



Quelles sont les conditions de trafic les plus pénalisantes en terme de bruit ? Quelles sont les relations entre bruit et pollution atmosphérique ?

- Quelle est la contribution apportée dans le bruit ambiant par les événements intempestifs (sirènes, avertisseurs sonores, passages de véhicules 2 roues motorisés particulièrement bruyants, freinage de poids lourds...) par rapport au bruit plus continu et permanent de la circulation sur le boulevard périphérique ? Quelles sont les contributions respectives des différentes sources sonores en présence ?

### Les principaux résultats

- Le bruit du trafic routier pour les riverains du boulevard périphérique est omniprésent.
- Les niveaux sonores tout autour du boulevard périphérique sont particulièrement élevés et excèdent systématiquement les valeurs limites réglementaires de jour comme de nuit lorsqu'aucune protection acoustique n'a été mise en place.
- Les mesures montrent des valeurs importantes dès 5 heures du matin et jusqu'à minuit. En cœur de nuit, le bruit diminue un peu mais il reste tout de même élevé. Les niveaux enregistrés sur la période allant de 2 à 4 heures du matin ne sont ainsi réduits que de 6 dB(A) en moyenne par rapport à l'heure la plus bruyante (créneau 6-7 heure).
- Il y a également peu de variations en fonction du jour de la semaine, les niveaux nocturnes pouvant même être plus chargés le week-end.

**Un constat s'impose : pour les riverains exposés en façade du boulevard périphérique, il n'y a jamais de répit, ni la nuit, ni le week-end, ni même pendant les vacances scolaires durant lesquelles nous n'avons enregistré qu'une diminution de 1 dB(A) en moyenne.**

**Élément rassurant néanmoins, l'étude démontre l'efficacité des écrans acoustiques installés le long du boulevard périphérique.** En moyenne en effet, les écrans apportent **un gain d'environ 7 dB(A)**, une valeur notable lorsque l'on sait qu'une baisse de 10 dB(A) correspond à une division par deux de la sensation auditive (« le bruit paraît deux fois moins fort »).

L'étude réalisée a permis de mieux appréhender les relations qui existent entre le bruit et les conditions de trafic et de mettre en évidence l'importance de l'influence de la vitesse de circulation et la part non négligeable de la contribution des contre-allées.

A l'occasion de cette campagne, les équipes de Bruitparif ont pu comparer, pour deux sites, les données de mesure avec celles réalisées par Airparif au cours d'études précédentes. **Les résultats montrent que, bien que le trafic routier soit la cause principale des deux pollutions, il n'y a pas de corrélation temporelle entre les deux nuisances.**

**L'étude a permis de qualifier et de quantifier précisément les événements qui dépassent significativement (de plus de 10 dB(A)) du bruit de fond déjà fort chargé de la circulation.** Selon les configurations observées aux abords des huit stations fixes, entre 100 et 1600 événements émergents ont été enregistrés par jour. Ces émergences peuvent être liées aux passages de véhicules particulièrement bruyants sur le boulevard périphérique, à l'émission d'avertisseurs sonores et également aux passages de véhicules isolés sur la contre-allée située entre le boulevard périphérique et le premier rideau d'habitations. Des émergences importantes allant jusqu'à 25 dB(A) ont été observées au cœur de la nuit. Celles-ci sont essentiellement liées aux passages de certains véhicules deux-roues motorisés particulièrement bruyants ou roulant à vitesse excessive. L'intensité de ces événements et leur apparition en période nocturne en font une source de gêne et de troubles du sommeil de premier ordre pour les riverains. Concernant les sirènes, elles ont été identifiées essentiellement durant la journée et en soirée lorsque le trafic est dense ou saturé.

## Les moyens pour lutter contre le bruit

Outre la **multiplication des protections acoustiques, l'amélioration des isolements de façades et la mise en œuvre d'enrobés phoniques**, d'autres moyens peuvent être envisagés pour que le bruit ne constitue pas une fatalité.

Pour assurer la tranquillité des riverains, il s'agit en priorité de faire baisser le bruit nocturne. Ce pourrait être **en diminuant la vitesse** autorisée ou en encourageant les conducteurs à ne pas dépasser 50 km/h la nuit. Une réduction de la vitesse de 30 km/h la nuit permettrait au cours de cette période sensible de diminuer le niveau sonore d'environ 4 dB(A).

Une attention toute particulière semble devoir être portée à la période 5-7 heures du matin où les niveaux de bruit sont particulièrement importants. Il serait intéressant de réaliser une étude complémentaire couplant documentation du bruit et composition du trafic sur cette période afin de **mieux appréhender la contribution des véhicules utilitaires et des poids lourds** dans les niveaux de bruit observés.

Il s'agit enfin de **renforcer les actions de prévention et de sensibilisation** ayant pour objectif l'adoption de comportements moins bruyants sur le boulevard périphérique. La responsabilisation des usagers du boulevard périphérique, notamment des conducteurs de véhicules deux-roues motorisés particulièrement bruyants ou circulant à vitesse excessive, principale cause de pics de bruit sur la période nocturne, peut constituer une cible intéressante.

---

Bruitparif, l'observatoire du bruit en Ile de France, a été créé en 2004 à la demande des élus régionaux et des associations afin de caractériser les nuisances sonores sur le territoire francilien et d'éclairer les décisions publiques. L'organisme, de statut associatif, est financé à 50% par La Région Ile-de-France pour déployer un réseau de surveillance sur le territoire francilien, accompagner les acteurs en charge de la lutte contre le bruit et mener des actions de sensibilisation à l'environnement sonore et aux risques auditifs auprès des jeunes notamment.

### Contact Presse

**L'étude complète est disponible sur demande.**

Bruitparif : Cathy Lazare au 01 75 00 04 13 / 06 18 15 74 63

[cathy.lazare@bruitparif.fr](mailto:cathy.lazare@bruitparif.fr)