



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

bruits

Question orale n° 1636

Texte de la question

M. Thierry Mariani appelle une nouvelle fois l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les vives préoccupations exprimées par les membres de la fédération Mieux vivre en vallée du Rhône en Vaucluse. Cette fédération regroupe les associations de défense des riverains de l'autoroute A 7, mais aussi ceux de la nouvelle ligne TGV-Méditerranée dans le Haut-Vaucluse. Alors que le Gouvernement se dit prêt à renforcer la politique de lutte contre le bruit des transports terrestres engagée depuis la publication de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, ces populations se sentent totalement laissées pour compte. S'agissant des riverains de l'autoroute A 7 entre Bollène et Orange, ces derniers réclament expressément une protection sonore par des solutions mixtes : isolation des façades, des toitures, et mise en place d'écrans acoustiques. Ils sont particulièrement déçus et inquiets de constater que tous les travaux d'isolation sont loin d'être terminés comme le calendrier d'achèvement des travaux le prévoyait. Par ailleurs, un certain nombre d'interrogations subsiste puisque les autoroutes du sud de la France continuent d'acquérir des parcelles de terrain le long du tracé actuel. Il souhaiterait savoir s'il confirme officiellement et définitivement l'abandon par les autoroutes du sud de la France du projet d'élargissement à deux fois cinq voies. S'agissant des riverains de la ligne TGV-Méditerranée, ceux-ci et leurs associations de défense dénoncent la fréquence et l'intensité du bruit de la ligne faute de dispositifs phoniques de protection efficaces et adaptés. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer si les riverains entre Caderousse et Lapalud peuvent espérer, et dans quels délais, d'une part, la consolidation des murs antibruit existants et, d'autre part, la construction de nouveaux ouvrages le long de la voie actuelle.

Texte de la réponse

NUISANCES SONORES DUES AUX TRANSPORTS ROUTIERS ET FERROVIAIRES DANS LE VAUCLUSE

M. le président. M. Thierry Mariani a présenté une question, n° 1636, ainsi rédigée :

« M. Thierry Mariani appelle une nouvelle fois l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les vives préoccupations exprimées par les membres de la fédération Mieux vivre en vallée du Rhône en Vaucluse. Cette fédération regroupe les associations de défense des riverains de l'autoroute A 7, mais aussi ceux de la nouvelle ligne TGV Méditerranée dans le Haut-Vaucluse. Alors que le Gouvernement se dit prêt à renforcer la politique de lutte contre le bruit des transports terrestres engagée depuis la publication de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, ces populations se sentent totalement laissées pour compte. S'agissant des riverains de l'autoroute A 7 entre Bollène et Orange, ces derniers réclament expressément une protection sonore par des solutions mixtes : isolation des façades, des toitures, et mise en place d'écrans acoustiques. Ils sont particulièrement déçus et inquiets de constater que tous les travaux d'isolation sont loin d'être

terminés comme le calendrier d'achèvement des travaux le prévoyait. Par ailleurs, un certain nombre d'interrogations subsiste puisque les autoroutes du sud de la France continuent d'acquérir des parcelles de terrain le long du tracé actuel. Il souhaiterait savoir s'il confirme officiellement et définitivement l'abandon par les autoroutes du sud de la France du projet d'élargissement à deux fois cinq voies. S'agissant des riverains de la ligne TGV Méditerranée, ceux-ci et leurs associations de défense dénoncent la fréquence et l'intensité du bruit de la ligne faute de dispositifs phoniques de protection efficaces et adaptés. Aussi lui demande-t-il de bien vouloir lui indiquer si les riverains entre Caderousse et Lapalud peuvent espérer, et dans quels délais, d'une part, la consolidation des murs antibruit existants et, d'autre part, la construction de nouveaux ouvrages le long de la voie actuelle. » La parole est à M. Thierry Mariani, pour exposer sa question.

M. Thierry Mariani. Monsieur le président, permettez-moi, avant de poser ma question, une remarque sur le déroulement de la séance. Elle n'a rien de polémique, mais elle illustre bien le mécontentement que suscite chez de nombreux députés la chaîne parlementaire. Jusqu'à dix-heures trente, celle-ci retransmettait nos questions orales sans débat. Autrement dit, les gens pouvaient savoir ce que nous faisons dans cet hémicycle. Mais elle vient de passer à une autre émission. S'il s'était agi de faire place aux débats du Sénat, j'aurais pu, à la limite, le comprendre ; or c'est un colloque international que la chaîne parlementaire a choisi de diffuser en ce moment et nos concitoyens n'auront pas l'occasion de connaître la question de mon prédécesseur, ni la mienne,...

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. Ni surtout ma réponse ! (*Sourires.*)

M. Thierry Mariani. ... ni votre réponse, monsieur le ministre, et j'en suis désolé.

Si notre propre instrument de télédiffusion ne retransmet pas ce que nous faisons, ne nous étonnons pas du désintérêt de nos concitoyens pour le Parlement !

Cela dit, monsieur le ministre de l'équipement, je vous remercie d'être présent ce matin. Je vous le dis d'autant plus sincèrement que, tout au long de cette mandature, vous avez toujours répondu aux questions du mardi matin, ce qui n'est le cas de tous vos collègues.

Je souhaite vous interpeller une fois de plus - je crois que c'est la troisième ou la quatrième fois - sur les vives préoccupations exprimées par les membres de la fédération « Mieux vivre en Vallée du Rhône en Vaucluse », qui regroupe les associations de défense des riverains de l'autoroute A 7, mais aussi ceux de la nouvelle ligne TGV Méditerranée dans le Haut Vaucluse.

Ainsi que vous le savez, les riverains de l'autoroute A 7 dénoncent depuis de nombreuses années les fortes nuisances, notamment sonores, provoquées par le trafic de cet important axe routier. Depuis la mise en service commerciale du TGV Méditerranée, les riverains de la nouvelle ligne, dont la qualité de vie s'est énormément dégradée, se sont joints à ces justes mouvements de protestation.

Certaines familles subissent de plein fouet les nuisances sonores issues de ces deux grandes voies de circulation. De manière unanime, tous constatent de réels préjudices dans leurs vie quotidienne, amplifiés par l'absence de dispositifs phoniques de protection efficaces.

Alors que le Gouvernement se dit prêt à renforcer la politique de lutte contre le bruit des transports terrestres, engagée depuis la publication de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, ces populations se sentent totalement laissées pour compte. Les habitants de cette partie du Vaucluse déplorent l'immobilisme actuel des pouvoirs publics dans le traitement des bruits à la source et la résorption des « points noirs ».

Le riverains de l'autoroute A 7, entre Bollène et Orange, réclament expressément une protection sonore

par des solutions mixtes : isolations des façades, des toitures et mise en place d'écrans acoustiques. Ils sont particulièrement déçus et inquiets de constater que tous les travaux d'isolation sont loin d'être terminés comme le calendrier d'achèvement des travaux, que vous m'aviez annoncé à un moment, monsieur le ministre, le prévoyait.

De surcroît, les premières opérations d'isolation des façades laissent apparaître une déficience dans la qualité des matériaux utilisés, car le bruit demeure excessif. Seule la construction d'écrans acoustiques permettrait de rendre à ces habitants une qualité de vie acceptable. Or il semblerait que les critères retenus par les Autoroutes du sud de la France pour l'implantation de ces ouvrages - l'existence de quatre maisons sur cent mètres ou d'un habitat groupé - soient contraires à ceux qui figurent dans la circulaire du 12 juin 2001. Celle-ci précise en effet que les murs acoustiques doivent être implantés à chaque fois qu'il y a un habitat groupé. Le problème est de savoir ce que l'on entend par habitat groupé : est-ce à partir de deux, quatre ou six maisons ? La SNCF a sur ce point, vous vous en doutez, une conception assez particulière.

Du côté de l'autoroute également, un nombre d'interrogations subsistent, puisque les Autoroutes du Sud de la France continuent d'acquérir des parcelles de terrain le long du tracé actuel. Il n'est pas question, monsieur le ministre, que les riverains soient une fois de plus pris pour des imbéciles et que l'on vienne nous faire croire que ces achats sont désintéressés. Comment peut-on tout à la fois nous promettre que l'on n'élargira pas l'A 7 et continuer à acheter des terrains ?

Compte tenu de la légitime exaspération de la population concernée, je vous demande de m'indiquer les mesures que le Gouvernement entend prendre pour assurer une protection contre le bruit enfin efficace. Et surtout, je souhaiterais savoir si vous confirmez officiellement et définitivement l'abandon par les Autoroutes du Sud de la France du projet d'élargissement à deux fois cinq voies.

S'agissant des riverains de la ligne TGV Méditerranée, ceux-ci dénoncent, avec leurs associations de défense, la fréquence et l'intensité du bruit de la ligne, faute de dispositifs phoniques de protection efficaces et adaptés. Vous n'êtes pas sans savoir, monsieur le ministre, que l'intensité du trafic ferroviaire expose la population à une gêne particulièrement insupportable et durable contre laquelle il convient de lutter. Le mécontentement est profond, les riverains se mobilisent et me saisissent régulièrement en tant que député. Les habitants des communes du haut Vaucluse, à savoir Caderousse, Lapalud, Lamotte-du-Rhône, Mornas et Orange, exigent aujourd'hui une prévention concrète des nuisances acoustiques.

Devant le désarroi quotidien des familles qui subissent le passage en continu des TGV jusque tard dans la nuit, la pose de murs antibruit apparaît prioritaire. Les riverains, particulièrement renseignés sur les possibilités techniques réalisables, attendent non seulement des ouvrages du même type que ceux posés sur la voie Paris - Lyon - Marseille à Bollène-la-Croisière, mais aussi des ouvrages adaptés à l'évolution de la vitesse ferroviaire et à l'apparition des rames « duplex » à deux étages dont la hauteur dépasse dorénavant celle des murs de protection. Fatalement, le bruit passe au-dessus. Ces réalisations permettraient de réduire le nombre de décibels qui peut atteindre, pour certaines habitations, 90, alors que le seuil est fixé à 62.

Comment mesurer le bruit ? Selon que le détecteur acoustique est placé au premier étage, là où les gens habitent, ou au niveau du garage, là où les gens n'habitent pas, compte tenu de l'angle, la mesure ne sera évidemment pas la même. Aussi a-t-on par moments l'impression que les campagnes de mesure du bruit menées par la SNCF sont un peu douteuses et inadaptées aux nécessités. Ajoutons que nous sommes dans le Midi et que le bruit n'est pas le même par temps calme et les jours où souffle le mistral.

Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, que ces habitations exposées à des seuils élevés caractérisant ce que les techniciens appellent des « points noirs bruit » méritent d'être enfin protégées ? Je vous demande donc de bien vouloir m'indiquer si les riverains entre Caderousse et Lapalud peuvent espérer, et dans quels délais, d'une part, la consolidation des murs antibruit existants et, d'autre part, la construction de nouveaux ouvrages le long de la voie actuelle.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. Monsieur le député, vous me posez une question précise et elle aussi à plusieurs étapes... (*Sourires.*) J'entends y répondre de manière tout aussi précise.

La ligne du TGV Méditerranée, qui a déjà permis le transport de 11 millions de voyageurs, a fait l'objet d'efforts très importants sur le plan de l'insertion dans l'environnement. Signalons au passage que, lorsque je suis arrivé au Gouvernement, les financements destinés à achever cette ligne n'étaient pas acquis, et d'autant moins qu'il a fallu intégrer, à juste titre me semble-t-il, des dépenses supplémentaires visant précisément à résoudre les problèmes d'insertion et d'environnement et notamment à prendre en compte des exigences renforcées en matière de prévention des nuisances acoustiques.

Des protections acoustiques, murs anti-bruit ou merlons, ont été mises en place afin de respecter les engagements pris en matière de niveau sonore, à savoir un maximum de 62 décibels à la mise en service de la ligne. Ce niveau sera ramené à 60 décibels avec l'utilisation prochaine de matériel roulant de nouvelle génération. On pourrait croire que deux décibels de moins ne sont pas grand-chose, mais la différence sur le plan acoustique est énorme.

Les riverains concernés peuvent également obtenir le rachat de leur habitation dans une bande de trois cents mètres jusqu'à trois ans après la mise en service de la ligne nouvelle.

La direction du TGV Méditerranée de la SNCF vérifie actuellement les niveaux de bruit émis sur l'ensemble du tracé. Elle m'a précisé que les points de mesures, que vous semblez mettre en doute, ont été définis en concertation avec les riverains et les collectivités concernés et que les communes de Caderousse, Lapalud, Lamotte-du-Rhône, Mondragon, Mornas et Orange sont intégrées à cette démarche. Mais je demanderai, monsieur le député, aux services de l'Etat d'expertiser ces mesures et la méthodologie utilisée.

Pour ce qui est de la protection phonique des riverains de l'A 7, les Autoroutes du Sud de la France prévoient, conformément à la circulaire de décembre 1997, de protéger les habitations construites avant le 6 octobre 1978 et dont le niveau de bruit en façade est supérieur à 70 décibels le jour.

Dans le Vaucluse, département que vous connaissez bien, 153 habitations, souvent isolées, ont été recensées comme « points noirs de bruit » le long de l'A 7. Les habitations non groupées seront protégées par des isolations de façades et les autres par des solutions mixtes, comprenant des écrans acoustiques d'au moins deux mètres de haut. Toutes les habitations seront protégées selon les normes et de manière équitable.

Les travaux de protection de façades ont été engagés en avril 2000, compte tenu des délais d'études et des délais d'obtention des accords des propriétaires concernés. A ce jour, il ne resterait, me dit-on, que huit habitations à protéger au nord d'Orange, pour lesquelles les travaux seront réalisés dès ce mois-ci. Les protections mises en place ont été réceptionnées sans réserve et les objectifs d'isolement vérifiés conformes à la réglementation en vigueur par un bureau d'étude acoustique indépendant. Pour les protections à la source, les zones de « points noirs de bruit » groupés sont en cours de définition et les premiers écrans acoustiques seront réalisés en 2002.

Ajoutons que la circulaire interministérielle du 12 juin 2001 ne remet pas en cause le programme prévu par les ASF. Elle prévoit la mise en place d'un observatoire du bruit des transports terrestres et précise les modalités de hiérarchisation et de financement des opérations de résorption des « points noirs de bruit » des réseaux nationaux routier et ferroviaire. Elle ne modifie pas la définition du « point noir du bruit » et souligne que les protections à la source seront mises en place dans des conditions techniques, environnementales et économiques satisfaisantes, en commençant par les sites où elles sont les plus efficaces.

Par ailleurs, à part quelques achats visant, notamment, à la réalisation de protections acoustiques, il ne m'a été signalé aucune démarche volontariste d'acquisitions de parcelles le long de l'A 7 par les ASF. Je vous confirme ce que j'ai dit dans ma précédente réponse : le Gouvernement ne fait pas sienne la proposition du président d'Autoroutes du Sud de la France, selon laquelle il conviendrait de doubler l'A 7 en cette partie de la vallée du Rhône pour faire face à l'augmentation des trafics. D'autres propositions ont été avancées.

Après l'approbation prochaine par décret des schémas de service, un débat public multimodal sera bien organisé au deuxième semestre de cette année sous l'égide de la Commission nationale du débat public pour l'avenir des infrastructures de transport de la vallée du Rhône et le long de l'arc languedocien. Ce débat permettra de présenter l'inventaire détaillé des solutions à mettre en oeuvre ainsi que leurs inconvénients et avantages respectifs.

Sur ces axes importants pour le trafic tant national qu'international, comme sur tous les corridors de cette nature, la priorité absolue doit être accordée à la recherche de solutions multimodales et intermodales, c'est-à-dire aux modes ferroviaire et fluvial. Il est exclu qu'une décision soit prise sur l'A 7 avant les conclusions de ce débat public.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani.

M. Thierry Mariani. Je veux remercier M. le ministre pour cette réponse précise. Il a été fait appel à un cabinet indépendant pour mesurer le bruit sur l'autoroute A 7. Nous demandons qu'il en soit de même pour le TGV, c'est-à-dire que ce ne soit pas la SNCF elle-même qui exploite les données et contrôle le bruit. Je me souviens d'un débat sur le bruit des avions que nous avons eu avec M. le ministre Cochet, assis à côté de vous. Nous sommes tous d'accord sur les normes : la question est de savoir comment et où l'on mesure et, surtout, qui contrôle. Si vous parvenez à faire en sorte, comme vous venez de le dire, que la SNCF conduise cette nouvelle campagne de mesures en accord avec les associations, et si les travaux sur l'autoroute que vous nous annoncez sont réalisés, les riverains ne pourront qu'en être satisfaits.

Données clés

Auteur : [M. Thierry Mariani](#)

Circonscription : Vaucluse (4^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1636

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 7 janvier 2002, page 8

Réponse publiée le : 9 janvier 2002, page 22

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 7 janvier 2002