



## Transports [Routes/Rail]

Alors qu'une commission d'enquête sénatoriale a évalué, en juillet 2015, à au moins 100 milliards d'euros le coût économique annuel de la pollution de l'air en France, cette nouvelle étude s'essaie à son tour à une telle quantification en s'appuyant sur la méthode du « consentement à payer ». Résultat : une facture annuelle de 3,8 milliards d'euros pour le bruit en agglomération parisienne.

Cette première approche annonce une étude globale sur le coût social du bruit pour l'ensemble de la France que

le Conseil National du Bruit publiera début 2016, et qui prendra en compte l'ensemble des sources de nuisances (bruit des transports, bruit au travail, bruit à l'école, bruit dans les loisirs...).

*\* Le DALY est un mode d'évaluation mesurant l'espérance de vie en bonne santé. Il permet de mesurer la charge de morbidité globale, exprimée par le nombre cumulé d'années perdues en raison d'une mauvaise santé, d'un handicap ou d'une mort précoce.*

Étude téléchargeable sur : [www.bruitparif.fr](http://www.bruitparif.fr)

## RÉGLEMENTATION

### Un décret pour faciliter les circulations douces

Le décret publié le 4 juillet adapte les règles de circulation routière en vue de sécuriser et de favoriser le cheminement des piétons et des cyclistes. Il renforce les sanctions en cas d'occupation des espaces dédiés aux cyclistes par des véhicules motorisés, hormis pour ceux d'entretien des voies du domaine public routier et de collecte des déchets ménagers. Le texte permet en outre de verbaliser l'arrêt ou le stationnement dans les cinq mètres

en amont des passages piétons, dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés, « pour accroître la visibilité entre les conducteurs de véhicules et les piétons souhaitant traverser la chaussée ». Il généralise les doubles sens cyclables aux aires piétonnes et aux voies où la vitesse maximale est de 30 km/h.

Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, il permet aux cyclistes de s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée. Ces nouvelles mesures vont dans le sens d'une meilleure prise en compte du cycliste et du piéton, de leur sécurité et de leur confort, et par conséquent d'une meilleure cohabitation des modes de déplacement et des fonctions urbaines, à rebours du primat de l'automobile.

**Décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement - JO du 4 juillet 2015**



## VIENT DE PARAÎTRE

### Bruit routier et faune sauvage

Guillaume DUTILLEUX et Anaïs FONTAINE- CEREMA

En matière de bruit dans l'environnement, la réglementation s'intéresse majoritairement à l'impact sur la santé humaine et la biodiversité est ignorée.

Or, les résultats de recherche démontrent nettement l'impact du bruit tant sur la communication acoustique de la faune et notamment des oiseaux, que sur les écosystèmes.

L'objectif de ce rapport à destination des gestionnaires d'espaces ou d'infrastructures linéaires de transport, est de les sensibiliser sur cet impact potentiel relativement méconnu.

Au travers d'une bibliographie riche et internationale le document s'efforce d'éclairer sur la question de l'impact du bruit engendré par les transports routiers sur la faune sauvage en milieu rural. Il ne s'agit pas d'une méthodologie d'étude d'impact acoustique sur la faune mais d'un retour d'expériences des travaux de recherche dans le domaine. L'étude des impacts du bruit sur les écosystèmes mènera à des pistes pour leur prise en compte dans les projets routiers.

31 pages – Gratuit en téléchargement

Référence : 1537w

ISRN : CEREMA-DTeciTM-2015-035-1-FR

Pour télécharger l'étude :

[www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/1537w-rapport\\_bruit\\_routier\\_et\\_faune\\_sauvage.pdf](http://www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/1537w-rapport_bruit_routier_et_faune_sauvage.pdf)

