



Transports [Routes/Rail]

1996 fixe une température à ne pas dépasser dans les logements dans certaines conditions de température extérieure. Cette exigence avait été introduite dans cet arrêté à une époque où la réglementation thermique des logements neufs alors en vigueur ne comportait pas encore de contraintes en matière de confort thermique d'été. La réglementation thermique actuelle a remédié à ce manque, puisqu'elle impose des exigences de confort d'été qui tiennent compte de l'exposition au bruit des logements. Aussi, l'exigence de confort d'été de l'arrêté du 30 mai 1996, devenue obsolète, est supprimée.

Le nouvel arrêté consistant donc, d'une part, à mettre le titre I de l'arrêté du

30 mai 1996 actuel en cohérence avec l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires, déjà appliqué en pratique, et, d'autre part, à simplifier la méthode forfaitaire d'évaluation de l'isolement acoustique minimal sans modifier le niveau de protection acoustique des riverains, et sans augmenter les coûts de construction des bâtiments neufs, il a été estimé pertinent que l'arrêté soit applicable aux permis de construire déposés à compter du 1er janvier 2014. Ce texte a fait l'objet d'un avis favorable du Conseil national du bruit lors de son assemblée plénière du 15 juin 2010, faisant suite à des travaux en collaboration avec les professionnels et les ministères

concernés au sein de la Commission technique du Conseil national du bruit. Il a fait l'objet d'un avis favorable du Commissaire à la simplification en date du 6 mai 2011 ainsi que de la Commission consultative d'évaluation des normes en date du 31 mai 2011.

Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit – JO du 1^{er} Août 2013

PARIS : 10 % du périphérique recouvert d'enrobé anti bruit

La Ville de Paris a posé durant les vacances d'été un nouveau revêtement antibruit sur 3,3 kilomètres, soit 10 % du boulevard périphérique de Paris. Les zones les plus habitées ont été privilégiées.

La chaussée du périphérique va se faire plus discrète. La Ville a fait poser des « enrobés acoustiques » sur huit tronçons représentant 3,3 kilomètres de chaussée, soit 10 % du boulevard

circulaire. Un revêtement Colas déjà testé sur 200 mètres de longueur Porte de Vincennes (12e) qui devrait permettre à près de 10 000 riverains concernés de dormir un peu mieux.

« Ce revêtement présente de très bonnes performances d'absorption du bruit, indique l'adjoint aux Transports Julien Bargeton. On a constaté une baisse de 7 décibels » La Ville a privilégié les lieux « les plus habités » et subissant « les plus fortes nuisances ».

Le nouveau revêtement est plus coûteux. Le prochain Conseil de Paris doit voter une rallonge de 3,4 millions d'euros au budget pour financer ces travaux. Mais il reste une solution à moindre coût pour la municipalité, qui a mis entre parenthèses la poursuite



Image JDD



Transports [Routes/Rail]

8 tronçons traités

Zone 1 : Porte de Vincennes : 350 mètres du 15 au 19 juillet

Zone 2 : Porte d'Ivry : 350 mètres du 29 juillet au 2 août

Zone 3 : Porte de Choisy : 300 mètres en septembre

Zone 4 : Porte d'Italie : 400 mètres du 19 au 23 août

Zone 5 : Porte d'Orléans : 600 mètres du 22 au 26 juillet

Zone 6 : Porte Maillot : 560 mètres du 8 au 12 juillet

Zone 7 : Porte de Bagnole : 300 mètres du 5 au 9 août

Zone 8 : Porte de Vincennes : 300 mètres du 15 au 19 juillet

du recouvrement du périphérique, jugé hors de prix.

Avec ses 35 km et plus de 100 000 habitants le long de son parcours, le boulevard périphérique est un des axes les plus bruyants de la Capitale. À ce jour, 30 % du boulevard est déjà en tunnel, couvert ou isolé par des écrans antibruit et sa couverture

L'écran acoustique photovoltaïque devient support de communication

L'agence Philippon-Kalt Architectes Urbanistes, en collaboration avec l'acousticien Jean-Paul Lamoureux, développe un concept d'écran acoustique qui offre une fonctionnalité supplémentaire : servir de support de communication.

L'idée d'équiper les murs antibruit de panneaux photovoltaïques a été pour la première fois mise en œuvre en 1989 par TNC Consulting AG le long de l'A13 à Chur en Suisse. Le premier mur antibruit photovoltaïque de France, conçu par Sunwatt France, est, quant à lui, situé à Fouquières-les-Lens dans

totale apparaît financièrement peu envisageable.

Objectif 70 km/h

Par ailleurs, lors des Questions d'actualité au Conseil de Paris le 8 juillet dernier, le maire a réaffirmé son intention de voir baisser la vitesse sur le Périphérique : « *Je suis plus déterminé que jamais à obtenir du Gouvernement la réduction de la vitesse sur le Périphérique à 70 km/h* » a-t-il martelé.

En complément de ces nouveaux revêtements acoustiques, des murs antibruit, ou encore des isolations de façades, la mesure la plus simple, la plus rapide, et la plus économique reste en effet une réduction de la vitesse autorisée sur le périphérique, notamment la nuit. C'est pourquoi la ville envisage de faire passer la vitesse autorisée de 80 à 70 km/h. En effet, baisser la vitesse, cela représente, la nuit, une baisse de l'ordre de 1 à 1,5 dB, c'est-à-dire l'équivalent de 20 % de véhicules en moins.

Pour en savoir plus : www.paris.fr



photovoltaïques de taille importante sans pour autant occuper de surface supplémentaire au sol.

L'idée de Brigitte Philippon et Jean Kalt devrait permettre de valoriser ces dispositifs, voire en financer totalement l'installation, en recouvrant certains écrans de cellules photovoltaïques disposées telles des « flashcodes » géants que le public pourrait saisir au moyen d'un smartphone afin d'être dirigé vers divers sites Web d'information en rapport avec la ville ou le quartier traversés, ou vers des sites d'entreprises. Cette innovation pourrait être intéressante pour ce type de communication installée en particulier sur les ponts, facilement vus du public et en même temps protégés des vandales.

Concernant les aspects acoustiques, l'agence s'est rapprochée de l'acousticien Jean-Paul Lamoureux qui propose une solution à base de segments de bambous très performants pour l'absorption des basses fréquences.

Equipe de conception : Ponka/Philippon-Kalt, Alto (ingénieur énergie), J-P Lamoureux (ingénieur acoustique), R. Lourdin (ingénieur structure), Issol (panneaux photovoltaïques), Cabinet Benech (propriété industrielle), Studio V2 (plateforme virtuelle)