

Paris poursuit son action en matière de réduction du bruit

Article créé le mercredi 01 mars 2006



La Ville a rendu public un vaste plan de lutte contre le bruit, axé notamment sur la réduction de la vitesse automobile. En tout, près d'une cinquantaine de mesures, dont certaines sont d'ores et déjà en cours, couvrent l'ensemble de la problématique des nuisances sonores. A noter également un programme d'isolation acoustique des façades et une opération d'amélioration de l'acoustique des lieux recevant du jeune public.

Réduire le bruit dû à la circulation automobile

La ville de Paris a présenté lundi 27 février, au Conseil de Paris, son nouveau plan de lutte contre les nuisances

sonores, qui sont au premier rang des pollutions et agressions ressenties par les parisiens. Principale cible : la circulation automobile. Rien d'étonnant à cela, tant cette source contribue pour l'essentiel des bruits auxquels sont soumis les Parisiens. L'une des mesures phares, qui est encore à l'étude et qui sera soumise à concertation dans le cadre du Plan de déplacements de Paris, est de tranquilliser les arrondissements centraux en réduisant la vitesse maximale à 30 km/h dans les quatre premiers arrondissements. « *Le bruit est lié à la vitesse, et il faut aussi verbaliser les conducteurs aux pots d'échappements trop bruyants* », affirmait lundi Yves Contassot, adjoint (Verts) en charge de l'Environnement. « *Dans un certain nombre de villes européennes, notamment en Suède et au Danemark, la vitesse dans le centre est limitée à 30, et ça marche très bien !* » a-t-il ajouté. De fait, les spécialistes s'accordent à considérer que la fluidité du trafic est meilleure à 50 km/h, qu'à 80 km/h, vitesse à laquelle se crée un effet d'accordéon et des ralentissements : le débit d'écoulement optimum se situe en effet aux alentours de 50 km/h (2000 véhicules à l'heure) ; en outre, à 30 km/h, le débit est encore de 1750 véhicules par heure, pas très éloigné de celui correspondant à 70 km/h (1875 véhicules/h). Enfin, autre chiffre intéressant, la vitesse moyenne de déplacement d'une automobile dans Paris n'est que de 16,6 km/h (chiffres 2004).

Avec un trafic de l'ordre de 1,2 million de véhicules par jour, le boulevard périphérique est l'une des voies urbaines les plus circulées d'Europe et certainement aussi l'une des plus bruyantes. En complément de son effort ayant porté prioritairement sur la construction d'écrans anti-bruit, la Ville de Paris a inscrit au contrat de plan Etat-Région d'Ile-de-France 2000-2006 un programme de couverture du périphérique. Lorsque techniquement envisageable, cette solution, outre la suppression du bruit, permet en effet de rétablir la continuité urbaine entre Paris et les communes limitrophes. Ces opérations représentent un coût d'investissement prévisionnel d'environ 280 millions € financés par la Ville, la Région et l'Etat. La municipalité a dénoncé les défaillances de ce programme qui est censé concerner les secteurs de la Porte de Vanves, de la Porte des Ternes, de la Porte de Champerret et de la Porte des Lilas. Actuellement, seul ce dernier tronçon est en cours d'aménagement.

Parmi les quatre amendements déposés lundi devant le Conseil de Paris par le groupe des Verts, figure la proposition d'étendre la zone 30 km/h à l'ensemble de la capitale, ce qui, selon les Verts, se traduirait par une diminution de l'ordre de 5 décibels. Pour information, il faut savoir que le quart du territoire parisien est d'ores et déjà en zone 30. Les Verts proposent également de limiter à 50 km/h la circulation sur le boulevard périphérique. Pour justifier cette dernière proposition, les élus écologistes rappellent que les 80 décibels couramment atteints le long du périphérique excèdent largement le niveau d'exposition sonore moyen de jour considéré comme très gênant (70 décibels, le niveau à partir duquel un immeuble d'habitations est considéré comme un point noir du bruit des transports terrestres). Ils ajoutent que la vitesse moyenne actuelle sur le périph, entre 07h00 et 21h00, n'est que de 43 km/h et, qu'au passage, la qualité de l'air serait améliorée.

En attendant que des décisions soient prises, en juillet prochain, lors du vote sur le prochain Plan de déplacement de Paris, ces propositions cristallisent déjà l'ire des usagers : interrogé par le journal Le Parisien, le délégué de la Fédération française des motards en colère estime « *que les nuisances sonores du périphérique, c'est un faux problème soulevé par les écologistes* ».

Au nombre des autres mesures mises en œuvre par la Ville pour réduire l'impact sonore de la circulation automobile, il faut citer le réseau de bus Mobilien, l'aménagement des quartiers verts, le renouvellement des revêtements de chaussée par des produits moins bruyants. Concernant ce dernier point, la Ville de Paris agit en ce domaine tout d'abord en imposant contractuellement un niveau de performances acoustiques minimales pour les revêtements neufs en béton bitumineux utilisés lors des travaux de réfection des chaussées parisiennes. Ces opérations, qui représentent pour la Ville une dépense annuelle de 14 M€, mettent en œuvre deux types de revêtement moins bruyants : le béton bitumineux mince (BBM 0/10), matériau bien adapté au trafic dense et lourd, avec d'excellentes performances de durabilité et de tenue à l'eau ; le béton bitumineux très mince (BBTM 0/6), enrobé adapté à un trafic moins agressif, mais qui permet de meilleures performances acoustiques. Les performances acoustiques de ces matériaux dépendant très fortement des conditions de leur mise en œuvre, la Ville de Paris s'est même dotée d'un véhicule équipé pour la mesure de bruit de roulement, permettant le contrôle des prestations des entreprises.

Les autres mesures

En partenariat avec l'Agence nationale de l'amélioration de l'habitat (ANAH), la Ville met en place en 2006 un programme d'aide financière à la réalisation de travaux d'isolation acoustique et thermique des logements. Ces travaux seront subventionnés à hauteur de 30 % ou de 45 % selon les ressources des propriétaires occupants et selon les engagements de modération des loyers des propriétaires bailleurs concernés, soit une prime de l'ordre de 250 € à 400 €. L'objectif est d'intervenir pour des travaux de développement durable sur 600 logements par an sur la période 2006-2010, soit un total de 3000 logements.

La mairie a aussi annoncé une mesure vouée à l'amélioration de la qualité acoustique des locaux municipaux recevant du jeune public (restaurants scolaires, crèches, salles de repos des maternelles, locaux de sport et centres d'animation). D'ici à 2009, à travers un partenariat avec l'Etat et la Région, 70 équipements municipaux bénéficieront d'aménagements acoustiques.

Concernant le bruit des activités municipales, la Mairie de Paris intègre le critère de bruit tant dans l'achat de matériels, d'engins et de véhicules que dans la limitation de l'impact sonore des activités bruyantes. Les 1100 colonnes à verre installées sur la chaussée sont déjà insonorisées depuis 2003. Par ailleurs, d'ici à la fin 2006, 70% des bennes devraient passer à la motorisation GNV, moins polluante et moins bruyante.

La Ville dénonce aussi les nuisances liées aux hélicoptères qui survolent la capitale depuis l'héliport de Paris-Issy-Les-Moulineaux. Seuls les hélicoptères effectuant des transports sanitaires d'urgence ou des missions de surveillance sont habilités à le faire, si bien que Paris attend du préfet de Région qu'il prenne des mesures strictes à l'encontre de ce trafic, ce qui permettrait de réduire le trafic de 75 %.