



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Lutte contre les nuisances sonores dues aux véhicules motorisés

Question écrite n° 30627

Texte de la question

Mme Typhanie Degois appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur la lutte contre les nuisances sonores dues aux véhicules motorisés. Les conséquences sur la santé d'une exposition régulière à un volume sonore élevé sont importantes puisque l'Organisation mondiale de la santé a reconnu des risques de troubles de l'audition, d'acouphènes, une baisse de l'attention ou encore des troubles du sommeil. Cette exposition augmente également le risque de développer une maladie cardiovasculaire puisque le stress lié au bruit peut accroître la sécrétion de certaines hormones, telles que l'adrénaline ou le cortisol, et ainsi provoquer de l'hypertension artérielle. En mars 2020, l'Agence européenne de l'environnement a estimé à 12 000 le nombre de morts prématurées liées chaque année au bruit en Europe. La biodiversité est également affectée par ces nuisances, puisque certains prédateurs comme les renards, les chouettes ou les chauves-souris utilisent leur ouïe pour se repérer et peuvent donc être perturbés par le bruit lié à l'activité humaine. Une étude de l'observatoire Bruitparif publiée en mars 2020 indique que le bruit produit par une route influe négativement sur la densité de population d'oiseaux dans un rayon de 1,5 kilomètre. En France, s'agissant des véhicules motorisés, la loi fixe un niveau maximum de 74 décibels pour les voitures particulières et des niveaux allant de 72 à 80 décibels en fonction de la cylindrée pour les deux roues motorisés. Afin de s'assurer du respect de cette réglementation, l'article R. 318-3 du code de la route prévoit que tous les conducteurs de véhicules à moteur sont tenus de ne pas émettre de bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers de la route ou aux riverains. Toutefois, les modalités de contrôle ne sont pas précisées et, lorsqu'un sonomètre est utilisé pour prouver un niveau de bruit trop élevé, des conditions environnementales et de positionnement précises sont nécessaires, rendant dès lors difficile un contrôle régulier et efficace. Aussi, afin de lutter contre les effets des nuisances sonores sur la santé et sur la biodiversité, elle souhaiterait connaître le nombre d'infractions liées au bruit des véhicules à moteur constatées chaque année par le ministère de l'intérieur, la procédure applicable en matière de contrôle routier du volume sonore des véhicules, ainsi que les moyens octroyés aux forces de l'ordre pour permettre ces contrôles.

Texte de la réponse

Le contrôle de l'émission sonore des véhicules est prévu par l'article R. 318-3 du code de la route. Ce niveau d'homologation est inscrit sur le certificat d'immatriculation à la rubrique (U.1). Il est exprimé en décibel et correspond au niveau sonore autorisé à un régime moteur donné. Le régime moteur figure à la rubrique (U.2) sur le certificat d'immatriculation. L'article R. 318-3 du code de la route caractérise, par plusieurs éléments, l'infraction d'émission sonore. Ces éléments peuvent être concomitants, mais ils ne doivent pas l'être obligatoirement pour que l'infraction soit caractérisée. Ces éléments sont : - un conducteur à l'arrêt ou en circulation qui accélère fortement son moteur dans le but de faire du bruit. (Utilisation d'un moteur à des régimes excessifs) ; - un véhicule dont le pot d'échappement est percé (circulation d'un véhicule à moteur dont le pot d'échappement est mal entretenu) ; - un véhicule dont le pot d'échappement est modifié ; - le pot d'échappement est remplacé par un pot non homologué dépourvu d'inscription d'homologation. D'autre part, même si aucun des éléments précédemment cités n'est présent, le seul fait qu'un véhicule émette un bruit gênant est constitutif

d'une infraction. Il faut garder à l'esprit, que sauf cas particulier, le bruit émis par un véhicule doit se fondre dans le bruit de la circulation et que si on distingue le bruit émis par celui-ci ou qu'on perçoit son bruit avant même de le voir, il est fort probable qu'il circule en infraction. Il y a donc lieu de l'interpeller afin de procéder à un contrôle. On peut alors verbaliser le conducteur sans effectuer de mesure avec un sonomètre si l'on constate que le bruit émis par ce véhicule est effectivement anormalement élevé. Concernant les motocyclettes, il y a lieu de faire attention à certains types de moteur dont la conception est telle qu'ils peuvent paraître bruyants mais tout en restant dans les normes. C'est le cas des gros monocylindres ou des bicylindres. Il faut alors comparer avec le niveau sonore autorisé figurant sur le certificat d'immatriculation. Les motos circulant en France doivent être conformes à la réglementation européenne (présence du marquage obligatoire d'homologation européenne sur la ligne d'échappement). Les mesures ont lieu sur le véhicule à l'arrêt dans une zone ne présentant pas de perturbations importantes. On considère comme « zone de mesure » tout site en plein air, constitué d'une aire plane recouverte de béton, d'asphalte ou de matériau dur et à haut pouvoir de réflexion, à l'exclusion de toute surface en terre battue. Les dimensions de l'aire de mesure sont au moins égales à celles d'un rectangle, dont les côtés sont à trois mètres du contour du véhicule. Il ne doit pas y avoir d'obstacles importants à l'intérieur de ce rectangle. En particulier, on évite d'arrêter le véhicule à moins de 1 mètre d'une bordure de trottoir lorsqu'on mesure le bruit d'échappement et aucune personne ne doit se trouver dans la zone de mesures, à l'exception de l'observateur et du conducteur, dont la présence ne doit pas perturber le résultat de la mesure. Le véhicule est placé au centre de la zone d'essai, boîte de vitesses au point mort et embrayée. Avant chaque série de mesures, le moteur doit être porté à sa température normale de fonctionnement et l'on vérifie que le ventilateur de refroidissement ainsi que les autres accessoires nécessaires à la marche du moteur, sont en fonctionnement pendant la durée de la mesure. Le microphone doit être placé à hauteur de l'orifice de sortie des gaz d'échappement, en aucun cas à moins de 0,2 mètre au-dessus de la surface de la piste. La membrane du microphone doit être orientée vers l'orifice d'échappement des gaz et placée à une distance de 0,5 mètre de cet orifice. L'axe de sensibilité maximale du microphone doit être parallèle à la surface de la piste et former un angle de 45° (+ ou - 10°) par rapport au plan vertical contenant la direction de sortie des gaz d'échappement. Par rapport à ce plan vertical, le microphone doit être placé du côté qui ménage la plus grande distance possible entre le microphone et le contour du véhicule. Si le système d'échappement comporte plusieurs sorties dont les centres ne sont pas distants de plus de 0,3 mètre et qui sont raccordés à un même silencieux, le microphone doit être orienté vers l'orifice le plus proche du contour du véhicule ou vers l'orifice situé le plus haut par rapport à la surface de la piste. Dans les autres cas, des mesures distinctes sont pratiquées à chaque sortie d'échappement et seule la valeur la plus forte est retenue. Pour les véhicules munis d'une sortie d'échappement verticale (par exemple véhicules commerciaux), le microphone doit être placé à la hauteur de l'orifice de l'échappement, et être orienté vers le haut, son axe étant vertical. Il doit être situé à une distance de 0,5 mètre de la paroi latérale du véhicule la plus proche de la sortie d'échappement. Les forces de sécurité intérieures disposent de 79 appareils, acquis soit avec des crédits du plan départemental d'actions sécurité routière, soit achetés sur le budget de la police nationale (28 dont 20 à la direction centrale de la sécurité publique et 8 à la préfecture de police) ou de la gendarmerie nationale (51). Compte tenu du coût de l'étalonnage et de l'article R. 318-3 du code de la route qui n'impose aucun recours à une mesure sonométrique, de nombreux appareils ne sont plus étalonnés. Grâce à ces outils, la direction centrale de sécurité publique de la police nationale a relevé 4 937 infractions en 2019 (5 389 en 2018), la préfecture de police a relevé 183 infractions en 2019 (242 en 2018). Les unités de gendarmerie ont relevé 4 874 infractions en 2019 (5 665 en 2018). L'article 92 de la loi d'orientation sur les mobilités prévoit la mise en place de dispositifs de contrôle automatique fixes et mobiles. A ce titre, les dispositifs doivent être sécurisés, transmettre des informations cryptées via des canaux de télécommunication sécurisés et éviter toute perte d'informations. Il s'agit également de s'assurer que les dispositifs mobiles permettent aux forces de l'ordre d'utiliser le procès-verbal électronique pour l'émission d'un avis de contravention à l'agence nationale de traitement automatisé des infractions. La métrologie légale a validé le schéma d'homologation des dispositifs qui devront contrôler le bruit de passage des véhicules. Le système doit être fiable, à ce titre la marge d'erreur devrait se situer à 5 % pour permettre au système juridique de traiter les contraventions. De plus, le système proposé par les industriels devra être discret pour éviter les dégradations.

Données clés

Auteur : [Mme Typhanie Degois](#)

Circonscription : Savoie (1^{re} circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 30627

Rubrique : Nuisances

Ministère interrogé : [Intérieur](#)

Ministère attributaire : [Intérieur](#)

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [23 juin 2020](#), page 4331

Réponse publiée au JO le : [22 septembre 2020](#), page 6504