



île de France

Maîtriser le trafic routier

Maîtriser le trafic, quels enjeux ?

La maîtrise du trafic routier est un défi de taille. Il s'agit de contrôler les flux et la masse de circulation routière pour qu'ils soient adaptés au territoire qu'ils traversent et organisent. La maîtrise du trafic routier doit se faire dans le but de construire un territoire agréable et dynamique, tout en respectant les habitants et en favorisant le développement économique et social de ce dernier.

Les enjeux liés au contrôle du trafic routier dans les villes sont très nombreux. Bien au-delà de la réduction des nuisances sonores, agir sur le trafic routier permet de conférer aux villes plus de sécurité, de qualité de vie, d'urbanité et de convivialité. Ainsi, les villes gagnent en attractivité et en compétitivité.

Pour plus de sécurité...

Contrôler les flux, la masse et les types de véhicules en ville permet de limiter les accidents de la route, qu'ils concernent les véhicules entre eux ou un véhicule et un usager vulnérable. Ainsi, la maîtrise du trafic routier garantit la tranquillité des riverains, citadins et visiteurs dans leurs déplacements quotidiens.

Pour plus de convivialité et de qualité de vie...

La société actuelle est celle du divertissement et de la qualité de vie. L'essor des mobilités, le vieillissement de la population, la baisse du temps de travail et l'augmentation du niveau de vie fait que les individus recherchent davantage un lieu de vie de qualité pour s'installer, vivre, rencontrer et s'épanouir.

D'après de nombreux chercheurs, sociologues ou élus, les individus recherchent des lieux de qualité, de tranquillité, de convivialité et d'appartenance. Mais aussi des lieux animés et humains. Maîtriser la circulation routière permet de répondre à cette demande.

La réduction du trafic permet, la limitation des nuisances sonores et atmosphériques engagées, la construction d'espaces urbains calmes et tranquilles, la création d'une ville « humaine », conviviale et animée par la facilité des rencontres qu'elle implique. Elle fait de la ville un espace de déambulation et d'appartenance contribuant à son attractivité et à sa croissance.

Pour plus de santé et de durabilité...

Les impacts sanitaires des pollutions sonores (et atmosphériques) sont bien connues et conséquentes sur les individus exposés. Maîtriser le trafic routier c'est réduire ces impacts et améliorer la santé des habitants.

Améliorer la santé des habitants c'est contribuer à l'attractivité et à la durabilité du territoire. Comme en témoignent les chiffres présentés en introduction, les nuisances sonores induites par le bruit du trafic sont importantes et doivent être limitées pour favoriser le bien-être des populations et du territoire francilien



Le partage équitable de la voirie entre les différents modes de mobilités (véhicules motorisés, piétons, cyclistes, etc.) favorise la qualité de vie, l'urbanité et l'appropriation effective des espaces urbains par les habitants et les visiteurs.





Comparaison des émissions des différents véhicules

Différents véhicules contribuent au bruit routier : les véhicules légers, auxquels on intègre tous les véhicules dont la masse de charge est inférieure à 3,5 t ; les poids lourds, dont la masse de charge est supérieure à 3,5 t et peut atteindre jusqu'à 38 t ; les autobus et autocars et les deux roues motorisés.

Les niveaux sonores varient selon le type de véhicules (les chiffres suivants restent des estimations – les niveaux sonores réels peuvent être plus ou moins importants) :

	Type de véhicule	Niveaux sonores (données approximatives)
	Voiture particulière	entre 55 et 70 dB(A)
	Caravane	70 dB(A)
	Bus et camions (< 3.5 t)	entre 75 et 80 dB(A)
	Bus et camions (> 3.5 t)	entre 77 et 85 dB(A)
	Cyclomoteur	66 à 72 dB(A)
	Cyclomoteur à 3 roues	76 dB(A)
	Motocycle cylindrée	entre 75 et 80 dB(A)
	Vélo	40 dB(A)

Depuis plusieurs décennies, les études et les moyens mis en œuvre ont permis de réduire le bruit produit de 85 %. Les actions législatives et les progrès techniques ont permis cette transformation.

Toutefois, malgré ces évolutions la croissance exponentielle du trafic routier que nous connaissons impose toujours plus de moyens pour canaliser et réduire les pollutions, notamment sonores, issues des transports routiers.

Les émissions sonores des transports routiers proviennent de sources diverses

Bruit du moteur
Bruit de roulement
Bruit lié à la prise d'air et au pot d'échappement
Bruit de la boîte de vitesses et de la transmission
Bruit aérodynamique
Bruit du système de refroidissement
Bruit des avertisseurs sonores et des installations stéréo
Bruit lié au mauvais entretien du véhicule
Bruit associé au type de revêtement routier
Bruit causé par l'état du trafic
Bruit engagée par la vitesse du véhicule
Bruit lié au comportement et au style de conduite des usagers





Connaître les gains possibles

Le tableau ci-contre indique l'effet sur le niveau sonore en fonction de la diminution du volume de trafic (source : «Noise reduction in urban areas from traffic and driver management. A toolkit for city authorities », rapport issu du Projet SILENCE de la Commission européenne, Ellebjerg, Lars, 2008).

Comme on peut le voir, du fait de la nature logarithmique de l'échelle de décibels, quel que soit le nombre total de véhicules à l'origine, diviser par deux le volume du trafic (réduire de 50 %) conduit à une diminution du niveau sonore de 3 dB (A).

A noter...

A noter toutefois, qu'une réduction du volume de trafic conduit à une diminution du bruit mais peut également induire des effets indésirables. Une diminution du nombre de véhicules se traduit souvent par un gain de fluidité ce qui peut, on vient de le voir, inciter les automobilistes à rouler plus vite et donc à générer plus de bruit.

Diminution du volume du trafic	Réduction du niveau sonore (dB(A))
10 %	- 0.5
20 %	- 1
30 %	- 1.6
40 %	- 2.2
50 %	- 3
75 %	- 6

	Moyens d'actions	Efficacité acoustique	Délai de mise en oeuvre	Coût (Silence projet, Local Noise Action Plan)
Agir sur la circulation routière	Adapter et modifier les flux de circulation pour réduire le bruit	Excellente	Rapide	Plus ou moins important selon l'action mise en oeuvre (de 300 à 10 000 euros.)
	Réduire et/ ou contrôler le nombre de véhicules en circulation	Excellente	Moyen en fonction de l'étendue de la zone	Relativement coûteux
	Stationnement	Moyenne	Moyen selon l'étendue de la zone	Modéré entre 2000 et 7500 euros/ m ²
Agir sur le types de véhicules	Sensibiliser les usagers	Mitigé	Moyen selon le public et l'action	Faible
	Réduire et/ ou contrôler le nombre de véhicules «bruyants» en circulation	Mitigé	Rapide	Plus ou moins important selon l'action.
	Promouvoir les véhicules hybrides et électriques dans le flux de la circulation	Excellente	Moyen	Plus ou moins important selon l'action
	Promouvoir les déplacements alternatifs	Moyenne selon le type de véhicule de TC	Moyen	Plus ou moins important selon l'action

Impact du trafic

Le volume de trafic a un impact direct sur les émissions sonores : toutes choses égales par ailleurs, plus les véhicules sont nombreux sur la route plus il y a de bruit.

Mais attention, si les énergies émises par les émissions sonores s'ajoutent, les décibels, qui sont des logarithmes, ne s'ajoutent pas!

Deux sources sonores de même intensité

Lorsqu'une source sonore est multipliée par 2, le niveau augmente de 3 dB, une variation tout juste perceptible par l'oreille humaine. Par exemple, l'addition de 2 sons de 60 dB chacun n'équivaut pas à 120 dB mais à 63 dB. Ceci revient à dire que lorsque le trafic routier diminue de moitié, le gain acoustique sera de 3 dB.



Dix sources sonores de même intensité

Multiplier par 10 la source de bruit revient à augmenter le niveau sonore de 10 dB, ce qui correspond à un doublement de la sensation auditive. En conséquence, il faudrait diviser par 10 le trafic automobile pour réduire de 10 dB le niveau sonore d'une rue, à condition que la vitesse des véhicules soit la même.

Le niveau sonore varie également en fonction de la composition du trafic c'est-à-dire du type de véhicules : véhicules légers, poids lourds et deux roues.



L'effet masque

Lorsqu'il y a 10 dB d'écart entre deux sources sonores, on ne perçoit que la source qui a le plus fort niveau. C'est « l'effet de masque ».



En ville ou à des vitesses basses, un poids lourd est plus bruyant qu'un véhicule léger : ses émissions acoustiques peuvent, selon sa vitesse, surpasser celles produites par dix véhicules légers, l'écart étant plus important à des vitesses basses.

Les poids lourds sont également une source importante de gêne la nuit à cause des événements bruyants qu'ils produisent, surtout lorsqu'ils sont plus nombreux sur la route par rapport aux voitures.

En revanche, sur des voies rapides et en journée, l'impact des poids lourds sur l'environnement sonore est souvent moins marqué que la nuit car les véhicules légers, en général plus nombreux, tendent à masquer le bruit des poids lourds.



A noter ...

Le bruit émis par le moteur des deux roues est prédominant quelle que soit leur vitesse. Les deux roues sont également sources d'événements bruyants: malgré une réglementation limitant théoriquement le bruit des deux roues, les contrôles en la matière sont rares.

Une moto équipée d'un système d'échappement illégal couplée à une conduite de manière agressive peut émettre jusqu'à 30 dB supplémentaires, soit 8 fois plus bruyante qu'une moto équipée d'un système standard accompagnée d'une conduite normale.



île de France

Maîtriser le trafic, quelles actions ?

Les niveaux sonores varient selon l'intensité et le type de véhicule. Pour lutter contre le bruit routier, il est essentiel de maîtriser le trafic routier en réduisant l'intensité de ce dernier d'une part et en limitant certains véhicules et usages engageant des nuisances excessives d'autre part. Pour cela, il existe de nombreuses possibilités d'actions liées à la planification urbaine, à la réglementation de la circulation et des usagers et à l'aménagement et à l'entretien des voiries.

Actions	Objectifs	Concrètement...	Aller plus loin
Optimiser la performance des réseaux routiers	Assurer un niveau élevé de fluidité, de fiabilité et de sécurité des réseaux routiers	Favoriser l'information routière	<u>La gestion du trafic sur les réseaux routiers : l'expertise française</u>
		Prévoir des itinéraires bis et de substitution	
	Réduire les pollutions sonores et atmosphériques	Développer des axes réservés aux poids lourds et véhicules de marchandise loin des espaces urbains sensibles	www.developpement-durable.gouv.fr
Optimiser les transports collectifs urbains et périurbains	Garantir le report d'une part importante des individus utilisant un véhicule individuel vers l'usage des transports en communs	Développer l'offre de transports en commun	<u>La gestion du trafic sur les réseaux routiers : l'expertise française</u>
		Garantir une meilleure desserte (plus de lignes et d'arrêts)	
		Améliorer la qualité des services de transport en communs (plus de confort, de régularité et de fiabilité)	
		Réduire les prix des voyages en TC pour les rendre plus intéressants et attractifs	
	limiter l'usage de la voiture individuelle en ville	Adopter une gestion avantageuse des voies réservées	www.pduif.fr
		Assurer un service compétitif et plus rapide que l'automobile	Bruxelles environnement, <u>Guide pratique/ fiche : Promouvoir les transports en communs</u>
		Encourager la multi modalité (parking-relais, plateformes multimodales, etc.)	www.environnement.brussels
		Promouvoir les plans de déplacements entreprises, établissements scolaires et d'activités	
Favoriser les mobilités actives et alternatives	Permettre à une part importante des individus utilisant un véhicule motorisé d'utiliser des modes de déplacement actifs	Aménager des voies piétonnes, voies vertes, pistes cyclables sécurisées et continues accessible et desservant les pôles les plus importants	<u>La gestion du trafic sur les réseaux routiers : l'expertise française</u>
		Favoriser l'acquisition d'un vélo et mettre à disposition des individus des parcs à vélo (Velib')	
	limiter l'usage des transports motorisés en ville	Favoriser l'entretien et le stationnement des cycles (parking vélo et borne de réparation)	www.developpement-durable.gouv.fr
		Sensibiliser aux bienfaits des modes actifs	<u>MIEUX SE DÉPLACER À BRUXELLES : 100 conseils pour se déplacer en respectant l'environnement</u> (www.environnement.brussels)
	limiter le nombre de véhicules individuels en ville	Développer le covoiturage et l'autopartage	
Moderniser les réseaux	Assurer la fluidité du trafic	Développer les systèmes de transport intelligent (STI)	http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Brochure_STI_FR_Finale.pdf
	limiter la congestion des réseaux		
Contrôler la masse de véhicules dans les villes	limiter les véhicules motorisés	Mettre en place un péage urbain	<u>La gestion du trafic sur les réseaux routiers : l'expertise française</u>
		Mettre des rues en sens interdit et sens unique	
	Réduire les nuisances sonores	Aménager la ville en zone 30	www.developpement-durable.gouv.fr
		Créer un centre-ville piéton	
Améliorer la qualité de vie			

Maîtriser le trafic, quelles actions ?

Actions	Objectifs	Concrètement...	Aller plus loin
Mettre en oeuvre une politique de stationnement	Réduire les pollutions sonores et atmosphériques	Augmenter le prix des places de parking	http://www.territoires-ville.cerema.fr/politiques-de-stationnement-r206.html <i>Élaborer une politique de stationnement par un plan local de stationnement</i> , www.stif.org Université de Genève, <i>Les politiques de stationnement: un outil de maîtrise de la mobilité</i> , www.unige.ch
	limiter le nombre de véhicules individuels en ville	Réduire le nombre de place de parking	
		Implanter des parking-relais à proximité des gares de tramway, RER ou bus.	
Sensibiliser et informer les usagers	limiter le nombres de voitures individuelles en circulation	Renseigner sur les enjeux environnementaux, économiques, sociaux et sanitaires des pollutions routières	http://www.comite21.org/docs/economie/axes-de-travail/alimentation-dechets-energie-transport/fne-inventaire-mobilite-douce.pdf
	Promouvoir les mobilités alternatives et actives et les TC	Accompagner les individus dans leurs choix de mobilité	
		Conseiller dans le choix des véhicules	
		Présenter les différentes options pour ce déplacer et leurs avantages	
limiter la circulation des poids lourds en ville	Réduire les nuisances sonores et atmosphériques émisent par les poids lourds	Interdire la circulation de poids lourds par arrêté municipal	www.bruit.fr , Pouvoir du maire : interdiction de la circulation des poids lourds
	Améliorer la qualité de vie en ville	Créer des itinéraires de contournement de la ville pour les poids lourds	
		Implanter des pôles logistiques à l'extérieur des ville	http://www.e-guide-dumaire.com/web/v2/fiche.php?idf=18
		Développer le fret maritime et ferroviaire	
Gérer le trafic de livraison	Supprimer les nuisances sonores émisent par les véhicules de livraisons	Développer les systèmes de livraison de marchandises	<i>Mettre en place des systèmes de livraison des marchandises</i> , Energy Cities pour la transition énergétique des territoires
	Améliorer la qualité de vie en ville	Créer des places de parkings réservées aux livraisons	
		Promouvoir des véhicules de livraison silencieux	
		Développer des systèmes de livraison à vélo	
	Décongestionner les voies urbaines	Créer des plates-formes de livraison en centre-ville	
Favoriser l'utilisation de véhicules verts et silencieux	Réduire les nuisances sonores et atmosphériques	Développer les flottes municipales propres	http://www.courrierdes-maires.fr/34740/favoriser-lutilisation-des-vehicules-electriques/ <i>Des solutions pour lutter contre le bruit routier</i> , Actes du forum des acteurs, 21/09/11 www.Bruitparif.fr
	Améliorer la qualité de vie	Promouvoir les services dédiés à l'électromobilité (bornes de recharge, etc.)	
		Inciter particuliers et entreprises à les utiliser (aide de l'Etat, etc.)	
		Pratiquer une politique tarifaire dédiée	

Adapter et modifier les flux de circulation pour réduire le bruit

Certaines actions de gestion des circulations peuvent limiter le trafic et en somme, réduire le bruit.

Par exemple, la mise à sens unique d'une rue permet une forte diminution du trafic routier, et donc du niveau sonore. Une telle action a une moindre coût pour une grande efficacité.



A noter ...

Cependant, à Londres et à Stockholm, la mise en place de péages urbains sur des parcours urbains (surtout en centre-ville) n'a pas eu d'impact significatif sur les niveaux de bruit. En effet, la décongestion des véhicules a conduit à une augmentation des vitesses, qui a compensé acoustiquement la baisse du trafic. De plus, la diminution du nombre de voitures a été remplacée par une augmentation du nombre d'autobus, qui sont des véhicules plus bruyants.

En revanche, sur des parcours urbains où circulent des poids lourds en forte proportion, des villes, anglaises, autrichiennes ou suisses, sont parvenues à mieux contrôler la composition du trafic sur les routes en limitant la circulation de poids lourds sur certaines tranches horaires (notamment la nuit), ou sur certains secteurs géographiques. Des réductions de 7 dB ont été mesurées en Autriche la nuit (source : « Traffic management and noise reducing pavements », Danish Road Institute, 2004.).

Réduire et/ou contrôler le nombre (masse) de véhicules en circulation

A vitesse égale, une diminution de moitié du trafic routier conduit à une baisse de 3 dB(A) et une diminution de 10 % à une baisse de 0,5 dB(A).

L'interdiction de certaines catégories de véhicules ou la restriction de la circulation à certains endroits sur des parcours urbains, en particulier sur des circuits où les poids-lourds sont fréquents permet d'obtenir des gains acoustiques.

La mise en place d'un péage urbain permet de réduire le trafic routier, et pourrait donc réduire le niveau sonore. Suite à quelques actions, on constate que les résultats sont mitigés. Ces actions permettent de réduire les nuisances mais peuvent en créer d'autres.

Encadrer le stationnement

La politique de stationnement est un élément essentiel à la régulation du trafic routier, car plus le stationnement est difficile, moins les automobilistes utilisent leur véhicule. Il s'agit donc d'un levier de réduction du bruit intéressant.

Cette politique doit s'accompagner d'une lutte efficace contre le stationnement illégal. Des parcs-relais en périphérie de la ville permettent un transfert aisé entre les véhicules particuliers et les transports en commun.



Sensibiliser

Informé et sensibilisé aux nuisances et risques dus aux bruits émis par les véhicules est essentiel pour engager une prise de conscience de la part des conducteurs et des changements de pratiques. Il est important de sensibiliser les conducteurs à une conduite apaisée et d'encourager l'utilisation sur les petits trajets en ville afin de limiter les nuisances.



Identifier les moyens d'actions : agir sur le type de véhicules

Réduire et/ou contrôler le nombre de véhicules « bruyants » en circulation

En milieu urbain, un poids lourd représente acoustiquement 10 véhicules légers. Une restriction de circulation des poids lourds permet donc un gain sonore important. Le maire peut donc prendre un arrêté tout en respectant certaines conditions

Interdiction limitée à certaines heures

Existence d'une autre itinéraire pour les véhicules

Exemption de certaines catégories de véhicules (véhicules des services publics, transports en commun...)

A noter ...

La Rochelle a ainsi mis en place un programme de plateforme logistique en périphérie de la ville où les marchandises sont déposées par les camions en provenance des grands axes routiers puis redistribuées dans la ville par une flotte de véhicules utilitaires électriques.

Promouvoir les véhicules hybrides et électriques dans le flux de la circulation

Un véhicule électrique émet un bruit de moteur fortement réduit par rapport à un véhicule thermique, mais au-delà de 50 km/h, son bruit de roulement reste identique à celui d'un véhicule normal. Il faudrait que la proportion de véhicules électriques ou hybrides atteigne 30 à 50 % pour que l'émission de l'ensemble des véhicules diminue de 1,5 dB(A) en milieu urbain.

La gestion du trafic de livraison, dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain (PDU), est essentielle à la réduction du niveau sonore. Le maire peut fixer le gabarit autorisé pour les véhicules, les horaires de livraison et l'interdiction de stationnement sur certains axes. La « tournée » est à privilégier sur la « trace directe » car elle permet de réduire le nombre de déplacements.



commons.wikimedia.org

Encourager les mobilités alternatives

En milieu urbain, un autobus représente acoustiquement 5 véhicules légers. Mais si on considère le bruit émis par personne transportée, un autobus classique ou un tramway sont 5 fois moins bruyants qu'un véhicule particulier.

Les politiques de développement des transports en commun sont donc essentielles à la réduction du niveau sonore. De plus, la mise en service de lignes de tramway réduit la capacité offerte aux automobiles (trafic perturbé en journée) ce qui participe au gain sonore : gain de 3 dB(A) à Lyon, 8 dB(A) à Strasbourg. Mais elle risque de créer une certaine gêne en début de matinée, au moment où l'interdiction est levée.

A Londres et à Stockholm, la mise en place de péages urbains qui visent à réduire le volume de trafic sur des parcours urbains (surtout en centre-ville) n'a pas d'impact significatif sur les niveaux de bruit. Ellebjerg, Lars (ed.). Noise reduction in urban areas from traffic and driver management. A toolkit for city authorities, rapport issu du Projet SILENCE de la Commission européenne, août 2008.

L'usage de la bicyclette en milieu urbain peut être encouragé par des systèmes de location à grande échelle tels que « Vélo'v » à Lyon et « Vélib' » à Paris. Cependant, ces exemples ne montrent pas d'impact sur le plan acoustique en raison du faible report modal : moins de 10 % des utilisateurs auraient à l'origine effectué leur trajet en voiture.



Limiter le bruit des deux-roues motorisés

Caractéristiques du bruit des 2 roues motorisés

Les nuisances sonores générées par les deux roues sont le premier motif de plainte de la part des communes françaises. Ces bruits impactent un grand nombre de riverains et sont très gênants.

Au début des années 2000, le nombre de 2 roues vendus s'élevait à plus de 190 000 véhicules. On relève à la même période près de 20 500 verbalisations liées aux nuisances sonores des cyclomoteurs. Ces verbalisations sont principalement établies pour absence de dispositifs d'échappement conformes.

Les dispositifs d'échappement d'utilisation courante vendu en France doivent tous être homologués selon la directive européenne 97/24/CE. Il n'est pas interdit de fabriquer, ni de vendre des dispositifs d'échappement non homologués pour les véhicules de compétition. L'homologation coûte cher, ce qui décourage les usagers d'acquérir des véhicules homologués. Plusieurs mesures pourraient être adoptées.

Les sanctions applicables sont multiples allant de la simple contravention à la peine de prison en passant par la confiscation et la modification du véhicule concerné.

Mesures à venir...

Diminuer les coûts liés à l'homologation

Exiger des fabricants et importateurs une déclaration des volumes de pots non homologués

Mieux informer les vendeurs et clients

Imposer l'application d'un numéro de traçabilité et de la mention « réservé à la compétition » sur les pots non homologués.

Municipalités en action



A Aix-Les-Bains...

La commune d'Aix-les-Bains propose à ces habitants une subvention de 400 euros pour acquérir un scooter électrique afin de favoriser la diminution des nuisances sonores liés aux deux-roues motorisés.

A cette subvention s'ajoute une autre aide de 400 euros également de l'ADEME. Ces mesures permettent de réduire l'impact sonore des Aixois et leur empreinte environnementale.

Au Creusot...

La police municipale du Creusot a réalisé une opération de contrôle et de mesure du bruit en centre-ville (juillet 2008) pour repérer les cyclomoteurs dont les émissions sonores excéderaient le niveau sonore stipulé sur la carte grise du véhicule.

Les usagers punissables ont dû payer une amende et remettre leur véhicule aux normes, sous peine d'immobilisation de ce dernier.

A Villepinte...

La police municipale de Villepinte s'est équipée en sonomètres pour contrôler le bruit des deux-roues motorisés (pots d'échappements).

Les usagers en tort sont sanctionnés (par procès-verbal) et le véhicule peut être immobilisé et mis en fourrière pour une durée de une semaine.



Bruit des deux-roues motorisés : quelle réglementation ?

Une réglementation large et complexe

La réglementation en vigueur est dense, complexe et singulière. De ce fait, ces règlements sont globalement caractérisés par une certaine absence de lisibilité, ce qui rend leurs applications difficiles pour les agents chargés du contrôle.

La réglementation concernant les deux-roues motorisés s'organise autour de trois grandes thématiques (à droite).

Cette réglementation est assez récente, elle est donc, parfois, difficile à anticiper et à appliquer dans le futur.

Les lieux où la circulation est interdite ou spécialement réglementée : Protéger les espaces naturels. Garantir la tranquillité publique. Réduire les nuisances sonores pour améliorer la qualité de vie et la protection du patrimoine.

La réglementation et les sanctions prévues par le code de la route : Article R.318-3, « les véhicules ne doivent pas émettre de bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers de la route ou aux riverains ». Le non-respect de cette prescription engage une verbalisation sans nécessité de recours et une amende forfaitaire de 3ème classe. En cas de gêne importante, le véhicule peut être immobilisé et soumis à un contrôle du niveau sonore par un service spécialisé.

La responsabilité civile

Textes et réglementation

La réglementation bruit prévoit par le biais de décrets la limitation des niveaux sonores. Les textes en question prévoient des contraventions pour la fabrication et la mise en vente de matériel, équipement ou véhicule dont le niveau sonore est supérieur au maximum autorisé. Ils prévoient également des sanctions pour les utilisateurs de ces équipements ou véhicules.



La directive européenne 97/24/CE

La directive 97/24/CE tend à uniformiser les normes techniques et la réglementation applicables aux deux-roues motorisés dans toute l'Europe grâce à la mise en œuvre de l'homologation et au contrôle des matériels et mécanismes bruyants.

La réglementation des matériels impose une homologation des matériels pour limiter le niveau sonore des véhicules en adéquation avec la directive 97/24/CE. Les valeurs maximales imposées par la directive 97/24/CE sont les suivantes :

Cyclomoteur (<25km/h)	66 dB(A)
Cyclomoteur (>25km/h)	71 dB(A)
Motocycle (cylindré 50-80cm)	75 dB(A)
Motocycle (cylindré 80-175cm)	77 dB(A)
Motocycle (cylindré > 175cm)	80 dB(A)

Le code de la santé publique

Le code de la santé publique engage une réglementation et des prescriptions relatives aux bruits de voisinage. Toutefois, celles-ci ne sont pas applicables aux bruits des transports et des infrastructures. Elles ne peuvent sanctionner que les situations marginales.

Le code pénal

Le code pénal réprime le bruit et le tapage nocturne dérangeant la tranquillité publique. Le code pénal peut engager la sanction d'un comportement anormalement bruyant.





îledeFrance

Outils pour la maîtrise du trafic routier : le SDRIF

<p>Présentation générale</p>	<p>Le Schéma directeur Île-de-France 2030 apporte une vision stratégique à long terme sur ces sujets majeurs pour préparer dès aujourd’hui l’Île-de-France de demain.</p> <p>Le SDRIF tend à répondre aux besoins des franciliens et à améliorer la qualité de vie en Ile-de-France. C’est un document d’aménagement, d’urbanisme, opérationnel et anticipateur.</p> <p>Il engage des orientations réglementaires auxquelles doivent se plier les acteurs publics de la région, il propose les moyens de les mettre en œuvre avec une programmation, des partenaires et des modes de faire.</p>	
<p>Elaboration</p>	<p>Elaboré par la Région IDF en association avec l’Etat avec avis des départements, CESER et des chambres consulaires et consultation des élus franciliens, des acteurs de l’aménagement et des franciliens.</p>	
<p>Objectifs</p>	<p>« Le réseau de transports doit être renforcé pour répondre à la réalité des besoins de déplacement des Franciliens, pour améliorer la qualité de vie en réduisant les nuisances sonores et les pollutions atmosphériques, ainsi que pour accompagner le développement d’une métropole de rang mondial. » (SDRIF).</p>	<p>Développer les transports collectifs en site propre</p> <p>Partager la voirie (voiture, transports collectifs, pistes cyclables, voies piétonnes)</p> <p>Encourager les modes actifs (vélo, marche à pied...) pour se déplacer en Île-de-France à travers le réseau de liaisons vertes qui parcourent le territoire régional</p>
<p>Impacts sur les autres documents d’orientation et d’aménagement</p>	<p>Engage des grandes orientations qui doivent être suivies par d’autres documents opérationnels sur les territoires de proximité.</p> <p>Doivent être compatible les documents de planification et de décision suivants :</p>	<p>Le plan de déplacements urbains d’Île-de-France (PDUIF)</p> <p>Le schéma régional des infrastructures et des transports d’Île-de-France (SRITIF)</p> <p>Les schémas de cohérence territoriale (SCoT) et, en leur absence, les plans locaux d’urbanisme (PLU) ou les documents d’urbanisme en tenant lieu (notamment les anciens plans d’occupation des sols)</p>

Objectifs généraux	Permettre d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens	
	Permettre la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie	
	Coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport	
	Coordonner à l'échelle régionale les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière	
Elaboration et déclinaison	Elaboré par la région IDF	
	Les Plans Locaux de Déplacement doivent être compatibles avec le PDUIF et ont vocation à le compléter en le précisant selon les orientations locales. Le PLD est l'instrument de mise en œuvre du PDUIF à l'échelle locale.	
Objectifs concernant les transports	Hausse de 20% des déplacements en transports collectifs (Le plan d'action porte sur la période 2010-2020)	
	Hausse de 10% des déplacements en modes actifs (marche et vélo) - période 2010-2020	
	Baisse de 2% des déplacements en voiture et deux-roues motorisés - période 2010-2020	
	Amélioration de la sécurité routière - période 2010-2020	
Défis et orientations	Agir sur les formes urbaines et sur l'aménagement pour une mobilité durable	Intensifier la ville autour des axes structurants
		Concevoir des quartiers adaptés aux modes actifs
		Renforcer les continuités urbaines
	Rendre les transports collectifs plus attractifs	Développer l'offre de transports en communs (création de nouvelles lignes)
		Améliorer le service offert aux voyageurs (plus de qualité et de fiabilité)
		Améliorer les conditions d'intermodalité
	Intégrer les modes actifs dans les politiques de déplacement	Pacifier la voirie (limitation à 30Km/h en zone urbaine locale)
		Résorber les coupures urbaines et assurer la continuité des itinéraires
		Favoriser le stationnement des vélos
	Réduire l'usage des modes individuels motorisés	Développer et encourager les modes alternatifs
		Limiter les nuisances dues à leurs usages (éducation et sécurité routière)
		Permettre le stationnement des véhicules au domicile
		Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail (desserte en transports en communs)
		Limiter l'occupation de l'espace public par les véhicules motorisés (sanctions, etc.)
		Encourager un nouveau rapport à l'automobile (covoiturage et auto partage)
	Rendre tous les transports en communs accessibles aux personnes à mobilité réduite	Mise en accessibilité de la voirie (aménagement viaires)
		Prévoir des véhicules et des quais de transports en communs accessibles aux PMR (bus, tramways, métros et RER)
	Promouvoir une organisation logistique qui limite les distances à parcourir	Développer et préserver des sites à vocation logistique à Paris, petite et grande couronne
		Favoriser la liaison entre les sites et le réseau ferré d'IDF
		Prendre en compte les besoins logistiques dans l'organisation de la ville et les projets d'aménagement
Réglementer l'organisation des déplacements de marchandises et des livraisons pour faciliter les circulations des poids lourds et véhicules utilitaires légers		
Favoriser le renouvellement du parc vers des véhicules plus respectueux de l'environnement		
Accompagner les individus dans leurs choix en matière de déplacement	Informersur les enjeux des différents modes de transport	
	Accompagner les franciliens dans leurs choix de mobilité en développant les plans de déplacements d'entreprises, d'administration et d'établissements scolaires	



Outils pour la maîtrise du trafic routier : Les Plans Locaux de déplacements

Objectifs généraux du Plan local de déplacement	Outil global de planification et de programmation de la mobilité à l'échelle d'une agglomération
	Définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus
	Coordonne les politiques sectorielles liées aux modes alternatifs, à la voiture, à la voirie et au stationnement
Finalités	Protéger l'environnement
	Favoriser l'intégration entre les politiques urbaines et de mobilité
	Garantir l'accessibilité aux transports pour tous
	Assurer la sécurité des déplacements
	Hiérarchiser et financer les actions
Elaboration et applications	Il est élaboré par l'EPCI ou le syndicat mixte de l'agglomération et s'impose au PLU, aux actes et décisions prisent par le maire, les pouvoirs de police et les gestionnaires de voiries.

De nombreux autres documents de planification, de gestion et de décisions peuvent être des outils au service de la maîtrise du trafic comme le PLU, le SCoT, le PPBE, etc. Pour davantage d'information sur ces documents, reportez-vous à la partie « prendre en compte le bruit dans l'urbanisme ».

