

# A Paris, des nuisances sonores en pleine mutation

Dans la capitale, quinze ans d'évolutions politiques et sociales ont déplacé le bruit de la route vers les terrasses

Nul besoin de s'équiper de capteurs techniques pour constater qu'à Paris le volume sonore de la circulation routière a nettement baissé. Dans les rues de la capitale, le nombre de voitures thermiques est en déclin constant depuis des années et, sous le capot de celles qui continuent de rouler, la plupart des moteurs ont été améliorés. «A Paris, la tendance est à la diminution du bruit routier», confirme Fanny Mietlicki, directrice de Bruitparif, l'organisme chargé de mesurer les nuisances sonores en Ile-de-France.

Bonne nouvelle? Pas que. Avec un niveau sonore général en baisse, les pics acoustiques se font plus entendre et sont d'autant moins supportables; en s'atténuant, le ronron des voitures a fait émerger les nuisances sonores ponctuelles de la circulation (klaxons, sirènes) et celles liées aux humains (musique, terrasses). De plus, le Covid-19 et le premier confinement ont révélé aux tympans des Parisiens qu'il pouvait exister un relatif silence urbain, et ce souvenir ne s'est pas estompé: au contraire, «des évolutions sociales ont conduit à faire sortir les Parisiens de plus en plus tard et sans qu'ils ne restent toujours sobres, créant des nuisances nocturnes juste sous les fenêtres des riverains».

Dans une ville aussi dense que Paris, les nuisances sonores fient toujours parties du quotidien des habitants, et le défi pour les autorités municipales est non seulement d'arriver à les contenir mais surtout de s'adapter à leurs évolutions, qui mettent parfois du temps à se révéler. Depuis une quinzaine d'années, plusieurs décisions politiques et évolutions sociales ont conduit à faire sortir les Parisiens de plus en plus tard et sans qu'ils ne restent toujours sobres, créant des nuisances nocturnes juste sous les fenêtres des riverains.

## Incivilités nocturnes

L'interdiction de fumer dans les bars et les restaurants, entrée en vigueur en 2007, a ainsi poussé une partie des consommateurs dehors, et si, dans les premières années, il était souvent interdit de sortir avec son verre, cette restriction a peu à peu disparu. Résultat, les attroupements de fumeurs devant les établissements sont devenus la norme, et ils restent souvent dehors à discuter bien plus longtemps que le temps d'une cigarette.

En 2015, la loi a assoupli les conditions de transfert des licen-

## Le Covid-19 et le confinement ont révélé aux tympans des Parisiens qu'il pouvait exister un relatif silence urbain

ces IV, ces autorisations accordées aux établissements pour vendre de l'alcool et qui ne peuvent plus être créées – seulement rachetées à d'autres propriétaires. Alors qu'elles ne pouvaient être transférées qu'au sein d'un même département, elles peuvent désormais l'être à l'intérieur d'une même région; en théorie, si un bar ferme dans le Val-de-Marne, un autre peut désormais ouvrir à Paris, sous certaines conditions. Le développement du vélo et l'amélioration de l'offre de taxis et de VTC ont également pu favoriser les sorties plus tardives, au-delà de l'horaire du dernier métro.

Enfin, à mesure que la voiture a reculé dans l'espace public, les terrasses ont gagné du terrain, surtout après le Covid-19: en se fondant sur les données publiques de la Ville de Paris, le collectif Droit au sommeil a ainsi calculé que les terrasses s'étaient étalées sur 48% d'espace supplémentaire entre le printemps 2021 et janvier 2025.

Fin 2021, une enquête du Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie révélait que le bruit était «autant voire légèrement plus cité que la pollution de l'air» comme inconvénient à la vie parisienne et que «les activités des bars et restaurants [étaient devenues] le bruit d'activités dont on se plaint le plus à Paris».

Pour parfaire le tableau, le réchauffement climatique change aussi les comportements des Parisiens, qui préfèrent passer leurs soirées estivales dehors plutôt qu'enfermés dans des logements petits et pas toujours thermiquement viables. Un phénomène à double effet puisque ceux qui ne sortent pas voudraient aussi pouvoir vivre les fenêtres ouvertes sans craindre d'être réveillés par les coups de chaleur. Finalement, les incivilités nocturnes sont devenues une part non négligeable des nuisances sonores.

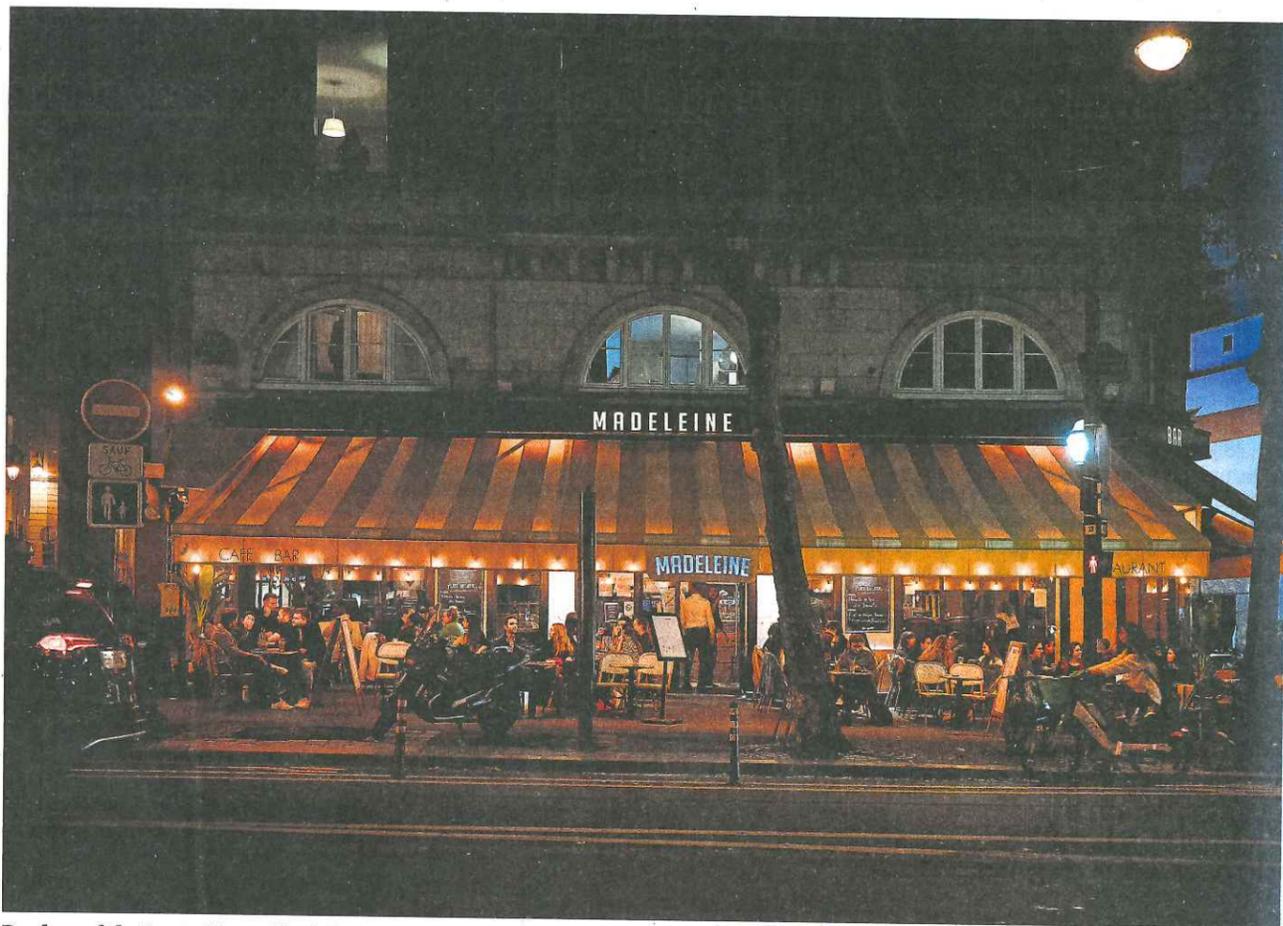
En juin 2024, certains membres du Conseil parisien de la nuit,

chargé depuis 2014 de concilier vie nocturne et tranquillité des habitants, ont démissionné, estimant qu'on ne parlait pas assez du bruit. En réponse, la Mairie de Paris a lancé un nouveau comité de concertation qui devait aboutir à des «mesures correctives» d'ici à la fin de l'année 2024, mais elle a priorisé la réduction de vitesse sur le périphérique, censée, entre autres, réduire le bruit automobile.

Car s'il existe des solutions concrètes pour contrer le bruit routier, le problème est bien plus complexe pour les voix humaines, et la menace des amendes ne décourage pas toujours les débits de boissons. Dans le cadre de la semaine du son de l'Unesco, qui se tient du 20 janvier au 2 février, un concours international a été organisé pour inviter les étudiants en architecture, urbanisme, design et d'autres filières de l'enseignement supérieur à imaginer «des terrasses phoniquement viables conciliant esprit festif et calme des riverains».

## Pétition de soutien

Inutile de dire qu'il est donc aussi incollable qu'intermittent sur le sujet, fournissant document après document pour appuyer son propos. Comme cette carte des risques sanitaires liés au bruit établie par Bruitparif, en 2019, qui indique que les habitants de Villeneuve-le-Roi perdent en moyenne au moins trois ans et demi d'espérance de vie en bonne santé à cause des nuisances sonores.



Boulevard de Bonne-Nouvelle, à Paris, le 18 octobre 2022. MAYLIS RÖLLAND/HANS LUCAS VIA REUTERS

Le projet lauréat a proposé des genres de toits en pétales de fleurs de style Art déco qui ont le mérite de s'harmoniser avec le paysage urbain, mais personne n'a (encore) trouvé de solution miracle. D'autant que la propagation du bruit est favorisée par l'architecture même des villes, avec des rues étroites qui font monter le son et des façades lisses et dures qui le réfléchissent.

Le projet lauréat a proposé des genres de toits en pétales de fleurs de style Art déco qui ont le mérite de s'harmoniser avec le paysage urbain, mais personne n'a (encore) trouvé de solution miracle. D'autant que la propagation du bruit est favorisée par l'architecture même des villes, avec des rues étroites qui font monter le son et des façades lisses et dures qui le réfléchissent.

## Dimension psychologique

De son côté, Bruitparif continue de chercher des appuis techniques. L'organisme a développé depuis 2019 les capteurs «Méduse»; installés en hauteur, équipés de quatre micros et d'une caméra à 360 degrés, ils permettent de visualiser l'origine des bruits en temps réel. On les trouve dans une quarantaine de quartiers animés de la capitale, et «ils ont un effet dissuasif assez important», constate Fanny Mietlicki.

Rien qu'en objectivant les nuisances et leur origine, ils soula-

gent déjà une partie de la gêne des riverains concernés. Car le bruit a ceci de particulier qu'au-delà des capteurs et des mesures, il porte une dimension psychologique très importante. «Le son, c'est passionnel!», confirme Antoine Hurtado, un expert en acoustique dont le bureau d'études, 3db, est régulièrement mandaté par des «lieux diffusant de la musique amplifiée» qui font l'objet de plaintes de riverains et doivent établir des études d'impact sonore. «Une très grande partie de mon travail consiste à faire de la médiation, à rassurer, expliquer les règles», détaille-t-il, du fond de son atelier du 11 arrondissement envahi de câbles et de capteurs en tous genres.

Mais la bataille contre le bruit routier n'est pas non plus tout à fait gagnée. En reprenant le principe des «Méduse», Bruitparif a expérimenté en 2022 les radars «Hydre» qui, en plus de déterminer l'origine du son, permettent de verbaliser les véhicules coupables en photographiant la plaque

d'immatriculation, comme pour les radars de vitesse. Huit ont été testés en France, dont cinq en Ile-de-France et deux à Paris, avant d'être retirés pour être homologués et expertisés par la Commission nationale de l'informatique et des libertés. S'ils passent les étapes, ces radars pourraient être réinstallés à partir de l'été 2025 et cette fois verbaliser réellement les véhicules à moteur dépassant les 85 décibels, seuil fixé par la loi en 2023.

Enfin, Bruitparif commercialise également des «radars pédagogiques» à destination des communes: dotés d'un panneau d'affichage, ils se contentent d'afficher les mots «trop bruyant» au passage d'un véhicule qui dépasse les limites. L'effet serait assez notable selon l'organisme francilien, qui a toutefois choisi de ne pas afficher le nombre de décibels «pour éviter la surenchère». Car si le bruit est une source de stress, il n'est pas considéré comme une nuisance pour tout le monde. ■

HÉLÈNE BEKMEZIAN

# A Villeneuve-le-Roi, le combat du maire contre les avions d'Orly

Les nuisances sonores de l'aéroport francilien amputent de plusieurs années l'espérance de vie en bonne santé des riverains

Moins de cinq minutes après être sorti de la gare du RER C de Villeneuve-le-Roi, dans le Val-de-Marne, le bruit se fait entendre. Un vrombissement progressif qui envahit le ciel et occupe tout l'espace sonore pendant de longues secondes: un avion vient de décoller de l'aéroport voisin d'Orly, dont l'une des trois pistes est mitoyenne de la commune, séparée des maisons d'un simple mur de 2 mètres de hauteur.

Un autre suivra quelques minutes plus tard, puis encore un autre... En 2023, on comptait en moyenne 32 «mouvements» d'avion (décollage ou atterrissage) par heure sur le deuxième aéroport français. Un chiffre qui devrait être encore plus élevé pour 2024 puisque le bilan annuel du groupe ADP, anciennement Aéroports de Paris, rendu public le 15 janvier, a montré une nouvelle hausse du trafic, de 2,6% pour Orly. Après avoir dépassé, en 2023,

ses niveaux d'avant la crise sanitaire, la plateforme a accueilli le chiffre record de 33,12 millions de voyageurs en 2024.

Si tout va bien, donc, pour Orly, ce n'est pas le cas de ses voisins. A la différence de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, construit ex nihilo et loin des habitations dans les années 1960, celui d'Orly était l'origine un petit aérodrome établi au tout début du XX<sup>e</sup> siècle. Les installations s'y sont développées progressivement jusqu'à constituer une vaste «aérogare» commerciale inaugurée en grande pompe par Charles de Gaulle, en 1961.

Enclavée dans le tissu urbain, l'infrastructure a rapidement gêné les riverains et une interdiction de vol de 23h30 à 6 heures a été instaurée dès 1968, faisant d'Orly le seul aéroport international d'Europe avec un couvre-feu. «C'est le péché originel. Orly a été construit trop près des habitations qui étaient là bien avant»,

retrace Didier Gonzales, maire (Les Républicains) de Villeneuve-le-Roi et infatigable pourfendeur des nuisances sonores de l'aéroport. Elu depuis 2001, réélu au premier tour, en 2014 et en 2020, il a également présidé Bruitparif, l'organisme de lutte contre le bruit en Ile-de-France, de 2016 à 2021. Député de son pays à 2012, l'Assemblée nationale pour soumettre une proposition de loi visant à délocaliser Orly.

## Pétition de soutien

Inutile de dire qu'il est donc aussi incollable qu'intermittent sur le sujet, fournissant document après document pour appuyer son propos. Comme cette carte des risques sanitaires liés au bruit établie par Bruitparif, en 2019, qui indique que les habitants de Villeneuve-le-Roi perdent en moyenne au moins trois ans et demi d'espérance de vie en bonne santé à cause des nuisances sonores.

## L'édile se bat pour avancer d'une demi-heure l'interdiction de vol, déjà instaurée de 23h30 à 6 heures

M. Gonzales a bien conscience que son combat est celui du pot de terre contre le pot de fer, mais pas question d'abandonner pour autant: «Toutes les embûches que l'on peut placer sont déjà une victoire», veut-il croire. Ces derniers mois, il se bat pour tenter d'étendre le couvre-feu d'une demi-heure, dans le cadre du prochain plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), qui doit être établi tous les cinq ans pour les infrastructures routières, auto-

routières et ferroviaires, ainsi que pour certaines agglomérations.

Dans le plan 2018-2023, l'Etat s'était engagé à réduire le volume sonore d'Orly d'«au moins 6 décibels», entre 22 heures et 23h30, une promesse censée se traduire en actes dans le PPBE 2024-2030, qui se fait toujours attendre. La raison: de très âpres échanges sur la solution adéquate, entre, d'un côté, l'Etat, qui propose pour le moment de ne pas toucher au couvre-feu, mais d'interdire progressivement les vols les plus bruyants à partir de 22 heures, et, de l'autre, ceux qui demandent une extension du couvre-feu, avec un début à 23 heures, c'est-à-dire... les autres interlocuteurs.

Les unes après les autres, M. Gonzales abat les lettres de soutien sur la table. Le courrier de l'agence régionale de santé d'Ile-de-France, daté du 24 mai 2024, qui considère que cette option est «la plus performante du point de vue acoustique et sanitaire»,

contrairement à celle préconisée par l'Etat; celui du président du Sénat, Gérard Larcher, qui, le même jour, a informé le ministre des transports d'alors de son «soutien» à la position des élus locaux; ceux de Patrick Ollier, président de la Métropole du Grand Paris, qui rassemble 131 communes franciliennes, dont Paris, et qui a émis, à l'unanimité, en juin 2024, un avis défavorable au projet d'arrêt de l'extension de l'interdiction de vol de l'aéroport d'Orly, qui doit encore être signé par le ministre des transports.

A peine nommé à ce poste, le 23 décembre 2024, Philippe Tabarot a également reçu une pétition de soutien à l'extension du couvre-feu signée par plus de 250 élus, dans un écuménisme rare allant de la députée «insoumise» de Paris Sophia Chikirou au député centriste de la Marne Charles de Courson en passant par le sénateur écologiste de Paris Yannick Jadot. De quoi faire plier le lobby aérien? ■

HÉ. B.