

AMENAGER SANS NUIRE / PIOLENC
siège social : Mairie de 84420 PIOLENC

membre de la Fédération
Mieux Vivre
dans la Vallée du Rhône en Vaucluse



CONTRIBUTION au DEBAT PUBLIC sur la politique des transports VRAL

OBJET : constat des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique subies par les riverains de l'autoroute A7 dans sa configuration actuelle.

OBJECTIF : prise en compte dans le document du maître d'ouvrage des problèmes liés à la santé, engendrés par ces pollutions et les implications foncières qui en découlent, en cas de doublement de l'autoroute A7.

NUISANCES SONORES

La lutte contre le bruit généré par les transports et notamment la circulation routière est gérée par différents textes :

- la loi de 1992
- le décret de 1995
- la circulaire ministérielle de décembre 1997
- la directive européenne 2002 /49/ CE

La circulaire de décembre 1997 s'applique plus particulièrement à la résorption des Points Noirs du Bruit (PNB) . Un PNB est une habitation construite avant 1978 et qui est soumise à un bruit moyen , supérieur à 70 dB (A) le jour et 65dB (A) la nuit.

La circulaire précise que chaque PNB doit être protégé par des équipements A LA SOURCE (murs antibruit, merlons etc....) et par des isolations de façade si cela n'est pas suffisant. Les quelques mètres de murs antibruit mis en place par les ASF sont largement insuffisants par rapport aux préconisations de cette circulaire.

L'interprétation de cette circulaire par ASF, à savoir : un mur anti bruit est construit lorsque 4 PNB sont groupés sur 100 mètres, ne nous convient pas. Et lorsque ASF nous répond que c'est en raison de contraintes économiques, nous pensons qu'on se moque de nous vis les bénéfices que réalise la société des Autoroutes du Sud de la France, d'ailleurs aujourd'hui privatisée. Nous, riverains, sommes en droit d'être choqués. A titre d'exemple les bénéfices réalisés en 2000 par ASF s'élevaient à 1,6 milliards de francs... pour un chiffre d'affaire de 10,1 milliards de francs.....
et ça n'a pas diminué depuis, bien au contraire !

Nous demandons une protection contre le bruit qui soit la meilleure possible.
Nous voulons que notre cadre de vie soit respecté ; nous savons que les ASF disposent des moyens financiers pour y parvenir .

Pour cela nous demandons:

- que chaque Point Noir Bruit soit protégé par un mur anti bruit
- la continuation de la mise en place des revêtements absorbants
- que des GBA (glissières en béton armé) soient posées de chaque côté de l'autoroute .

Toutes ces mesures **ont un effet sur le bruit et aussi sur la sécurité** . Il faut également **limiter la vitesse** à 110 km/h autour des agglomérations et que la limitation de vitesse à 90 km/h pour les poids lourds soit effective et donc contrôlée. Cette dernière mesure est facile à mettre en place, rapide et peu onéreuse ; elle a montré son efficacité . Les riverains le constatent lorsque les ASF réduisent la vitesse pour réguler le trafic afin d' éviter la formation de bouchons. Chaque décibel gagné est une victoire : **il faut savoir qu'à un niveau sonore de 70 dB , la gêne, pour les riverains, est diminuée du tiers dès lors que l'on diminue le volume du bruit de 3dB** .

Dans le cadre de la nouvelle directive européenne, il est possible que la gêne sonore supportée par les riverains **soit mieux prise en compte pour ce qui concerne essentiellement leur santé** . Cependant, nous ne savons pas encore (à l'heure où nous écrivons ces lignes) . quelle en sera l'interprétation faite par ASF ni à quels aménagements elle donnera lieu .

POLLUTION ATMOSPHERIQUE

Une campagne de mesures a été menée sur 2 mois : novembre et décembre 2004, le long de l'autoroute A7 au niveau des villages de Piolenc et Mornas . Ces mesures ont été réalisées par le laboratoire AIRMARAIX membre de la fédération ATMO, chargé du contrôle de la qualité de l'air en Vaucluse.

Un véhicule laboratoire avec mesures en continu et 25 tubes d'échantillonnage ont été mis en place. Six polluants, tous représentatifs de la pollution liée au trafic routier ont été analysés il s'agit de :

- particules en suspension (PM 10)
- dioxyde d'azote (NO2)
- benzène
- monoxyde de carbone
- ozone
- dioxyde de soufre

Tous ces polluants ont des **effets néfastes sur la santé** au niveau des voies respiratoires entr' autres, certains ont même des **effets mutagènes et cancérogènes** .

Le rapport complet est consultable sur le site d' AIRMARAIX : www.airmaraix.com

Les résultats sont inquiétants : ils sont comparables et même supérieurs à ceux relevés sur les boulevards du site urbain d'Avignon. Il n'y a pas d'industries polluantes à proximité des lieux de mesures et les résultats sont bien représentatifs de la pollution liée au trafic automobile. En novembre et décembre 2004, le trafic moyen était de 50.000 véhicules par jour donc inférieur à la moyenne annuelle qui est de 75.000 véhicules par jour. De plus, dans la période concernée, de fréquents épisodes de mistral ont favorisé la dispersion des polluants.

Les résultats obtenus correspondent à des minima, sans doute très largement augmentés lorsque le trafic est à 100.000 véhicules par jour, lorsqu' il fait chaud et (ou) que le temps est calme.

Avec 30 microgrammes par mètre cube et par an, nous sommes malgré tout au niveau du seuil de qualité pour les particules en suspension, et ce, sur une bande de 15 mètres de part et d'autre de l'autoroute. Pour le monoxyde d'azote la valeur limite actuelle (52 microgrammes) est atteinte sur toute la longueur de l'autoroute. L'objectif de qualité (40 microgrammes en 2004, deviendra une valeur limite en 2010 , plus contraignante) est dépassé sur cet axe ; il peut également être dépassé sur une cinquantaine de mètres de large de part et d'autre de l'autoroute et être approché sur une bande plus large **.Plus de pollution que sur la rocade/sud d'Avignon.** Pour les autres polluants, les seuils ne sont pas encore atteints mais **notre inquiétude est grande** : si par malheur, la décision était prise de construire une autoroute à camion de part et d'autre des voies actuelles de l'A7 (projet d'élargissement à 2X5 voies), **tous les clignotants seraient au rouge.**

Pour faire baisser ces niveaux de pollution, il y a deux mesures à mettre en place : **diminuer le trafic et réduire la vitesse.** Diminuer le trafic: c'est difficile, faisons déjà en sorte qu'il n'augmente pas. Par contre, réduire la vitesse, c'est possible.

EFFETS SUR LA SANTE

Le BRUIT est une agression permanente. En plus des effets directs sur l'appareil auditif il engendre du **stress** , des **atteintes du système cardio-vasculaire** , il a une incidence sur le **système nerveux** et sur le **sommeil** , en particulier chez les enfants chez qui il peut entraîner aussi des effets physiologiques durant la période néonatale et l'enfance, des perturbations du développement intellectuel, de la communication et du comportement social...

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 dans son préambule considère que

'' Dans le cadre de la politique communautaire, un niveau élevé de protection de la santé et de l'environnement doit être atteint et la protection contre le bruit est un des objectifs visés. Dans son livre vert sur la politique future de lutte contre le bruit, la commission désigne le bruit dans l'environnement comme l'un des principaux problèmes d'environnement qui se posent en Europe. »

EFFETS SUR LA SANTE DES POLLUANTS ANALYSES

Particules en suspension: altération de la fonction respiratoire chez l'enfant en particulier, effets mutagènes et cancérigènes, mortalité prématurée.

Dioxyde d'azote (précurseur de l'ozone) :hyperactivité bronchique chez l'asthmatique, troubles de l'immunité respiratoire.

Benzène : toxique, cancérigène du premier groupe .

Monoxyde de carbone : neurotoxique et myocardiotoxique, provoque des vertiges .

Ozone : irritation des muqueuses bronchiques et oculaires, problèmes sur la fonction respiratoire.

Dioxyde de soufre : altérations de la fonction respiratoire, mortalité prématurée, cofacteur de la bronchite chronique.

CONCLUSION

Pour ces raisons (et d'autres largement développées par différents acteurs), notre association et les riverains sont fermement opposés au doublement de l'autoroute à deux fois cinq voies dont deux fois deux voies réservées aux camions .

Il nous semble également indispensable qu' une étude épidémiologique soit réalisée auprès des riverains de l'autoroute. Les coûts de ces impacts sur la santé devant apparaître très clairement.

Si après cette étude, la décision d'élargir était prise, contre la volonté des riverains, des populations et de leurs élus, une zone de non vie d'une largeur de 150 m. de part et d'autre de l'autoroute devra être délimitée avec interdiction de construire et rachat des habitations existantes .

L'ensemble de ces coûts (santé et foncier) doit être pris en compte dans le document du maître d'ouvrage (dossier du débat, mars 2006, page 77 § 2) afin de pouvoir faire de véritables comparaisons entre les divers modes et projets proposés .

Piolenc le 7 mai 2006

Pour l'Association : Le Président : Daniel Grandin.

