eurocontrol

Allocution

Yann WEHRLING

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

**Séquence
« Agir #1 »
12h00 – 12h45**

Identifier et préserver le calme dans une approche One Health

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

Avec :

- **Tristan Lantenois**, 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

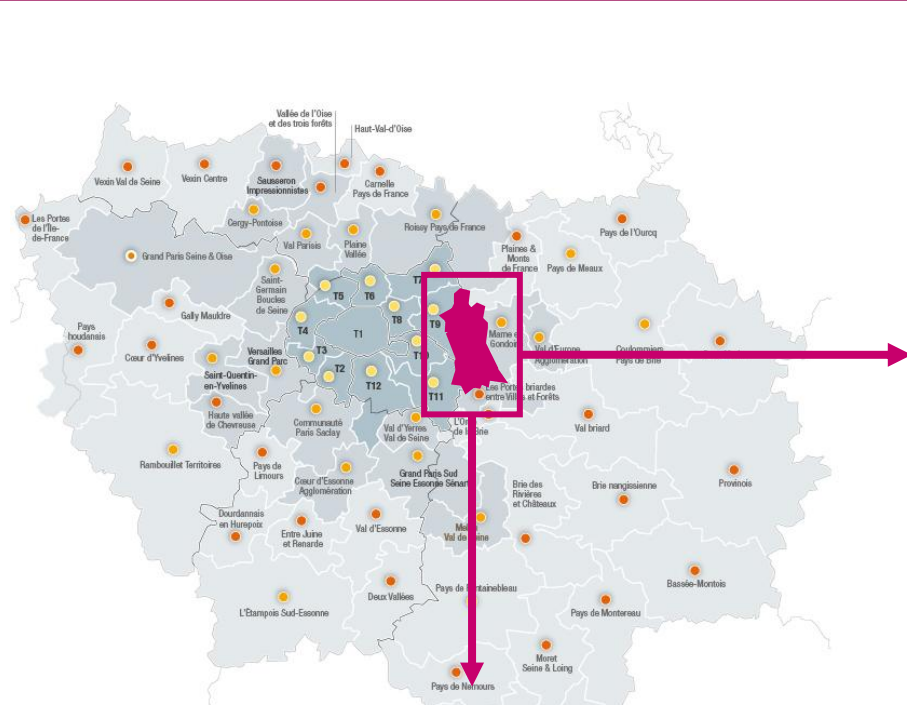


PPBE 4^e échéance

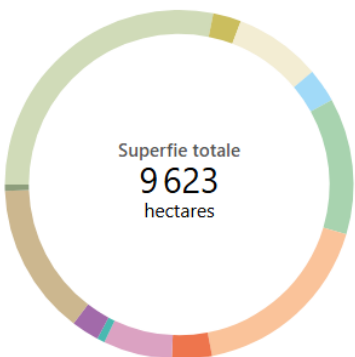
Journée régionale de la qualité de l'environnement sonore

– Table ronde : « Agir #1 : Identifier et préserver le calme dans une approche One Health » –

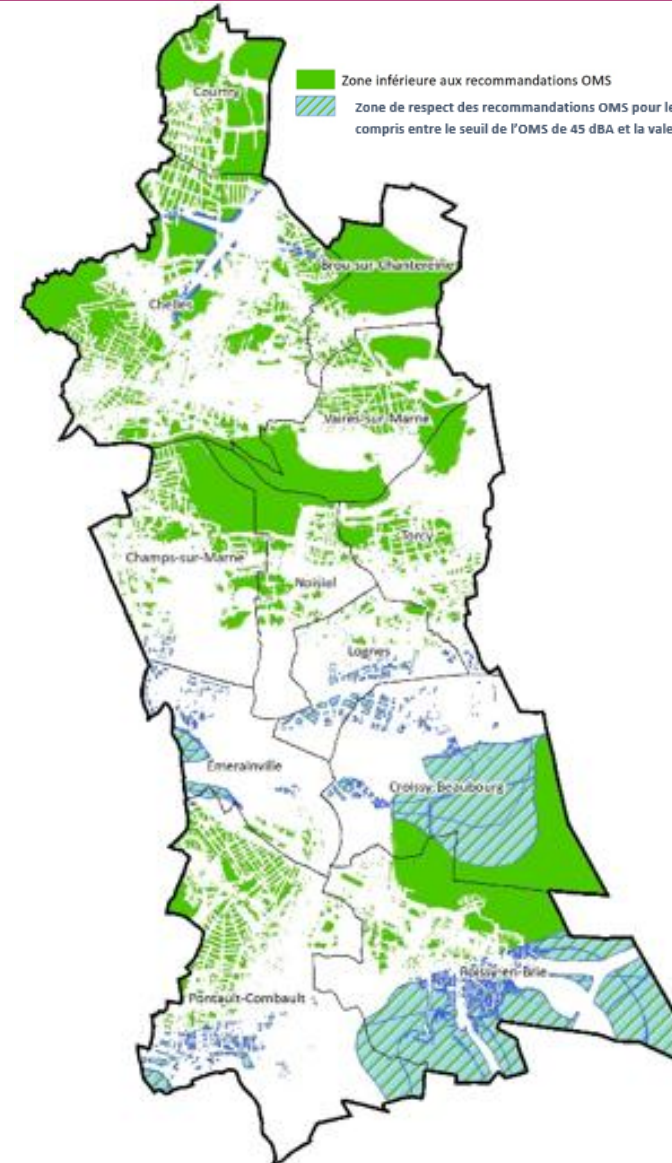
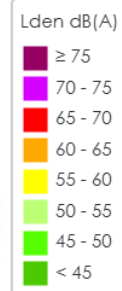
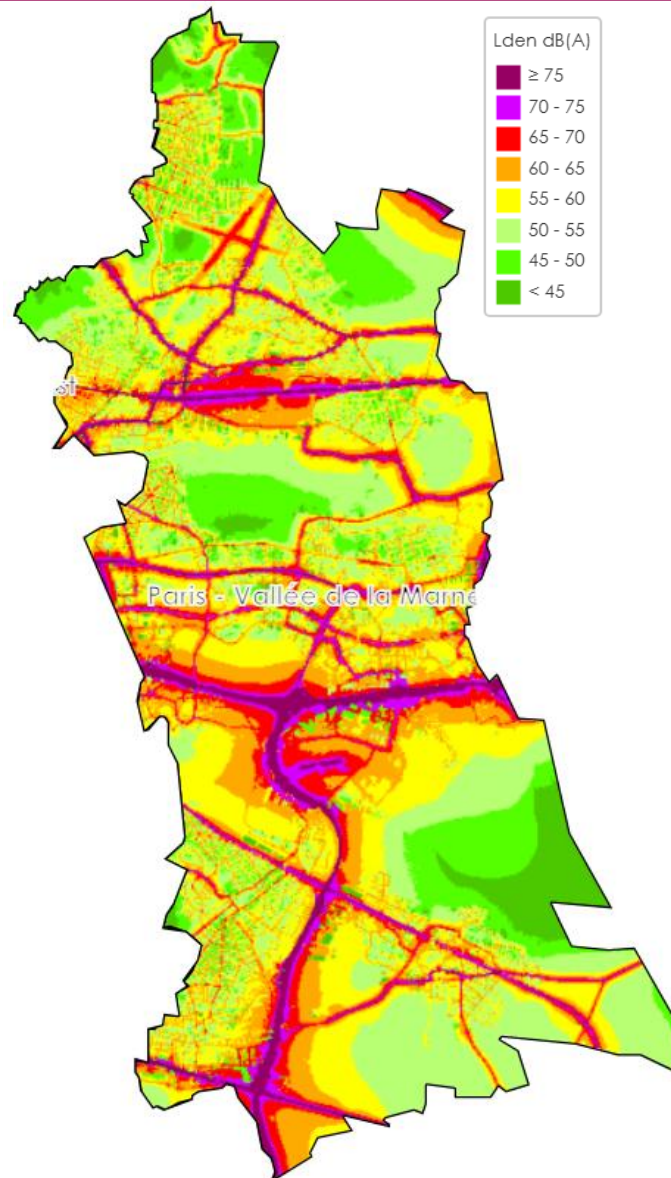
Communauté d'agglomération Paris – Vallée de la Marne | 08/10/2026

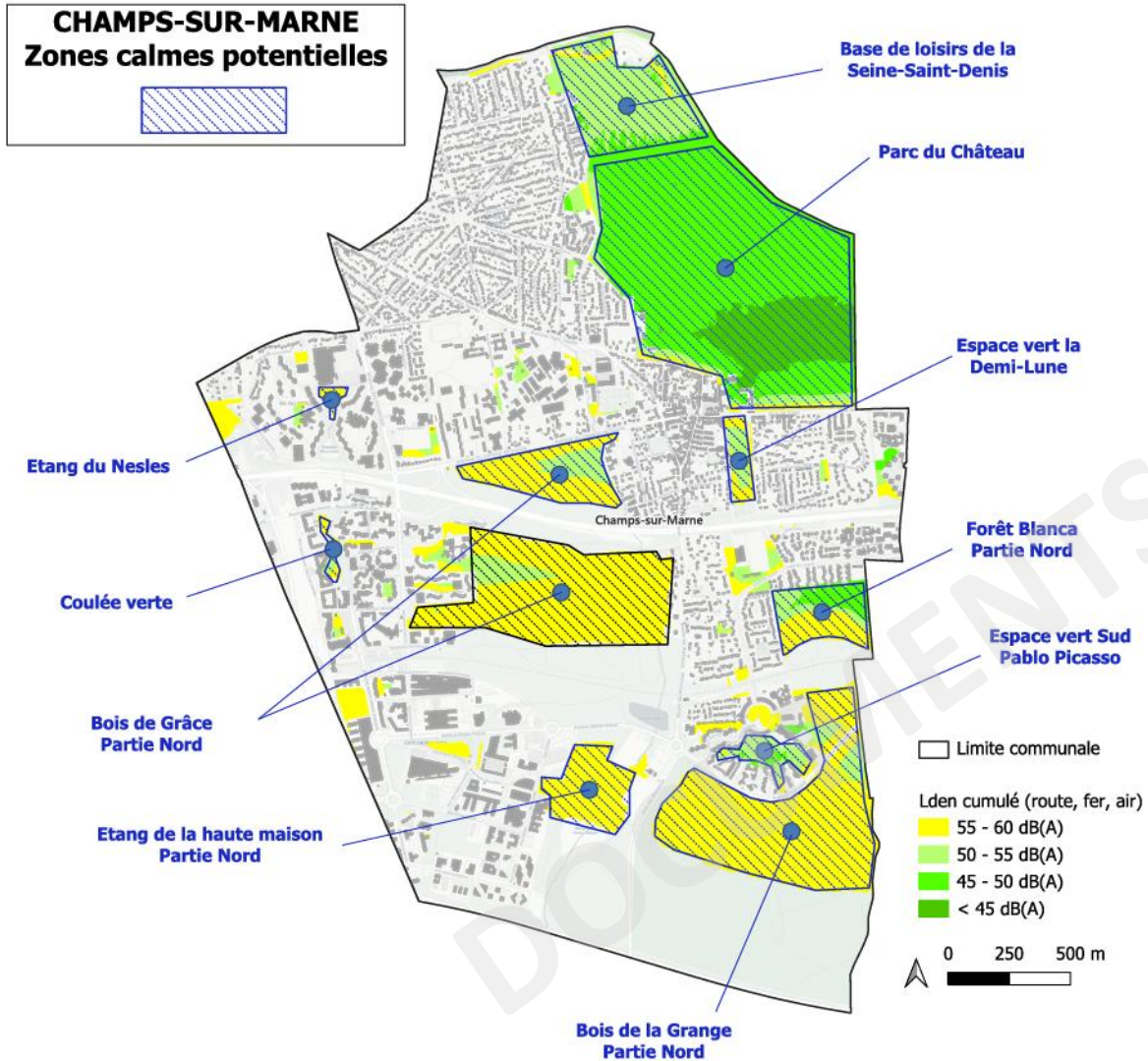


Bilan territorial de l'occupation du sol en 12 postes



- Bois ou forêt
- Espaces verts ou non bâtis
- Gestion des ressources
- Milieux semi-naturels
- Habitat pavillonnaire
- Équipements
- Espaces agricoles
- Habitat collectif
- Transports
- Eau
- Activités
- Chantiers





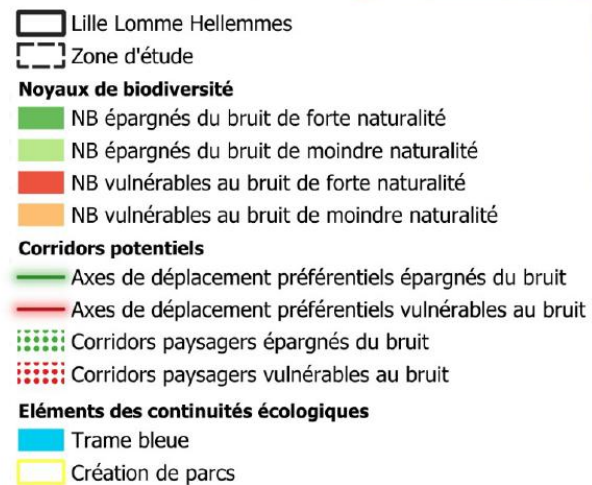
AXE 1 : Attractivité			
5 Sous-Critères	Propreté et entretien	Répondre oui (O) ou non (N)	Il existe
	Aménagement du site/de la zone avec des équipements, du mobilier urbain propice au bien-être, au ressourcement, à la détente	Pour chaque ligne, indiquer oui (O) ou non (N) :	Présent Peu Présent Présent Aucune Présent Présent
	Indice de Biodiversité 1 : Tranquillité écologique	Sélectionner (X) une réponse parmi les 4 :	Isolé
	Indice de Biodiversité 2 : Continuité et connectivité écologique	Sélectionner (X) une réponse parmi les 4 :	Comme Comme Site co Isolé
	Récurrence d'activités potentiellement bruyantes au sein du site/de la zone ou à sa périphérie	Sélectionner (X) une réponse parmi les 4 :	Des ac Des ac Des ac Le site
AXE 2 : Accessibilité			
5 Sous-Critères	Visibilité du site	Pour chaque ligne, indiquer oui (O) ou non (N) :	Il existe Le site
	Temporalité d'ouverture	Sélectionner (X) une réponse parmi les 3 :	Ouvert Ouvert Ouvert
	Sécurité	Sélectionner (X) une réponse parmi les 3 :	Le site Le site Le site
	Moyens d'accès	Pour chaque ligne, indiquer oui (O) ou non (N) :	Proxim Chemin Parking Parking
	Proximité avec des habitations	Sélectionner (X) une réponse parmi les 3 :	Le site Le site Le site



Trame blanche - Continuités écologiques potentielles diurnes

Caractérisation des continuités écologiques potentielles selon la spontanéité acoustique diurne

Document de travail



0 1 2 km

Restaurer et maintenir des
paysages sonores favorables à
la biodiversité et aux habitants

Trame blanche de Lille



Légende



Espaces labéllisés

Pour déposer votre dossier :



labelquiet@cidb.org

Site du label Quiet

**Pause déjeuner
12h45-14h00**

**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*

Séquence
« Agir #2 »
14h00 – 15h30

Intervenir sur les différentes composantes du bruit routier

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

Bruit des véhicules (méthode CNOSSOS-EU)

Deux grandes composantes de bruit :

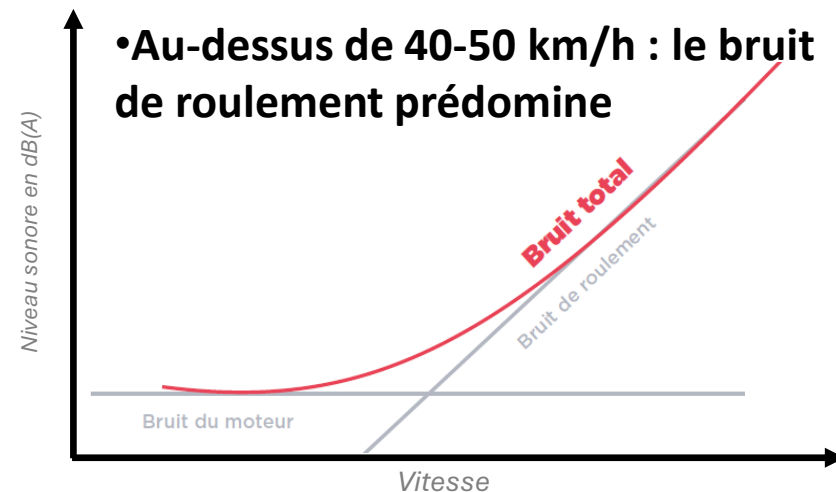
- **Roulement** (interaction pneu-chaussée)
- **Propulsion** (moteur, échappement)

$$L_{W,i,m}(v_m) = 10 \times \lg(10^{L_{WR,i,m}(v_m)/10} + 10^{L_{WP,i,m}(v_m)/10})$$

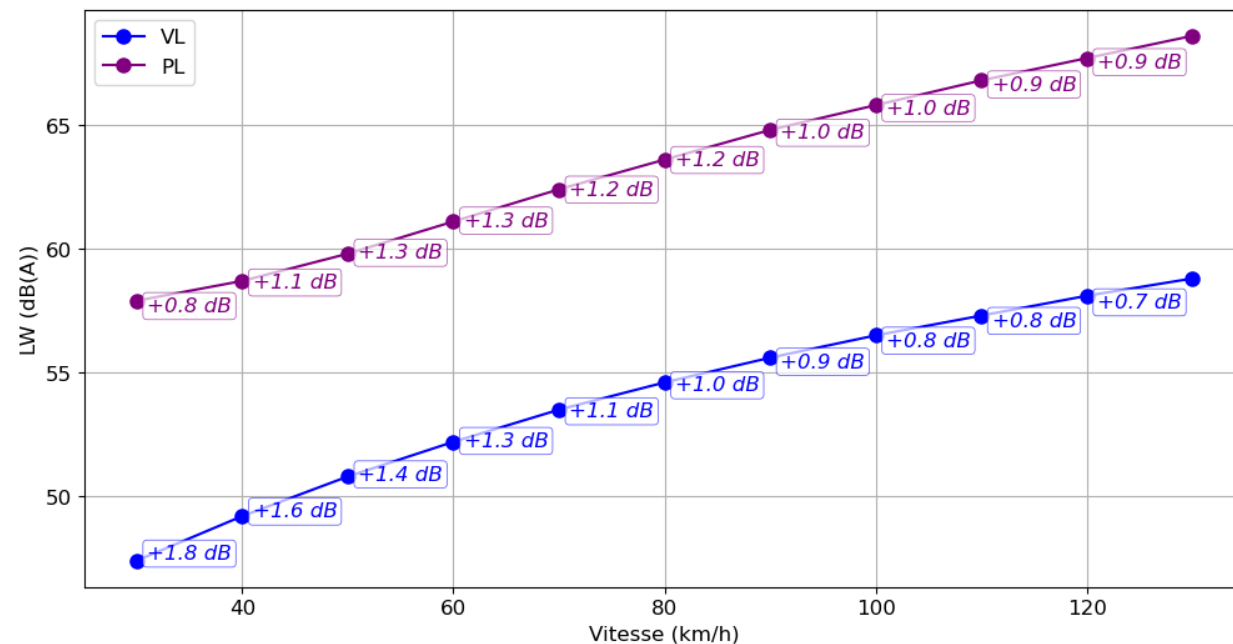
Paramètres qui influencent le bruit routier:

- **Vitesse**
- **Catégorie de véhicule**
- **Revêtement**
- **Température**

$$L_{WR,i,m} = A_{R,i,m} + B_{R,i,m} \times \lg\left(\frac{v_m}{v_{ref}}\right) + \Delta L_{WR,i,m}$$



Bruit des VL et PL selon la vitesse (modèle CNOSSOS) - Augmentation par 10 km/h



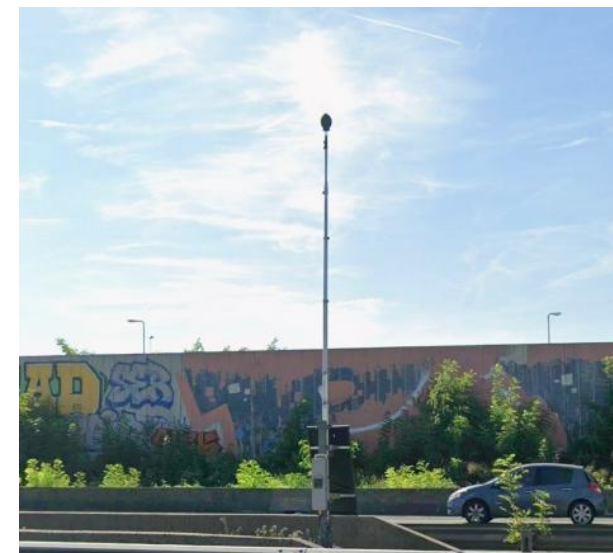
Impact acoustique des baisses de vitesses – Secteurs documentés par Bruitparif

Autoroutes franciliennes

Expérimentation d'abaissement de la vitesse limite de 90 à 70 km/h

- Autoroute A4 : Charenton
- Autoroute A86 : La Courneuve

Entrée en vigueur de la nouvelle limitation à 70 km/h début novembre 2024



Station de la Courneuve

Site	Lday en dB(A)		Levening en dB(A)		Lnight en dB(A)		LAeq,24h en dB(A)	
	Jour Ouvré	Week-end	Jour Ouvré	Week-end	Jour Ouvré	Week-end	Jour Ouvré	Week-end
A4 Charenton <i>vers Paris</i>	-1,0	-1,2	-0,9	-1,1	-0,7	-1,0	-0,9	-1,0
A4 Charenton <i>vers Province</i>	-0,9	-1,1	-0,6	-1,1	-0,8	-0,8	-0,8	-1,0
A86 <i>La Courneuve</i>	-1,2	-1,4	-1,3	-1,5	-1,5	-1,4	-1,4	-1,4

-0,6 à -1,2 dB(A) sur l'A4

-1,2 à -1,5 dB(A) sur l'A86

Boulevard Périphérique parisien

Janvier 2014 :
 Abaissement de la vitesse limite
 de 80 à 70 km/h

Site	Situation	Période 6h-22h	Période 22h-6h	Lden
Porte d'Auteuil	en terre-plein central	-0.4	-1.1	-0.9
Porte de Vincennes	en terre-plein central	0	-0.8	-0.6
Porte de Bagnolet	en situation "riverains"	-1	-1.6	-1.4

Évaluation au travers de 3 stations permanentes de mesure du bruit

La nuit ≈ - 1,2 dB(A)
 En journée ≈ - 0,5 dB(A)
 En Lden ≈ - 1 dB(A)

Octobre 2024 :
 Abaissement de la vitesse limite de 70 à 50 km/h

Évaluation au travers de
 la **carte dynamique du
 bruit routier** élaboré par
 Bruitparif et alimenté par
 les stations de comptage
 de trafic routier de la ville
 de Paris

Evolution des indicateurs d'impact par rapport à la situation de juin 2024 (vitesse limite de 70 km/h et sans VR2+)		Vitesse limite 50 km/h Pas de VR2+ (du 10/10/2024 au 02/03/2025)
AEI (dBA)	Ld (6h-18h)	-1.5
	Le (18h-22h)	-1.9
	Ln (22h-6h)	-2.7
	Lden (24h)	-2.4
>= VL	Ln (22h-6h)	-35%
	Lden (24h)	-31%
>= OMS	Ln (22h-6h)	-26%
	Lden (24h)	-24%
Impacts sanitaires	Fortes perturbations du sommeil	-29%
	Forte gêne	-25%

Impact acoustique des baisses de vitesses – mesures Bruitparif

Paris

Août 2021 :

Passage généralisé à 30 km/h

Tout Paris hors BP, Bd des Maréchaux et axes structurants

Variations de l'indicateur LAeq en dBA	Quai Anatole France	Quai de Gesvres	Bd de Sébastopol
NUIT (22h-6h)	-1.8	-0.3	-0.3
JOUR (6h-18h)	-1.4	-0.3	-0.3
SOIRÉE (18h-22h)	-0.6	-1.4	-0.3
TOTAL 24h	-1.4	-0.5	-0.3

Impact global $\approx$ - 0,5 dB(A)

Variations de l'indicateur LA10 en dBA	Quai Anatole France	Quai de Gesvres	Bd de Sébastopol
NUIT (22h-6h)	-2.1	-0.4	-0.5
JOUR (6h-18h)	-1.9	-0.3	-0.5
SOIRÉE (18h-22h)	-1.7	-0.6	-0.5
TOTAL 24h	-1.9	-0.4	-0.5

Baisses localisées pouvant atteindre - 3dB(A) en cœur de nuit

Modération de la vitesse – Une mesure plébiscitée par les franciliens

Enquête CREDOC-BRUITPARIF 2026

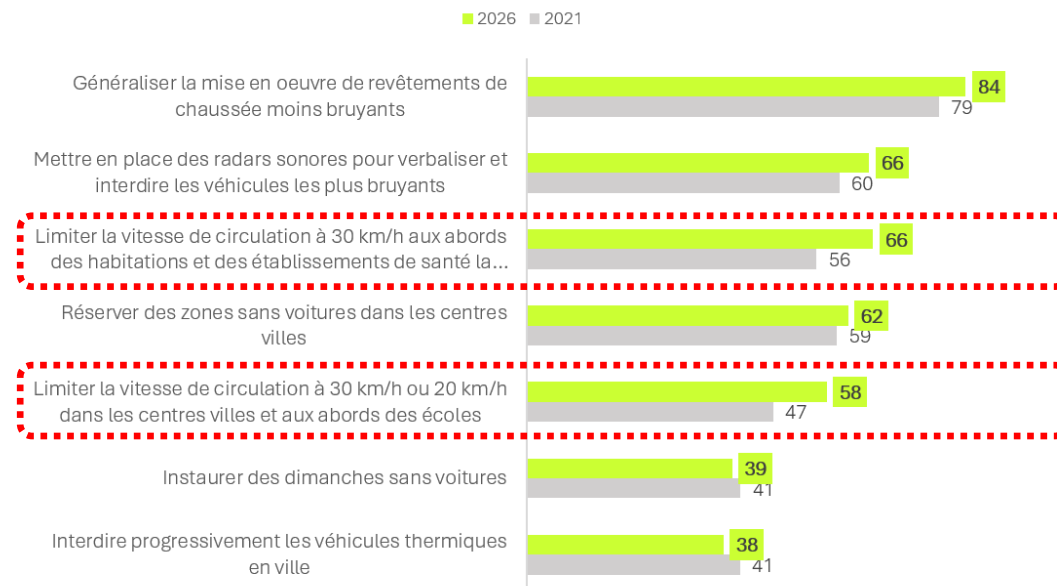
L'adhésion aux mesures anti-bruit progresse.

La modération de la vitesse gagne fortement du terrain :

+10 pts pour le 30 km/h nocturne près des habitations et des lieux de santé (66 %)

+11 pts pour le 30/20 km/h en ville (58 %).

C'est l'évolution la plus marquante des différentes actions.

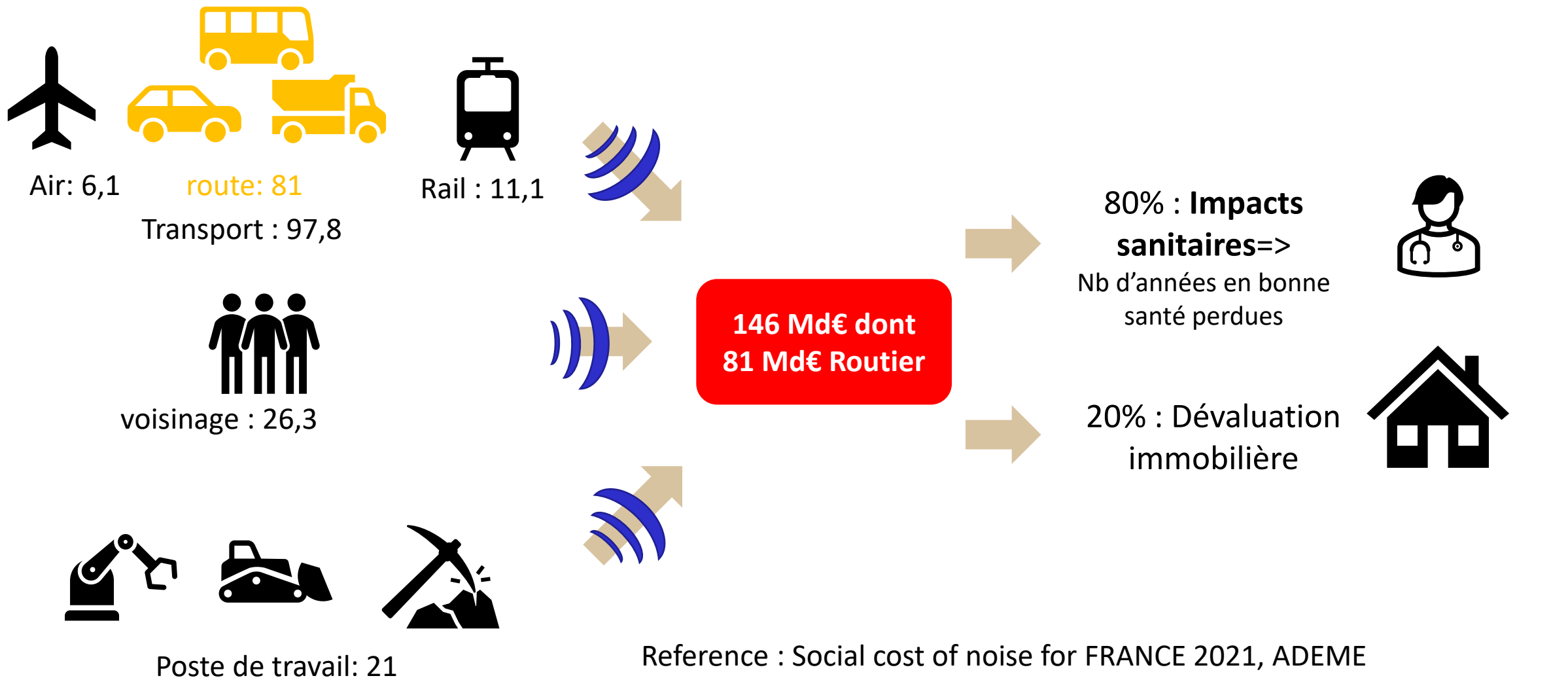




Journée régionale de la qualité de l'environnement sonore

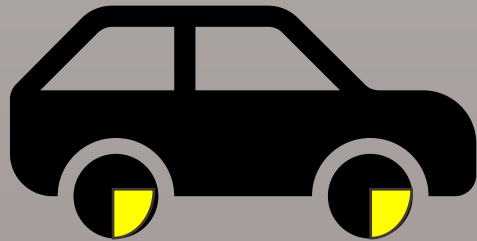
THOMAS ANTOINE 08/10/2026

COUT SOCIAL DU BRUIT ROUTIER= 81 MDSE€/ AN (FRANCE 2021)



Contribution de la source « roulement » au bruit de passage (R51)

**Jusque 2020 :72dB
(Phase 1)**

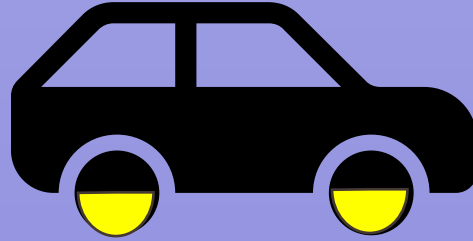


≈25% roulement

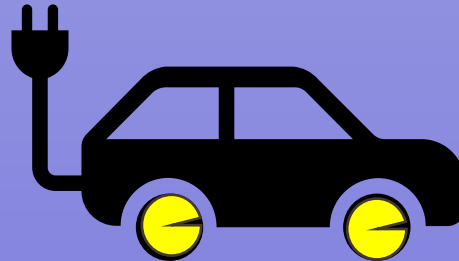


≈90% roulement

**Jusque 2024 :70dB
(Phase 2)**

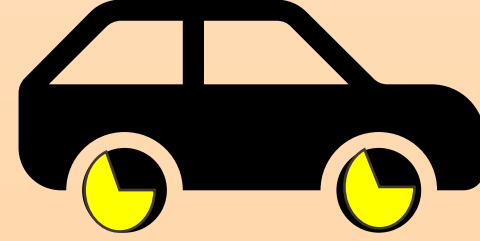


≈50% roulement

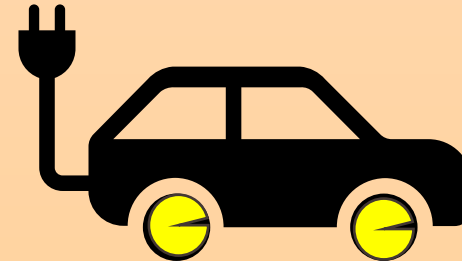


≈90% roulement

**Depuis 2024 :68dB
(Phase 3)**



≈70% roulement

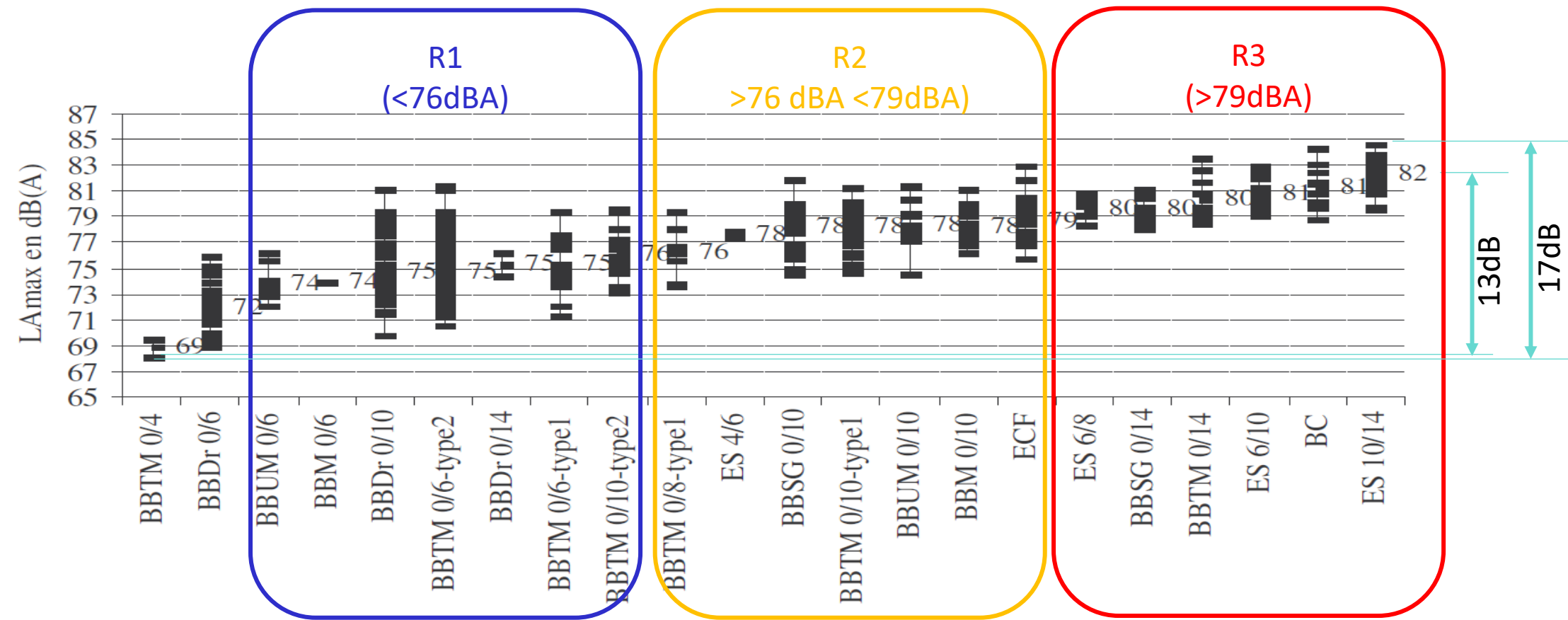


≈90% roulement

(sur piste ISO en condition d'homologation)

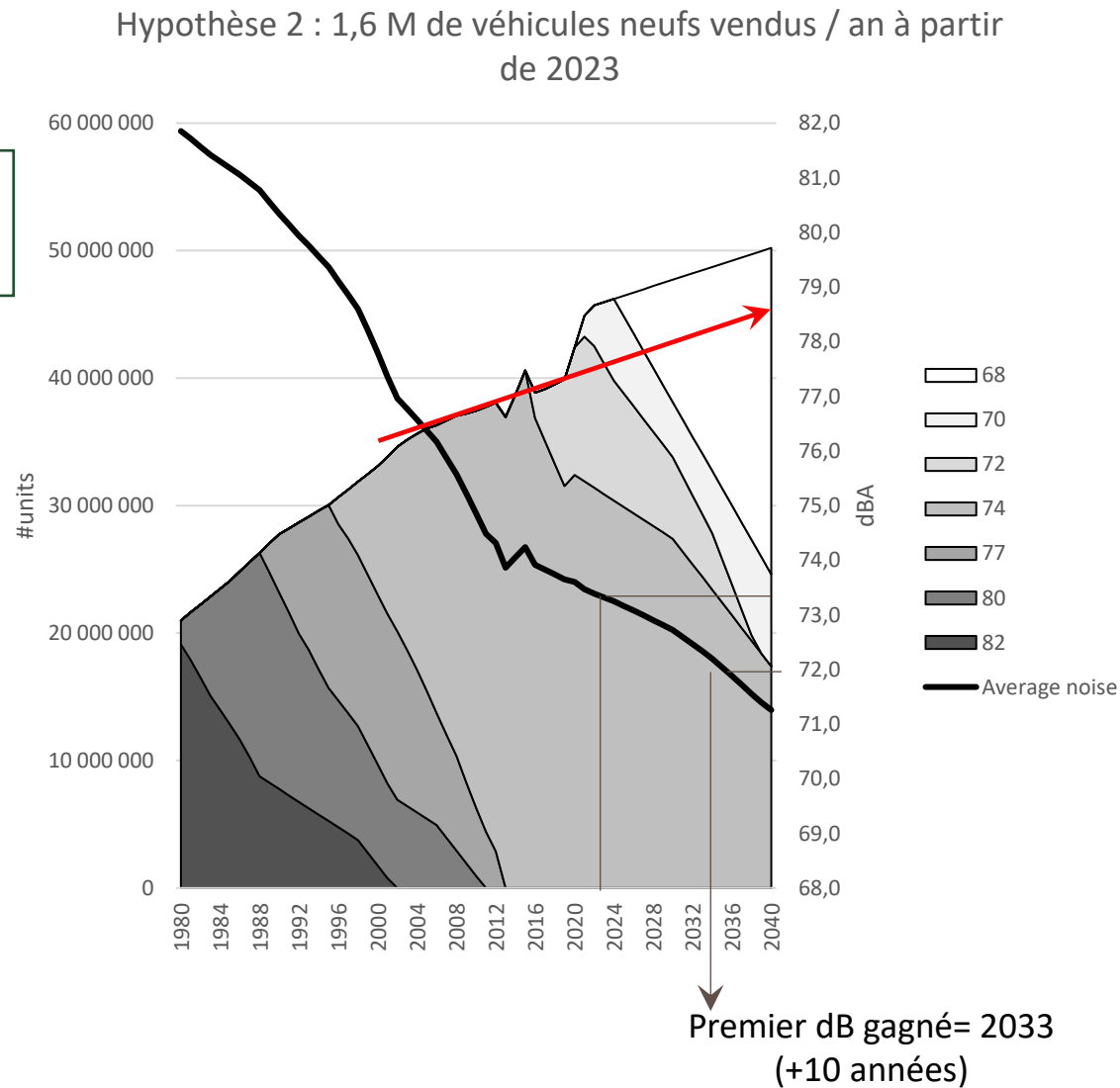
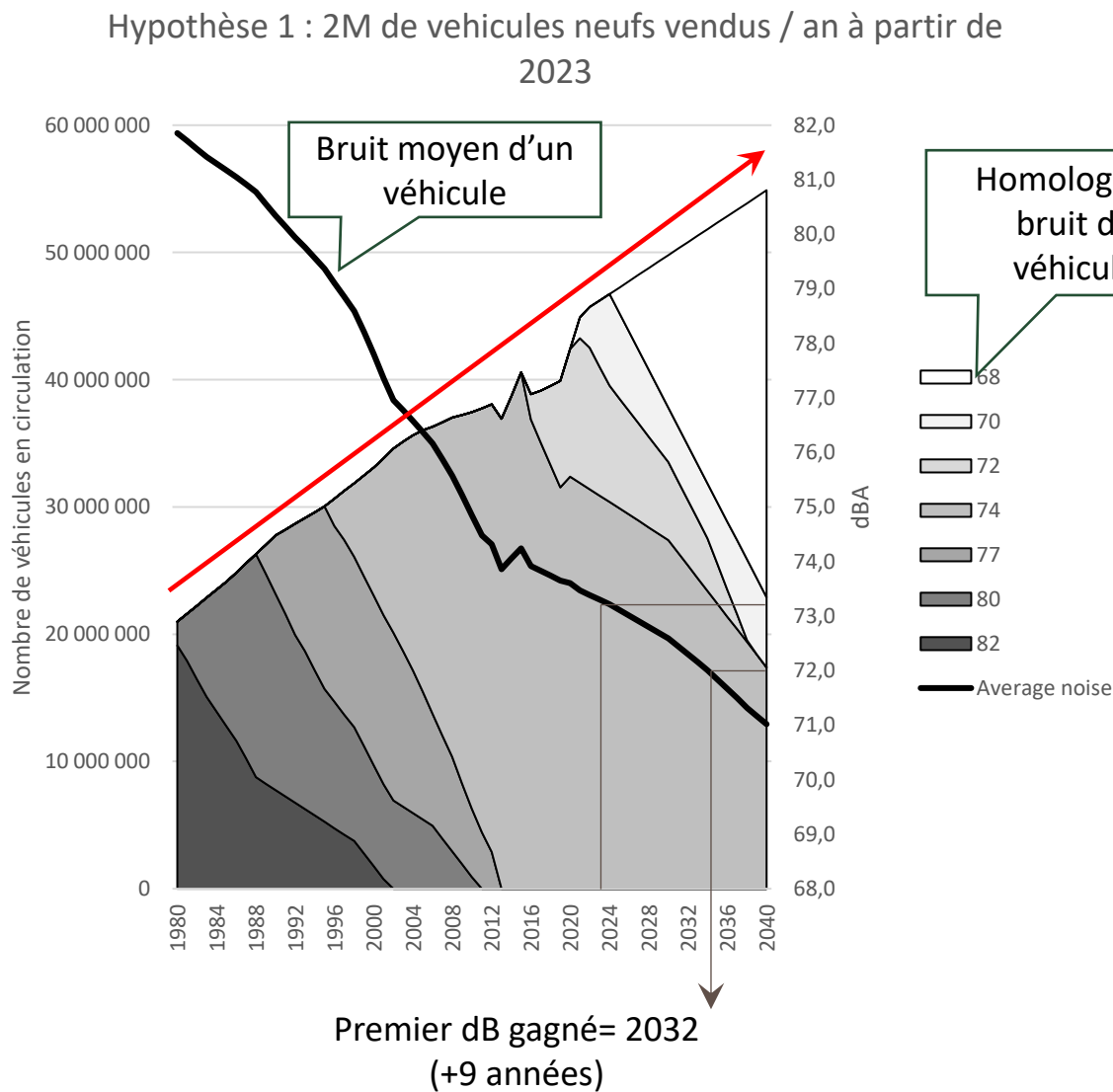
Source : Renault, 2020

VARIABILITÉ DES ROUTES



Maximum émis par un même véhicule (et pneus) à même vitesse
Deufrabase data / NMPB2008

QUE PEUT-ON ESPÉRER DES RÉGLEMENTATIONS “À LA SOURCE” (R51) ?



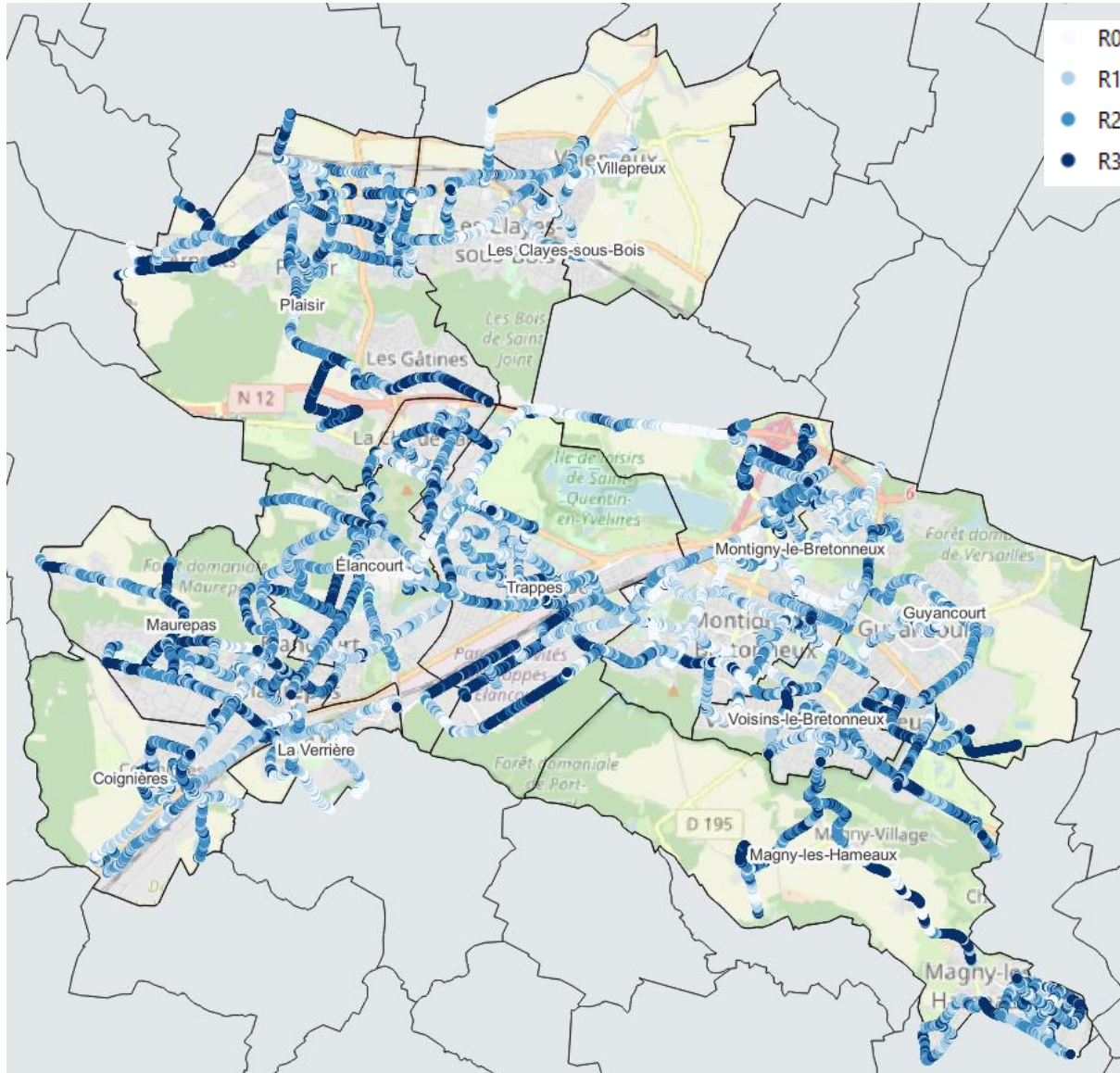
Quelle que soit la dynamique du marché, les effets sur l'émission sonore du parc dans son ensemble restent imperceptibles

LA VOITURE DEVIENT LE CAPTEUR DE L'ÉTAT DE LA ROUTE

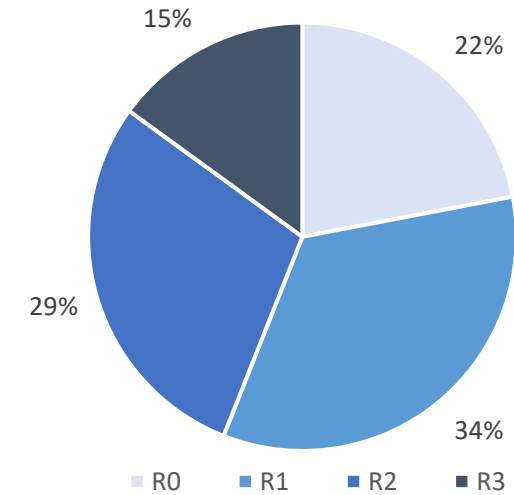


MONITORING PERMANENT DE L'ÉTAT ACOUSTIQUE DES CHAUSSÉES
TECHNOLOGIE BREVETÉE RENAULT

Première carte de l'état des chaussées : Saint-Quentin-en-Yvelines 2023

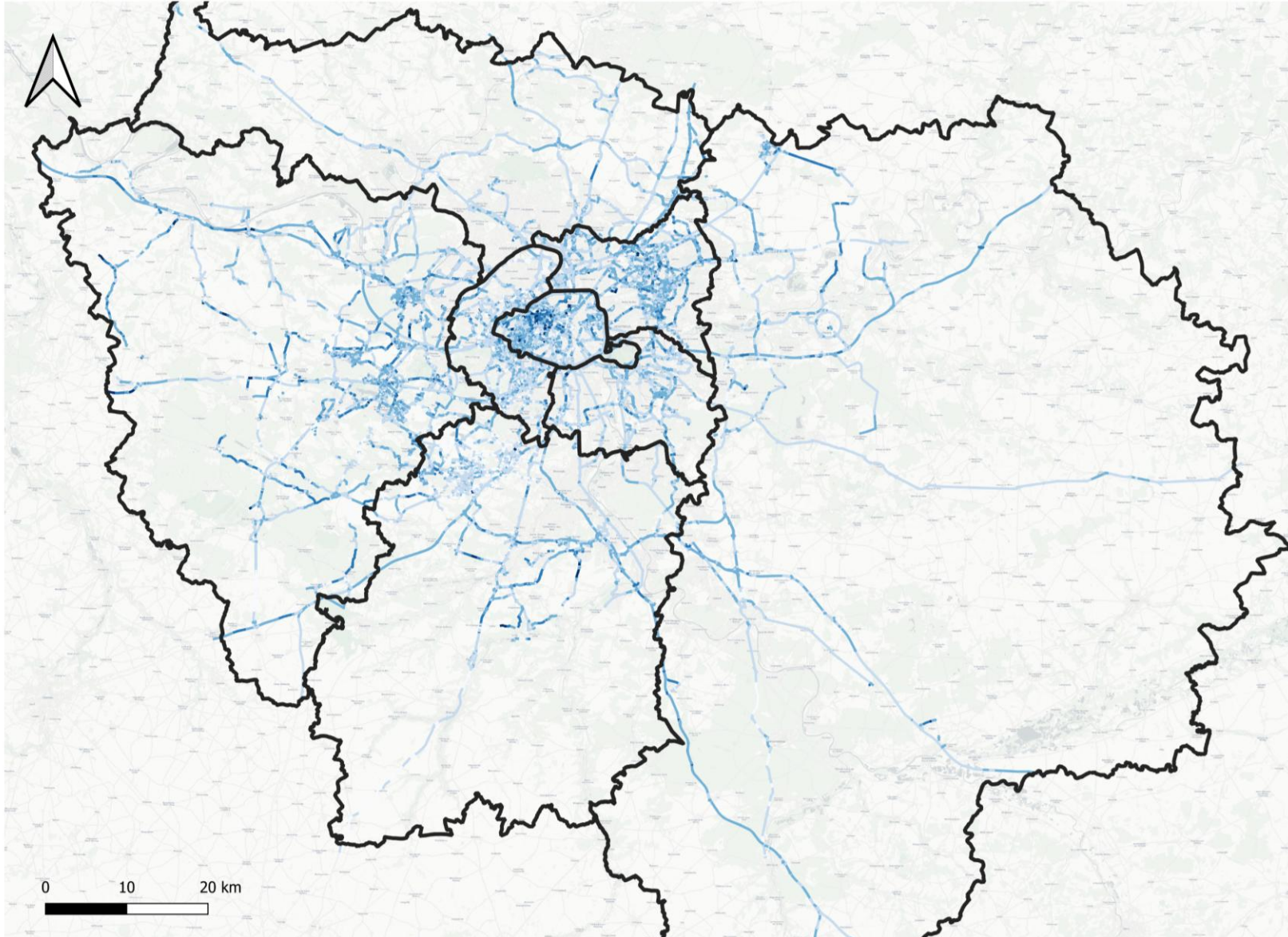


Classes acoustiques des revêtements



- Une semaine de roulage
- Localisation des “points noirs”
- Preparation des budgets de refection au plus juste
- Données directement exploitables dans les cartes stratégiques de bruit.

Cartographie des caractéristiques acoustiques des revêtements de chaussée en Île-de-France (Octobre 2026)

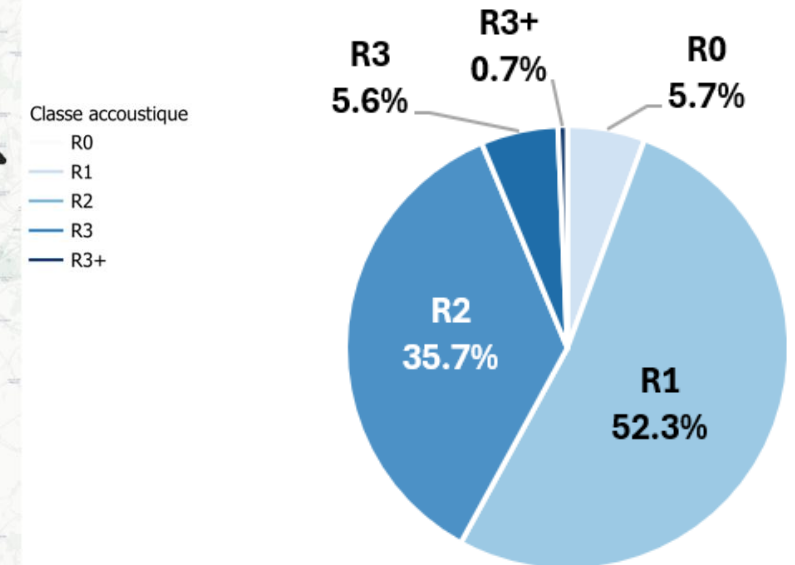


Routes “GITT” couvertes à 65% par APACHE (≈ 100% pour les GITT à plus de 70 km/h)

21% de couverture du réseau routier

Classes acoustiques des revêtements caractérisés par APACHE

En % du linéaire de routes GITT et AGGLO



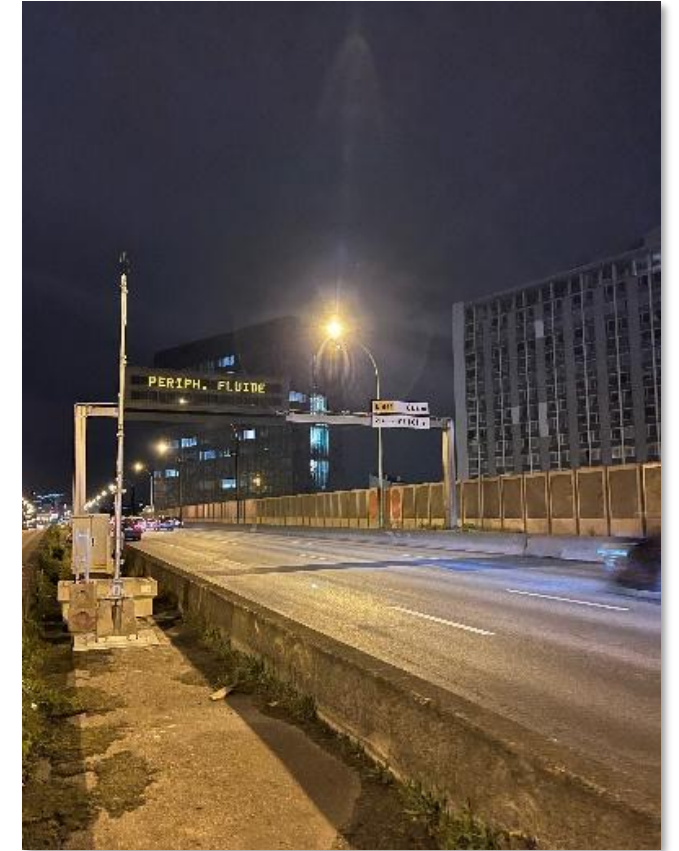
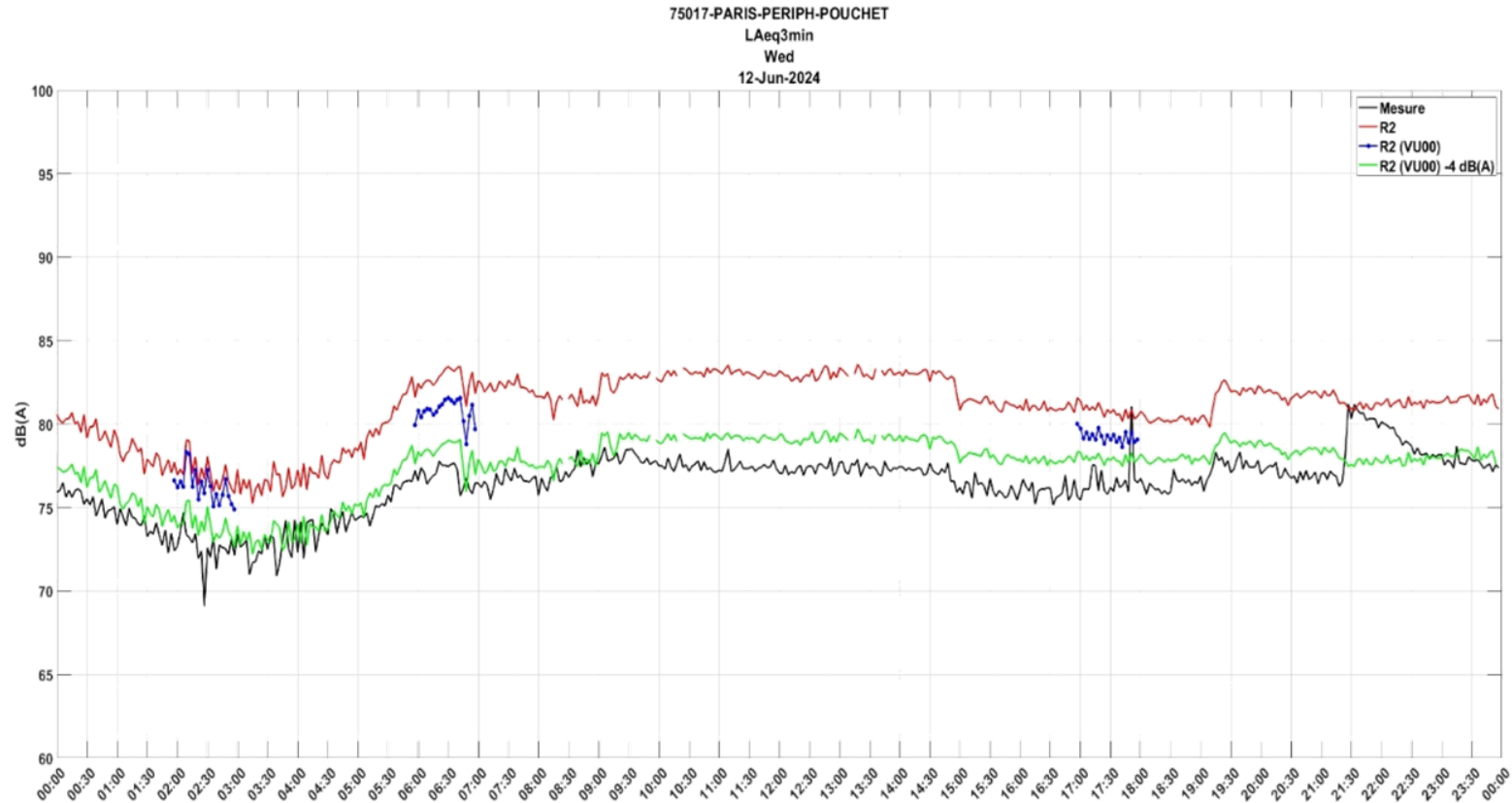
Comparison with permanent monitoring stations

75017-PARIS-PERIPH-POUCHET

Wednesday, June 12, 2024

02h-03h / 06h-07h / 17h-18h

- ✓ Significant influence of the road surface
- ✓ lane V3 measured by APACHE system (Renault)



VISION – NOISE POLLUTION

Future urban soundscape is going to be greatly modified by increased electrification.

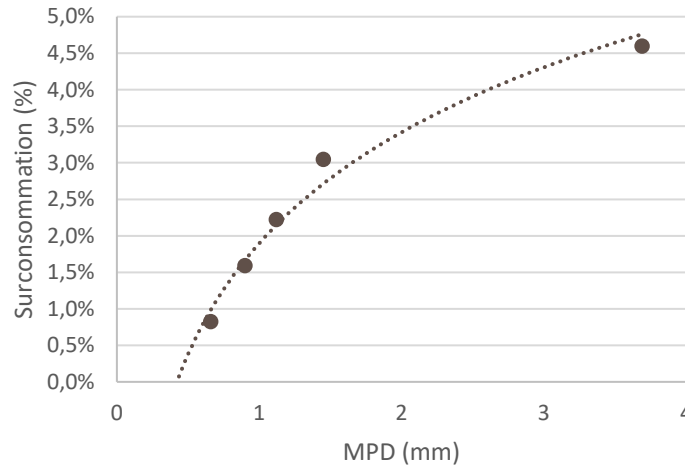
The main local environmental impact of an EV is noise



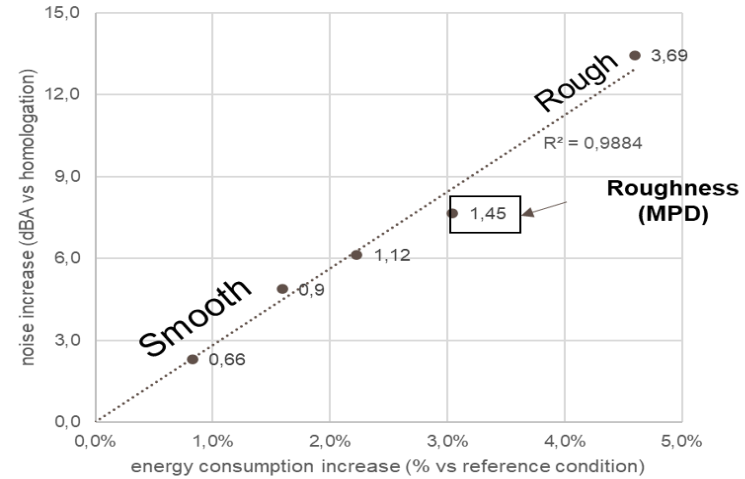
If we want to benefit from electrification impact we must work on the road

REMINDER – FUEL ECONOMY AND VEHICLE NOISE EMISSION

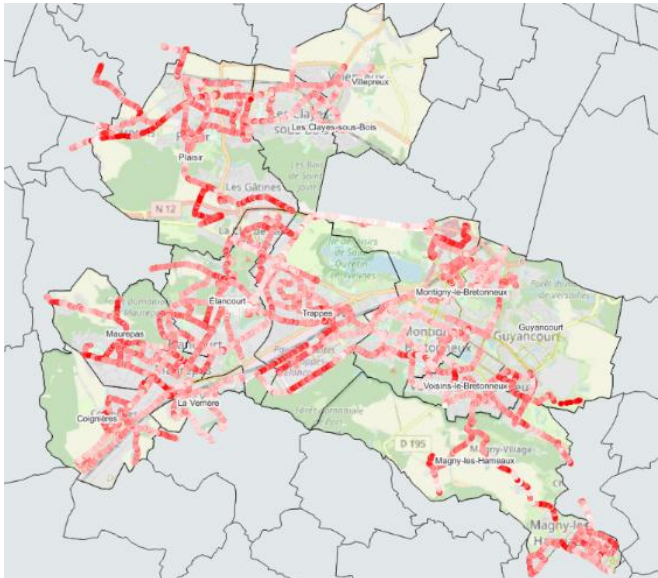
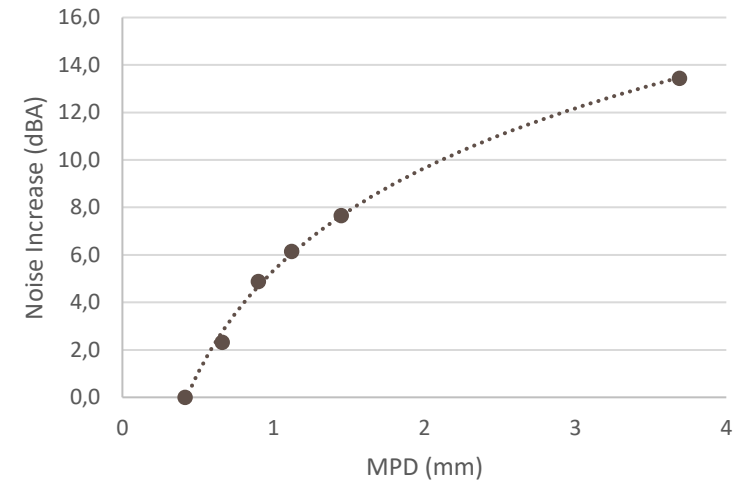
energy consumption vs MPD



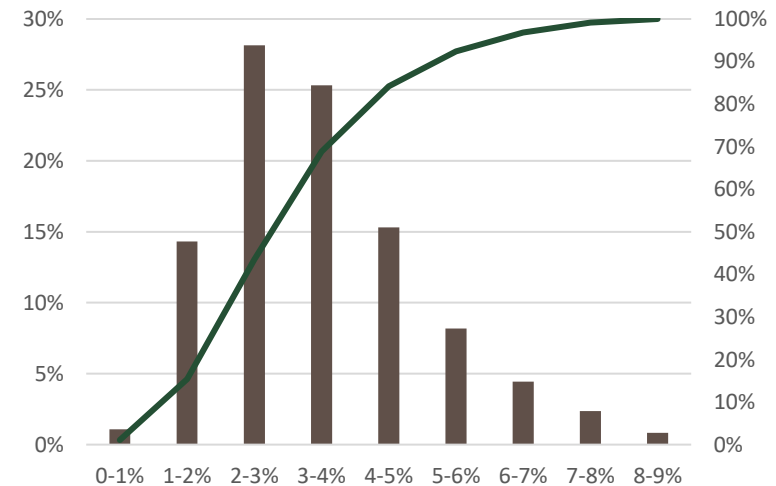
Noise and power consumption vs road roughness



noise increase vs MPD



SQY energy overconsumption



GLOBAL CARBON BALANCE



Planning & resurfacing 1km road (every 7 years)
= 184 t CO₂



10000 veh/year driving on a smooth road for 7 years
= 184 t CO₂

Quieter Environment
Better fuel economy

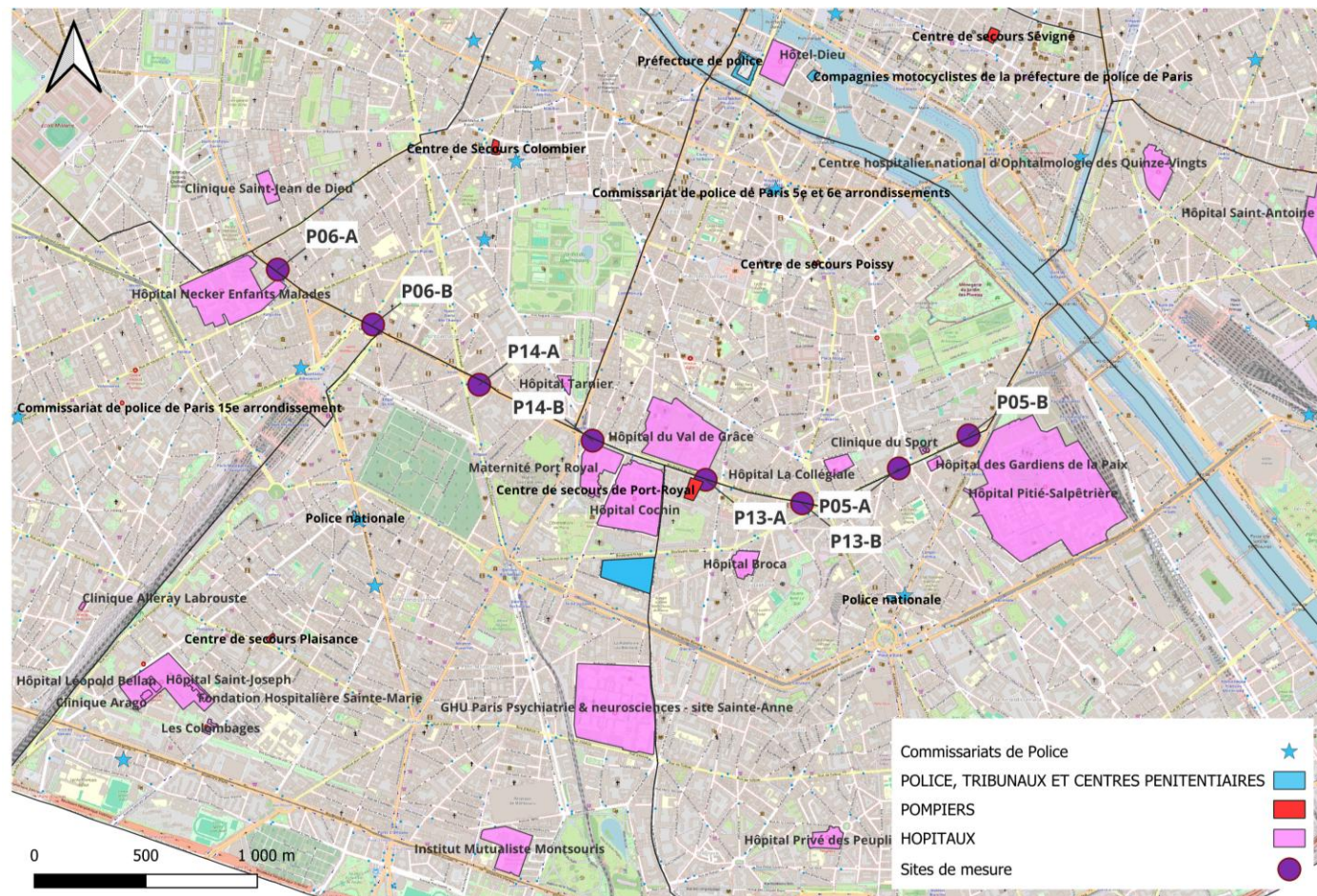
Séquence
« Agir #2 »
14h00 – 15h30

Intervenir sur les différentes composantes du bruit routier

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

Le bruit des sirènes sur 10 sites dans Paris



Le bruit des sirènes sur 10 sites dans Paris – Chiffres clés globaux



10 sites

5 arrondissements
5^e, 6^e, 13^e, 14^e et 17^e
23 jours de mesure
21 mars au 14 avril 2025



98 sirènes par jour

 84 : 1 sirène toutes les 11 min
 14 : 1 sirène toutes les 34 min



~ 21 min par jour

 18-19 min
 2-3 min



Contribution au bruit*

 41 %
 29 %



- 50 % de sirènes
les jours de week-end
par rapport aux jours ouvrés



74 à 90 dBA*

pour les valeurs médianes des niveaux LAfmax
Niveaux LAfmax peuvent atteindre 100 à 110 dB(A)
Baisse moyenne autour de 4 dB(A) la nuit
(activation du mode nuit par certains véhicules)



23 dBA*

d'émergence en moyenne
par rapport au bruit de fond
22 dBA sur la période diurne
25 dBA sur la période nocturne



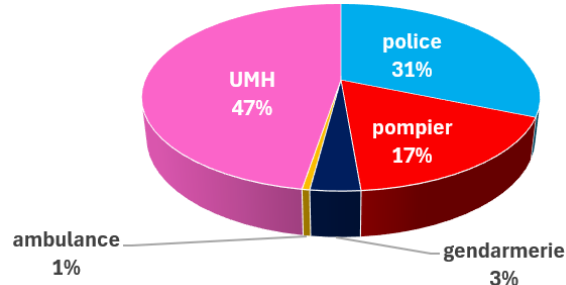
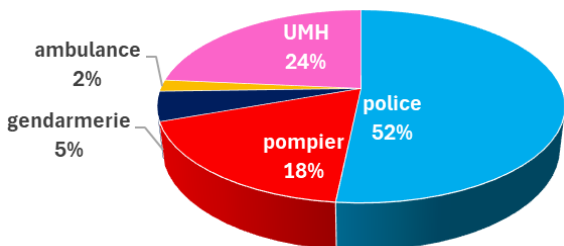
2 sirènes américaines par jour
Utilisées principalement par les UMH**
bruit perçu X 3

+ 15 dB(A) en moyenne sur les niveaux LAfmax
par rapport aux sirènes à deux-tons

Sites de l'axe Necker ↔ Pitié-Salpêtrière

% en nombre

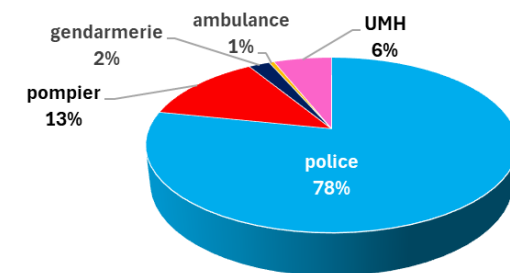
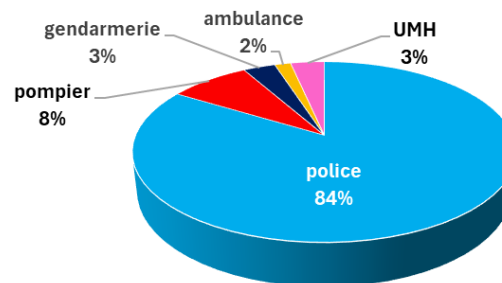
% en énergie



Sites du 17^e arrondissement

% en nombre

% en énergie



* Données statistiques sans tenir compte du site P14-A

** UMH = Unités mobiles hospitalières

RECOMMANDATIONS REGLEMENTAIRES

Imposer dans la réglementation un mode nuit à tous les véhicules prioritaires

Rendre le mode nuit obligatoire entre 22 et 6 heures

Abaissier de 10 dBA le niveau minimum réglementaire

Introduire un niveau maximal dans la réglementation

Préciser l'interdiction des sirènes américaines dans la réglementation

Recommandations

RECOMMANDATIONS ORGANISATIONNELLES

**Circulaire interministérielle
pour harmoniser les consignes
et les usages**

Renforcement des contrôles

**Éloigner des bâtiments et
trottoirs si possible
=> *Utilisation des voies centrales***

**Limiter les déplacements de
détenus
=> *Auditions en visio-conférence***

RECOMMANDATIONS TECHNOLOGIQUES

**Développer technologie V2X
=> *Messages d'alerte vers habitacle
des autres véhicules***

**Développer technologie V2I
=> *Passage des feux au vert par
exemple***

Les évolutions technologiques dans la mesure du bruit à Bruitparif



Sonomètre



Sonopode
(2010)

- Détection des événements par localisation de la provenance du bruit
- Rion NA-37

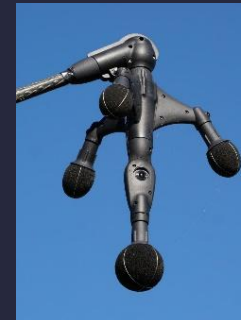
Station de mesure du bruit (2005)

- 24h/24, 7j/7
- Détection des événements sur seuil de bruit



Méduse
(2019)

- Permet de « voir » le bruit
- Capteur polyvalent
- Coût optimisé
- Breveté
- Lauréat Décibel d'or



Hydre
(2022-2026)

- Prototype de radar sonore à visée de contrôle sanction des véhicules excessivement bruyants
- Métrologie légale



Expérimentation d'Hydre v1

4 sites en France

- Paris 20
- Villeneuve-le-Roi (RD5)
- Vallée de Chevreuse (RD86)
- Rueil-Malmaison

5 autres expérimentations en Europe

- Berlin
- Bruxelles (2 sites)
- Barcelone (4 sites)
- Genève (4 sites)
- Bâle

...Et bientôt en Wallonie







BCCHVC (48.729515, 2.023642), 2022-03-05 14:40:03
Moto cible pdt 0.72s, LAFmax 89.8@7.6m > 86.0 pdt 0.08s (86.7@10.9m)



BPAR20 (48.852100, 2.403002), 2022-03-01 22:49:40
Bus cible pdt 0.96s, LAFmax 90.1@7.6m > 86.0 pdt 0.08s (88.6@11.0m)



BPAR20 (48.852100, 2.403002), 2022-03-02 06:42:26
Camion cible pdt 0.56s, LAFmax 86.5 $\pm$ 7.6m > 86.0 pdt 0.08s (83.1 $\pm$ 14.8m)



BPAR20 (48.852100, 2.403002), 2022-03-01 12:13:24
Camion cible pdt 0.24s, LAFmax 99.1 7.6m > 86.0 pdt 0.24s (100.1 7.8m)



BPAR20 (48.852100, 2.403002), 2022-04-12 17:32:41

Moto cible pdt 1.28s, LAFmax 87.3@7.6m > 86.0 pdt 0.08s (84.1@10.9m)

Détection LAPI
2Rm

CP XXX NP
FR



Pas d'image disponible





BPAR20 (48.852100, 2.403002), 2022-04-10 01:51:12

Voiture cible pdt 0.28s, LAFmax 88.1 $\odot$ 7.6m > 86.0 pdt 0.16s (83.0 $\odot$ 13.6m)

Detections LAPI
Voiture

W XXX G

W XXX G

W XXX G





Voiture pendant 0.40s, LAFmax 97.5⊕11.4m / 101.1⊕7.6m > 86.0 pendant 0.40s, vitesse 80.2 km/h

2022-04-30 23:40:24

v1.6, BPAR20



Detections LAPI

Voiture
Mercedes

CQ XXXXX X J

FR

CQ XXXX J





2022-05-19 15:51:12.96 (41)

v1.6, BPAR20



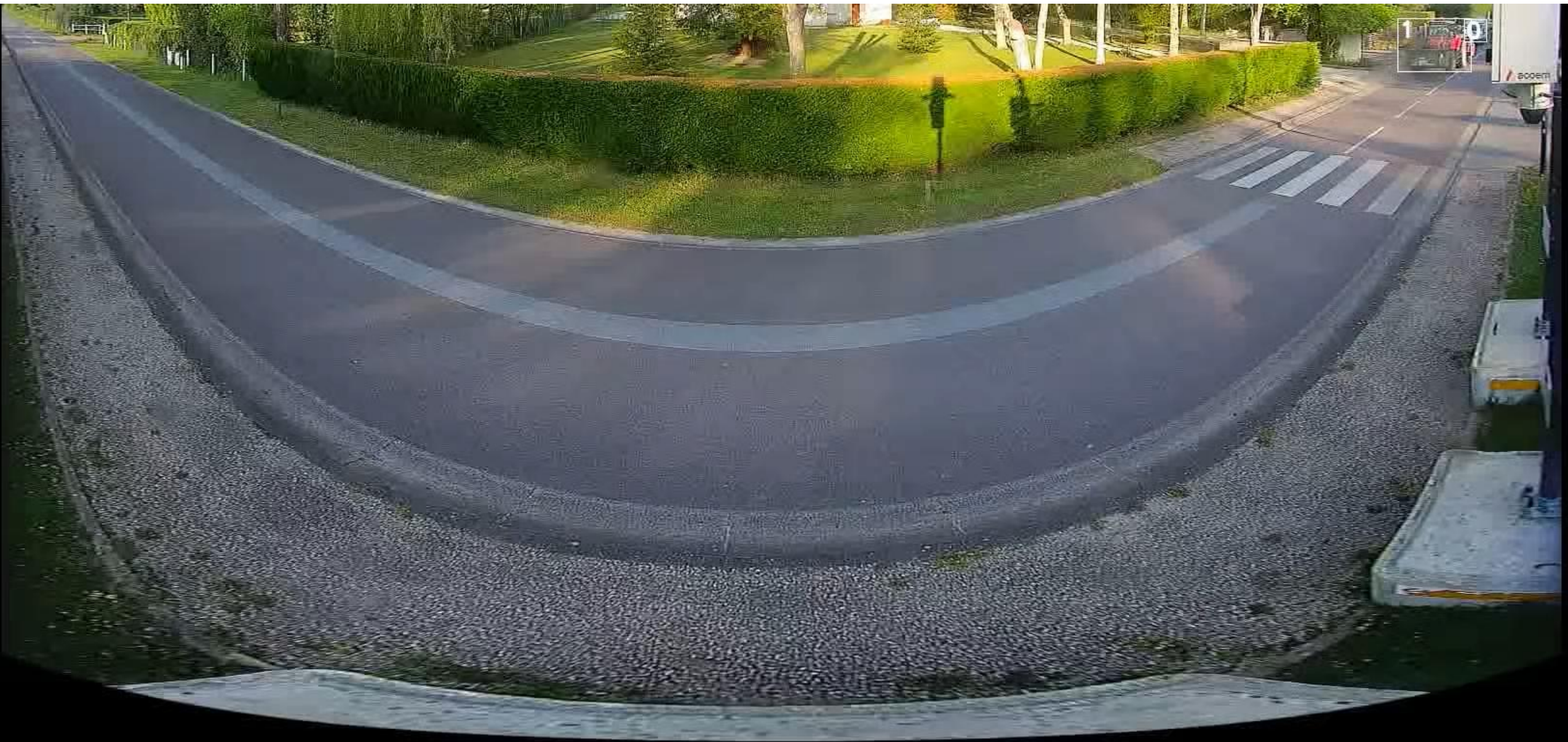
2024-09-14 10:32:33.60 (59)



2022-04-30 23:40:22.92 (45)

v1.6 BRAP20





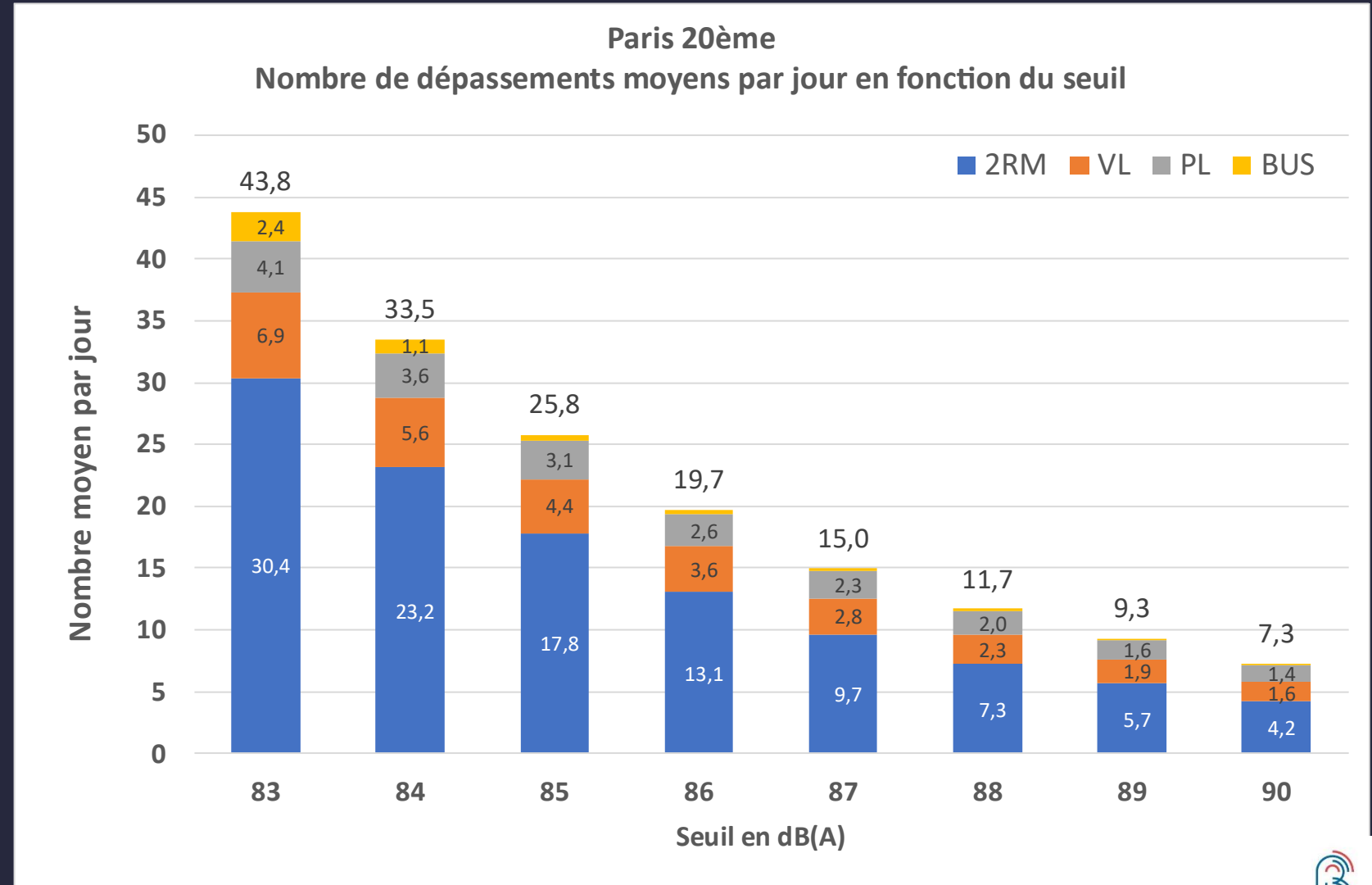
2022-04-28 08:08:02.36 (55)

v1.6, BPAR20

Nombre potentiel de dépassements / jour

Avec un seuil à 85 dBA :

- environ 1% de véhicules excessivement bruyants
- 20 à 30 dépassements par jour
 - 60-80 % 2Rm
 - 10-20% VL
 - 10-20% PL ou bus



Séquence
« Agir #2 »
14h00 – 15h30

Intervenir sur les différentes composantes du bruit routier

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



Aménager pour réduire l'exposition au bruit

Retours d'expérience à Paris

Travaux de la Direction de la Voirie et des Déplacements
& de la Direction de la Transition Ecologique et du Climat

La politique parisienne d'apaisement de l'espace public

Contexte

Paris s'est engagée dans une politique de mobilité écologique, inclusive et d'**apaisement de l'espace public**, en réduisant significativement l'usage des véhicules individuels motorisés au profit des modes actifs, des transports en commun et des véhicules partagés

Plan Piéton: donner plus de place aux piétons, affirmer partout la priorité piétonne; élever les standards de qualité, de sécurité et de confort des espaces piétons; adapter la marche aux enjeux climatiques

► Programmes **Embellir Votre Quartier, Rues aux Ecoles**

Plan Vélo: construire un système vélo; développer un maillage complet de voies cyclables, du stationnement vélo...



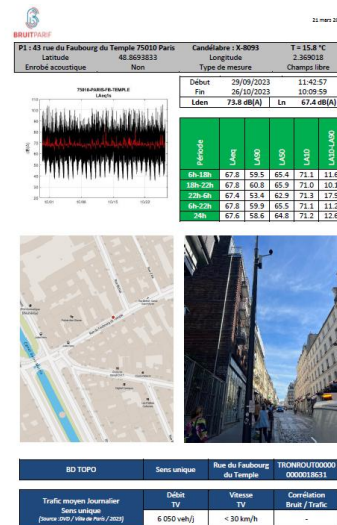
*Place de Catalogne avant et après travaux (juin 2019 / octobre 2025)
Source Google maps / street view*

L'évaluation des impacts des aménagements sur l'environnement sonore

Réalisations 2020-2025

Le Plan d'Amélioration de l'Environnement Sonore (PAES) 2021-2026 vise à « limiter la circulation de transit et aménager l'espace public au profit des modes de déplacements actifs et des transports en commun », et prévoit de quantifier les impacts sur le bruit, en réalisant des mesures acoustiques « avant / après » sur des aménagements types.

Bruitparif a proposé à la Ville de procéder à des mesures acoustiques sur différents types d'aménagements avant et après travaux pour évaluer leur impact sur le niveau sonore.



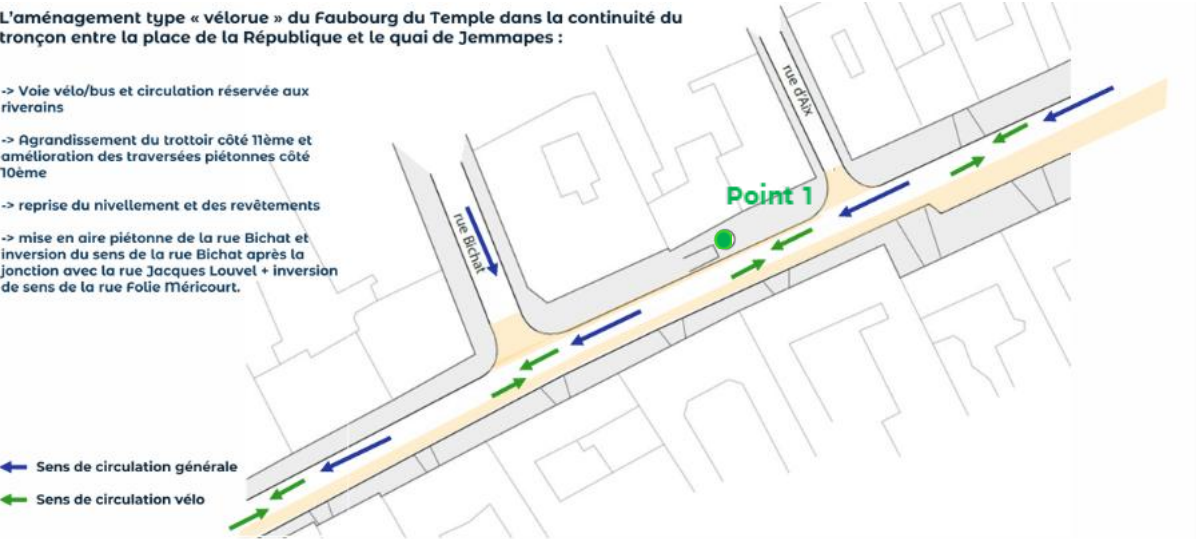
Arr.	Site	Aménagements réalisés	Nombre de points de mesure
Centre	Place st Gervais	Piétonnisation. Végétalisation.	2
Centre	Rue de Rivoli	Piste cyclable [Plan Vélo] Voie réservée.	1*
Centre	Boulevard Sébastopol	Piste cyclable [Plan Vélo]	1*
10	Rue du Faubourg du Temple	Réduction voies circulées, Vélorue	1
10	Rue Lafayette (au nord de Magenta)	Réaménagement piste cyclable [Plan Vélo]	2
11	Rue Oberkampf	Piétonnisation	3
13	Boulevard de l'Hôpital (entre le bd St-Marcel et la place d'Italie)	Réaménagement piste cyclable [Plan Vélo]	4
14	Place de Catalogne	Piétonnisation. Végétalisation [Forêt urbaine] Piste cyclable [Plan Vélo]	3
14	Avenue Jean Moulin	Rénovation chaussée, Création piste cyclable. Végétalisation [EVQ]	1
18	Porte de la Chapelle	Réaménagement de la Porte de la Chapelle	3
20	Rue de Bagnolet	Réduction circulation, mise en sens unique	1

* les mesures sont effectuées par une station déployée en permanence par Bruitparif

Exemple de la rue du Faubourg du Temple

Avant (2023) / Après (2024)

Amélioration et sécurisation des déplacements piétons et PMR ; apaisement des circulations motorisées en faisant de cette artère une vélorue (rue accessible à tous mais principalement dédiée aux cyclistes, le trafic motorisé autorisé uniquement pour la desserte locale).



43 rue du Fbg du Temple avant et après travaux (mars 2023 / mars 2025)
Source Google maps / street view

	Point 1		
	Avant	Après	Écart
Laeq (6h-22h) (dB(A))	67,8	62,3	-5,9*
Ln (22h-6h) (dB(A))	67,4	59,4	-8,4*
Lden (dB(A))	73,8	67,0	-7,2*

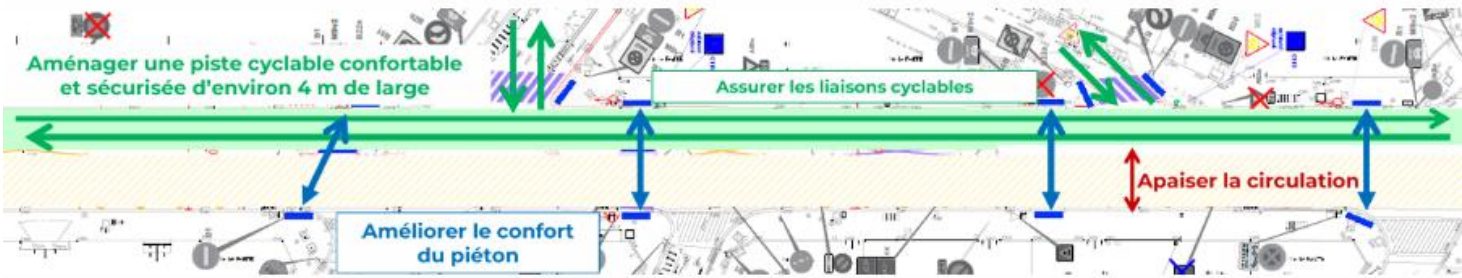
* : Valeur intégrant la correction de température.
Valeurs au-delà des seuils réglementaires (Laeq(6h22h) 70 dB(A) Lden 68 dB(A) / Ln 62 dB(A))

Exemple de la rue La Fayette

Avant (2023) / Après (2025)

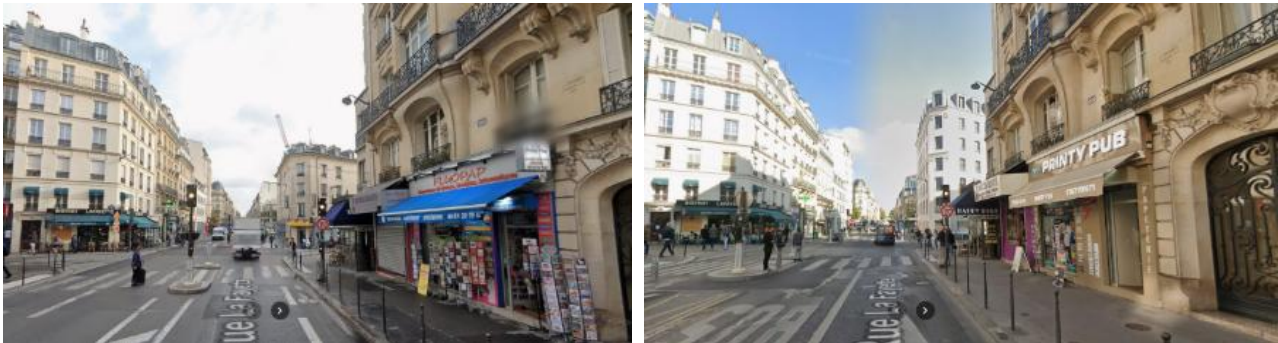
Initialement: une piste cyclable descendante, et un couloir de bus dans le sens de circulation générale

Intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle au nord de la rue, sécurisation des espaces piétons, création de places de livraison dans la bande de stationnement, places PMR, 2-roues motorisés et arceaux vélo. Au nord de la rue, circulation mise en sens unique.



	Point 1			Point 2		
	Avant	Après	Écart	Avant	Après	Écart
Laeq (6h-22h) (dB(A))	69,2	65,7	-3,5	69,6	65,5	-4,1
Ln (22h-6h) (dB(A))	66,0	62,4	-3,6	65,6	62,3	-3,3
Lden (dB(A))	73,4	69,8	-3,6	73,3	69,6	-3,7

Valeurs au-delà des seuils réglementaires (Laeq(6h22h) 70 dB(A) Lden 68 dB(A) / Ln 62 dB(A))

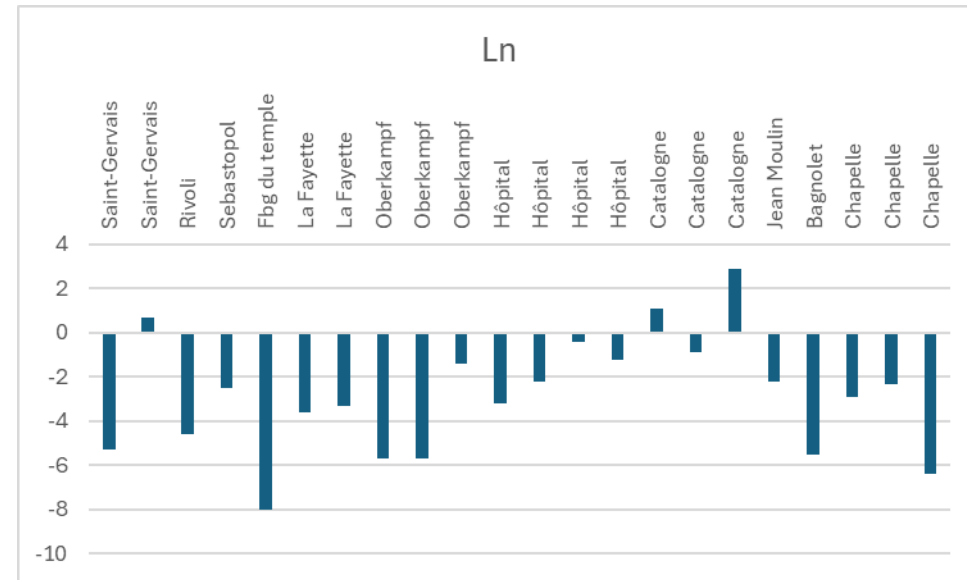
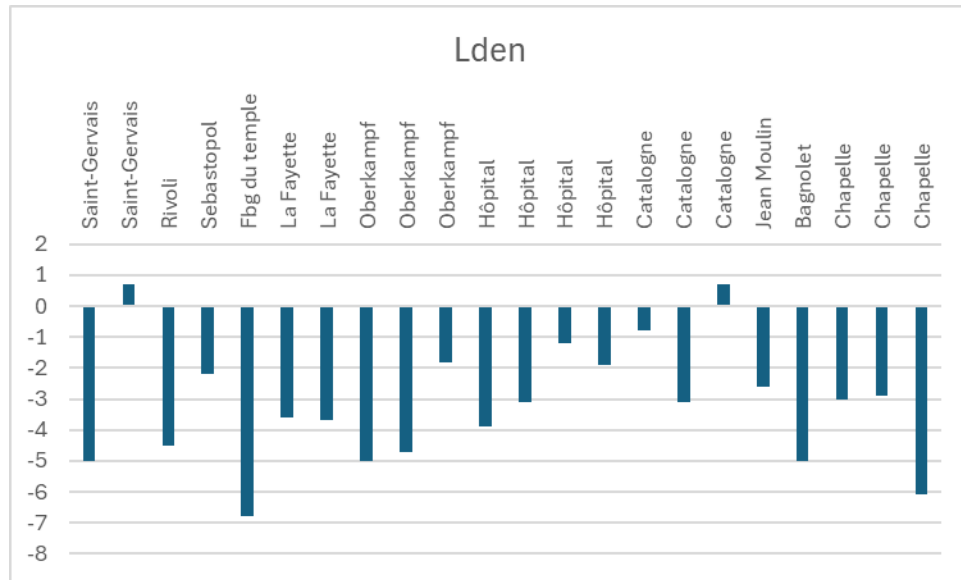


211 rue La Fayette avant et après travaux (novembre 2022 / octobre 2025)
Source Google maps / street view

Quels enseignements, quelles perspectives ?

Ces études ont permis:

- D'évaluer les gains de qualité de l'environnement sonore liés aux aménagements
- De constituer une bibliothèque d'aménagements types et des gains atteignables :



En bilan: sur 11 sites, 2 respectaient les seuils réglementaires jour / nuit; après aménagement, 4 respectent ces seuils. Sur 5 sites, les niveaux de bruit ont baissé sans toutefois passer en dessous des seuils. Place de Catalogne: une augmentation à surveiller.

- Une démarche à poursuivre, en intégrant d'autres aspects (trafic, qualité de l'air...) et d'autres typologies d'aménagements

Merci pour votre attention!



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

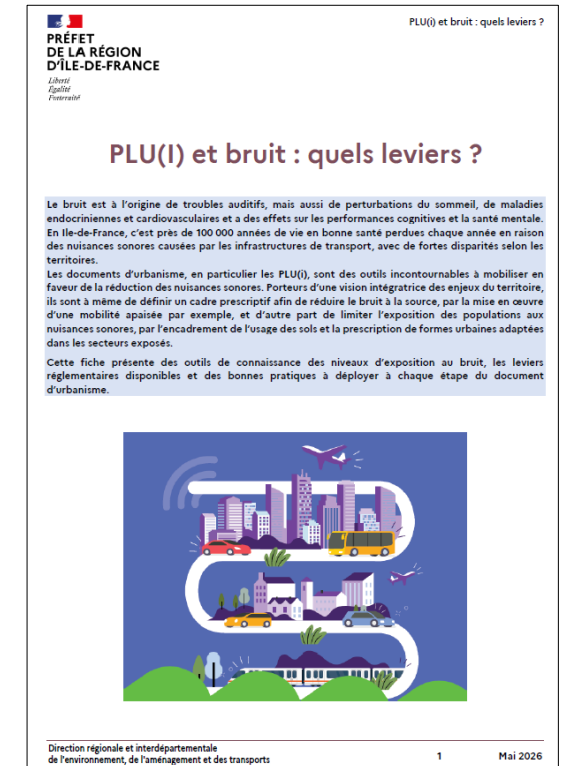
PLU(i) et bruit routier : quels leviers?

***Catherine Langlet, adjointe chef de service
aménagement, DRIEAT***

Bruit des infrastructures de transport :

- effets sur la santé (troubles auditifs, perturbations du sommeil, maladies cardiovasculaires...)
- conditionné par les caractéristiques de l'infrastructure et celles du trafic

Plan Local d'Urbanisme (PLU(i)) : outil mobilisable par les collectivités en faveur de la réduction des nuisances sonores des infrastructures de transport, en particulier du bruit routier

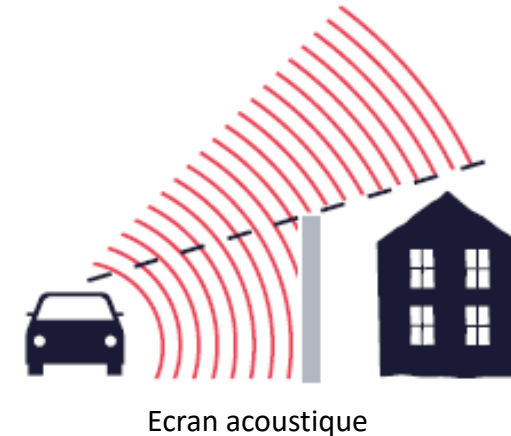
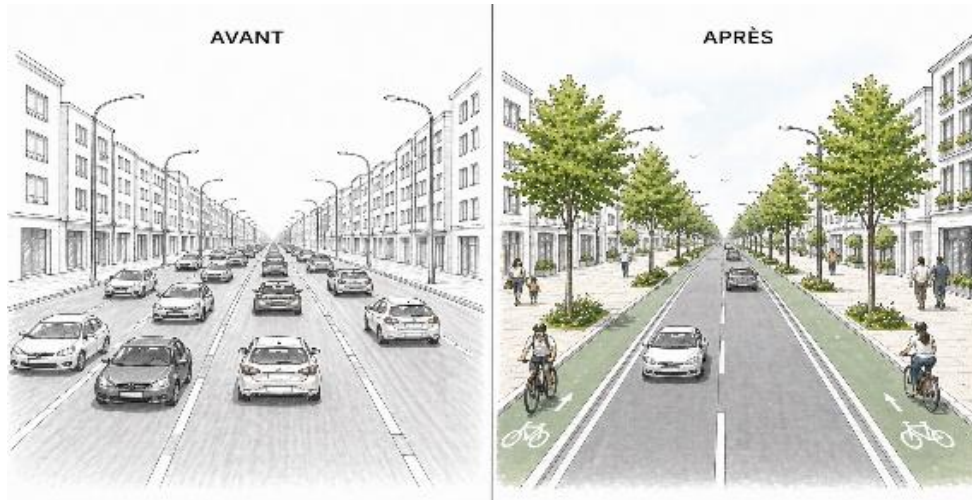


Urbanisme et bruit routier

Les **choix d'aménagement** des collectivités peuvent:

- favoriser le développement de mobilités apaisées ;
- limiter l'exposition au bruit des populations riveraines d'un axe routier important.

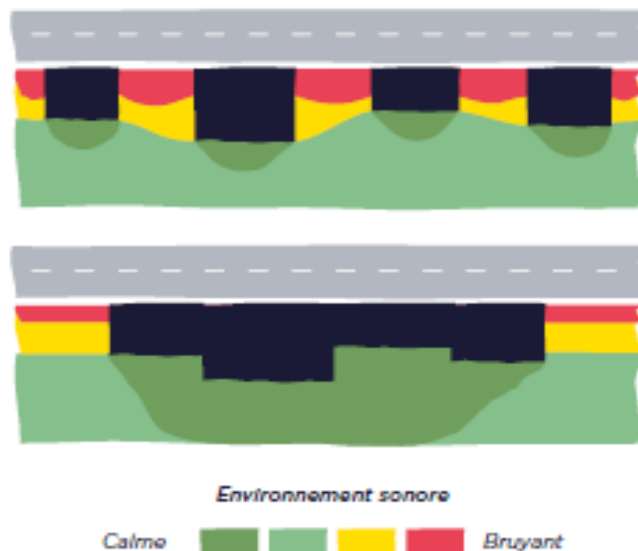
Prioriser les choix d'aménagement en faveur de la réduction du bruit à la source



Urbanisme et bruit routier

Limiter l'exposition au bruit routier grâce à l'aménagement urbain

Implantation des bâtiments en discontinuité ou en front continu le long d'une route et conséquences sur l'environnement sonore :



Certains usages sont plus vulnérables au bruit et nécessitent une vigilance particulière :

- logements
- établissements de santé
- établissements d'enseignement

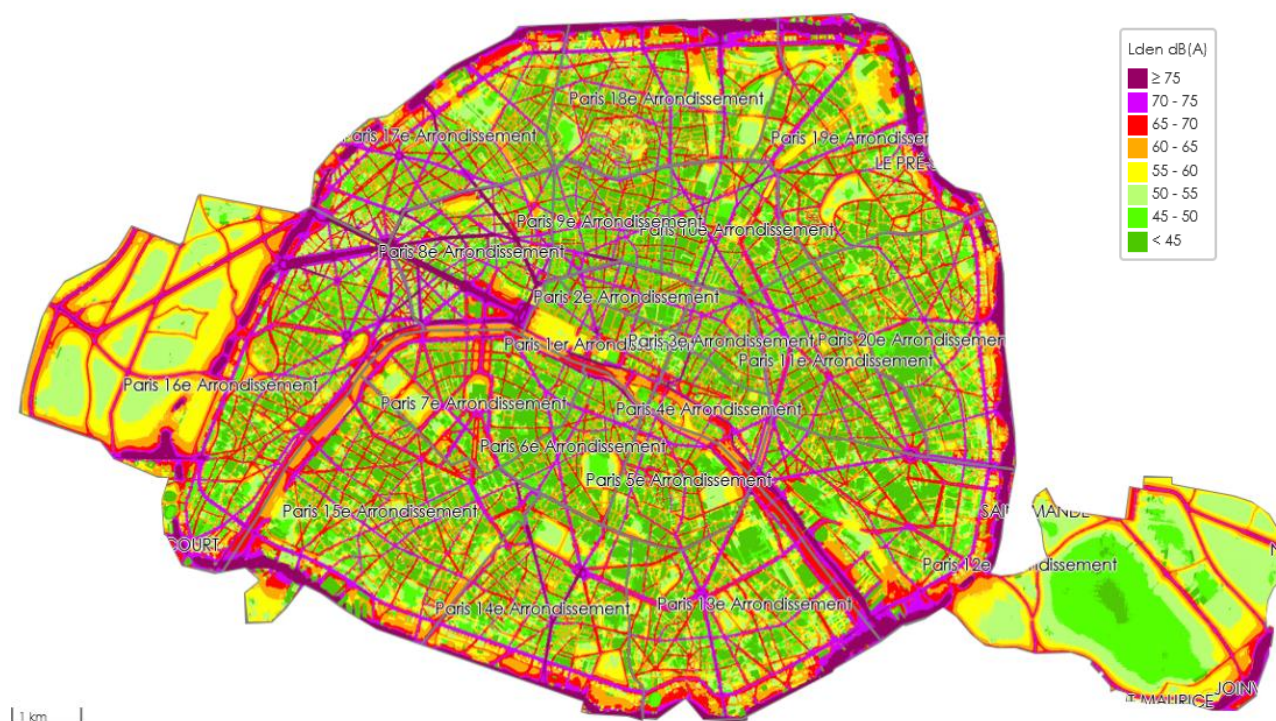
Des outils pour connaître son niveau d'exposition au bruit routier et des réglementations à consulter

Différents **documents encadrent la problématique du bruit routier** sur un territoire :

- ils permettent d'avoir une **connaissance des nuisances sonores** auxquelles peut être exposée la population ;
- certains ont une **portée réglementaire**, qui vient **en complément des mesures** pouvant être **inscrites dans les documents d'urbanisme** en faveur d'une limitation du bruit.

Des outils pour connaître son niveau d'exposition au bruit routier et des réglementations à consulter

Des secteurs d'alerte identifiés par les **cartes de bruit stratégiques (CBS)**



Carte de bruit stratégique de type A de Paris pour le réseau routier (échéance 4)

<https://carto.bruitparif.fr/>

Des outils pour connaître son niveau d'exposition au bruit routier et des réglementations à consulter

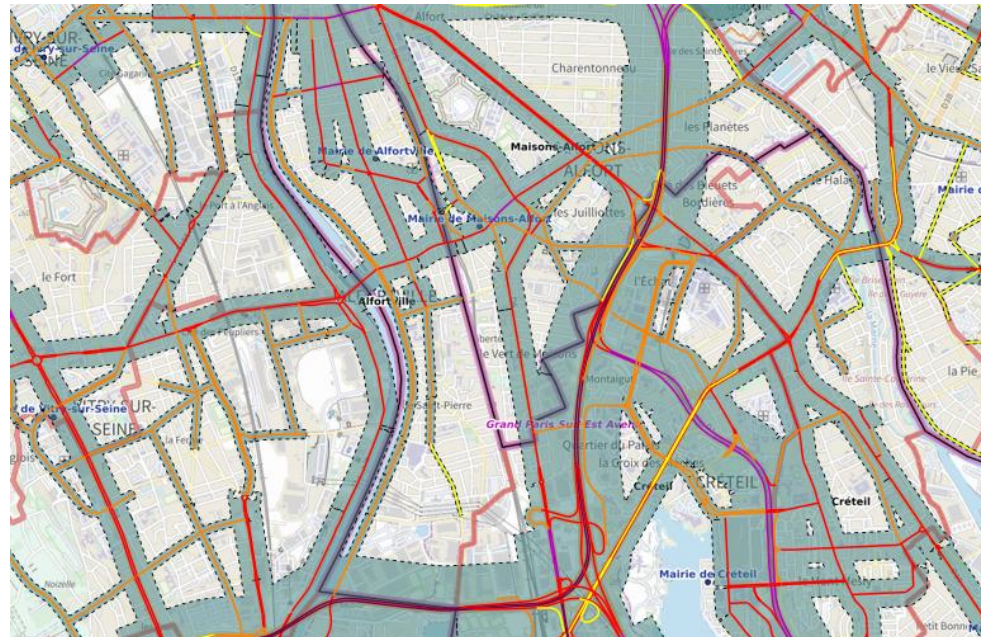
Les **plans de prévention du bruit dans l'environnement** (PPBE) : engagements des gestionnaires d'infrastructures en faveur de la réduction des nuisances sonores

PPBE Etat des Hauts-de-Seine de 4^{ème} échéance : <https://www.hauts-de-seine.gouv.fr/contenu/telechargement/25624/180161/file/2-%20PPBE%2092%20Etat%20E4.pdf>

Des prescriptions d'isolation renforcée déterminées par les **classements sonores** des infrastructures de transports terrestres (annexés au PLU(i))

Extrait du classement sonore du réseau routier du Val-de-Marne (arrêté préfectoral du 12 septembre 2024)

<https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=ff7f4efb-433c-42c2-a2da-150b401f0085>



- catégorie 1 (300 m)
- catégorie 2 (250 m)
- catégorie 3 (100 m)
- catégorie 4 (30 m)
- catégorie 5 (10 m)

Secteur affecté par le réseau routier

■ Secteur affecté CSV 2022

Comment identifier les enjeux liés au bruit routier dans les PLU(i)

Dans le rapport de présentation

- Recensement des nuisances sonores du territoire dues aux infrastructures routières
- Formulation d'enjeux clairs et précis

N° de l'enjeu	Thème	Enjeu	Localisation des zones représentant le plus d'enjeu	Intensité	Justification
2	Bruit	Une exposition importante des populations sur certains secteurs à proximité des grandes infrastructures de transports et dans le cône de bruit de l'aéroport de Paris – Le Bourget. De nombreuses zones de calme à préserver sur le territoire. Un travail à mener sur les sources de pollutions sonores, mais aussi sur l'organisation et la conception du bâti pour limiter les risques pour les populations exposées.	Pleyel, la Plaine Saulnier et la Porte de Paris, la Porte de La Chapelle et le sud d'Aubervilliers, La Courmeuve en très grande partie et particulièrement son centre, Stains	Fort	- les données Bruitparif montre un territoire largement touché - des zones de calme nombreuses à préserver

Extrait du Rapport de présentation du PLU(i) de Plaine Commune

Comment identifier les enjeux liés au bruit routier dans les PLU(i)

Dans le **projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**

- Objectifs et orientations favorables à la lutte contre les nuisances sonores des infrastructures routières
- Principes d'aménagement urbain limitant l'exposition des populations au bruit

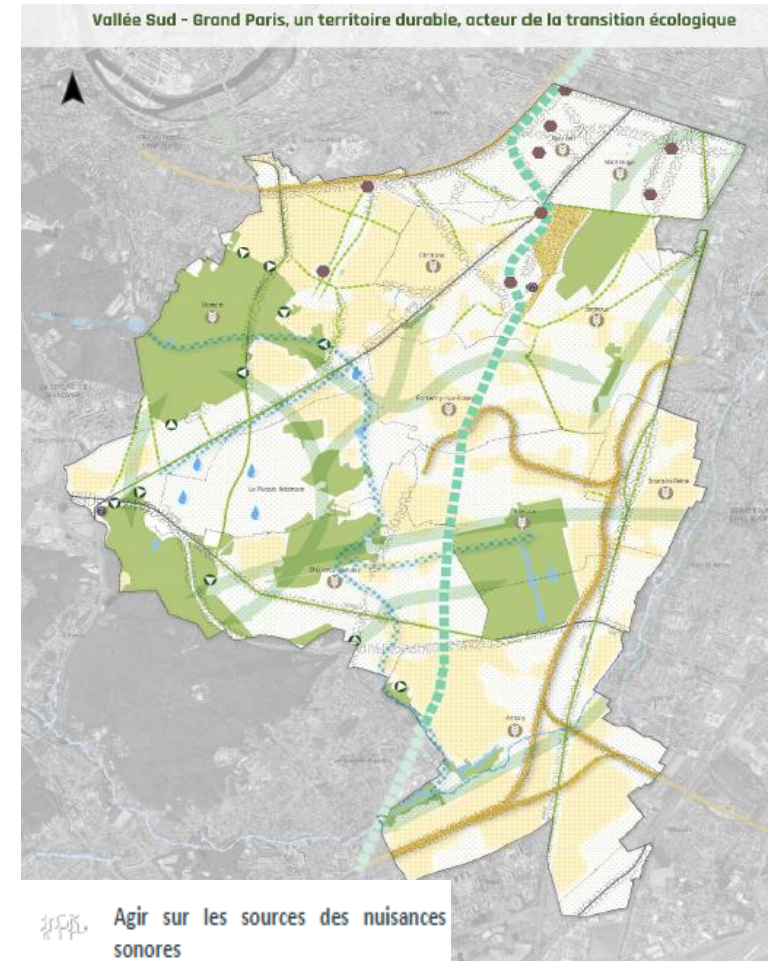
Poursuivre la réduction des émissions polluantes et des nuisances

- Protéger et améliorer la qualité de l'air.
- Préserver les secteurs de calme au sein du tissu urbain.
- Agir sur les sources des nuisances sonores en particulier celles liées au trafic routier, en pacifiant les axes urbains les plus bruyants et en incitant à la diminution des déplacements impactants.

Veiller au développement de projets respectueux de la santé des habitants et usagers du Territoire

- Evaluer et maîtriser l'exposition aux nuisances sonores dans les nouvelles constructions (mixité d'usage, positionnement des aménagements, bande inconstructible...).
- Porter une attention particulière à l'orientation des constructions dans les nouvelles constructions.

Extraits du PADD du PLU(i) de Vallée Sud Grand Paris



Leviers opposables dans les PLU(i) pour limiter l'exposition au bruit routier

Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) : traitement qualitatif et illustré des mesures de lutte contre les nuisances sonores

- **OAP thématiques :** OAP « Santé » (limiter l'exposition de la population au bruit), OAP « Mobilités » (développer les modes actifs)...
- **OAP sectorielles :** traduction spatiale de principes d'aménagement pour lutter contre le bruit

Règlement : impose directement des mesures de prévention ou de protection contre les nuisances sonores

Cadre prescriptif pour limiter l'exposition au bruit des populations selon les grands principes suivants :

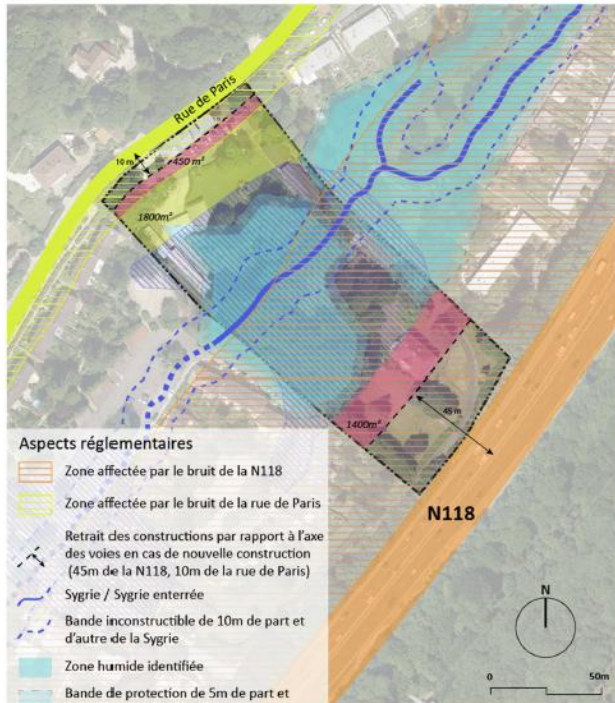
ELOIGNER, PROTEGER, ORIENTER, AGENCER, et ISOLER

Leviers opposables dans les PLU(i) pour limiter l'exposition au bruit routier

Eloigner les constructions et bâtiments sensibles des sources de bruit routier

Dans les OAP

Les aspects réglementaires



Le terrain est situé entre la rue de Paris et la N118. Par conséquent, l'exposition aux nuisances sonores est importante et concerne une grande partie de la zone.

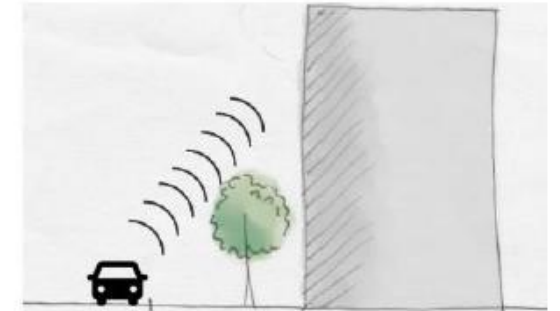
Objectifs

- Permettre la construction de 14 logements exclusivement sociaux à l'échéance du déplacement du musée ;
- Préserver la zone humide présente au cœur du secteur ;
- Préserver la Sygrie et ses abords ;
- Prendre en compte les nuisances sonores liées à la présence de la N118 au sud-est du périmètre et de la rue de Paris au nord-ouest ;
- Limiter l'imperméabilisation des sols.

Principes d'aménagement

Composition urbaine et paysagère

Pour répondre aux nuisances sonores liées aux infrastructures routières, le bâti devra s'implanter en recul de 45 mètres par rapport à l'axe de la N118 et prévoir une isolation renforcée des façades. De plus, les constructions devront s'implanter avec un retrait de 10 mètres par rapport à l'axe de la rue de Paris.



*Construction secondaire ou tertiaire
« écran » contre les nuisances sonores*

Extraits de l'OAP « Nature et bien-être » du PLUi de Grand Orly Seine Bièvre

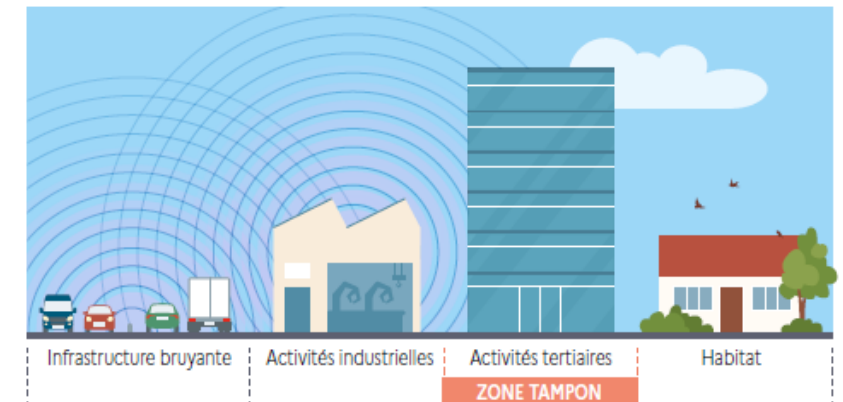
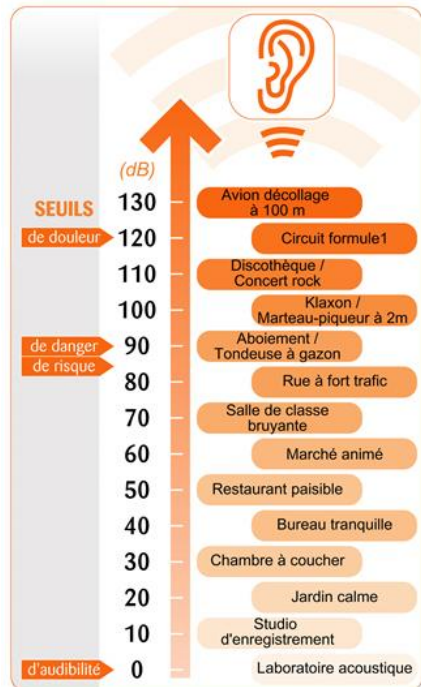
Extraits de l'OAP n°7 du PLU de Bièvres

Leviers opposables dans les PLU(i) pour limiter l'exposition au bruit routier

Eloigner les constructions et bâtiments sensibles des sources de bruit routier

Dans le règlement

- instaurer des retraits pour l'implantation des constructions
- interdire les bâtiments sensibles à proximité des infrastructures bruyantes
- réglementer les changements de destination le long des voies bruyantes



Leviers opposables dans les PLU(i) pour limiter l'exposition au bruit routier

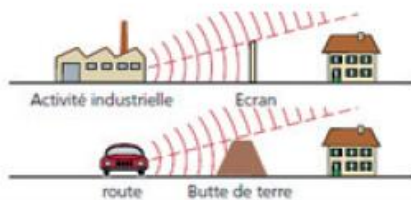
Protéger la population de l'exposition au bruit par des constructions adaptées

Dans les OAP

Pour l'ensemble des projets, et de manière générale, les principes d'aménagement suivants sont recommandés :

2 - Créer un effet barrière ou implanter un filtre intermédiaire

- implantation d'un écran ou d'un merlon (butte de terre)



- implantation d'un bâtiment haut et continu le long de l'axe routier, en visant une hauteur minimale de R+3 pour un effet barrière suffisant

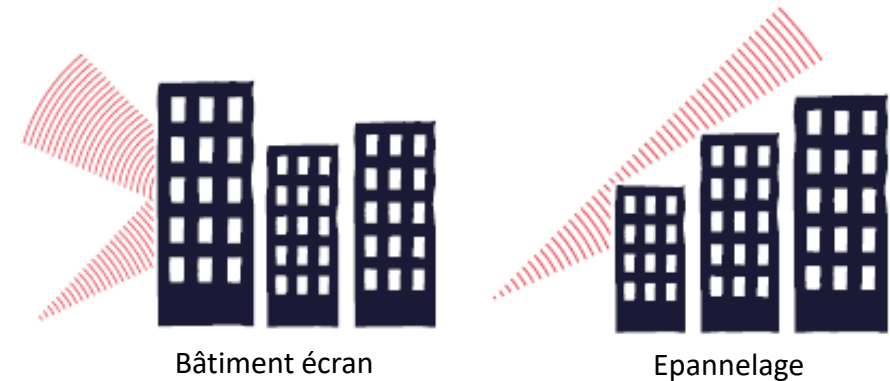


Les bâtiments situés en second rang visent à conjuguer par effet d'épannelage, l'effet écran du premier immeuble et l'éloignement de la source de bruit. Les bâtiments en second rang peuvent, dans le respect des autres dispositions réglementaires, atteindre une hauteur minimale plus importante, etc.



Dans le règlement

- règles de hauteur des constructions favorables à la réduction des nuisances
- alignement des constructions en bordure de voirie



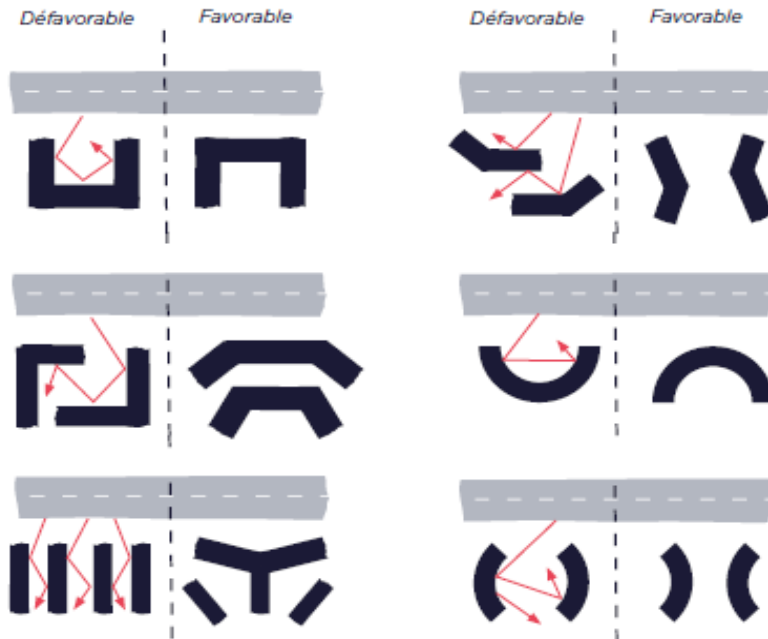
Extraits de l'OAP « Santé environnementale » du PLUi de Plaine Commune

Leviers opposables dans les PLU(i) pour limiter l'exposition au bruit routier

Orienter les bâtiments pour limiter l'exposition des populations et protéger les zones de calme

Dans les OAP

Orientation des bâtiments : privilégier des formes urbaines permettant la protection de zones de calme (forme en U, bâtiments en bandes autour d'un parc) :



- Protéger les zones calmes (cœurs d'îlot, espaces verts) et en créer de nouvelles.
- Jouer sur la morphologie urbaine (géométrie des rues, orientation des façades...) et travailler sur l'organisation des bâtiments les uns par aux autres (bâtiments écran).
- Privilégier des constructions :
 - parallèles à l'axe générateur de nuisances quand il s'agit de construction à destination des secteurs secondaire ou tertiaire ;
 - En « râteau » quand il s'agit de constructions à destination d'habitation.

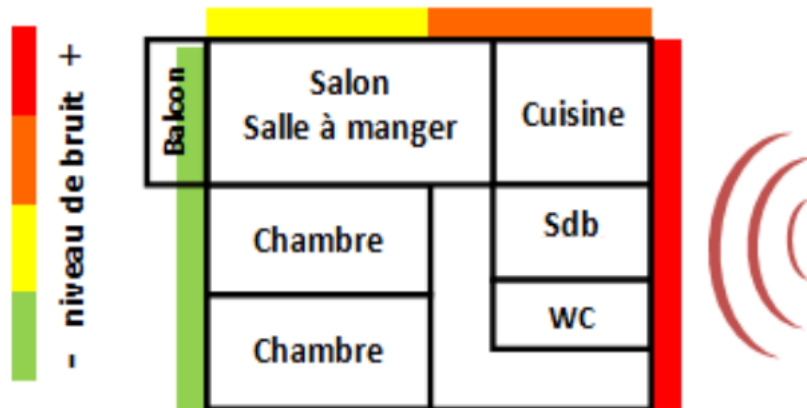
Extrait de l'OAP « Nature et bien-être » du PLUi de Grand Orly Seine Bièvre

Leviers opposables dans les PLU(i) pour limiter l'exposition au bruit routier

Agencer l'intérieur des bâtiments pour limiter l'exposition au bruit

Dans les OAP

Agencement intérieur des bâtiments : privilégier un agencement avec les pièces de vie ou de travail donnant sur des espaces calmes :



Comme précédemment, ces propositions s'accompagnent :

- d'une organisation des plans de logements privilégiant les pièces de vie principales (salons, chambres, balcons) sur les façades les moins exposées au bruit, y compris lors d'une réhabilitation lourde

Extrait de l'OAP « Santé environnementale » du PLUi de Plaine Commune

Leviers opposables dans les PLU(i) pour limiter l'exposition au bruit routier

Isoler les constructions

Dans les OAP

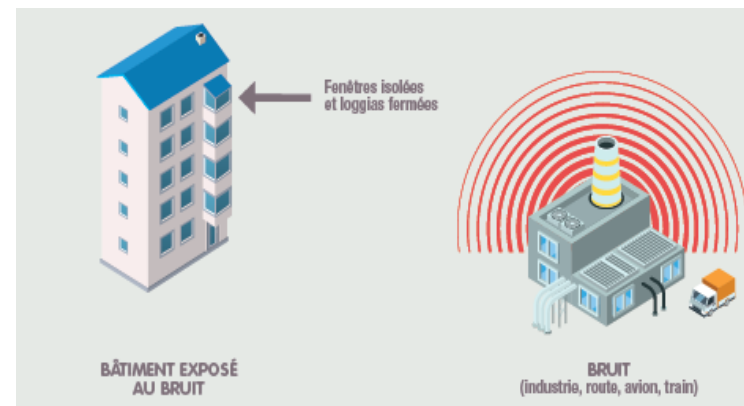
3 - Isoler les bâtiments exposés au bruit

De manière générale il convient que l'ensemble des projets respectent la réglementation nationale en vigueur au moment du dépôt de l'autorisation. Il s'agit notamment de :

- **fermer les espaces extérieurs des bâtiments existants et privilégier les loggias fermées** sur les façades les plus exposées au bruit
- **privilégier les matériaux absorbants pour les espaces publics et les façades** pour limiter les phénomènes de réverbération

*Extrait de l'OAP « Santé environnementale » du
PLUi de Plaine Commune*

Favoriser l'isolation acoustique des façades (murs, fenêtres) des bâtiments exposés à des sources de bruit existantes :



Dans le règlement

Dispositions sur les isolations phoniques des constructions existantes permettant de déroger aux règles d'implantation et de retrait dans la limite d'une épaisseur définie

Pour les constructions existantes implantées conformément aux dispositions du PLUi, en cas d'isolation par l'extérieur, un débord de 30 cm est autorisé sur l'unité foncière ;

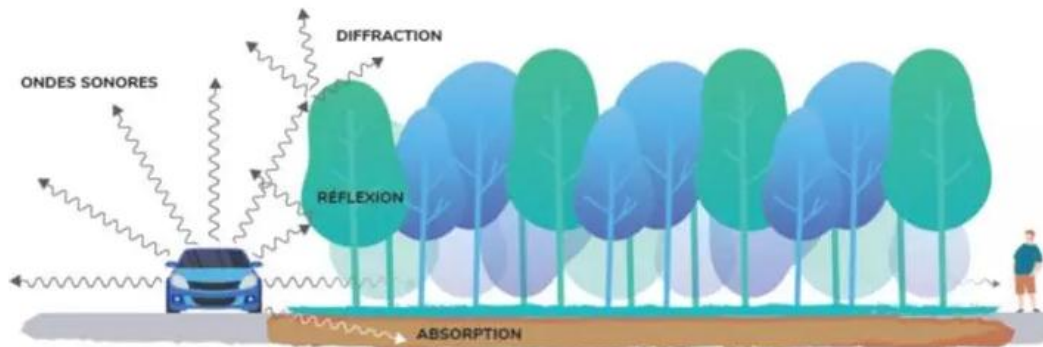
Extrait du règlement du PLUi de Plaine Commune:

Pour aller plus loin

- **Point d'attention sur la création de franges vertes le long d'axes routiers importants** : seule une végétation d'une densité très forte aura un effet sur les nuisances sonores

Atténuation du bruit avec la distance et la présence d'une bande boisée

Source : Bruxelles Environnement 2021



- **Bruit routier et pollution atmosphérique :**
 - des solutions de lutte convergentes (recul des constructions par rapport à la voirie)
 - mais aussi différentes (discontinuité du bâti pour disperser la pollution atmosphérique, front bâti continu pour protéger des nuisances sonores)
- ➡ diagnostic local pour déterminer les solutions appropriées en s'appuyant sur la carte air-bruit d'Île-de-France : <https://carto.airparif.bruitparif.fr/>

Séquence
« Agir #3 »
15h30 – 16h30

Réguler les bruits liés à la vie récréative

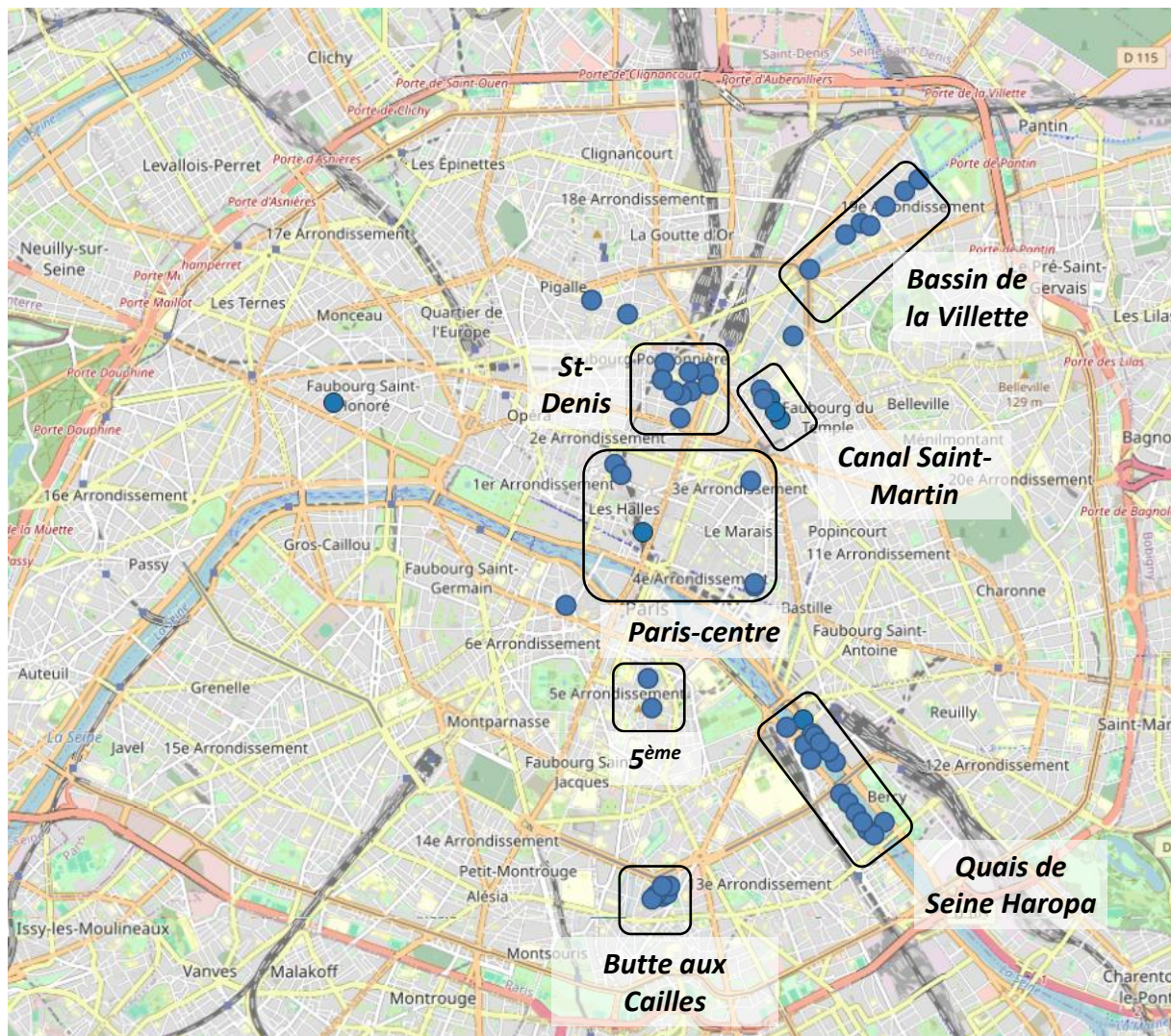
Table ronde animée par Fanny Mietlicki, Directrice de Bruitparif

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

À Paris : un réseau de plus de 50 capteurs « méduse »

Objectiver pour agir



Capteurs méduse installés pour mesurer le bruit des activités récréatives

+50
capteurs installés

10+
arrondissements instrumentés

200+
années cumulées de données
Premières stations installées fin 2018

Canal Saint-Martin • quais de Seine • Bassin de la Villette •
Butte-aux-Cailles • Paris Centre...

Le capteur « méduse » : mesurer le niveau et localiser la source

Goniomètre acoustique de forme tétraédrique

- Distance inter-microphones d'environ 20 cm
- 4 microphones

Calculs acoustiques

- **Niveaux en dBA et dBC toutes les 100ms**
- Détermination de la **direction du bruit dominant** toutes les 100ms
- Précision de 1° sur les angles d'azimut et d'élévation

Imagerie

- Une **photo à 360° toutes les 15 minutes**
- Floutage dynamique et masquage complémentaire ciblé

Pas d'enregistrement audio

Conformité au RGPD

Facilement installable (candélabre, rambarde...)

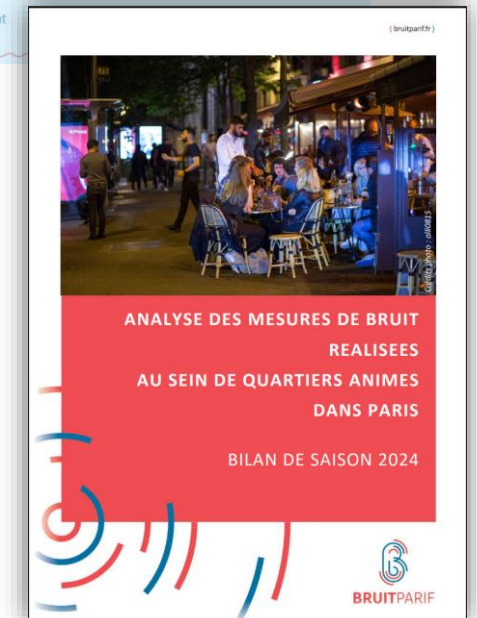
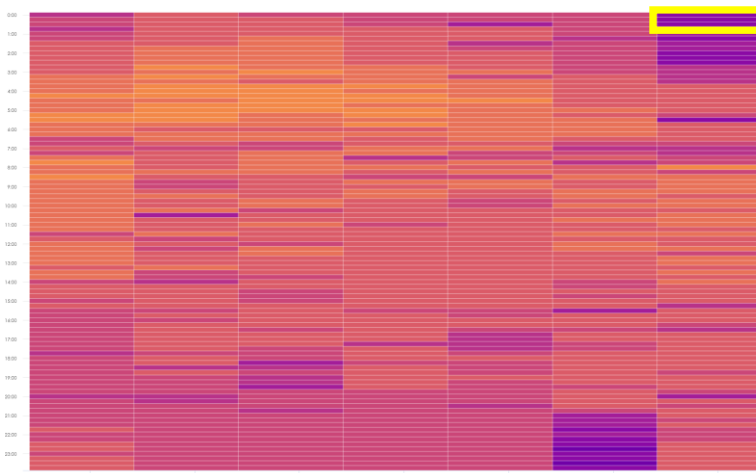
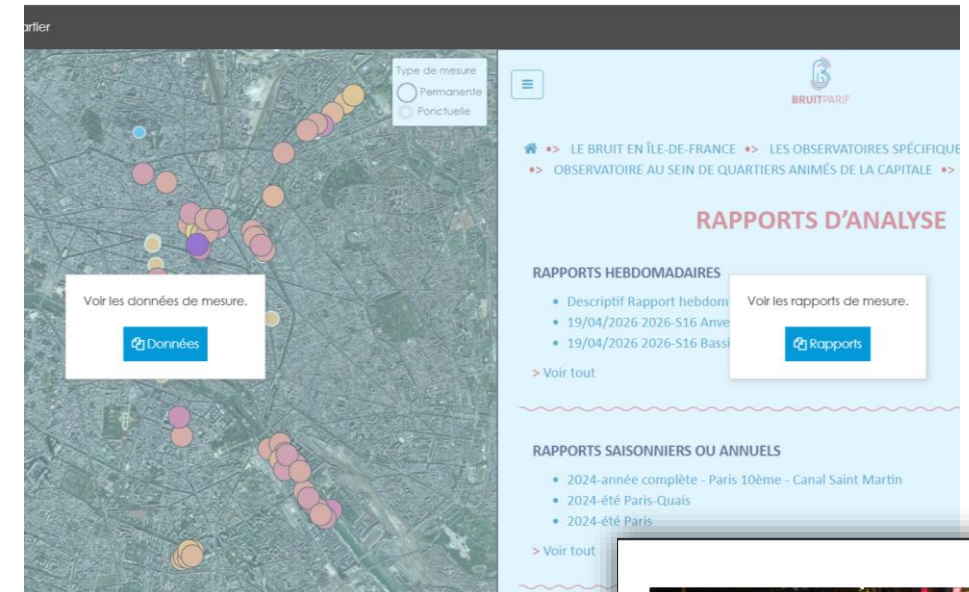
Système breveté

Lauréat du concours Décibel d'Or 2019



Accès aux données pour le grand public

- L'accès public aux données peut se faire à travers deux plateformes.
- **La plateforme Mon Quartier** monquartier.bruitparif.fr permet de :
 - Identifier rapidement la Méduse la plus proche.
 - **Visualiser en temps réel les niveaux de bruit** de plusieurs stations simultanément.
 - Suivre au cours de la semaine **l'évolution des niveaux sonores** grâce à l'**Hebdoscope**.
 - Observer la **distribution spatiale des niveaux sonores** grâce à la **vue immersive**.
 - Accéder directement aux **rapports d'analyse** disponibles depuis la plateforme.

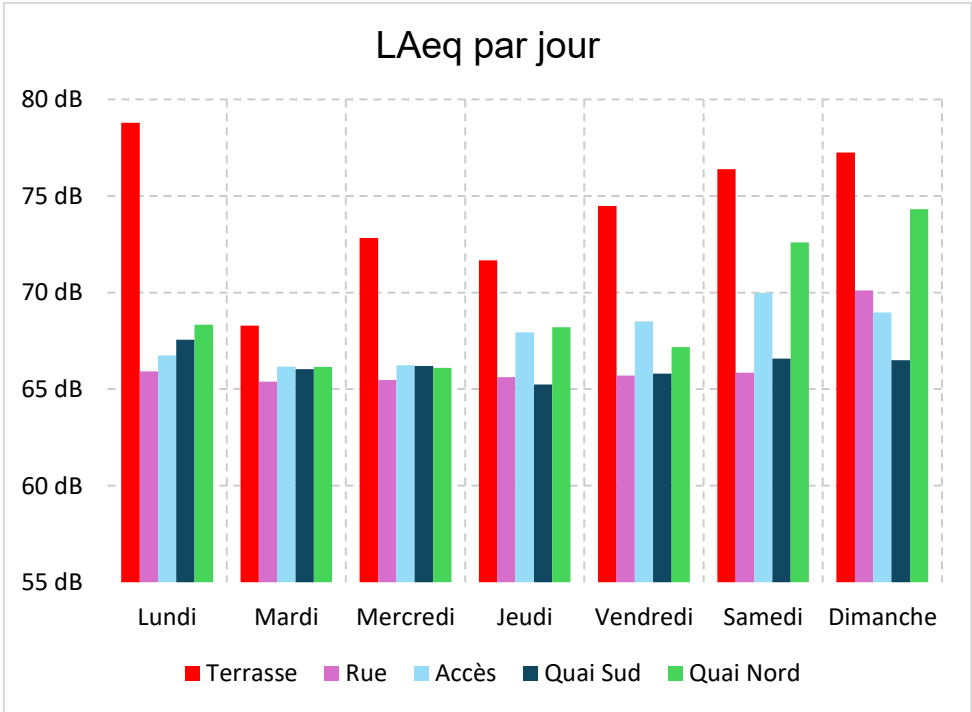
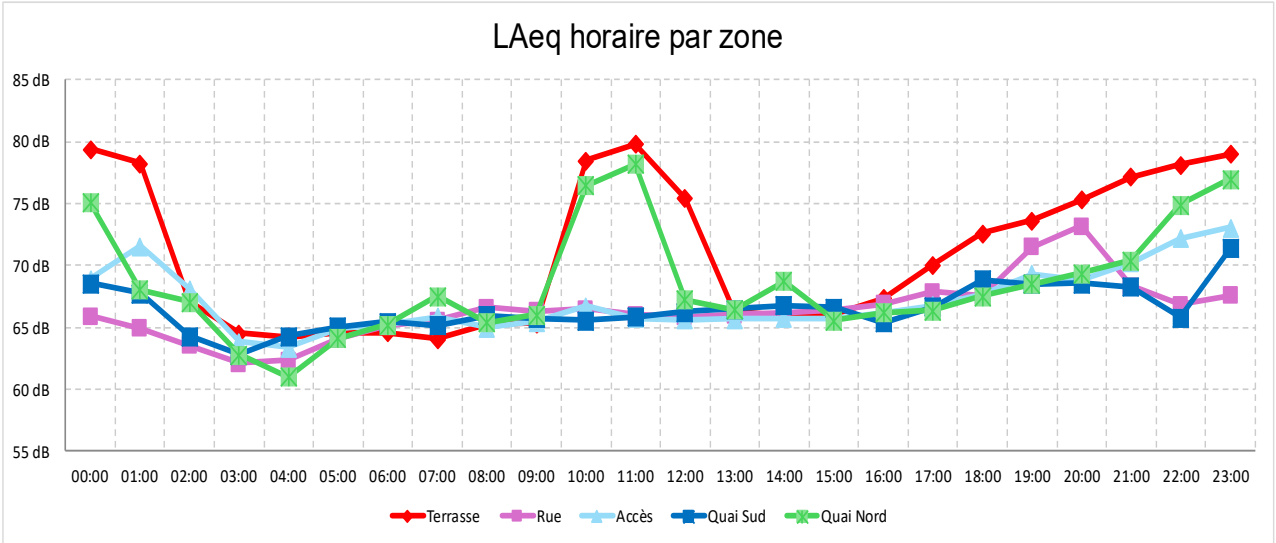


Sectoriser pour objectiver les contributions

Overlay de la zone sélectionnée



Zone	Nombre d'échantillons	Nz/Ntotal	LAeq zone	LAeq partiel
Terrasse	8993	21,1%	76,3 dB	69,6 dB
Rue	12080	28,4%	66,4 dB	60,9 dB
Accès	3312	7,8%	67,9 dB	56,8 dB
Quai Sud	1432	3,4%	66,2 dB	51,5 dB
Quai Nord	1039	2,4%	70,3 dB	54,2 dB
Hors zone	15670	36,8%	70,0 dB	65,6 dB
TOTAL	42526	100,0%		71,7 dB



Évolution temporelle de la « heatmap » acoustique

75010-CSM9-LUK_1s — Heatmap acoustique LAeq (dBA) — Leq partiel par cellule

30/05/2026 22:00 → 30/05/2026 23:00 | 1 258 affichés / 1 258 calculés | LAeq (dBA): 84.7 dBA

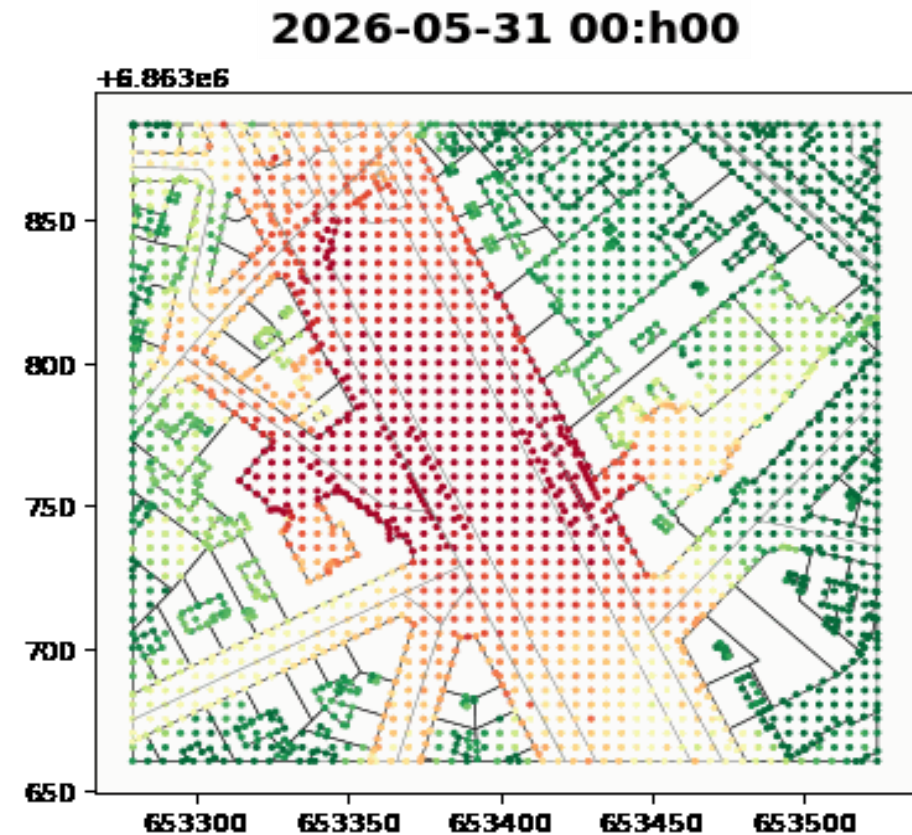
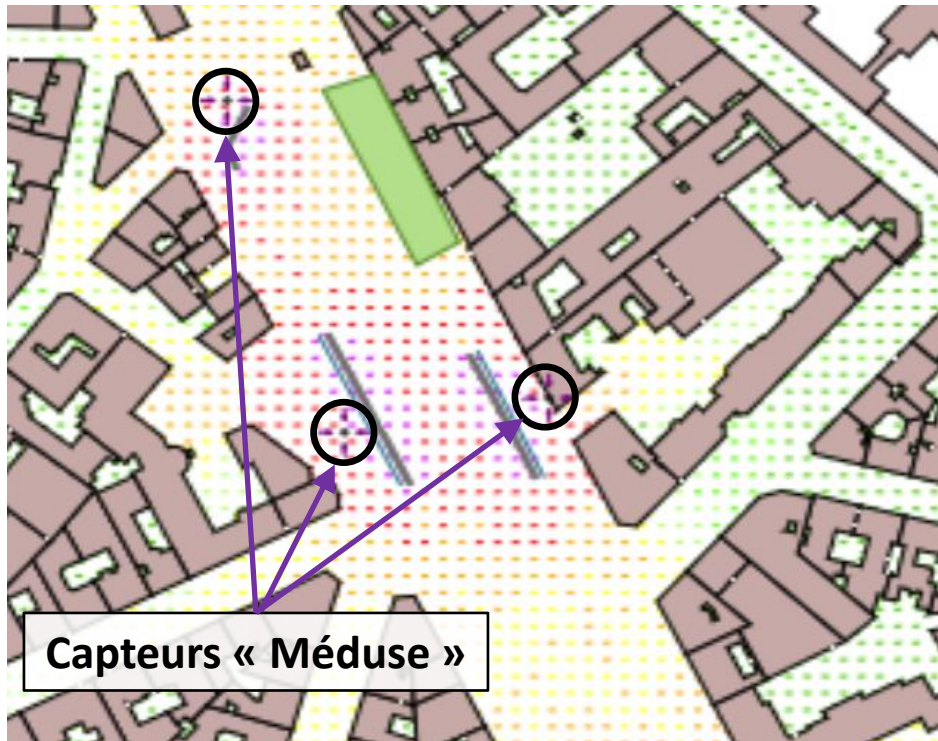


Vers une cartographie dynamique du bruit récréatif

Identification des
sources de bruit

Matrices de
propagation

Calcul de la carte de
bruit dynamique



Projet pilote : Canal Saint-Martin

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

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



Myriam Planque

chargée de mission Santé Environnement Région Île-de-France

Une initiative lancée par la **Région Île-de-France** avec l'appui de **Bruitparif** et d'un **comité d'experts** associant des **partenaires régionaux** (ARS, DRIEAT, AMIF, IPR, ORS, ARB, FNE IdF...)

Dédiée à l'échelon communal → **communes** (et mairies d'arrondissements dans Paris)

Objectif : **Promouvoir des environnements sonores de qualité** et la réalisation d'actions concrètes **en faveur du calme** sur les territoires , dans une démarche *One Health*

Participe à la mise en œuvre de plusieurs actions du **Plan régional anti-bruit** et du **PRSE4**

- Plan anti-bruit
 - 4.1 « *Aider les collectivités à préserver 200 zones de calme* »
 - 4.2 « *Créer 100 refuges sonores naturels* »
 - 4.3 « *Récompenser 50 collectivités engagées pour la qualité de leur environnement sonore* »
- PRSE4
 - 9.2 « *Faire connaître et favoriser la création de zones de ressourcement* ».

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