

Mauguio, le 25 avril 2006

**Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien**  
**Intervention à Montpellier, le 25 avril 2006**  
**La réglementation ne permet pas de traiter correctement le problème du bruit**

Le CODETEL, collectif qui regroupe des associations de défense de l'environnement, de Lunel à Lattes a eu à connaître très récemment de 2 enquêtes publiques : celle du contournement ferroviaire Nîmes/Montpellier, à l'automne 2003 et celle du dédoublement de l'autoroute A9. Elles nous ont permis d'avoir une idée précise de la façon dont la réglementation est effectivement appliquée.

Première remarque : les niveaux de bruit (pression acoustique) autorisés par la réglementation sont élevés. Alors que l'on attend des mesures prises qu'elles suppriment ou tout au moins réduisent au maximum les nuisances, les maîtres d'ouvrage affichent seulement un objectif de ne pas dépasser ces valeurs maximum, présentées comme des valeurs « normales », alors qu'il s'agit de niveaux de gêne forte, incompatibles avec nombre d'activités courantes.

Dans son rapport « WHO guidelines for community noise » (2000) l'OMS observe que les effets du bruit perturbation du sommeil bien sur, mais aussi compréhension de la parole, perturbation de l'attention, s'observent même à des niveaux faibles. Pour faire court, les valeurs guides publiées par l'OMS sont de 35 dB(A), 30 dB(A) dans les chambres à coucher sans dépasser 45dB(A).

Il est vrai que l'on ne parle pas tout à fait de la même chose. Dans un cas, on mesure le bruit en façade, fenêtres fermées. L'OMS, elle, parle du niveau acceptable à l'intérieur. Certains ont pu tenter d'argumenter en faisant remarquer que depuis 1978 les normes d'isolation acoustique font que les niveaux réglementaires ne sont pas très supérieurs à ceux préconisés par l'OMS

C'est oublier deux choses :

La première c'est que les infrastructures traversent des territoires habités depuis fort longtemps et que l'habitat n'a pas forcément les caractéristiques phoniques que l'on impose aujourd'hui.

L'autre c'est que, de toutes façons, nous vivons sur un territoire où la majeure partie de l'année, la vie se passe à l'extérieur, compte tenu des conditions climatiques. En période de forte chaleur, il n'est pas concevable de vivre fenêtres fermées, y compris et en particulier la nuit.

Deuxième remarque : Il s'agit de niveaux maximums en moyenne et filtrés.

Laissons de coté, ici, les conséquences du filtrage.

Utiliser un niveau moyen sur 12 heures peut se concevoir pour une infrastructure routière dont le bruit est continu.

Ce mode de calcul est tout à fait inadapté pour une voie ferrée où la moyenne se fait entre des niveaux insupportables au passage d'un convoi et des périodes de silence. Il est indispensable de prendre en compte un niveau maximum, un LAmax, comme le préconise l'OMS.

Passons sur le fait que la situation va s'aggraver au fil du temps avec la croissance du trafic, passons aussi sur les nuisances propres à la période de travaux, pour parler de la principale difficulté : la réglementation ignore le cumul des nuisances, sous prétexte que 50 dB + 50 dB ne font jamais que 53 dB. Dans l'arc languedocien, routes, autoroutes et voies ferrées empruntent souvent un même itinéraire. Or la réglementation autorise une « contribution sonore de l'infrastructure ». Les nuisances existantes ne sont pas prises en compte, sauf pour le classement initial en « zone à ambiance sonore modérée » ou non. Si plusieurs infrastructures sont créées à peu près simultanément, ou si, comme c'est souvent le cas, un projet est « saucissonné » en plusieurs programmes, réglementairement, chacun pourrait ignorer le bruit créé par l'autre.

C'est d'autant plus grave que la plaine languedocienne que traversent ces infrastructures, au sud de Montpellier, a une densité de population importante et que celle-ci augmente rapidement.

Une accumulation de nuisances successives : 50 dB existant puis + 58dB, puis + 55 dB quelques années plus tard, etc .. n'est pas acceptable. Pour un individu, c'est l'ambiance sonore globale qui va altérer ses conditions de vie et sa santé. On crée des situations aux antipodes des préconisations OMS. La réglementation est insuffisamment protectrice, contrairement à ce que prétend le discours officiel.

Une évolution de la réglementation, plus soucieuse du respect des conditions de vie des habitants et de la santé des habitants est indispensable. Elle ne résoudra pas tout. Pas davantage, les plans de lutte contre le bruit qui, pour l'essentiel, financent des isolations de façades ou autres mesures de replâtrage. Il faut une politique volontariste de « préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante ». Entendons satisfaisante pour les riverains qui habitent les territoires traversés.

( Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 )

Faute de quoi, tout nouveau projet sera perçu comme une menace qui ne peut que provoquer un rejet de la part des habitants concernés.