

Radars anti-bruit : ce sera 85 décibels

L'information n'a pas fait grand bruit mais un arrêté a fixé le niveau sonore à respecter par les véhicules dans le cadre de l'expérimentation des radars antibruit. On vous explique.

La Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a rendu possible l'expérimentation du contrôle automatisé des niveaux d'émissions sonores des véhicules en mouvement pour une durée de 2 ans. Le décret n°2022-1 du 3 janvier 2022 a fixé la procédure pour cette expérimentation et a adapté le Code de la route en conséquence (R.318-3, R.121-6 et R.130-11).

L'expérimentation comprend deux phases :

- Une phase 1 qui autorise l'installation sur la voie publique d'appareils non homologués de contrôle automatique par des opérateurs désignés par les collectivités locales. Objectif : faire des tests en vue des homologations nécessaires des appareils.
- Puis une phase 2 de contrôle et de sanction une fois que les conditions d'homologation sont réunies par les appareils qui devront être capables d'attribuer à un véhicule le bruit émis lors de son passage devant l'appareil (voir notre article [Radars acoustiques : mettre le bruit en sourdine](#)).

Un arrêté du 7 juillet 2023 vient de définir le seuil maximal que devront respecter les véhicules en circulation sur les voiries pour la phase avec sanction de l'expérimentation, c'est-à-dire la phase 2.

85 décibels maximum...

Alors qu'un seuil de 90 décibels avait d'abord été évoqué, le niveau d'émissions sonores à respecter pour les véhicules à moteur est fixé à 85 décibels pondérés A (le décibel pondéré A est utilisé pour prendre en compte le niveau réellement perçu par l'oreille). Ce seuil concerne les véhicules qui circulent sur une voie située à l'intérieur d'une agglomération et où la vitesse maximale autorisée des véhicules n'excède pas 50 km/h.

...sauf exceptions

Ne sont pas concernés, certains véhicules en fonction de leur catégorie et de leur date de première mise en circulation :

Véhicules	Catégories	Date de 1re mise en circulation
Transport en commun	M2 et M3 (genre national : TCP)	antérieure au 1er octobre 1996
Transport de marchandises	N1 (genre national : CTTE ou TRR de PTAC de moins de 3 500 kg)	antérieure au 1er avril 1962
Transport de marchandises	N2 et N3 (genre national : CAM ou TRR de PTAC de plus de 3 500 kg)	antérieure au 1er octobre 1990

Deux-roues

L3e (genre national : MTL, MTT1 et MTT2 à deux roues)

antérieure au **1er octobre 1990**

Sont également exemptés les véhicules agricoles (catégories T, C, MAGA).

Pour cette deuxième phase, restent encore à préciser les conditions de mise en œuvre d'un système de contrôle et de traitement de données à caractère personnel automatisés afin de respecter les règles protectrices en la matière. À suivre !

Références :

- [Arrêté du 7 juillet 2023](#) pris en application du décret n° 2022-1 du 3 janvier 2022 pris en application du cinquième alinéa de l'article L. 130-9 du Code de la route fixant la procédure d'expérimentation de la constatation des niveaux d'émissions sonores des véhicules en mouvement par des appareils de contrôle automatique fixes et mobiles.
- [Décret n° 2022-1 du 3 janvier 2022](#) fixant, en application du cinquième alinéa de l'article L. 130-9 du Code de la route, la procédure d'expérimentation de la constatation des niveaux d'émissions sonores des véhicules en mouvement par des appareils de contrôle automatique fixes et mobiles et modifiant le Code de la route.
- [Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019](#) d'orientation des mobilités.

Pour en savoir plus :

- Notre article [Radars acoustiques : mettre le bruit en sourdine](#)