



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

bruits

Question orale n° 132

Texte de la question

M. Armand Jung attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les nuisances sonores engendrées par la circulation sur les axes autoroutiers qui jouxtent et traversent certains quartiers de Strasbourg. Des entreprises ont développé des revêtements phoniques de nouvelle génération qui permettent de réduire considérablement la puissance sonore du trafic autoroutier. Les villes qui ont testé ces produits ont obtenu des résultats particulièrement positifs. Il souhaite savoir si ces nouvelles technologies peuvent être expérimentées à Strasbourg qui est l'une des villes de France à être traversée par le réseau autoroutier et où les murs anti-bruits ont montré leurs limites.

Texte de la réponse

LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES DU TRAFIC AUTOROUTIER À STRASBOURG

M. le président. La parole est à M. Armand Jung, pour exposer sa question, n° 132, relative à la lutte contre les nuisances sonores du trafic autoroutier à Strasbourg.

M. Armand Jung. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, à l'instar de plusieurs capitales régionales françaises, la ville de Strasbourg est traversée du nord au sud par l'autoroute A 35 et par la voie express deux fois deux voies de contournement sud. Ces axes, qui drainent chaque jour près de 200 000 véhicules, voitures et poids lourds, sont quotidiennement saturés. L'engorgement provoque non seulement une pollution atmosphérique particulièrement élevée dans l'agglomération strasbourgeoise, mais aussi une importante pollution sonore dont se plaignent les riverains. Les habitants de plusieurs quartiers importants de Strasbourg subissent en effet un bruit de fond permanent, au détriment de leur qualité de vie et de leur santé.

Pourtant, les nuisances sonores ont fait l'objet de débats lors du récent Grenelle de l'environnement, et l'article 1er de la Charte de l'environnement, adoptée par le Parlement en février 2005 et adossée à notre constitution, consacre le " droit de chacun de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé ".

Depuis plusieurs années, les services déconcentrés de l'État à Strasbourg et les collectivités locales réfléchissent à des solutions efficaces et innovantes pour combattre l'effet de ces nuisances. C'est ainsi qu'un mur antibruit très coûteux a été mis en place à la hauteur de la commune d'Ostwald, à proximité immédiate de Strasbourg. Mais les résultats sont très décevants : les riverains de l'autoroute continuent à se plaindre d'un bruit constant.

Une autre solution, actuellement à l'étude, consisterait à limiter la vitesse sur un tronçon de l'autoroute allant de Fegersheim à Vendenheim. Cette proposition a été étudiée par plusieurs représentants successifs de l'État en Alsace. Mais les modalités de son application suscitent un grand scepticisme. Par ailleurs, elle provoquerait des ralentissements dangereux du fait de la circulation de très nombreux poids lourds sur cette portion.

Il y a, bien sûr, le vaste projet de grand contournement ouest de Strasbourg ou GCO, validé par les collectivités locales, et qui vient d'être déclaré d'utilité publique. Mais différentes études montrent qu'il faut en attendre au mieux un délestage de 15 % du trafic quotidien sur l'A 35 - à mettre en regard avec l'augmentation annuelle prévisible de 3 à 4 % de la circulation. Que l'on approuve ou non le projet de GCO, une telle solution n'aurait donc, semble-t-il, que peu de répercussions positives sur la circulation de l'A 35.

M. le président. Veuillez poser votre question.

M. Armand Jung. Une solution alternative, de plus en plus souvent évoquée et réclamée par les riverains, consisterait à mettre en place un revêtement phonique de nouvelle génération, à même de réduire considérablement la puissance sonore du trafic autoroutier. Des expériences de ce type ont été menées dans plusieurs villes, dont Lille, et leurs résultats sont très encourageants. Cette technologie de pointe allie efficacité et développement durable. Par ailleurs, les mesures effectuées sur les chantiers de Lille sont spectaculaires : elles ont révélé une division par huit de la puissance sonore émise.

Quel est votre sentiment sur cette innovation ? Dans le cadre de la politique du Grenelle de l'environnement, et que le GCO soit réalisé ou non, pensez-vous que cette technologie de pointe pourrait être expérimentée à Strasbourg dans les années à venir ? Seriez-vous prêt à consulter les collectivités territoriales concernées et à mettre en place un programme pluriannuel de travaux ? Accepteriez-vous de nommer un groupe de pilotage chargé d'approfondir ce dossier, voire de nommer une personnalité compétente et reconnue, susceptible de faire des propositions et de mener des consultations avec les riverains, les associations et les élus ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. J'espère que la réalisation du grand contournement ouest, une fois réglé le problème du grand hamster, sera en mesure d'apporter plus de fluidité à la circulation dans l'agglomération strasbourgeoise et de réduire les problèmes de pollution et de bruit. Sur les points, très techniques, que vous avez évoqués, je suis ouvert à toutes les propositions. Les enrobés acoustiques constituent certes une solution innovante pour réduire les nuisances sonores à la source en limitant le bruit de contact entre pneu et chaussée. Toutefois, la pérennité des performances acoustiques de ces enrobés et la préservation d'autres qualités essentielles comme l'adhérence ou la durabilité posent problème. C'est pourquoi la réglementation technique française - à tort, peut-être - considère que cette technologie ne représente pas une amélioration décisive. Les solutions classiques - mur antibruit, merlon, protections de façade - restent privilégiées.

Les services de recherche du ministère travaillent actuellement sur l'amélioration de ces enrobés pour résoudre les problèmes que je viens de citer. C'est évidemment un objectif majeur dans le cadre des orientations fixées à l'issue du Grenelle de l'environnement.

Dans le cas précis de l'A 35, les écrans antibruit, dont les performances acoustiques s'étaient avérées peu efficaces, ont été significativement améliorés - pour un coût élevé. Cette situation fera en 2008 l'objet d'un nouveau diagnostic, et de nouvelles actions seront proposées dans le cadre d'une directive européenne actuellement mise en oeuvre, qui impose la réalisation de cartes de bruit et de plans de prévention du bruit pour toutes les grandes infrastructures de transport et pour toutes les grandes agglomérations.

Je suis prêt, monsieur Jung, à travailler avec vous ou à désigner une personnalité pour prendre en charge ce dossier, dont m'ont déjà saisi la municipalité strasbourgeoise et vos collègues du Bas-Rhin. Bien sûr, la meilleure solution réside dans les transferts de trafic. Les projets de transport collectifs, nombreux dans l'agglomération strasbourgeoise, sont également à privilégier dans la mesure où ils permettent des alternatives à l'usage de la voiture. Cependant, toutes les nouvelles technologies doivent être mises en oeuvre.

M. le président. La parole est à M. Armand Jung.

M. Armand Jung. Monsieur le secrétaire d'État, un peu d'audace ! Le moment semble venu pour aller un peu plus loin dans l'exploration de ces technologies innovantes. Je trouve donc votre réponse un peu timorée.

Données clés

Auteur : [M. Armand Jung](#)

Circonscription : Bas-Rhin (1^{re} circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 132

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 janvier 2008, page 626

Réponse publiée le : 30 janvier 2008, page 560

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 29 janvier 2008