



Actualités

qui seront corrélées avec la distance d'implantation de ces engins, et les résultats des mesures » enregistrées.

André Antolini, président du Syndicat des énergies renouvelables (SER) a fait valoir devant la presse qu'au pied d'une éolienne, le niveau sonore s'élève à 55 décibels, et à 500 mètres, il atteint 35 décibels seulement, soit le bruit d'une conversation à voix basse.

Il a souligné, par ailleurs, que la France dispose de la législation la plus stricte d'Europe en matière de bruit. La procédure de permis de construire à laquelle toute installation éolienne est soumise, impose la réalisation d'une étude d'impact, qui intègre une étude acoustique, a-t-il rappelé, alors que l'Académie de médecine réclame une législation spécifique aux éoliennes et

demande qu'elles soient considérées comme des installations industrielles.

De plus, M. Antolini a estimé que la recommandation de l'Académie de médecine concernant la suspension de la construction d'éolienne de plus de 2,5 MW située à moins de 1.500 mètres d'une habitation « n'est pas raisonnable » en faisant remarquer que « le bruit d'une éolienne n'est, en aucun cas, corrélé à sa puissance ».

La mesure du bruit des éoliennes devrait être améliorée avec la parution prochaine d'une norme de mesure AFNOR spécifique à l'éolien, a précisé de son côté l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe).

Pour télécharger le texte intégral : www.academie-medecine.fr ■



TRANSPORT

Aix-les-Bains résorbe son point noir du bruit ferroviaire

La Ville d'Aix-les-Bains a rendu hommage à Pierre Michaud à l'occasion de l'inauguration, le 21 avril dernier, du premier élément de l'écran antibruit destiné à traiter le point noir bruit ferroviaire. Plus de 4 millions d'euros vont être investis dans les travaux qui permettront de lutter contre les nuisances sonores dues au trafic ferroviaire.

Le premier élément de l'écran acoustique qui protégera la traversée de la ville d'Aix-les-Bains par la voie ferrée Culoz-Modane a été dévoilé vendredi 21 avril 2006, en présence des représentants de RFF, de la SNCF, du conseil général de la Savoie, du conseil régional Rhône-Alpes et de la préfecture de la Savoie. Cette réalisation portera le nom de Pierre Michaud, en hommage à cet ancien adjoint à l'urbanisme et à

l'environnement, aujourd'hui décédé, qui fut aussi membre du Conseil national du bruit et qui avait consacré beaucoup d'énergie à la consécration de ce projet.

Lancé en 1997 par une précédente équipe municipale, ce projet de résorption des nuisances sonores ferroviaires aura mis près de dix ans à aboutir, mais aujourd'hui, l'ouvrage est en route : près de 1400 mètres

linéaires de protections acoustiques, d'une hauteur comprise entre 1,40 m et 2,10 m par rapport à la voie. Le concept d'intégration des écrans acoustiques s'inspire des références culturelles de la ville d'Aix-les-Bains, station thermale au patrimoine architectural significatif.

Destiné à devenir partie intégrante du paysage urbain, le projet de protections acoustiques retenu à l'issue du concours s'appuie sur deux analyses itératives :

- Le vécu visuel du projet qu'il soit interne depuis la voie ferrée -lecture dynamique- mais surtout externe pour les riverains -lecture statique- pour lesquels ces murs s'associeront soit à leurs voiries de desserte quotidienne soit à leur décor paysager individuel. Pour les aixois en déplacement urbain, le projet sera ressenti comme ponctuel et essentiellement au droit des franchissements des avenues. Pour les usagers de la voie ferrée, ces écrans bas ne masqueront pas les vues généralement surplombantes sur les quartiers urbains et leurs arrière-plans.



Actualités

• Le vocabulaire architectural basé sur les références culturelles reconnues d'Aix les Bains :

Aix-les-Bains – Ville d'eaux, la station thermale comptant parmi les plus importantes de France et ses bâtiments qui s'y réfèrent figurant de manière significative dans le patrimoine architectural,

Aix-les-Bains – Ville de culture, avec dans l'ancienne Aquae Gratianae une empreinte romaine dominante. Nombre de ses vestiges ont servi de référence à l'architecture locale. Le projet a été par ailleurs soumis aux Bâtiments de France,

Aix-les-Bains – Ville touristique, au pied du Mont Revard et au bord du lac du Bourget, bénéficiant d'une

intense activité touristique tant hivernale qu'estivale et pour laquelle la réalisation de la voie ferrée a contribué au développement.

Ces écrans relativement bas ne masqueront pas les vues généralement surplombantes sur les quartiers urbains et leurs arrière-plans. La face absorbante des écrans, faite de béton-bois traité anti-graffitis, sera déclinée en lignes parallèles ondulées dans un ton gris bleuté, en rappel de la présence du lac proche.

L'opération est financée par quatre investisseurs : l'Etat (25%), le Réseau ferré de France (25%), le conseil régional (12,5%), la Ville d'Aix-les-Bains (32,5%) et le conseil général de la Savoie (5%). Lorsque le chantier, qui

a été confié à l'entreprise Eurovia Alpes, sera terminé, la Ville d'Aix-les-Bains sortira donc du classement des 300 « super points noirs » français qui sont à traiter en priorité.

Rappelons que cette opération pilote qui a été primée au concours européen du Décibel d'or 2000, est une première en France. Dans le sillage de cette inauguration, le Centre d'information et de documentation sur le bruit et la Ville d'Aix-les-Bains a organisé les 11 et 12 mai 2006 un colloque intitulé : « Réduction du bruit des transports terrestres », au Palais des Congrès d'Aix-les-Bains. Les diaporamas des intervenants sont téléchargeables au format pdf. Sur le site du CIDB : www.bruit.fr ■

Publi-reportage

Eurovia lutte contre les nuisances sonores

Attente prioritaire des citoyens, la réduction des nuisances sonores liées aux transports routiers et ferroviaires est un facteur essentiel d'amélioration de la qualité de vie. Les recherches menées par Eurovia ont abouti à deux types de solutions complémentaires visant à garantir le confort acoustique des riverains.

Les revêtements phoniques

Plusieurs enrobés de la gamme Eurovia possèdent des qualités phoniques, combinées à d'autres performances comme l'adhérence, l'esthétisme et le confort de roulement. Au premier rang de ces produits, figure le Viaphone®, enrobé phonique très mince dont l'utilisation permet de diminuer par deux le volume sonore généré par le trafic routier. Il est le premier enrobé phonique à avoir fait l'objet, en avril 2000, d'un Avis technique.

Présentant des qualités acoustiques proches, les enrobés Microvia® et Drainovia® fournissent une réponse adéquate dans des zones spécifiques, où il est nécessaire de diminuer les émissions sonores tout en assurant une meilleure adhérence ou un drainage efficace des eaux de pluie.

Les murs antibruit

Le traitement des nuisances sonores n'étant pas toujours possibles à la source, une gamme étendue de murs antibruit est développée par les filiales Sysa, Teco et Locatelli, pour apporter une réponse aux contraintes techniques et volumes sonores spécifiques constatées sur les sites. En fonction des



besoins définis par les clients, les écrans phoniques choisis, qu'ils soient en verre, béton, bois ou métal, absorbent ou réfléchissent les bruits issus de la circulation des véhicules et des trains.

www.eurovia.fr

Eurovia, 18 place de l'Europe, 92565 Rueil-Malmaison cedex – France
Tél. 33 (0)1 47 16 38 00 – Fax 33 (1) 47 16 38 01

Eurovia construit les écrans acoustiques Pierre Michaud d'Aix-les-Bains

C'est au groupement Eurovia Alpes-Montmélian, Sysa et Locatelli, que la Ville d'Aix-les-Bains, RFF et la SNCF ont confié la construction des 1300 m² d'écrans acoustiques bordant la voie ferrée au cœur de la ville. L'impossibilité de terrasser en continu en aval de la voie du fait du maintien de la circulation des trains, a conduit au choix de la technique des micro-pieux. Tubes métalliques injectés de coulis de ciment, ils assurent la fondation et la stabilité des écrans, qui sont eux-mêmes posés sur des soubassements préfabriqués, entre des poteaux métalliques architecturés utilisant la technique du « poteau universel ».

Le peu d'axes routiers bordant le site, l'accès escarpés aux voies et la présence de caténaires supportant des lignes électriques de 63000 Volts obligent les équipes d'Eurovia à créer des pistes parallèles, à utiliser des engins de petit gabarit montés sur chenilles ou encore, dans les cas extrêmes, à travailler depuis la voie grâce à des trains-travaux ou des pelles rail-route, sur des créneaux horaires limités définis par la SNCF.

11 mois de travaux seront ainsi nécessaires pour mener à bien cette opération.

