

Paris, le 21 février 2025



COMMISSION DE
L'AMENAGEMENT DU
TERRITOIRE ET DU
DEVELOPPEMENT
DURABLE

Questionnaire des rapporteurs, Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz, à l'attention de la Fédération des motards de France

Mission d'information relative aux nuisances sonores causées par les transports

1. Pouvez-vous présenter votre association et notamment ses actions éventuelles en matière de lutte contre les nuisances sonores causées par les transports ?

Réponse Q1 : Nous avons réalisée des préventions routières en ce sens afin de pouvoir alerter nos adhérents et l'ensemble des usagers 2RM afin de pouvoir mobiliser nos moyens de communication. Nous avons effectué des préventions à travers nos réseaux, également nos antennes en localité départementale et également tout ce qui concerne la prévention sur les nuisances sonores dans une campagne de prévention routière pour les jeunes en 50 cm² et au travers des lycées et collèges.

2. Quelles sont, selon vous, les mesures prioritaires qui pourraient être mises en place pour réduire efficacement les nuisances sonores liées aux transports ?

Réponse Q2 : Il faut bien évidemment auprès des constructeurs de 2RM de pouvoir limité le bruit en mettant sur les véhicules neuf des pots d'échappement homologué et limité le bruit. Ce qui se fais déjà, pour les véhicules d'occasion faire une campagne de communication après des concessionnaires et garages motos et 2RM afin de rendre vigilant et sensibilisant les risque de nuisances sonores lors des entretiens des 2RM.

3. Quel devrait être selon vous l'impact de l'électrification du parc de véhicules sur les nuisances sonores causées par le transport routier ?

Réponse Q3 : La partie électrification du parc routier sur ce secteur est un désastre écologique car il va engendré des coups très importants de recyclage des batteries au lithium et autres composants électronique nocif pour l'environnement. Les nuisances sonores sont limitées quant ce sont des pots homologué et certifié norme CE. Même si les motos vont devenir électrique je ne suis pas certain que cela va réduire les nuisances.

4. Quel regard portez-vous la réglementation sur les niveaux maximums de bruit autorisés ?

- Cette réglementation est-elle lisible pour l'ensemble des acteurs ?



Réponse Q4 : Je trouve cette mesure ridicule, les motards savent essentiellement que si leurs motos font trop de bruit il se feront arrêter par les forces de l'ordre. En effet la limitation du bruit est déjà limitée par le Code de la route.

5. Quel regard portez-vous sur l'installation de radars sonores routiers ?
 - Les modalités prévues (niveau de bruit sanctionné, type de radar, niveau de l'amende...) vous semblent-elles pertinentes ?

Réponse Q5 : Selon notre association nous sommes défavorables à cette demande. En effet il faut mieux réaliser des campagnes de prévention que de sanctionner sur des radars qui feront que sanctionner des usagers 2RM qui devront encore payer des amendes qui nous semble pas pertinente. Le bruit ne concerne qu'une infime partie des usagers 2RM.

6. Quel devrait être l'impact de la mise en place d'un contrôle technique sur les deux-roues motorisés sur les nuisances sonores ?

Réponse Q6 : L'instauration d'un contrôle technique pour les usagers 2RM pour le CT 2RM comporte des contrôles anti pollution mais ne prévoit pas de contrôle sonométrique (pas d'étiquette de certification NF ou contrôler par un organisme comme Sécuritas). Pour nous c'est la police qui peut effectuer des contrôles sonométrique et verbalise si l'article dans le Code de la route n'est pas respecté. Généralement les 50 cm² sont souvent arrêté car pot d'échappement non conforme. Le contrôle technique ne pourra pas totalement diminuer le fait que des jeunes de 14 ans souhaite débrider leurs engins ou dé chicané un pot. La Police ou la Gendarmerie doivent aussi accentuer leurs campagnes de prévention sur ces types de débridage.

7. Quelle est selon vous l'efficacité des revêtements de chaussée anti-bruit au regard de leur coût et des autres solutions envisageables pour diminuer les nuisances sonores (en termes de rapport « coût-bénéfice ») ?

8.

Réponse Q7-A : Les revêtements de chaussée anti bruit sont une bonne solution pour les usagers et riverains qui sont également impactée par l'augmentation du trafic urbain. Le coût pour les collectivités, département et région est généralement important mais nécessaire. L'état des routes secondaire en France se dégradent fortement d'année en année.

- Dans quels territoires (urbains, périurbains...) et sur quels types de routes (autoroutes, rocades...) sont-ils les plus efficaces ?

Réponse Q7-B : Pour nous tout les axes urbains, surtout sur les routes secondaire. Les routes qui sont maintenant plus proche des habitations et l'augmentation du trafic routier en France depuis les années 2000 a accentuée la nécessité de revoir le réseau routier en France. Les autoroutes et rocades date de 1960 du temps du Général



De Gaulle, le réseau doit être transformé et adapté afin de pouvoir adapter l'augmentation des flux routiers actuels.

- Ces dispositifs ont-ils des conséquences indésirables sur l'environnement ?

Réponse Q7-C : Les usagers 2RM n'ont pas le même impact que les autres usagers. Les usagers 2RM ne représente que 2% à peine de la population roulante en France. Nous constatons qu'il y a de plus en plus de véhicule roulant en France et autant de poids lourds roulant sur les routes secondaires et autoroutières.

9. Quels autres types d'équipements (murs antibruit...) peuvent éventuellement être déployés au regard de leur coût (rapport « coût-bénéfice ») et sur quels territoires et types de routes ?

Réponse Q8 : Les murs antibruit et murs classique sont une bonne chose pour réduire le bruit. Il pourrait par exemple être mise en place dans la vallée de la Chevreuse ou beaucoup de motards circulent sur ces routes afin de rejoindre le circuit de Linas-Monthléry. C'est une bonne chose afin d'éviter que des radars anti-bruit ne puissent apparaître. Il faut d'avantage mobiliser des budgets afin de pouvoir utiliser des moyens de l'état afin de financer ces murs et projets couteux pour les collectivités.

10. Quelles autres mesures pourraient être déployées pour lutter contre les nuisances sonores liées au trafic routier (limitation de l'installation de ralentisseurs dans certaines zones...) ?

Réponse Q10 : Beaucoup de maires et d'élus que nous avons rencontrée dans le cadre des consultations citoyenne des usagers 2RM et des retours d'élus nous ont également convaincu que des zones à 30 km/h dans les agglomérations permettrait aux usagers 2RM de pouvoir ralentir. Eviter également de rouler en vitesse excessive sur les routes communales et moyenne agglomération. Les ralentisseurs ne sont pas une bonne chose car ils mettent en danger les usagers motards surtout quand elles ne sont pas conformes.

11. Estimez-vous que la réduction de la vitesse maximale autorisée doive être un levier plus fréquemment utilisé ?

- Quel bilan tirez-vous, par exemple, de la diminution de la vitesse maximale autorisée sur le périphérique parisien en termes de nuisances sonores ? Des mesures analogues pourraient-elles être déployées dans d'autres centres urbains ?

Réponse Q11 : Non car cela serait très désagréable pour les usagers 2RM. Il faut que les comportements puissent être changer et par le canal de la prévention et malheureusement la répression. Les situations sont à traiter de toute évidence au cas par cas.

- Serait-il pertinent de prévoir que la vitesse maximale autorisée soit plus faible la nuit, notamment dans certaines zones urbaines ?



Réponse Q11-B : C'est une très bonne idée. Je pense que cela permettrait de réduire les effets nocturnes et notamment les nuisances. Des élus souhaiteraient dans certaines communes mettre en place ce système. En revanche ceux qui souhaitent ne pas respecter ces réglementations la nuit risque d'être nombreux. En réalité cela serait une bonne idée afin d'équilibrer les rapports citoyens/usagers 2RM. A voir si une proposition de texte irait en ce sens ?

12. Selon BruitParif, « *la gestion du trafic de livraison est un facteur important dans la qualité de l'environnement sonore. Le maire peut fixer le gabarit autorisé pour les véhicules, les horaires de livraison et l'interdiction de stationnement sur certains axes.* » Serait-il opportun de fixer des normes à l'échelle nationale sur ces questions ?

Réponse Q12 : Concernant les usagers 2RM en véhicule de tourisme je pense qu'il n'est pas nécessaire de faire ce type d'aménagement. Car ce sont des véhicules de tourisme non concernés par ces demandes d'aménagement. En effet les usagers moto et 2RM ne doivent pas être impactés par des mesures. En revanche tout ce qui touche les utilitaires (*Uber, livraisons, moto taxi*) oui une réglementation serait le bienvenu. Elle ne doit pas concerner le motard qui se rend en moto à son travail et également les usagers en véhicule de tourisme le soir ou le week-end. La moto reste une passion et non une contrainte. Les usagers 2RM sont en général des amoureux de la moto et ne transgressent pas les règles du Code de la route.