

Le 20 novembre 2007

## CONTRIBUTION DE JP HUNAUT

Association AREC Plaine de France  
Conseiller Municipal à Villiers-Adam

### Nuisances sonores ; Compléments aux points évoqués lors de l'intervention à l'Isle-Adam le 13 Octobre 2007.

1) Pour les nuisances sonores, les documents du projet s'appuient sur les normes actuellement en vigueur, principalement l'arrêté du 5 mai 1995, mais l'incidence de la météorologie ne semble pas clairement apparaître, comme nous l'avons fait remarquer lors de la première séance à Domont. (Ex ; à Villiers-Adam, à 800 mètres de la Francilienne, un écart de 10 db entre les cas inverses de vent, Ouest ou Est, est constaté avec une valeur absolue dépassant 50 db en cas défavorable !)

2) L'arrêté du 5 mai 95 est antérieur à la directive Européenne 2002/49 qui préconise l'application du Lden dans trois périodes sur 24 heures alors que l'arrêté ne prend en compte que deux périodes, jour et nuit, il manque donc une période de 18 heures à 22 heures où le niveau de jour pris comme référence devrait être réduit de 5 db.

De plus, cet arrêté du 5 mai ne prend pas en compte des événements tels que les bruits crête LAmax, amplitude et fréquence de répétition, c'est une valeur moyennée LAeq qui est utilisée.

3) On peut rappeler aussi que la plaine de France à la croix verte est soumise à d'autres bruits que celui du trafic routier. La carte complète de bruit existe-t-elle ?

4) Quelque soit le tracé choisi, les niveaux de bruit de référence qui actuellement sont ceux de l'arrêté du 5 mai 95, sont jugés trop importants pour un cadre de vie correct ! (Pétitions faites à Villiers-Adam et à Baillet pour la Francilienne).

5) On conçoit qu'il est difficilement acceptable pour des résidents vivant initialement dans des zones de calme avec un LAeq inférieur à 40 ou 45 db, de se retrouver d'un coup à un niveau de 60 db - epsilon, c'est une véritable spoliation qu'ils subissent du point de vue qualité de vie.

6) On constate par ailleurs que beaucoup de normes sur l'environnement prévoient des réductions des valeurs maximum, (le CO2, NOx, CO, HC, même le bruit aérien à la source a baissé significativement par élimination des avions les plus bruyants), on ne voit pas pourquoi les normes concernant le bruit autoroutier devraient rester figées sans jamais être baissées, n'y aurait-il pas de gains à obtenir du trafic autoroutier ?

7) Nous recommandons donc de réclamer une diminution des valeurs maxima utilisées dans la construction de réseaux autoroutiers et donc que le projet prévoit les moyens de s'y conformer, si non l'ajustement se fait par nos oreilles mais surtout nos nerfs, notre santé et notre qualité de vie!

**En conclusion : Ce n'est pas le riverain qui doit s'adapter aux chiffres des normes mais l'inverse !**