



**Avis et recommandations de France Nature Environnement Ile-de-France
sur le Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
2025-2029 de la Métropole du Grand Paris**



Introduction

La fédération France Nature Environnement-Ile-de-France (FNE IdF) rassemble environ 400 associations de protection de l'environnement et du cadre de vie de la région francilienne. Depuis sa création en 1974, FNE IdF s'inquiète fortement des effets du bruit sur la santé humaine. Elle a œuvré très fortement à partir de 1998 pour la création d'une structure spécifique d'observation et d'analyse du bruit dans l'environnement. Elle a participé à la création de l'observatoire régional du Bruit, Bruitparif en 2004.

La Métropole du Grand Paris, créée en 2016, a acquis la compétence en matière de lutte contre la pollution sonore dans l'environnement en janvier 2018. Elle a très vite rempli ses obligations réglementaires découlant de la directive européenne 2002/49/CE en approuvant des cartes stratégiques de bruit (CSB) et en adoptant un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) en décembre 2019.

Le groupe de travail santé-environnement (GTSE) de FNE IdF a analysé le projet de PPBEM de la MGP et propose des recommandations en vue d'améliorer sensiblement la vie des métropolitains soumis à un environnement sonore nuisible pour la santé. Le GTSE est composé de bénévoles, de scientifiques, et d'un membre du Conseil National du Bruit. Il rappelle que notre pays est en retard sur le plan de la lutte contre les bruits de toutes origines, encourant ainsi le risque d'être lourdement sanctionné par la Cour de justice de l'Union européenne. De même, l'Autorité environnementale nationale alerte sur les insuffisances de prises en compte des dangers du bruit. Le GTSE a bien saisi les difficultés de la MGP qui n'a pas la main directe sur les solutions visant à réduire le bruit et doit convaincre une multitude de gestionnaires d'infrastructures et de collectivités territoriales pour faire avancer la réduction des pollutions sonores. Toutefois, cette situation présente l'avantage d'être un peu au-dessus de la mêlée des gestionnaires de terrains et permet de moins subir les pressions des lobbys économiques et celles de nos concitoyens.

Le GTSE s'intéresse particulièrement au sujet du bruit et des pollutions sonores, reflétant une inquiétude généralisée : d'après un sondage IFOP de 2014, 82% des Français se disaient préoccupés par les pollutions sonores. Un rapport sénatorial du 25 juin 2025 estime que le bruit peut être considéré comme « une véritable pollution ».

Synthèse de l'avis de FNE Ile-de-France sur le projet de PPBEM E4 de la MGP

L'avis de la fédération France Nature Environnement Ile-de-France est favorable au projet de PPBEM E4, qui va dans le bon sens. Elle propose un certain nombre d'améliorations de ce plan.

Bilan du PPBEM E3

FNE Ile-de-France (FNE IdF) aurait souhaité un bilan du précédent PPEM mais a bien saisi que la durée d'un plan limitée à 5 ans était trop courte pour que des actions nécessitant une médiation et une mise en œuvre longue puissent aboutir en si peu de temps. Elle apprécie que les actions démarrées précédemment soient aussi citées.

Indicateurs Utilisés

FNE IdF depuis longtemps s'interroge sur la pertinence des indicateurs de bruit utilisés pour déterminer les pollutions sonores vécues et souhaite que la Métropole fasse aussi passer ce message vis-à-vis de l'État. Les indicateurs d'énergie sonore de type Lden ne sont pas pertinents pour évaluer l'impact des pics de bruit, comme ceux générés par les transports ferroviaires, aériens, l'industrie ou des travaux ponctuels car en moyennant les niveaux énergétiques sur 24 h ou une année cela minimise la relation bruits-effets santé. L'utilisation d'indicateurs événementiels couplés aux indicateurs énergétiques permettrait de mieux appréhender les pollutions vécues par les habitants. Nous apprécions que les seuils de l'OMS soient pris en compte par la Métropole, mais demandons également qu'elles soient utilisées comme référence pour tous les travaux relatifs au bruit. Le rapport sénatorial du 25 juin 2025 préconise de « mettre en cohérence les seuils réglementaires de niveaux de bruit des transports par référence aux seuils de l'OMS ».

Etudes et mesure du bruit

FNE IdF considère que les mesures actuelles des niveaux de bruit sont insuffisantes, notamment pour le bruit ferroviaire, le bruit solidien (vibrations causées par les trains, RER et métros en particulier), les écoles et ERP sensibles, ainsi que pour le bruit de voisinage, à la fois extérieur et intérieur. Des études doivent être menées plus largement, et leurs résultats rendus publics, afin de garantir la transparence de l'information. Avec l'utilisation d'indicateurs événementiels, les mesures refléteront au mieux les pollutions vécues. La Métropole pourrait prévoir un programme d'actions à appliquer lors de dépassement des seuils de l'OMS.

Bruit routier

C'est lui qui a le plus d'effets sur la santé des métropolitains. La réduction des points noirs de bruits routiers tout comme l'obligation pour les deux-roues motorisées d'avoir des pots d'échappement munis de réducteurs de bruit doit être une priorité.

Bruit ferroviaire

Les bruits des lignes SNCF et celles du Métropolitain souterrains et en surface doivent être mieux étudiés. Leurs effets en santé sont importants.

Bruit aérien

Concernant les pollutions sonores causées par l'aviation, FNE IdF et ses associations membres préconisent plusieurs mesures : allongement de la durée des couvre-feux, généralisation de la descente continue, interdiction des appareils les plus bruyants, réduction et plafonnement du trafic. Pour l'aviation générale au niveau des aérodromes, des horaires et zones restreintes de vol doivent être définies, avec un plafonnement du nombre de mouvements et une interdiction de vol pour les modèles les plus bruyants.

Bruit de Voisinage

Les bruits de voisinage nocturnes (cafés, restaurants, salles de spectacle, boîtes de nuit, ...) sont une cause majeure de pollution, dont le PPBEM ne tient pas compte. Pourtant, 36% des franciliens considèrent que les bruits entendus depuis le domicile sont les plus gênants. Afin de maîtriser et réduire ces pollutions, nous demandons l'établissement de valeurs limites légales de bruit pour les bruits de voisinage, au même titre que les bruits des transports et des activités industrielles. Ces valeurs limites devraient être basées sur les indices énergétiques usuels (Lden et Ln) mais aussi sur des indices événementiels à déterminer.

Les Établissements Recevant du Public (ERP) ne devraient être autorisés à diffuser des sons amplifiés, particulièrement les sons de basse fréquence, source majeure de pollutions, que sur les bases d'une Étude d'Impact des Nuisances Sonores (EINS) avec apposition d'une vignette en façade des ERP (sur le modèle bruxellois). Des sanctions graduées doivent être prévues et appliquées aux contrevenants.

Le bruit de voisinage concerne également les manifestations festives ponctuelles, et les pollutions vécues à l'intérieur des habitations, en raison du manque d'isolation des logements. Les nouveaux bâtiments et ceux faisant l'objet de travaux doivent donc faire l'objet d'une réglementation particulière.

Enfin, en matière de voisinage, nous suggérons de favoriser la mise en place dans chaque quartier de comités locaux de régulation de la tranquillité publique, pour permettre une médiation efficace.

Nouveaux projets

Lors de la réflexion autour de nouveaux projets d'aménagement, le bruit doit systématiquement être pris en compte. Une EINS doit être réalisée lorsque de nouveaux ERP sont prévus et en cas de projets d'aménagements. Les communes ont un pouvoir important : la Métropole doit leur demander d'intégrer une EISN dans leurs PLUi et de mieux prendre en compte les pollutions sonores des data centers.

Médiation locale

FNE IdF préconise à la Métropole la création de comités locaux dédiés à la régulation des pollutions sonores et de la tranquillité publique. Grâce à la médiation, de nombreuses situations locales pourraient être apaisées, favorisant également le dialogue et les échanges entre riverains.

Contrôle des points d'émergence de bruit

FNE IdF demande que soient contrôlés les 2RM et les ERP, afin de sensibiliser les publics concernés et de garantir la tranquillité des riverains. De plus, nous soutenons la mise en place de radars sonores, comme développé par Bruitparif. Ainsi, le principe du pollueur-payeur doit s'appliquer, notamment pour le bruit.

Réduction du bruit à la source

Nous estimons que le bruit doit, autant que possible, être limité dès sa source. C'est pourquoi, en plus des mesures citées ci-dessus, d'autres actions peuvent être mises en place : ondes vertes, réduction des vitesses, ovalisation des ronds-points avec suppression des feux rouges, ... Pour l'aérien, cela passe par la réduction du trafic et son plafonnement : la réduction de l'énergie sonore émise ne suffit pas car elle n'est pas perçue par les riverains. De plus, les maires, les agents de police et le grand public doivent être sensibilisés aux impacts, notamment sanitaires, du bruit. Cela permet de réduire les événements sonores et encourage la prise en compte des pollutions sonores par les pouvoirs publics.

En outre, lorsque la source de bruit ne peut être supprimée, il convient de limiter sa propagation, comme suggéré dans ce projet de PPBEM. Pour cela, la végétation est une alliée : elle permet de limiter la propagation des sons et en diminue la perception (effet psychique). Notre outil Cartovégétation permet de déterminer les zones les plus propices à la limitation des pollutions, tout en favorisant la biodiversité.

Avis de FNE Ile-de-France sur le projet de PPBEM E4 de la MGP

I. Analyse du contenu du Projet de PPBEM E4 de la MGP

1) Contexte

Selon l'OMS, parmi les facteurs de risques environnementaux en Europe, la pollution sonore est la deuxième cause de morbidité pour raison environnementale, derrière la pollution atmosphérique. Au sein de la MGP, les zones particulièrement soumises au **bruit des transports** sont fortement localisées le long des **axes routiers, ferroviaires et aux environs des aéroports**. Ces pollutions se cumulent souvent, comme souligné par Bruitparif. De plus, le bruit de **voisinage**, moins quantifié, est également un important facteur de pollution (Annexe 2).

Nous souhaitons rappeler que le bruit a des **impacts sanitaires**, non seulement sur l'appareil auditif, mais également sur l'appareil digestif, le système nerveux, le système cardio-vasculaire, ou encore le système respiratoire. Les impacts du bruit sont également **sociaux**, réduisant la qualité de vie sociale et professionnelle. **Le coût social du bruit est ainsi estimé à plus de 42 milliards d'euros par an à l'échelle de la Région, selon Bruitparif.**

Les pollutions sonores ont également des conséquences sur la **biodiversité** et les **écosystèmes**. En effet, souvent combiné à de nombreuses autres pollutions, le bruit altère le comportement des animaux et de certaines plantes, perturbe leur communication, leur recherche de nourriture et leur reproduction. Ainsi, la pollinisation est perturbée et les animaux subissent du stress supplémentaire, ce qui a également des conséquences sur leur santé et leur reproduction. L'aménagement du territoire peut donc influer à la fois sur le bruit perçu par les humains, et sur l'état de la biodiversité.

Enfin, des conséquences économiques se font sentir du fait de la pollution sonore : dévalorisation foncière, perte de productivité pour les travailleurs, perte d'attention et de concentration pour les écoliers.

2) Identification des enjeux

FNE IdF, comme FNE Paris, salue la prise en compte dans ce projet de PPBEM de l'exposition de la population par rapport aux **recommandations de l'OMS** (et pas uniquement les valeurs réglementaires), ce qui démontre bien que plus de quatre personnes sur cinq sont exposées dans la MGP (en prenant en compte tous les bruits des transports), contre moins d'une sur cinq en se limitant aux valeurs réglementaires. En effet, les parts de population exposée par commune pour le bruit routier (page 33 du Projet de PPBEM), montrent bien qu'une large majorité (entre 63,2% et 84,8%, soit 71,8% en moyenne) de la population métropolitaine est exposée à des **niveaux de bruit situés entre les valeurs de l'OMS et les valeurs réglementaires** (Lden). Cela démontre la nécessité pour la Métropole de se saisir du sujet du bruit, car les impacts sanitaires sont particulièrement importants. Ce sujet préoccupe de plus en plus la population de la MGP.

Le bruit des transports étant particulièrement gênant, le rapport sénatorial « Prévenir l'exposition au bruit des transports : une politique publique à mettre en musique » du 25 juin 2025 préconise d'« introduire des zones d'ambiance sonore très modérée avec des seuils de bruit plus exigeants à respecter pour les nouvelles infrastructures de transport », ainsi qu'un « seuil de bruit pour la soirée, intermédiaire entre les seuils applicables le jour et la nuit pour les nouvelles infrastructures de transport ». En effet, près d'un million d'habitants de la MGP sont fortement gênés par le bruit des transports, et au moins 500 000 personnes, soit 7,3% de la population, voient leur sommeil perturbé par ces pollutions, d'après les chiffres de Bruitparif, repris par le CESER.

Au regard des cartes de Bruitparif et de la concentration des points de mesure de la vie nocturne le long de

certains axes situés uniquement dans Paris, il semble que des **mesures complémentaires** soient nécessaires afin de permettre une meilleure compréhension des enjeux, y compris de vie nocturne, sur l'ensemble du territoire métropolitain (page 29 du projet PPBEM).

D'autre part, de plus nombreuses mesures sont nécessaires afin de mieux évaluer le bruit des transports, en particulier le bruit ferroviaire. Comme souligné par FNE Paris, un seul point de mesure est situé dans Paris (à proximité de la Gare de Lyon), ce qui empêche la pleine compréhension des enjeux, notamment sanitaires, liés au bruit ferroviaire. Il serait donc opportun de mettre en place, avec Bruitparif, de nouveaux points de mesure du bruit ferroviaire au niveau des autres gares de la capitale.

La carte présentée conjointement par Airparif et Bruitparif (page 63 du projet de PPBEM) montre bien la nécessité de prendre en compte ces deux enjeux de manière holistique. Ainsi, adopter une **vision holistique des enjeux** permet d'assurer la mise en place de mesures plus efficaces. Il est cependant important de noter que certaines sources de bruit n'ont pas obligatoirement d'impact sur la qualité de l'air (bruits de voisinage et d'activités professionnelles par exemple) et donc que cette approche intégrée ne peut s'appliquer à toute source de pollution sonore.

3) Inventaire des actions réalisées et programmées

Nous soutenons le développement des mobilités douces ou décarbonées, le report modal, ainsi que la réduction de la place du véhicule motorisé individuel dans l'espace public.

FNE IdF a bien compris que la durée de 5 ans d'un PPBEM était trop courte pour qu'un bilan et une évaluation complète des actions du plan précédent puissent être évaluées. Quelques entrées dans le projet de PPBM 2025-2029 font état des avancées d'actions mises en œuvre dans le plan précédent. Il sera nécessaire que le plan suivant, qui bénéficiera de 10 ans d'activités, puisse en évaluer les effets.

4) Plan d'actions

Le Groupe de Travail Santé-Environnement de FNE IdF s'est attaché à analyser les différentes actions, regroupées en thématiques, proposées par la Métropole.

AXE 1 : MIEUX AGIR POUR RÉDUIRE L'EXPOSITION AU BRUIT

1. Supprimer des points noirs du bruit (PNB)

1.1 Cofinancement d'opérations de résorption de Points Noirs Bruit (PNB)

- Nous soutenons l'ambition de la Métropole de continuer de soutenir financièrement les actions des communes, et demandons un chiffrage de ce soutien.
- Il faudrait s'attacher à **résoudre tous les points noirs** car le bruit dans ces zones a des impacts particulièrement importants sur la santé. Une action coordonnée des collectivités territoriales impliquées : État, Région, MGP et Etablissements publics territoriaux devrait être mise en place pour améliorer l'efficacité des projets et réduire les doublons.
- Les points noirs causés par le **bruit ferroviaire** doivent être la priorité de la métropole car, comme souligné au point 4.2, bien que déclassés dans la réglementation nationale, l'OMS considère que, pour un même niveau, l'impact du bruit ferroviaire est supérieur à l'impact du bruit routier.

1.2 Traitement des points Gris du Bruit (PGB)

- Le traitement des points gris du bruit (« bâtiments contigus à des zones où des PNB sont en voie de résorption ») est pertinent afin d'établir un travail de **continuité**. Il faudrait **étendre l'éligibilité des points gris du bruit** aux bâtiments dont l'autorisation de construire était soumise à des normes acoustiques, mais qui, pour des raisons variées, demeurent soumis à des niveaux sonores élevés, par exemple du fait de l'installation de nouvelles infrastructures particulièrement bruyantes à proximité.

Un exemple clair : les bâtiments de grande hauteur construits dans le secteur Pleyel sont mal isolés phoniquement.

1.3 Atlas cartographique du bruit à l'échelle communale

- Selon FNE IdF, cette cartographie doit également prendre en compte le bruit de **voisinage extérieur**, en particulier en soirée et la nuit, afin de **réfléter au mieux les pollutions vécues** par les riverains.

2. Apaiser l'espace public

2.1 Financement d'études acoustiques préalables

- Ces études acoustiques seront-elles soumises à une **demande de mise en conformité** avec des seuils spécifiques (de type L_{Amax}), un nombre d'événements maximal ou des horaires particuliers de réalisation des projets afin d'impacter le moins possible la qualité de vie et la santé des habitants ?
- Ces études doivent utiliser des indicateurs événementiels. Elles doivent aussi comparer leurs résultats avec les normes de l'OMS, plus ambitieuses et protectrices que la réglementation actuelle.

3. Protéger les équipements accueillant des personnes sensibles

3.1 Cofinancement (FIM) pour l'insonorisation des établissements sensibles en marge de PGS (Plans de gêne sonore)

- Au vu des problèmes de concentration, de qualité des apprentissages et, in fine, de décrochage scolaire causés par le bruit aux abords des écoles, nous demandons à la Métropole d'**étendre l'audit acoustique à toutes les écoles** (pas uniquement celles situées en zone de bruit critique). Cela pourrait notamment permettre d'identifier les écoles soumises à des **niveaux de bruit supérieurs aux recommandations de l'OMS**, et pas uniquement aux réglementations en vigueur. En effet, celles-ci sont moins contraignantes, ce qui peut être problématique lorsque le public est particulièrement sensible, comme les enfants. Il faudrait aussi profiter de la prise de conscience des effets des canicules sur la vie scolaire pour que les mesures d'isolation thermique soient corrélées avec l'isolation phonique.

3.2 Information et accompagnement des communes sur les aides en zones de PGS

- Pour identifier les communes et établissements concernés par les travaux d'insonorisation, la Métropole doit travailler avec les gestionnaires des aéroports, notamment ADP et son outil SIG.

Trois aéroports internationaux, Roissy-Charles de Gaulle, Orly et le Bourget dont les deux derniers sont dans le champ de la MGP et un aéroport militaire, Vélizy-Villacoublay, contribuent à la pollution sonore de l'agglomération parisienne. La définition des zonages de PGS fait l'objet d'âpres discussions entre collectivités à tel point que certaines arrivent à construire des logements dans l'axe d'atterrissement des avions (Chatenay-Malabry, zone du Petit Clamart).

Cette troisième thématique a pour ambition de protéger les personnes sensibles qui sont, comme rappelé en introduction de cette partie (page 91 du projet de PPBEM), les enfants, mais aussi les personnes fragilisées par la maladie. Ainsi, **nous nous interrogeons sur l'absence de mesures spécifiques aux établissements accueillant des personnes malades ou dans différentes situations de vulnérabilité** (personnes âgées, personnes en situation de handicap, ...). C'est pourquoi nous recommandons que des **mesures similaires** soient prises afin de réaliser des diagnostics acoustiques et de mettre en œuvre des mesures pour améliorer l'isolation phonique des bâtiments recevant ces personnes.

4. Études d'approfondissement des connaissances

4.1 Recensement des PNB à conduire en partenariat avec les grands gestionnaires d'infrastructures de transport, les préfets, communes et territoires

- Le recensement des PNB et la conduite d'études ne doit pas servir de prétexte à une inaction ou à l'allongement des délais avant la prise de mesures de résorption effective des PNB. Dans ce cadre, le principe du « pollueur-payeur » doit être appliqué, comme le recommande le rapport sénatorial « Prévenir l'exposition au bruit lié aux transports : Une politique publique à mettre en musique » (25 juin 2025). Le recensement des points noirs a été entrepris depuis longtemps, la plupart sont bien connus, il ne paraît pas opportun de se livrer à un recensement supplémentaire mais d'activer rapidement les actions de réduction des bruits.

4.2 Études sur les impacts sanitaires du bruit

- Nous apprécions le fait que la métropole reconnaise l'importance de la **baisse des seuils réglementaires** du bruit ferroviaire. Dans l'attente de la fixation de nouveaux seuils réglementaires, la Métropole doit faire le choix de se conformer aux valeurs recommandées par l'OMS, en particulier pour le bruit ferroviaire. Comme le souligne FNE Paris, l'écart entre les recommandations de l'OMS et les valeurs réglementaires est de presque 20 dB pour le bruit ferroviaire. La Métropole doit donc se positionner fermement en faveur de la révision de ces seuils, et utiliser pour référence les valeurs de l'OMS. Cela est également soutenu par le rapport sénatorial du 25 juin 2025.

4.4 Étude du degré d'exposition au bruit dans l'environnement des salariés

- Les zones de forte exposition au bruit sont déjà connues de la métropole grâce au travail de Bruitparif. Ainsi, nous souhaitons que cette exposition des salariés soit non seulement évaluée, mais également qu'elle puisse **faire l'objet de mesures de réduction du bruit**. Cela peut prendre la forme, selon les moyens et l'ambition, d'une campagne de **sensibilisation** à destination des salariés et des responsables ; ou encore de l'adoption de mesures réglementaires pour **limiter l'exposition** des salariés, comme avec l'obligation de mettre à disposition des équipements de réduction du bruit (casques anti-bruit), des espaces de repos acoustique, ou encore une isolation acoustique des bâtiments destinés à l'accueil d'activités.

AXE 2 : MIEUX COORDONNER ET MOBILISER LES ACTEURS DE L'ENVIRONNEMENT SONORE

5. Aérien : peser et plaider pour une meilleure intégration au territoire de la Métropole

D'après les valeurs de l'OMS, plus d'un habitant de la Métropole sur 10 est exposé à des dépassements pour le bruit aérien en journée, en majorité des riverains des aéroports d'Orly et de Roissy. Cela correspond à 1,9 % de la population selon les valeurs réglementaires, mais en fait plus d'une personne sur 10 sont exposées, au regard des préconisations de l'OMS. En Île-de-France, le coût social du bruit aérien a été estimé à 4,1 milliards d'euros annuels, pour 1,9 million de Franciliens sont impactés (Etude Bruitparif : Le coût social du bruit en Ile-de-France - Novembre 2021). (Annexe 1)

Comme souligné par le rapport sénatorial du 25 juin 2025 et par le rapport de 2023 du CESER, il convient aussi d'articuler le PPBE de la Métropole du Grand Paris avec les autres documents cadres sur le bruit : PPBE multiples, PEB, ou encore PGS. Le PPBEM est donc un élément clef pour insuffler de l'ambition aux autres documents, en plaident notamment pour une réduction ou un plafonnement du trafic aérien, en particulier de nuit ; et l'interdiction de circulation des véhicules aériens les plus bruyants. Ce rapport propose également de « renforcer le couvre-feu en vigueur dans certains aéroports situés à proximité immédiate de zones densément urbanisées », comme nous le suggérons aussi.

5.1 Plaidoyer pour une meilleure intégration au territoire de la Métropole

En France, la perte de sommeil en 50 ans est comprise, selon les spécialistes, entre 1 h et 1h30. Les Français dorment en moyenne entre 7h et 8h soit une à deux heures de moins de ce qu'il leur serait nécessaire pour une bonne santé. Cette tendance à la réduction du sommeil s'accélère avec les outils sonores à disposition de tous.

- Pour l'**aéroport d'Orly**, nous soutenons la demande d'**allongement du couvre-feu** actuellement fixé de 23h30 à 6h, mais demandons qu'il soit étendu au minimum de **22h30 à 6h**. Nous souhaitons également que le **plafonnement du trafic soit fixé à 200 000 mouvements annuels** (contre 250 000 créneaux annuels actuellement).
- Pour les **aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget**, nous soutenons la demande de **couvre-feu, qui doit être fixé entre 22h et 6h**. Nous demandons également le **plafonnement du trafic à 440 000 mouvements annuels** (contre 505 000 mouvements enregistrés en 2019) pour **Roissy-CDG**, ainsi que le **plafonnement du trafic à 50 000 mouvements annuels** (contre 63 800 mouvements en 2022 et 58 600 mouvements en 2023) **au Bourget**.

Nous notons également que le projet de PPBEM utilise la carte stratégique de bruit (CSB) de 2019 pour l'aéroport du Bourget, alors que celle-ci a été remplacée par une nouvelle CSB, adoptée par la préfecture en 2024.

- Plus généralement, le couvre-feu nocturne doit durer au minimum 8 heures consécutives, comme préconisé par l'OMS, afin d'assurer la possibilité d'un sommeil réparateur pour les habitants. Un couvre-feu plus étendu, de 10 heures consécutives, permettrait de mieux protéger les personnes vulnérables et les enfants.

Pour les 3 aéroports, FNE IdF demande aussi la mise en place de la **descente continue généralisée** sur les 24 heures. Cela implique de réglementer la programmation des avions, trop rapprochée à certaines heures pour pouvoir appliquer correctement les procédures de bruit, ce pour quoi la Métropole doit être force de proposition et faire entendre la voix des habitants impactés au quotidien par le bruit aérien. De plus, l'**interdiction des avions les plus bruyants**, présentant une marge cumulée supérieure à 17 EPNdB (indice tiré du document de certification de l'avion), doit être envisagée de jour comme de nuit.

5.2 Renforcement des Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE)

- FNE IdF soutient le fait que **Bruitparif soit systématiquement présent dans les CCE** avec les associations représentant les riverains.

5.3 Évaluation des hypothèses socio-technico-économiques du secteur aérien

- La Métropole ne peut pas seulement, mais *doit* demander cette analyse indépendante sur les hypothèses économiques, technologiques ou sociétales qui sous-tendent les documents stratégiques du secteur aérien. Bruitparif est un acteur pivot, qui peut participer à ces études indépendantes afin d'éclairer les acteurs publics sur les cadres d'analyse socio-techniques dans lesquels s'inscrivent les documents produits par les acteurs du secteur aéronautique.
- De plus, le cahier des charges de cette étude indépendante doit être établi en concertation avec les parties prenantes, dont les associations de riverains et les associations de défense de l'environnement. Ainsi, les études pourront éclairer les décisionnaires sur les sujets qui préoccupent les habitants impactés dans leur vie quotidienne par le bruit aérien.

5.4 Maintien de la protection autour de l'héliport de Paris - Issy-les-Moulineaux

- Nous soutenons le projet de réduction de l'emprise de l'héliport et son utilisation uniquement pour les transports de santé en urgence et les déplacements officiels.
- Nous demandons en outre à ce que soit **interdite l'utilisation de l'héliport par les Vtol** qui génèrent 80 dB(A) à 150 m d'altitude.

5.5 Plaidoyer pour la réalisation et la révision des documents de planification

- Nous soutenons la demande de la métropole de **régularité** dans la réalisation et révision des documents, d'autant plus que le bruit causé par les avions est à l'origine d'importantes pollutions sonores pour de nombreuses personnes.
- Pour les 3 aéroports, nous soulignons la nécessité de **déterminer des objectifs de réduction du bruit aérien de jour comme de nuit** en se basant sur les **valeurs limites Lden45 et Lnight40 recommandées par l'OMS** pour la réalisation des différents documents.
- Des EIAE sont effectivement nécessaires pour les 3 grands aéroports. Bruitparif doit également être associé à ces études, à partir desquelles sont définis les objectifs.

FNE IdF rappelle que le transport aérien est un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre et qu'il bénéficie d'avantages fiscaux qui le favorisent nettement par rapport au transport ferré : pas de taxe sur les carburants, pas de TVA...etc, ce qui conduit les voyageurs à destination européenne à prendre l'avion plutôt que le train (un trajet Paris-Rome coûte 70€ en avion contre 220€ en train). En démocratie républicaine, un tel favoritisme devrait être impossible. Nous ne tiendrons pas nos objectifs de réduction d'émission de GES, qui suivront le trajet le plus élevé du GIEC pour 2100 soit + 5 à + 6 °C soit pour la France au moins deux degrés de plus et une vie quasi impossible en surface de la Terre.

Les nuisances sonores des aérodromes sont peu traitées dans ce projet de PPBEM, ce que nous regrettons car elles sont également importantes. Le territoire de Paris-Grand-Est, concerné par les trajectoires de Lognes-Emerainville, est bien cité mais pas celui de Vallée-Sud-Grand-Paris pour les trajectoires de Paris-Saclay-Versailles (anciennement Toussus-le-Noble). Nous plaidons ainsi pour la création d'une **réglementation contraignante** en termes d'**horaires** de fonctionnement, de **plages de silence**, de **zones** interdites au survol, de **nombre de mouvements**, dont le non-respect entraînerait des **poursuites** et des amendes. Nous demandons également à ce que, pour les tours de piste, qui sont une source importante de nuisances, l'utilisation des aérodromes soit réservée à l'utilisation d'aéronefs classés **CALIPSO A+** ou d'aéronefs **électriques** dont l'utilisation doit être généralisée. Cela aura aussi des impacts positifs pour la **qualité de l'air** et les émissions de **gaz à effet de serre**. Cela ne doit pas concerter uniquement l'aviation de tourisme, mais bien l'aviation générale, y compris d'affaires.

Les documents de planification des aéroports et des aérodromes doivent également comporter des mesures de maîtrise du trafic aérien, dans le sens de sa réduction et de la maîtrise des horaires de trafic. Le rapport sénatorial de 2025 suggère, lui aussi, de « mieux encadrer l'aviation de loisir et de formation », avec des actions réglementaires engagées à l'échelle municipale. Le PPBEM, dans sa vocation à encadrer les pratiques sur le territoire métropolitain, doit donc se saisir du sujet et définir des niveaux sonores et des plages horaires de restriction d'utilisation des plateformes ambitieux, notamment en incluant toutes les activités (et non uniquement l'aviation de loisir ou de formation, mais aussi l'aviation d'affaires) dans ses positionnements.

6. Logement : intégrer le confort acoustique dans la rénovation de l'habitat

6.1 Analyse des pratiques et rapprochement des acteurs de la rénovation acoustique lors des rénovations globales

- Nous soutenons l'idée de mener conjointement les travaux d'isolation thermique et acoustique. Cela peut également être l'occasion de participer à l'amélioration des conditions de vie des personnes les plus **précaires**, en ciblant prioritairement ces foyers.

6.2 Maintien et simplification du financement de l'insonorisation par la TNSA

- Nous soutenons la poursuite du financement de l'**insonorisation** grâce à la TNSA. Cependant, ces travaux d'insonorisation, qui deviennent inutiles lorsque les fenêtres sont ouvertes et en extérieur, ne doivent pas servir de faire-valoir pour ne pas réduire les pollutions à la source. Afin que le dispositif de financement de l'insonorisation soit effectivement « plus simple, plus efficace, plus rapide et davantage porté à connaissance des habitants », des **modifications législatives et réglementaires** sont

nécessaires. En effet, la réduction de l'énergie sonore ne se traduit pas par une diminution des pollutions subies par les riverains.

6.3 Prévention du bruit dans la construction neuve

- Si, comme indiqué dans le projet de PPBEM, plusieurs villes (comme Nanterre) ont mis en place des **chartes de qualité pour les constructions neuves**, cela doit également être envisagé par la Métropole.
- Nous demandons ainsi à ce que **les bruits de voisinage** occasionnés par la construction d'infrastructures (notamment ERP) fassent l'objet d'une **étude d'impact**, afin de réduire la possibilité de pollutions lors de la construction puis lors de l'exploitation des bâtiments.
- Les communes doivent effectivement être soutenues pour **faire appliquer les réglementations** en matière de protection sonore des habitants. En effet, il pourrait être judicieux de renforcer le **soutien aux collectivités locales**, en particulier les maires, qui sont en première ligne face aux atteintes à l'environnement sonore.

Un mécanisme de **soutien aux petites rénovations** pourrait être envisagé, par exemple pour simplifier l'installation de fenêtres à double vitrage et doubles fenêtres, en particulier dans les zones exposées à de forts niveaux sonores.

7. Urbanisme : amplifier la prise en compte du sonore via le SCoT, les PLUi et les PCAET

7.1 Promotion de la dimension sonore dans les projets du territoire de la Métropole du Grand Paris

La réduction du bruit routier doit être une priorité car plus de deux Français sur trois citaient cette source de bruit parmi leurs préoccupations en 2014.

- FNE IdF affirme, en accord avec les ambitions portées par la Métropole, qu'il faut accélérer les **transferts modaux vers les transports collectifs ou les modes doux**, et, à défaut, les véhicules électriques. Par exemple, la **livraison** des derniers km devrait se faire via des véhicules électriques ou modes de transport doux. Un exemple est donné par Franprix, qui se fait livrer par péniche en quai de Seine parisien et distribue ses produits aux magasins par camionnettes électriques ou vélos-cargos, la Poste faisant de même. L'aménagement du territoire doit ainsi se faire de façon à accélérer les transferts modaux vers les transports collectifs ou les modes doux (vélos, trottinettes, marche), en facilitant, par exemple, le **stationnement aux abords des gares ferrées** de grandes et petites couronnes. Par exemple, la diminution du trafic routier de moitié conduirait à une réduction de 3 dB(A), une réduction de 30 % à 1,5 dB(A) et de 10 % à 0,5 dB(A). Il est important de revaloriser l'attractivité des transports en commun auprès des usagers, mais aussi de tenir compte des revendications des citoyens et associations qui demandent à ce que les pollutions sonores soient réduites.
- Les vibrations engendrées par le trafic ferroviaire, dans un contexte de développement de ces mobilités, doivent aussi être prises en compte : d'après l'article 91 de la loi LOM « les pollutions générées par les vibrations que la réalisation ou l'utilisation des infrastructures de transport ferroviaire provoquent aux abords de celles-ci font l'objet d'une évaluation et de la détermination d'une unité de mesure spécifique ». Nous demandons aussi la publication de l'arrêté permettant l'application de la loi LOM. Le rapport sénatorial du 25 juin 2025 demande également à ce que soit « [appliquée] pleinement la loi d'orientation des mobilités (LOM) avec la fixation d'un calendrier précis pour les prochaines phases d'expérimentation d'indicateurs événementiels et la réalisation d'études de santé publique ». À la suite de ces évaluations, des mesures de réduction des pollutions doivent être prises.
- Nous soutenons, comme mentionné dans le PPBE, que la Métropole doit encourager la prise en compte de la dimension sonore dans ses appels à projet, tout comme dans les règlements qu'elle émet. La Métropole doit effectivement user de tous ses pouvoirs et de son influence afin, comme mentionné, que soient réalisées dans les projets d'aménagement des **simulations d'exposition au bruit des**

futurs habitants.

- La création et le maintien en bon état d'**infrastructures** telles que des murs anti-bruit, comme il en existe déjà le long de certaines routes, écrans acoustiques absorbants ou réfléchissants, merlons de terre ou la couverture des voies le long des axes routiers et ferroviaires est encouragée, dans l'optique de **limiter la propagation du bruit**. Dans son rapport « La lutte contre la pollution sonore au carrefour des compétences de la Région Île-de-France », le CESER promeut l'achat d'enrobés phoniques, ce qui peut être fait par la MGP en mobilisant le fonds d'investissement métropolitain.
- Nous saluons la mise en œuvre d'actions dans les communes en faveur des **mobilités douces**, pour **l'aménagement de la voirie et la réduction des vitesses de circulation**. Les mesures mises en place dans Paris doivent également pouvoir s'étendre dans l'**ensemble de la métropole**, afin que toutes les populations puissent bénéficier des avantages sanitaires induits par la réduction du bruit.
- Le réseau routier, ferroviaire et les infrastructures aéroportuaires créent des pollutions sonores tout particulièrement pour les personnes habitant hors de Paris. En effet, comme souligné page 32 du projet de PPBEM, plus d'un quart des habitants de Paris sont préservés du bruit routier (selon les valeurs de l'OMS), contre 16,7% seulement en moyenne sur l'ensemble de la métropole. Les **disparités spatiales**, qui peuvent aussi refléter des inégalités socio-économiques, se font ainsi sentir, avec des **territoires plus exposés aux marges de la métropole**.
- Cela peut également être observé pour le **bruit industriel**, qui ne concerne qu'une petite partie du territoire mais est concentré à certains endroits, y compris la nuit. Il peut ainsi dépasser les valeurs réglementaires ainsi que celles de l'OMS. Dans un contexte d'explosion des constructions de **data centers**, des mesures spécifiques, plus restrictives que la réglementation actuelle (insuffisante), doivent être prises pour protéger les habitants. En effet, en dépit des consultations du public et des études d'impact environnemental qui font souvent état de pollutions sonores, les projets de data centers se multiplient sur le territoire de la métropole. C'est pourquoi cet enjeu est particulièrement important et doit être pris en compte dans ce PPBEM sans attendre.
- Les territoires exposés au bruit sont pour certains bien couverts en végétation, mais nous notons que de larges territoires de la métropole demeurent peu végétalisés, souvent avec moins de 58,2% de la surface non bâtie qui est végétalisée (page 16 du projet de PPBEM). Or, la végétation est essentielle pour limiter les pollutions sonores.

7.2 Prescriptions contraignantes et opposables dans les documents d'urbanisme (SCoT, PLUi)

- Au moment de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le SDRIF-E et le SCoT, nous appelons la Métropole à demander aux communes membres d'intégrer des **prescriptions contraignantes et opposables** qui permettent de prévenir des expositions au bruit les **logements ou établissements sensibles** trop risquées.
- Pour cela, nous demandons que la réalisation (et la mise à disposition du public) d'une **Étude d'Impact des Nuisances Sonores (EINS) prospective soit obligatoire lors de l'élaboration des PLUi**.
- Un cinquième principe, envisageable avant même les quatre mentionnés (éloigner, orienter, protéger, isoler) serait de **réduire le bruit à la source**.

7.3 Atelier de coordination avec les gestionnaires et les communes pour les grands projets d'aménagement et les nouvelles lignes de transport

- Nous recommandons que les ateliers de coordination montés pour évaluer et suivre les grands projets d'aménagement et les nouvelles lignes de transport sur le plan acoustique intègrent également des acteurs de la **société civile** comme des associations d'habitant ainsi que des **experts** tels que ceux de Bruitparif.

7.4 Organisation de formations à l'acoustique urbaine (maîtres d'ouvrage, urbanistes, etc...)

- Nous soutenons le projet de la Métropole d'encourager la formation à l'acoustique urbaine, mais demandons plus de précisions sur les actions envisagées.

7.5 Guide et cartographie des zones calmes

- Nous soutenons effectivement l'idée que la **biodiversité**, qui a également besoin de calme pour fonctionner, doit être prise en compte dans la définition des zones calmes. Celles-ci pourront être déterminées grâce aux outils déjà à disposition, comme les données de **Bruitparif** ou l'outil **Cartovégétation** de FNE IdF. Cet outil permet de déterminer les zones végétalisées à 1 m près...Pour atténuer les bruits via la végétation, il faut que l'épaisseur du rideau végétal soit importante, mais il y a aussi une notion psychologique dans la perception du bruit qui fait que la proximité d'arbres ou de végétaux diminue cette perception. Une expérience menée à Paris sur un boulevard bordé d'arbres uniquement d'un côté a montré que les habitants du côté des arbres disaient moins percevoir le bruit routier alors que les sonomètres disposés de part et d'autre de la rue donnaient le même niveau sonore. L'outil Cartovégétation de FNE IdF permet de bien cibler les zones végétalisées et éventuellement de prévoir une amélioration de la végétalisation des villes denses et de leur aménagement.

8. Réduire les émergences du bruit routier, en particulier le bruit des 2 roues motorisés

8.1 Accompagner le déploiement de radars sonores

- Les radars pédagogiques doivent être accompagnés d'une **campagne de prévention et d'information** sur les impacts sanitaires et environnementaux du bruit.

8.2 Amplification des contrôles routiers des émissions sonores des 2RM

- Nous soutenons l'intensification des **contrôles sonores** des 2RM, qui devrait toutefois être accompagnée d'une campagne de sensibilisation et de prévention. De plus, il est important que ces contrôles ciblent les **zones fortement exposées** au bruit et/ou de fort passage de véhicules 2RM. Nous sommes favorables à l'utilisation des moyens développés par Bruitparif, tel le radar sonore Hydre.
- Il pourrait être mis en place pour leur réglementation une **vignette de suivi du contrôle technique** apposée sur le véhicule. Cela pourrait être l'occasion de **sensibiliser** les utilisateurs et de développer la prévention. Sur les grands axes et le périphérique, les 2RM ne respectent pas les limitations de vitesse, il serait intéressant de connaître les statistiques des PV dressés à leur encontre.

8.3 Plaidoyer pour la baisse réglementaire des niveaux sonores des 2RM à l'émission

- Nous soutenons la révision de la réglementation à échelle nationale ou européenne limitant le bruit, en particulier dû aux 2RM.

8.4 Dispositif Métropole Roule Propre

- Au vu des critiques formulées à l'encontre de la ZFE, il serait judicieux de cibler prioritairement les **zones d'habitation des personnes disposant de véhicules désormais interdits à la circulation**, pour y implanter les **IRVE** (Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques).
- De plus, la suppression de la ZFE en raison de discrimination envers les personnes possédant des véhicules polluants ne tient pas, car les véhicules sont déjà interdits à la circulation à certains périodes, en particulier lors des pics de pollution ou des canicules. La suppression de la ZFE nuirait également à l'environnement sonore des personnes habitant à proximité des axes routiers. Cette décision n'a pas tenu compte du nombre de décès liés aux émissions de polluants mais aussi de bruit. En ne diminuant pas, ces pollutions vont représenter un coût socio-économique de plusieurs milliards d'euros, qui ira en s'amplifiant si les véhicules polluants circulent beaucoup.

Additionnellement aux mesures de réduction du bruit causé par le trafic routier, d'autres mesures peuvent être prises. Nous apprécions la mise en place de notre recommandation **d'abaissement de la vitesse** sur le périphérique, ainsi que sur les voies parisiennes. Cependant, il reste important que ces limitations s'étendent à **l'ensemble du territoire** de la MGP. Nous préconisons donc que les voies de circulation soient limitées à 30 km/h et les parties entrantes des autoroutes à 70 km/h. Nous recommandons notamment le **remplacement des**

feux tricolores par des ronds-points et l'**ovalisation des ronds-points** avec resserrement pour limiter les vitesses, comme cela a été réalisé à Nantes le long de la Loire. Les feux tricolores peuvent également être synchronisés, en particulier la nuit (**ondes vertes**, comme celle existant sur la voie rive gauche de Seine dans le département des Hauts de Seine).

9. Chantiers, livraisons, équipements, nettoyage urbain : généraliser les activités à moindre nuisances

9.1 Travail d'harmonisation vers le haut des arrêtés municipaux les plus efficaces régulant les activités génératrices de nuisance

- S'agissant des chantiers, nous demandons aux services municipaux, lorsque nécessaire, de vérifier la conformité du matériel, **contrôler** l'efficacité des dispositifs d'insonorisation, voire suspendre le chantier. Pour cela, un appui de la Métropole, par exemple avec des **formations et sensibilisations**, peut être envisagé.
- Il pourrait être nécessaire de revoir les **modalités de sanction** afin qu'elles soient rapides à mettre en œuvre afin de protéger rapidement les victimes, non contestables (en s'appuyant sur des niveaux sonores objectivés), graduées, proportionnées au chiffre d'affaires du contrevenant, et dans la logique **pollueur-paye**.
- Pour les chantiers en journée, mais surtout de nuit, une attention particulière doit être portée à **l'impact du bruit causé sur la biodiversité** et les animaux nocturnes.

9.2 Charte d'engagement des professionnels de la construction en matière de prévention des nuisances sonores

- Nous soutenons l'utilisation de **véhicules électriques ou modes de transport doux** pour les livraisons et autres usages professionnels, en particulier la **nuit**.
- Le label Certibruit permet notamment d'assurer la tranquillité des riverains lors des livraisons. Mettre plus de moyens pour développer ce label et encourager les bonnes pratiques, voire les encadrer en interdisant l'utilisation des véhicules les plus bruyants, pourrait améliorer la qualité de vie des habitants.
- Nous demandons la **limitation de la circulation des poids lourds à moteur thermique**, par exemple à certaines heures du soir et de la nuit.

9.3 Promotion de la logistique urbaine silencieuse

- Les chartes et plans relatifs à l'organisation de la logistique urbaine doivent prendre en compte les pollutions sonores qu'elles peuvent engendrer : par exemple, le décalage des livraisons pour qu'elles aient lieu tôt le matin peut, en dépit des facilités de circulation, engendrer des pollutions sonores qui dégradent la qualité de sommeil des riverains. Cela est également applicable pour les services publics de ramassage des ordures ou de nettoyage des voiries. Comme rappelé plus haut, des entreprises comme la Poste et Franprix ont lancé les approvisionnements par le trafic fluvial et la livraison à partir des quais de Seine par des véhicules électriques et des vélos-cargos... Ceci doit être amplifié.

9.4 Limitation de l'impact des équipements bruyants

- Remplacer les bennes à ordure ménagères à moteur thermiques par des **moteurs électriques** est nécessaire. En effet, d'après une enquête du CREDOC, le **ramassage matinal des ordures ménagères** est l'une des principales pollutions sonores dont se plaignent les habitants. Mais la traction électrique n'amortira pas le bruit lié au ripage des bennes à ordures : c'est donc toute la procédure qui est à revoir pour des manœuvres à bruit réduit.
- Nous soutenons **l'interdiction de l'utilisation d'équipements bruyants**, y compris les souffleuses de feuilles, qui impactent également la biodiversité, non seulement par leur bruit, mais aussi par leur action même. L'association Agir à Villejuif a mesuré un niveau sonore de 92dB à proximité d'une souffleuse, soit un niveau supérieur à celui d'un klaxon et considéré comme « pénible » à « difficilement supportable ». En effet, en plus des pollutions sonores générées, les souffleuses

remettent en suspension dans l'air les particules fines et ultra-fines qui étaient tombées au sol. L'association Agir à Villejuif a par exemple mesuré 13 µg/m³ dans une rue, puis dans le sillage d'une souffleuse, 320 µg/m³. Afin de limiter le bruit et la diffusion de particules polluantes, nous suggérons un soutien à l'utilisation de balais ou d'appareils électriques de type aspirateur.

10. Concertation : créer une instance métropolitaine de dialogue sur le bruit

10.1 Crédit et animation d'un comité permanent de dialogue sur le bruit

- Pour ce comité de dialogue, nous préconisons un modèle de **gouvernance quadripartite** (comme pour Bruitparif). Ce système assure l'indépendance de l'action et la transparence de l'information des observatoires. Ce comité devrait donc inclure des représentants des services de l'État ; des représentants des collectivités territoriales ; des représentants des gestionnaires d'infrastructures de transport devant réaliser des PPBE ainsi que des principales activités émettrices de bruit ; et des représentants des associations de protection de l'environnement et des consommateurs, et des personnalités qualifiées.

10.2 Mise en place de groupes de travail thématiques (cartographie du bruit, rénovation acoustique, aménagement, ...)

- Il existe un très grand déficit de la connaissance de l'impact sanitaire et environnemental de cette pollution, notamment de ses effets sur le **sommeil**. Nous demandons donc à ce que soit soutenue la recherche afin d'améliorer les **connaissances sur les impacts sanitaires et environnementaux** du bruit : impact sur la santé en général (obésité, maladies cardio-vasculaires, ...), impact sur le sommeil (effet cumulé avec la pollution lumineuse), impact sur la biodiversité et impact sur les rapports sociaux.

AXE 3 : MIEUX PARTAGER L'INFORMATION SUR LE BRUIT AVEC LES CITOYENS

11. Actions : communiquer sur les actions menées par tous les acteurs du bruit

11.1 Alimentation d'un site web pour communiquer sur les actions engagées

- Ce site web pourrait intégrer une **plateforme via laquelle les citoyens pourraient faire remonter leurs préoccupations**. Cela permettrait d'identifier des nouvelles situations de pollutions sonores et de **mieux identifier les pollutions sonores de voisinage**. Les citoyens pourraient également y exprimer leurs suggestions et solutions.
- Nous plaidons également pour la mise en **open data** de toutes les données produites, afin de garantir la **transparence** des analyses et processus de décision.

11.2 Organisation d'animations thématiques sur le thème du bruit

- Nous encourageons la MGP à la créer son stand léger en partenariat avec les collectivités territoriales dont la Région, qui prévoit de soutenir la prévention lors de concerts et festivals (Plan Anti-Bruit).

12. Risques : sensibiliser sur les impacts du bruit dans l'environnement

12.1 Campagne de communication sur les risques liés au bruit

- Nous soutenons ce projet de campagne de sensibilisation. Les risques sociaux, sanitaires, environnementaux, mais aussi économiques, du bruit étant méconnus, nous estimons que la Métropole doit mener cette campagne, qui devra en particulier mettre en avant les enjeux liés au **sommeil**, aux **pathologies cardio-vasculaires** et à la **biodiversité**.

- Grâce au dialogue avec les habitants, nous avons identifié la nécessité de sensibiliser davantage et d'agir sur le **bruit de voisinage**.

12.2 Réalisation de support digitaux et physiques sur la réglementation bruit

- Nous soutenons ce projet de campagne de sensibilisation. Celle-ci pourra être accompagnée d'outils pour permettre aux citoyens de **signaler directement les pollutions sonores** dont ils sont victimes. Cela pourrait être intégré au site web.

12.3 Sensibilisation du jeune public sur les enjeux liés au bruit

- Nous soutenons la poursuite de ces sensibilisations. Une **étude d'impact de ces sensibilisations** pourrait permettre de déterminer si leur format doit rester le même ou si elles doivent évoluer.

13. Plaintes : cartographier les plaintes pour prioriser l'action

13.1 Recensement et cartographie des plaintes relatives aux nuisances sonores

- Ce site peut être intégré au site web déjà existant. De plus, cela nécessite de **communiquer** sur cet outil afin que les citoyens déposent effectivement leurs retours sur la plateforme.

13.2 Croisement des cartographies des plaintes et du bruit

- Cette cartographie devra prendre en compte le **bruit de voisinage, y compris ponctuel et récréatif**.
- Dans cette analyse, le **manque d'accès aux outils et plateformes** devra être pris en compte. En effet, les populations éloignées du dialogue territorial, illettrées, ne parlant pas français ou en situation d'illectronisme, pourraient **subir des pollutions sans que celles-ci ne soient signalées**.
- De plus, les animaux et végétaux sont incapables de signaler eux-mêmes les pollutions via la plateforme web. Ainsi, un travail devra être engagé avec les scientifiques et les associations pour s'assurer que les mesures de réduction du bruit concernent aussi la **biodiversité** et ne créent pas de nouvelles pollutions.
- Nous invitons la Métropole à poursuivre son travail d'analyse du bruit grâce aux ressources à sa disposition telles que les cartes de bruit (Bruitparif) et la plateforme **Cartovégétation** (FNE IdF). Cela permet d'identifier les zones où prendre des mesures de réduction du bruit en priorité. La présence de **végétation** influence la perception du bruit par les urbains, ce qui joue un rôle important dans le développement des pathologies. Cela permet également d'identifier les zones dans lesquelles la **biodiversité** doit être protégée.

II. Recommandations afin de compléter le Projet de PPBEM E4 de la MGP

FNE IdF salue les nombreuses initiatives et avancées présentes dans ce projet de PPBEM. Toutefois, nous soutenons également des mesures complémentaires.

1. Indices de mesure du bruit

Premièrement, FNE IdF interroge la pertinence des indices de mesure du bruit actuellement utilisés : en utilisant des moyennes d'énergie sonore, même amendées par des coefficients correctifs, les pollutions réellement vécues par les riverains ne sont pas reflétées. En effet, un indicateur qui prend en compte les pics de bruit, leur fréquence et leur intensité est plus pertinent pour les bruits intermittents, tels que le bruit ferroviaire ou le bruit de l'aviation. C'est pourquoi nous encourageons la Métropole à se saisir des outils développés par Bruitparif pour mieux apprécier les pollutions sonores subies par les habitants de la Métropole, et ainsi agir plus efficacement sur la réduction des pollutions sonores à la source.

2. Bruits de voisinage

FNE IdF déplore l'absence de mesures pour atténuer les pollutions liées aux **bruits de voisinage extérieur**, dans la continuité du précédent PPBEM. Or, les bruits de voisinage sont une **cause majeure de pollution**, avec 36% des franciliens considérant les bruits de voisinage comme les bruits entendus depuis le domicile les plus gênants et 65% des Français le considérant comme une pollution les préoccupant au quotidien. Leur coût annuel était estimé à 3,7 milliards d'euros en 2014 pour l'Île-de-France. (Annexe 2)

Avec le réchauffement climatique et les nouvelles tendances sociétales, cette pollution sonore récréative nocturne va augmenter. Les raisons sont multiples : nouveaux usages d'occupation de l'espace public la nuit, multiplication des terrasses non ou mal régulée, rooftops non régulés, musique amplifiée avec basses fréquences et infrasons, usage non régulé des enceintes portables, sur l'espace public, augmentation des incivilités nocturnes liées à la consommation d'alcool ou autres substances...

Nous préconisons donc plusieurs mesures : **seuil protecteur**, **mesures spécifiques pour les ERP**, réalisation d'**EINS**, **sanctions graduées et appropriées**. La réduction du bruit doit intervenir prioritairement à la source. Pour cela, de nombreuses pistes existent et ont fait leurs preuves : **réduction des déplacements**, baisse des **vitesses autorisées**, **couvre-feu** et **périodes calmes**, **zones de circulation apaisée**, ... Afin de maîtriser et réduire ces pollutions, nos associations demandent que des **valeurs limites légales de bruit** soient fixées également pour les **bruits de voisinage**, comme elles le sont pour les bruits des transports et les activités industrielles. Ces valeurs limites devraient être basées sur les indices énergétiques usuels (Lden et Ln) mais aussi sur des **indices évènementiels** (pics de bruit) à déterminer. Ceci est également préconisé par le rapport sénatorial « L'exposition au bruit lié aux transports : une politique publique à mettre en musique ».

2.1 Etablissements Recevant du Public

Nous demandons que la réalisation d'une **Étude d'Impact des Nuisances Sonores** (EINS) soit réalisée obligatoirement pour les **Établissements Recevant du Public** (ERP), notamment les établissements voulant faire de la musique ou pour les concerts en plein air. Concernant les sons amplifiés, qui sont une source majeure de pollution, particulièrement les sons de basse fréquence dont la propagation à distance est complexe, les ERP ne devraient être autorisés à les diffuser que sur les bases d'une EINS démontrant que les valeurs limites sont respectées. Cela ferait l'objet d'une déclaration en préfecture de police. Le résultat des EINS doit être accessible par tous, et pourrait être mis en évidence avec l'apposition d'une vignette pour les établissements (sur le modèle bruxellois). Ainsi, l'**autorisation d'ouverture** de l'ERP ne pourrait être donnée qu'après présentation d'une EINS en règle : si des travaux sont à faire lors d'un changement du lieu ou de l'équipement, l'autorisation de musique amplifiée est suspendue tant que la nouvelle EINS ne certifie pas la mise en conformité. Des sanctions graduées doivent être prévues et appliquées aux contrevenants.

Ensuite, des **sanctions** devraient être appliquées aux ERP causant des pollutions sonores, par exemple musicales. Il pourrait ainsi être nécessaire de revoir les modalités de sanction afin qu'elles soient **rapides** à mettre en œuvre, non contestables (en s'appuyant sur des **niveaux sonores objectivés**), **graduées**, **proportionnées** au chiffre d'affaires du contrevenant, et dans la logique **pollueur-payeur**. Nous souhaitons également que la MGP établisse des règles sur les enceintes portatives dans l'espace public. Des **vérifications** inopinées, sans attendre les plaintes, pourraient également être effectuées.

2.2 Seuil protecteur

Ensuite, il faut que soit défini un **seuil protecteur à ne pas dépasser pour le niveau sonore ambiant**, au risque d'introduire une inégalité sociale injustifiable : les populations des quartiers très bruyants au quotidien, qui sont déjà les quartiers les plus défavorisés, étant systématiquement gravement pénalisées. En particulier, les établissements dont le seuil sonore est juste inférieur à 80 dB doivent faire l'objet de mesures afin de préserver les riverains. Les valeurs limites doivent être fixées selon des indicateurs énergétiques par période (type LAeq, jour, soir, nuit et Lden), mais aussi des **indicateurs événementiels** type compteurs d'événements

sonores à points, et enfin des **valeurs de bruit instantané** à ne pas dépasser.

De plus, nous demandons que cette régulation ne comporte pas de dérogation et intègre les événements organisés par les municipalités elles-mêmes. Des **niveaux limites** de bruit devraient être mis en place pour les **événements incluant de la musique ou des sources de bruit et plages de silence** devraient par exemple être établies. Cela contribuerait à **réduire les risques sanitaires** causés par l'exposition au bruit, comme à Nanterre avec son plan communal de lutte contre le bruit.

2.3 Comités locaux de médiation des pollutions sonores

Afin de permettre une régulation plus efficiente du bruit, en particulier le **bruit de voisinage**, à l'échelle la plus locale possible, nous demandons à la Métropole d'impulser un mouvement pour la mise en place des **comités locaux de régulation de la tranquillité publique dans chaque arrondissement, quartier, rue où le niveau sonore est supérieur aux normes recommandées**. Cela est déjà en œuvre dans le 17^{ème} arrondissement de Paris. En s'appuyant sur des mesures objectives du degré de pollution, ces comités pourraient mettre en place des actions sur la médiation des conflits de bruits de voisinage, des réseaux de capteurs sonores ou encore des campagnes de communication auprès des cafés, bars et restaurants. Ils doivent **associer tous les acteurs** pour favoriser le dialogue à l'échelle locale : fauteurs de troubles, riverains, mairie, police municipale et nationale. Les impacts se feraient ressentir pour les habitants en termes de **santé** et de **qualité de vie**, mais aussi pour les collectivités car le bruit de voisinage coûte plus de 10 milliards d'euros par an selon Bruitparif.

2.4. Bruits de voisinage intérieurs

Le bruit de voisinage ne concerne pas uniquement les pollutions sonores à l'extérieur, mais aussi à l'intérieur des logements. Nous demandons donc aux municipalités d'établir des **normes d'isolation phonique** qui doivent être respectées lors de la **rénovation** et de la **construction** de bâtiments et logements.

3. Utilisation de la végétation

En effet, le bruit a un **impact psychologique** important : l'exposition à des niveaux sonores élevés peut avoir des effets délétères sur la santé à la fois physique et mentale des habitants. Celle-ci peut cependant être réduite grâce à la **végétation**, qui réduit l'arrivée de bruit dans les logements. La végétation est également essentielle au bien-être et à la qualité de vie de la population, avec notamment des conséquences psychologiques centrales. Nous préconisons l'utilisation d'outils tels que **Cartovégétation**, développé par FNE IdF, afin d'identifier les zones végétalisées, y compris à petite échelle. Ainsi, pour préserver la qualité de l'environnement sonore et la santé mentale des habitants, il faut absolument éviter que des zones végétalisées ne soient artificialisées ou que des arbres ne soient coupés.

La biodiversité, elle aussi impactée par le bruit des activités humaines, bénéficierait ainsi des aménagements urbains car elle gagnerait en espace de vie comme en tranquillité.

4. Bruit solidien

Nous dénonçons en outre l'absence de prise en compte des **basses fréquences et infrasons**, ressentis à la fois par les humains (comme des vibrations dans la cage thoracique) et par de nombreuses autres espèces. En effet, le bruit solidien est une cause majeure de pollution. Du fait de leur masse en mouvement importante, les trains mettent en vibration tout leur environnement. Ces vibrations se propagent d'autant plus loin des voies que la consistance des milieux traversés le permet. Et dans un certain nombre de cas, ces vibrations entrent en résonance avec certaines parties des habitations (cloisons, planchers...), les transformant en de véritables et puissants hauts parleurs. Ce point est bien mentionné, brièvement, pages 5 et 22 de l'évaluation intermédiaire de septembre 2023. Au vu des retombées du terrain qui nous parviennent (RER et métro) nous pensons que **ce sujet du bruit solidien devrait faire l'objet d'un traitement conséquent dans ce PPBEM E4**.

5. Pollueur-payeur

Enfin, concernant le financement des actions et mesures prévues dans ce PPBEM, FNE IdF défend le principe de **pollueur-payeur**. Ainsi, une part des **taxes aéroportuaires** et une part des **amendes collectées pour bruit excessif** pourraient servir au **financement des mesures de prévention et de réduction des pollutions sonores**.

L'avis de la fédération France Nature Environnement Ile-de-France est favorable au projet de PPBEM E4 de la Métropole du Grand Paris.

Cet avis a été rédigé par le groupe de travail Santé Environnement de FNE-Ile-de-France.

Pour toute question ou remarque, veuillez contacter anna.mathis@fne-idf.fr ou michel.riottot@orange.fr.

Liste des abréviations

2RM : deux-roues motorisés

CALIPSO : Classification des Avions Légers selon leur Indice de Performance Sonore

CCE : Commissions Consultatives de l'Environnement

CSB : Cartes Stratégiques de Bruit

dB : Décibel

dB (A) : Décibels pondérés

EINS : Etude d'Impact des Nuisances Sonores

ERP : Etablissements recevant du public

FNE IdF : France Nature Environnement Île-de-France

GTSE : Groupe de Travail en Santé-Environnement

IRVE : Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

PGB : Points Gris du Bruit

PGS : Plan de Gêne Sonore

PNB : Points Noirs du Bruit

PPBEM : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement Métropolitain

TNSA : Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes

ZFE : Zone à Faibles Émissions

Annexes

Annexe 1 : Dispositions principales des PPBE aéroports antérieurs

- Renouvellement des flottes pour des appareils plus performants du point de vue acoustique réalisé au fil de l'eau par les compagnies sans mise en place de plans volontaristes ;
- Contraintes urbanistiques aux abords des aéroports définies par les PEB qui n'ont pas été révisés ;
- Aides à l'insonorisation des logements dont bénéficient les résidents à l'intérieur des Plans de Gêne Sonore (PGS) révisés en 2013 et inchangés depuis malgré l'augmentation du nombre de personnes concernées par un bruit dépassant le Lden 55 dB(A) ; Manque de budget chronique du dispositif d'aide à l'insonorisation faute d'un montant de taxe adapté (TNSA) ;
- Procédures opérationnelles d'exploitation déjà mises en place fin 2011 (relèvement des altitudes d'approche) ;
- Projets de mise en place de la descente continue, en discussion à Roissy depuis 2018 sans mise en application, test à Orly prévu sur une des approches uniquement ;
- Restrictions d'exploitation déjà existantes et anciennes :
 - Couvre-feu nocturne partiel (23h30-6h) et plafonnement du nombre de créneaux à Orly (250 000 créneaux/an)
 - Plafonnement du nombre d'avions uniquement en cœur de nuit (0h-5h) à Roissy – Contrôle du respect des trajectoires par la création des volumes de protection environnementale – Restrictions peu exigeantes de certaines catégories d'avions bruyants.

Annexe 2 : Précisions sur les bruits de voisinage extérieurs

Un objectif du PPBE : « améliorer les situations critiques (situations où la population est potentiellement exposée à des dépassements des valeurs limites), préserver la qualité des espaces remarquables et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement, à l'échelle globale de son territoire. »

Nous ne parlons, dans cette note, que de ce que nous connaissons, la pollution sonore « outdoor » dans les grandes et moyennes villes (Insee : 66% de la population).

1) Une situation qui s'aggrave et va s'aggraver encore plus dans les villes :

Les résultats des enquêtes CREDOC faites à [Paris](#) et en [Ile-de-France](#) pour Bruitparif sont transposables à toutes les autres villes avec lesquelles nous sommes en relation.

La perception de la pollution sonore s'aggrave dans les villes. Ainsi, selon Bruitparif, 82% des Parisiens sont préoccupés par le bruit en 2021, ce qui représente une augmentation de 5 points par rapport à 2016. Par ailleurs, c'est le soir et la nuit que les bruits de l'extérieur (outdoor) sont les plus gênants. En effet, 70% des Parisiens gênés par le bruit le sont le soir et la nuit.

La pollution sonore dite « récréative » : la grande cause oubliée de la directive européenne et des cartes stratégiques de bruit... et pourtant.

Si le trafic reste la première cause, le bruit « récréatif » (cafés, bars, restaurants, spectacles, présence de groupes dans les rues...) est la deuxième source de pollution sonore dans les villes. Aujourd'hui, il se pourrait même que cela soit la première cause de bruit, le soir et la nuit mais nous manquons d'études à ce sujet. Ainsi, d'après l'étude de Bruitparif, 33% des Parisiens considèrent les bruits récréatifs comme étant le bruit d'activité le plus gênant (devant le dépôt et ramassage des ordures). Or, cette pollution n'est pas mesurée et elle n'est souvent même pas nommée.

En synthèse, la nature des sources de pollution sonore et leurs temporalités changent dans les villes.

Si dans certaines villes, la pollution sonore liée au trafic diminue, une nouvelle forme de pollution sonore dite « pollution sonore récréative » augmente. Ce constat est général dans toutes les villes en France et en Europe. Cette pollution est plus néfaste sur la santé que la pollution liée au trafic ou aux grands travaux car elle comporte de très nombreux pics et surtout, elle augmente la nuit.

La conséquence de cette situation est que le *solde de protection de la santé environnementale des populations exposées est souvent négatif* malgré les efforts faits pour la régulation de la pollution sonore liée au trafic.

Avec le réchauffement climatique et les nouvelles tendances sociétales, cette pollution sonore récréative nocturne va augmenter. Les raisons sont multiples :

- Nouveaux usages d'occupation de l'espace public la nuit,
- Multiplication des terrasses non ou mal régulée,
- Rooftops non régulés,
- Musique amplifiée avec basses fréquences et infrasons,
- Usage non régulé des enceintes portables, sur l'espace public,
- Augmentation des incivilités nocturnes liées à la consommation d'alcool ou autres substances...

Cette tendance se constate dans toutes les villes et est confirmée à Paris par l'étude de Bruitparif rapportant que 34% des Parisiens perçoivent une augmentation du bruit en 2021 par rapport à avant la crise du Covid-19. Cependant, la critique est beaucoup plus importante à Paris que dans le reste de la Métropole du Grand Paris.

En parallèle de cette augmentation du bruit récréatif, il est fortement recommandé aux habitants de ne pas utiliser de climatisation et de dormir la fenêtre ouverte. Cependant, ceux qui veulent faire la fête la nuit doivent pouvoir le faire sans se mettre en danger ni perturber le bien-être et le sommeil de ceux qui veulent dormir.

Comment, dans les villes, allons-nous réguler ce qui paraît être des objectifs contradictoires pour éviter une explosion de conflits ?

2) Une régulation aujourd'hui peu opérante et peu adaptée :

Régulation peu opérante :

La conformité aux lois et aux règlements n'est plus vraiment assurée, l'État aujourd'hui s'est désengagé, les ARS et les Maires n'ont pas les moyens pour les faire respecter. En pratique, il existe aujourd'hui une formidable asymétrie entre la facilité et l'impunité à être pollueur sonore et l'extrême difficulté pour les victimes à faire valoir leur droit à vivre dans un environnement sonore sain.

Régulation peu adaptée :

Objectivation très largement sous-estimée de la pollution sonore récréative :

Cette source de pollution sonore ne fait pas partie de celles devant être mesurées dans les cartes réglementaires de bruit. De plus, il existe de fortes résistances pour l'identifier clairement : lobby des alcooliers, lobby de la nuit et de la musique amplifiée et effet « tenaille » enfermant les maires dans des objectifs contradictoires : assurer la tranquillité de leurs administrés, mais aussi développer des activités festives et nocturnes pour augmenter l'attractivité de leur ville, sans pour autant avoir les moyens de prendre les mesures préventives ou de mettre en place les régulations nécessaires.

L'appreciation à l'oreille :

L'appreciation à l'oreille n'est pas suffisante ni adaptée. S'il existe des bruits de voisinage qui peuvent être

régulés par un constat à l'oreille (abolement de chien, tondeuse à gazon...), dans les villes, ce n'est pas adapté pour la très grande majorité des troubles de voisinage venant de l'extérieur : trop subjectif, pas traçable, trop ponctuel, facilement contestable. Nous connaissons tellement de situations de palabres sans fin entre pollueurs et victimes car ne reposant sur aucune objectivation réelle du niveau sonore.

Mesure de l'émergence :

Nous pensons que si la mesure de l'émergence sonore est utile, notamment pour les bruits de voisinage intérieur, elle est insuffisante pour les bruits de voisinage venant de l'extérieur. Il faut aussi que soit défini un seuil protecteur à ne pas dépasser pour le niveau sonore ambiant au risque d'introduire une inégalité sociale injustifiable : les populations des quartiers très bruyants au quotidien, qui sont déjà les quartiers les plus défavorisés, étant systématiquement gravement pénalisées. [À Bruxelles la loi de régulation des bruits de voisinage](#) repose sur ces deux principes.

Régulation des établissements recevant du public avec musique amplifiée :

Il existe une relation prouvée entre niveau sonore et consommation d'alcool, aussi n'est-il pas étonnant de voir se multiplier les établissements recevant du public avec diffusion de musique amplifiée. La régulation, telle qu'elle est organisée aujourd'hui, ne peut pas être efficace :

- Contrôle des établissements uniquement s'il y a des plaintes,
- Hétérogénéité des organistes effectuant les EINS sans méthode commune,
- Opacité des EINS,
- Possibilité de continuer la musique amplifiée sans contrôle de la réalisation effective de travaux nécessaires à la bonne isolation phonique,
- Non prise en compte des basses fréquences et infrasons
- Problème de régulation pour les établissements dont le seuil sonore est juste inférieur à 80 dB(A)...

Enceintes portables sur la voie publique :

Dans certains lieux, c'est un véritable fléau, chacun venant avec son enceinte qu'il faut mettre plus fort que celle du voisin : pas de règle claire de contrôle.

Sanctions inadaptées :

Soit il s'agit d'une amende dont le montant est souvent ridicule au regard du chiffre d'affaires de l'établissement et donc totalement non-dissuasive ;

Soit il s'agit d'une fermeture d'établissement : procédure longue et compliquée.