

**Comité de suivi A7 :
Groupe de travail thématique
« Environnement - aménagement »
du 2 juillet 2009**

Sébastien FRAISSE, Directeur d'exploitation du Sud-est (ASF), explique que ces groupes de travail thématiques font suite à la réunion plénière du Comité de suivi A7 qui s'est tenue à Valence le 10 avril 2009. D'ailleurs, une charte de la démarche de suivi a été rédigée avec l'aide de Philippe MARZOLF, garant de la démarche au titre de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), pour encadrer les différents moments d'échange.

Christophe KARLIN, Directeur du dialogue territorial (ASF), ajoute que cette démarche de consultation se prolongera jusqu'en 2011.

Norbert CARPI remarque qu'Aménager sans nuire Bollène ne figure pas sur la liste des participants à l'actuelle journée d'échanges.

Christophe KARLIN indique que des réponses vont être apportées à la plupart des questions posées par l'association préalablement à cette rencontre. Il se tient à la disposition de Monsieur CARPI s'il lui reste des questions à poser à la fin de la journée.

Norbert CARPI souhaite ajouter à l'ordre du jour de ce moment d'échange la problématique de la sécurité des riverains bollénois, dans la perspective de l'accident ferroviaire récent survenu en Italie.

I. Généralités acoustiques

Daniel LEGUILLETTE, Bureau Veritas, expose quelques généralités acoustiques, ainsi que les principales composantes de la réglementation actuelle et enfin les méthodes de mesure et de réduction du bruit autoroutier (mise en œuvre de revêtements moins bruyants, d'écrans ou de merlons, isolement des façades avoisinantes).

Monsieur GRANDIN, Aménager sans nuire Piolenc, demande si les mesures acoustiques sur les maisons sont réalisées les fenêtres ouvertes.

Daniel LEGUILLETTE répond que ces mesures sont réalisées fenêtres fermées.

Nicole CHASSAGNARD, Mieux vivre en vallée du Rhône, demande si l'exposé de Daniel LEGUILLETTE sera transmis aux participants.

Sébastien FRAISSE le confirme : l'actuelle rencontre fera l'objet d'un compte-rendu accompagné de l'ensemble des présentations projetées.

Alain VERBEKE, Colère 26, remarque que l'indicateur LAeq acoustique ne décrit pas le véritable ressenti de l'oreille humaine. Colère 26 lutte pour que l'indicateur de bruit considéré par les décideurs tienne compte de ce ressenti car c'est l'effet du bruit sur la santé qui importe.

Daniel LEGUILLETTE convient que les acousticiens s'attachent eux aussi à décrire les variations du bruit dans le temps (pointes de bruit). Il précise que le niveau de bruit autoroutier tend toutefois à être relativement constant.

Raymond GIELY, Mairie de Morières les Avignon, sollicite quelques détails sur l'altitude à laquelle les mesures sonores sont réalisées par rapport à celle de l'autoroute.

Daniel LEGUILLETTE explique que les méthodes de mesure ont été harmonisées à l'échelle européenne. Il est préconisé dans ce cadre d'utiliser un logiciel de calcul. Il a été conduit en 2007 une étude consistant à relever les niveaux de bruit sur deux kilomètres aux alentours des autoroutes.

Raymond GIELY précise que le niveau de bruit constaté à Morières a progressé depuis 2007.

Christophe KARLIN annonce la réalisation d'une mesure de terrain sur le hameau des Grès à Orange. Il se propose d'inviter Raymond GIELY à la réunion de préparation de cette étude, qui se tiendra en la présence des habitants du hameau.

Jean GONELLA, FARE Sud, souligne les particularités des bruits émergents : une seule motocyclette peut réveiller des milliers de personnes en pleine nuit. Il demande si la réglementation actuelle est susceptible d'évoluer dans l'intérêt des riverains. Jean GONELLA remarque par ailleurs que la réglementation européenne semble être construite de sorte à être acceptable pour les entrepreneurs, alors qu'à l'inverse aux Etats-Unis la réglementation est rédigée avec l'objectif de préserver la santé des riverains.

Daniel LEGUILLETTE remarque que l'évolution réglementaire tend vers une réduction des seuils maximaux d'exposition sonores. Cette tendance devrait se vérifier à l'avenir.

Henri FAUQUE, Mairie de Saulce-sur-Rhône, se déclare démuni en tant qu' élu local lorsque ses administrés l'interpellent à propos des nuisances sonores. Il retient de l'intervention de Daniel LEGUILLETTE que certains véhicules peuvent générer jusqu'à quatre fois plus de bruit que d'autres. Or l'A7 passe par des zones fortement urbanisées. Henri FAUQUE propose d'adopter des mesures de prévention pragmatiques, comme l'utilisation de la voie fluviale (nettement moins bruyante), pour les transports.

Sébastien FRAISSE précise qu'ASF n'est pas décisionnaire en matière de transfert multimodal, bien que la société soit disposée à participer à la réflexion sur ce point. ASF se préoccupe d'améliorer les infrastructures dont elle est responsable, et notamment leur performance environnementale. Il s'agit donc d'identifier les sites sur lesquels il faudra concentrer les efforts en matière de prévention du bruit.

Henri FAUQUE fait observer que les dispositifs de réduction du bruit aux abords des autoroutes ont une efficacité discutable.

Alain DE VECCHIS, AFOC, estime que l'intervention du concessionnaire peut, par exemple, reposer sur le développement de nouveaux types de revêtement. Il remarque par ailleurs que le calcul du niveau équivalent pondéré (A) ou LAeq diminue mécaniquement des deux tiers le niveau de bruit. Enfin, Alain DE VECCHIS précise qu'en Provence, les riverains vivent dehors pendant la période estivale ; il souhaite que des mesures soient prises pour tenir compte de ce fait et laisser un monde meilleur aux générations futures.

Monsieur GRANDIN évoque le calcul du niveau moyen journalier ou Lden. Il s'interroge sur les modalités de prise en compte des basses fréquences dans cet indicateur, puisque la mesure en décibels pondérés (A) ou dB(A) tend à filtrer les basses fréquences.

Daniel LEGUILLETTE souligne la sophistication des appareils actuels de mesure. Il est possible de programmer l'appareil pour réaliser des mesures périodiques sur une certaine gamme de

fréquences. En revanche, les mesures réalisées doivent être exploitables ; c'est pourquoi il a fallu définir un spectre de fréquences pour pouvoir analyser les données collectées à l'échelle européenne. Or jusqu'ici, aucun indicateur d'exposition aux basses fréquences n'a été décrit par la réglementation européenne.

Monsieur GRANDIN demande si le décibel (A) est utilisé partout en Europe.

Daniel LEGUILLETTE le confirme : cet indicateur est utilisé partout en Europe depuis 2002, date de publication de la directive qui le décrit. Daniel LEGUILLETTE considère qu'à l'heure actuelle, il manque certains indicateurs à l'analyse acoustique, comme le Lmax ou niveau de bruit au passage.

Alain VERBEKE explique qu'il a obtenu, à l'occasion de la construction de la déviation de Bourg-Lès-Valence, des informations particulièrement intéressantes. Il s'agit du modèle détaillé de prévisions de bruit, d'enregistrements sonores instantanés et d'une analyse spectrale des sources de bruit. Ces trois éléments ont permis aux associations de formuler des contre-propositions efficaces sur le projet de déviation envisagé.

Sébastien FRAISSE se propose de se renseigner sur cette démarche.

Norbert CARPI propose d'adopter quelques mesures simples comme la réduction de la vitesse à 110 km/h au niveau des agglomérations. En outre, il revient sur la notion de réverbération du bruit : Norbert CARPI a connaissance d'un cas où le bâti d'un gymnase a, par réverbération, amplifié le bruit auquel sont exposés certains riverains.

Gérard ORIOL, Mairie de Saint-Rambert d'Albon, demande si des décisions ont été prises sur les projets envisagés tels que des couvertures afin de réduire le bruit autoroutier dans le nord de la Drôme et notamment sur le col du Grand Bœuf.

Roland DOREE, FNTR 26, souhaite que les lieux de repos et de loisirs soient eux aussi épargnés par le bruit autoroutier ; ces lieux doivent faire l'objet de mesures de prévention au même titre que les habitations.

Un intervenant s'enquiert des conditions dans lesquelles sont effectuées les mesures acoustiques.

Daniel LEGUILLETTE explique que cette méthodologie est très précisément codifiée par une norme : les mesures doivent être effectuées au rez-de-chaussée, ou au premier étage des habitations (où le niveau de bruit est généralement plus important).

Norbert CARPI annonce la publication, par le Conseil départemental de concertation du Vaucluse, d'un document sur les infrastructures routières.

Olivier LEFEVRE, Mairie de Morières, indique que selon les fiches techniques des enrobés, certains d'entre eux présentent une performance acoustique particulièrement intéressante. Une de ces technologies, par exemple, permettrait une réduction acoustique équivalant à une diminution de 70 % du trafic.

Sébastien FRAISSE convient que certains enrobés contribuent à réduire le bruit généré. Cependant, ASF doit aussi tenir compte de la durée de vie des enrobés qu'elle déploie et de leur caractère drainant pour le confort de conduite en temps de pluie. Depuis quelques années, ASF a pour politique d'utiliser en règle générale des enrobés drainants ou acoustiques. Dans les zones où l'hiver est plus rude, l'entreprise met en oeuvre des enrobés moins performants en matière de drainabilité mais qui sont beaucoup moins sensibles au verglas et à la neige. Plusieurs expérimentations d'enrobés ont été réalisées sur le réseau ASF ; leurs résultats sont plus ou moins positifs.

Par ailleurs, Sébastien FRAISSE revient sur la question de la couverture de certaines portions de l'A7. Il considère que tous les aménagements sont possibles techniquement, et que la question est celle des moyens. Il est donc toujours possible d'intervenir sur le col du Grand Bœuf mais un tel chantier serait long et complexe donc très onéreux. En outre, la réglementation interdit toute congestion du trafic sur les nouveaux tunnels construits ; or sur l'A7 dans le nord de la Drôme, les situations de congestion sont plutôt fréquentes. ASF n'a pas ouvert d'études jusqu'ici sur ce dossier mais elle le fera si l'Etat le lui demande.

En ce qui concerne les limitations de vitesse, leur respect est favorisé par les campagnes de contrôle-sanction automatique. La limitation de la vitesse à 110 km/h pour les véhicules légers a été mise en œuvre suite à une proposition d'ASF sur certains tronçons particulièrement accidentogènes ou dans les zones très urbanisées. En revanche, pour Sébastien FRAISSE, il serait peu efficace de limiter la vitesse à 110 km/h partout et tout le temps car cette mesure ne serait pas respectée par des utilisateurs qui ne la comprendraient pas.

Norbert CARPI remarque que les Bollénois subissent simultanément les nuisances liées au CD 26 et celles de l'autoroute. Il confirme que les effets positifs de la limitation temporaire à 110 km/h sont manifestes ; voilà pourquoi cette mesure mérite d'être généralisée sur les zones urbaines..

II. Programmes de réduction des nuisances sonores

Denis-François DURAND, chef du service Gestion et Maintenance du Patrimoine (ASF), présente les programmes de réduction des nuisances sonores mis en œuvre par ASF, qui découlent de quatre textes publiés entre 1978 et 2004. Les résultats de ces programmes sont positifs (1 000 logements protégés). Pour autant, la réponse à la problématique « bruit » peut encore s'améliorer : la définition des Points Noirs Bruit (PNB) évolue, les mesures prises sont des mesures de protection des façades plutôt que des mesures de réduction à la source, et enfin ces mesures entraînent des effets pervers en matière d'urbanisation. En effet, certains lotisseurs n'hésitent pas à promettre aux acheteurs de logements que ceux-ci seront protégés du bruit autoroutier, ce qui n'est pas toujours le cas. De plus, il peut suffire d'une nouvelle construction en un lieu particulier pour réduire à néant les efforts fournis par ASF pour limiter la propagation du bruit.

Sébastien FRAISSE ajoute que l'objectif d'ASF est donc d'aller plus loin dans le traitement des nuisances sonores le long de l'A7 et de l'A9, par le biais des mesures nouvelles introduites dans le cadre du programme A7/A9. Le traitement de l'acoustique sur les autoroutes A7 et A9 restera toutefois dans l'avenir une problématique récurrente. Pour autant, ASF se propose d'identifier des « PNB en devenir », qui ne sont pas encore qualifiés comme tels mais qui le deviendront avec les nouveaux textes, afin de les intégrer par anticipation dans l'analyse. Enfin, ASF continuera à proposer systématiquement des partenariats aux collectivités et aux particuliers pour mener des actions de prévention du bruit.

Sébastien FRAISSE, en conclusion, indique que dans le cadre du plan de relance de l'économie, l'Etat envisage de prolonger pour un an les contrats de concession autoroutiers en contrepartie d'investissements supplémentaires de la part des concessionnaires dans les domaines environnementaux. ASF a proposé dans ce cadre d'amplifier sa démarche de protection acoustique : des discussions sont en cours à ce propos.

Denis-François DURAND présente la législation actuelle des points noirs bruit ainsi que le critère d'antériorité. Pour traiter ces PNB, ASF adopte des solutions de protection à la source, de protection de façades ou encore des solutions mixtes. L'une ou l'autre de ces solutions est retenue au cas par cas en fonction du nombre de points noirs bruit localisés sur la zone considérée. Dans le cadre de ses engagements contractuels, ASF devra protéger d'ici fin 2011 un parc de 260 logements

identifiés. Le concessionnaire mènera également un programme complémentaire, dans une logique d'anticipation de la mise en place des plans de prévention contre le bruit (PPBE). Enfin, ASF proposera des partenariats aux collectivités et aux particuliers, par exemple pour créer des zones de calme.

Norbert CARPI demande si ASF souhaite développer des partenariats avec les associations.

Denis-François DURAND répond par l'affirmative.

Sébastien FRAISSE précise que la décision ministérielle de 2008 dispose le traitement d'un certain nombre de PNB qualifiés selon la méthode du LAeq : 260 logements. L'indicateur Lden conduira ASF à identifier de nouveaux PNB. C'est pourquoi la société souhaite intégrer tout de suite ces PNB à venir dans ses programmes d'action. Par ailleurs, des rencontres seront organisées avec les représentants des municipalités, ainsi qu'avec les associations qui le désireront, pour tisser des partenariats.

Nicole CHASSAGNARD déplore que la thématique de l'environnement soit réduite à la seule problématique du bruit. En effet, l'autoroute génère aussi des pollutions préjudiciables à la santé des riverains. Or il se trouve par exemple que les utilisateurs ne sont pas suffisamment informés des limitations de vitesse appliquées dans les cas de pics de pollution à l'ozone.

Sébastien FRAISSE indique que c'est en effet un choix délibéré (pour des raisons méthodologiques) de n'évoquer que le bruit lors de ce première Groupe de Travail, car c'est aussi la problématique qui revient le plus fréquemment dans le débat qui méritait une réunion dédiée. Il se montre conscient de l'existence de pollutions de l'air et de l'eau générées par l'autoroute. D'ailleurs, ASF a développé des programmes d'action en faveur de la qualité de l'air et de l'eau.

Pour informer les usagers des limitations de vitesse ponctuelles, Sébastien FRAISSE indique que les panneaux d'information existants sont mis à contribution mais qu'il souhaite en augmenter le nombre. Une deuxième piste d'amélioration consiste à adapter en temps réel les dispositifs de contrôle de la vitesse à ces mesures de régulation ponctuelle.

Monsieur GRANDIN fait observer que la pollution atmosphérique entraîne 20 000 décès prématurés chaque année. L'association Aménager sans nuire Piolenc a fait réaliser des mesures en 2004. Selon ces études, la valeur limite d'exposition au NO₂ est approchée sur toute la longueur de l'autoroute. L'objectif de qualité est fréquemment dépassé aux alentours de l'axe. Toujours selon cette étude, les valeurs limite d'exposition au NO₂ seront dépassées en 2010.

Jean GONELLA ajoute que la carte des moyennes de pollutions montre que l'axe A7 est aussi pollué que les zones les plus polluées du golfe de Fos sur Mer. Par ailleurs, certains édiles avaient demandé, par exemple lors du Grenelle de l'Environnement, une limitation permanente de la vitesse à 110 km/h. Cette mesure avait pour but de réduire les émissions de gaz à effet de serre, la consommation de carburants et l'usure des véhicules et des infrastructures ; d'ailleurs, l'expérience montre que respecter cette limitation ne fait pas perdre de temps sur des trajets de moyenne distance. Il semble pourtant que l'opinion dominante consiste à dire que les Français ne sont pas capables d'accepter une telle mesure. Les acteurs devraient au contraire mettre leurs actes en rapport avec leurs intentions, surtout s'ils souhaitent que la France atteigne le facteur 4 en 2020 (les industriels ont déjà accompli d'importants efforts dans ce sens).

Sébastien FRAISSE fait état effectivement des résultats des premières expérimentations quant à la limitation dynamique de vitesse à 110 km/h : ces expérimentations ont montré que la mesure est peu acceptée par les utilisateurs et donc peu respectée si elle n'est pas comprise, même si elle est mise en œuvre dans un but purement sécuritaire.

Pascal-Eric CHOMEL, Conseil général de la Drôme, demande si certains PNB sont attribuables, outre la présence de l'infrastructure autoroutière, à l'existence d'autres structures telles que les lignes ferroviaires. Il s'enquiert des modalités de traitement de ces PNB particuliers.

Denis-François DURAND confirme qu'il existe des PNB liés à la présence de l'autoroute et d'autres sources de bruit (voie ferroviaire, route départementale). Dans ces cas, ASF se rapproche du gestionnaire de l'autre voirie pour tenter de trouver des solutions. Cependant, ces discussions complexes sont rarement suivies d'effet immédiat.

Norbert CARPI souhaite savoir si ASF, lorsqu'elle installe un écran antibruit, se contente d'appliquer les textes en vigueur ou si le concessionnaire dépasse les prescriptions de ces textes.

Denis-François DURAND explique que la plupart des textes en vigueur sont non contraignants : ceux-ci imposent uniquement la réalisation d'études. L'ensemble des programmes concrets mis en œuvre à ce jour le sont dans un cadre contractuel avec l'Etat, ou même sur l'initiative propre d'ASF.

Alain DE VECCHIS propose à ASF de délivrer sur le ticket de péage une information sur la vitesse moyenne de l'utilisateur pendant son parcours. Le concessionnaire pourrait même récompenser les conducteurs méritants qui ont respecté les limitations de vitesse.

Sébastien FRAISSE répond que le calcul des vitesses moyennes est possible, mais qu'il procure des résultats imprécis, voire peu réalistes, surtout si l'automobiliste s'arrête sur une aire de repos pendant son parcours. Par ailleurs, le comportement du conducteur peut être dangereux même si sa vitesse moyenne calculée paraît bonne. ASF a expérimenté dans le secteur de Montélimar, dans une démarche de prévention (en complément à la démarche de répression routière des Autorités), de relever l'immatriculation des véhicules, de calculer leur vitesse moyenne entre deux points et de sensibiliser à leur propre vitesse les véhicules en dépassement grâce aux Panneaux à Message Variable (PMV). Les résultats de cette expérimentation sont plutôt concluants.

Yves MEINIER, DREAL Rhône-Alpes, rappelle que l'ADEME a reçu d'importants crédits à dépenser sur trois ans afin de résorber les points noirs existant sur les infrastructures routières départementales, communales ou encore ferroviaires. Il existe dans ce cadre une possibilité pour ASF de conclure des conventions de cofinancement pour ses investissements.

Sébastien FRAISSE manifeste son intérêt pour ce mode de contractualisation.

Un intervenant évoque des revêtements capables d'absorber le NO₂. Il demande si ASF s'intéresse à ces technologies.

Sébastien FRAISSE répond par l'affirmative. Cependant, il n'existe pas encore de données suffisantes sur la durée de vie de ces revêtements. Il est envisagé de les expérimenter sur quelques plateformes de péage où les risques en cas d'usure prématurée sont moindres : cette expérimentation sera entreprise dès lors qu'un protocole d'évaluation rigoureux aura été construit à ce sujet.

Jean LAFOSSE, MNLE Drôme-Ardèche, s'interroge sur les modalités de mise en œuvre de l'enveloppe proposée par l'ADEME.

Yves MEINIER explique que l'opération a débuté en 2009. Son budget représente 50 millions d'euros d'autorisations d'engagements et 20 millions d'euros de crédits de paiement à l'échelle de la France. Sans préjuger du montant de l'enveloppe régionale, l'action sur le bruit est traditionnellement dynamique en Rhône-Alpes. Jusqu'ici, aucun crédit n'a été dépensé : l'ADEME se trouve dans une phase de contractualisation avec les porteurs de projets.

Nicole CHASSAGNARD remarque que le seul moyen d'accès à la future ZAC de Bollène est la route. Elle demande s'il est prévu de réaménager l'échangeur de Bollène dans le cadre de la construction de cette ZAC ou dans un but sécuritaire.

Sébastien FRAISSE répond qu'il n'est pas prévu de réaménager l'échangeur de Bollène, mais il déclare qu'il s'enquerra du trafic drainé par la nouvelle ZAC. Il déplore qu'il arrive trop souvent que la question des accès aux zones en développement soit abordée plutôt tardivement, après le lancement de projets. Au demeurant, il n'existe pas sur l'échangeur de Bollène de situation particulière d'insécurité.

En conclusion de la réunion, Sébastien FRAISSE indique que la démarche d'ASF consiste à traiter désormais les problèmes au plus près du terrain, en sortant de la logique pure « d'ingénieurs » pour adopter une analyse moins mécanique des choses. Il se propose de se renseigner sur la démarche menée à Bourg les Valence et évoquée plus tôt dans le débat. Sébastien FRAISSE prend note des contributions formulées sur les revêtements anti-NO₂ ou anti-NOX, qu'il juge intéressantes. En ce qui concerne le bruit, ASF souhaiterait d'ores et déjà élargir son programme contractuel antibruit, et a fait des propositions en ce sens dans le cadre des dispositifs du plan de relance économique. Enfin, un processus de dialogue plus réactif, plus proche, plus humain est instauré : les acteurs disposeront par exemple d'une adresse *e-mail* dédiée pour solliciter ASF sur un point particulier.

Un intervenant évoque la construction d'un point de vente IKEA au niveau de l'échangeur d'Avignon-Nord. Il s'interroge sur les projets d'ASF dans ce cadre.

Sébastien FRAISSE indique que des discussions sont en cours à ce propos sous l'égide de la Préfecture avec le Conseil Général, l'Agglomération. En effet la question des accès est préalable à la signature du permis de construire.

Norbert CARPI souhaite que les riverains, comme les usagers, bénéficient d'une charte de service clients.

Sébastien FRAISSE précise que la Charte publiée pour l'été constitue bien des engagements vers les clients, mais qu'ASF lance également des démarches vers les riverains comme en témoigne ce Groupe de Travail. Il estime qu'il est possible de trouver des solutions et dispositifs pour concilier service au client et protection du riverain.

Philippe MARZOLF considère que le transport recouvre plusieurs thématiques liées, comme les intervenants l'avaient aussi constaté à l'occasion du VRAL. Il retient de l'échange qu'il est possible d'approfondir l'effort en matière de prévention des pollutions atmosphériques, par le biais des nouvelles technologies par exemple. Par ailleurs, Philippe MARZOLF constate que la problématique du transport multimodal est à nouveau revenue dans le débat : il serait utile que l'Etat développe à ce sujet une démarche de concertation parallèle à celle qu'a entreprise ASF.

Les participants bénéficient à l'issue de la rencontre d'une visite du Centre de Contrôle Trafic et de la radio 107.7.