

ENV2 – Réduire les nuisances sonores liées aux transports

Les collectivités territoriales concernées sont Paris, L'Haÿ-les-Roses, Charenton-le-Pont et Joinville-le-Pont.

1

DESCRIPTION DU PROJET

Le recours à des revêtements de chaussées silencieux présente un surcoût par rapport aux solutions classiques, néanmoins sur des zones sensibles en termes de nuisances sonores dues au trafic routier, cette solution s'avère :

- Plus économique qu'une couverture de l'infrastructure routière ou que la mise en place d'un écran acoustique,
- Moins sensible à mettre en œuvre qu'une réduction imposée de la vitesse de circulation autorisée.
- En outre, elle offre une réduction du bruit à la source, c'est-à-dire que la réduction du bruit est profitable à l'ensemble de la population riveraine. Elle ne se limite pas à une partie des riverains, par exemple : aux habitants des étages inférieurs d'un immeuble dans le cas d'un écran acoustique.

Parmi les attentes des collectivités territoriales figure une meilleure visibilité sur les performances et le coût des produits sur le long terme, éléments indispensables à la mise en œuvre d'une politique budgétaire et environnementale cohérente dans ce domaine.

Ainsi, en 2012, la Ville de Paris a démarré une expérimentation sur un tronçon de 200 m du boulevard périphérique parisien (porte de Vincennes) afin de tester l'utilisation de revêtements de chaussées peu bruyants et leur pérennité acoustique et mécanique au cours du temps, dans un contexte de fort trafic routier. Au terme du projet HARMONICA soutenu par le projet européen LIFE +, Bruitparif a maintenu une station permanente de mesure du bruit au niveau du terre-plein central afin de suivre l'efficacité acoustique du produit testé sur plusieurs années.

En collaboration avec la DIRIF, des suivis similaires ont été mis en œuvre récemment par Bruitparif à proximité d'habitations riveraines de grandes infrastructures routières traversant le territoire francilien, telles que les autoroutes A4 et A6. L'exploitation des données de mesure a permis de dresser un bilan détaillé de l'exposition au bruit des riverains préalablement au remplacement du revêtement de chaussées, mais également d'affiner la carte de bruit stratégique produite dans le cadre de la directive européenne 2002/49/CE. L'exploitation des stations de mesures permanentes permet de suivre l'évolution des performances acoustiques des nouveaux revêtements de chaussées au cours du temps.

Bruitparif est partenaire du projet européen LIFE « COOL AND LOW NOISE ASPHALT » piloté par la Ville de Paris et dont le but est de tester, sur trois sites parisiens fortement exposés au bruit routier, trois formules innovantes de revêtement bitumeux pour lutter contre la pollution sonore et le réchauffement climatique. Les enrobés combinent des propriétés phoniques, thermiques et mécaniques (durabilité).



Emplacement d'une station de mesure de surveillance du bruit (A4)
à Joinville-le-Pont (94)



Installation d'une station de mesure du bruit, rue de Frémicourt
Projet LIFE COOL & LOW NOISE ASPHALT



2

LES ACTEURS DU PROJET

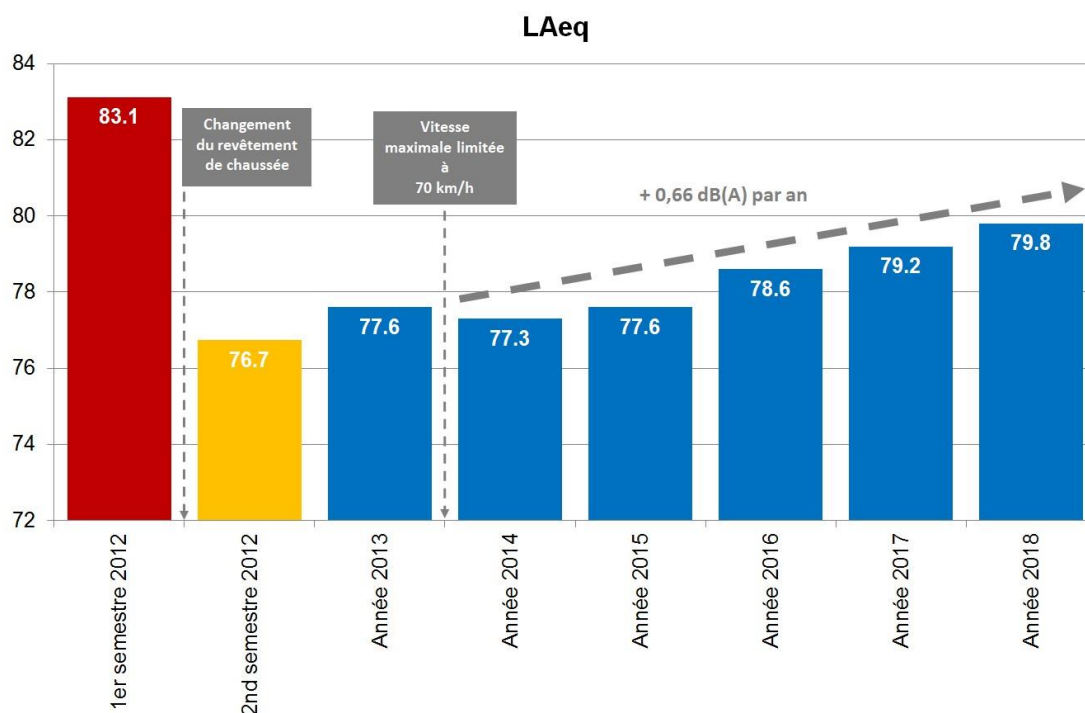
Bruitparif étudie l'évolution des performances acoustiques de revêtements de chaussées anti bruit dans le cadre de partenariats avec la Ville de Paris et la DiRIF (Direction des routes Ile-de-France). Bruitparif participe actuellement au projet européen LIFE COOL & LOW NOISE ASPHALT (<https://www.life-asphalt.eu/>) piloté par la Ville de Paris en collaboration avec les sociétés COLAS et EUROVIA.

3

VIE ET SUITES DU PROJET

Les réductions acoustiques sont significatives. De l'ordre de 8 dB(A) sur les axes routiers à fort trafic et à vitesse supérieure à 50 km/h (Boulevard périphérique, autoroutes A4 et A6). De l'ordre de 3 dB(A) pour des vitesses moindres sur les chaussées parisiennes expérimentées dans le cadre du projet LIFE COOL & LOW NOISE ASPHALT (rue Frémicourt, rue Lecourbe et rue de Courcelles). L'expérimentation sur le boulevard périphérique parisien révèle cependant que des actions complémentaires doivent être envisagées pour atteindre les valeurs réglementaires.

Il convient de poursuivre la surveillance « long terme » afin d'étudier la pérennité des performances acoustiques et les qualités mécaniques des revêtements de chaussée dans un contexte de circulation routière urbaine dense. Il est remarquable que sept ans après le début de l'expérimentation les niveaux sonores restent inférieurs aux niveaux initiaux sur la portion du boulevard périphérique parisien étudiée.



Evolution du niveau sonore LAeq moyen depuis 2012 au niveau du terre-plein central - Boulevard périphérique parisien (Porte de Vincennes).

4

CONTACT

Bruitparif, Carlos RIBEIRO, Chef de projet « Bruit des transports »

Vous pouvez aussi nous contacter à demande@bruitparif.fr.

Pour plus de précisions, n'hésitez pas à nous contacter à pduif@iledefrance-mobilites.fr