

QUESTION A M. DOMINIQUE BUSSEREAU, SECRETAIRE D'ETAT CHARGE DES TRANSPORTS

NUISANCES SONORES DUES AU TRAFIC AUTOROUTIER À STRASBOURG

M. Armand JUNG – À l'instar de plusieurs capitales régionales françaises, la ville de Strasbourg est traversée du nord au sud par une autoroute, l'A 35, et une voie express deux fois deux voies, celle du contournement sud de la ville. Ces axes, qui drainent près de 200 000 véhicules par jour, sont saturés quotidiennement, et cet engorgement provoque non seulement une pollution atmosphérique particulièrement élevée dans l'agglomération, mais aussi d'importantes nuisances sonores dénoncées par les riverains. Les habitants de plusieurs quartiers importants de Strasbourg subissent un bruit de fond permanent, au détriment de leur qualité de vie et de leur santé.

Les nuisances sonores ont fait l'objet de débats lors du récent Grenelle de l'environnement, l'article premier de la Charte de l'environnement, adoptée par le Parlement en février 2005 et adossée à notre Constitution, consacrant 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 les effets de ces nuisances. C'est ainsi qu'un mur anti-bruit très coûteux a été érigé à la hauteur d'Ostwald, à proximité immédiate de Strasbourg, mais les résultats ont été très décevants. Une autre solution, actuellement à l'étude, consisterait à limiter la vitesse sur le tronçon entre Fegersheim et Vendenheim. Cette proposition a été étudiée par plusieurs représentants successifs de l'État en Alsace, mais sa mise en application suscite un grand scepticisme. Elle provoquerait notamment des ralentissements dangereux, du fait de la circulation de très nombreux poids lourds sur cette section. Il y a aussi le vaste projet de grand contournement ouest de Strasbourg, validé par les collectivités locales et 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 de l'augmentation annuelle prévisible de 3 % à 4 % de la circulation. Que l'on approuve ou non le projet de GCO, force est de constater que cette solution n'aura que peu de répercussions positives sur le trafic de l'A 35.

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, qui réduirait considérablement le bruit du trafic autoroutier. Cette technologie de pointe, alliant efficacité et développement durable, a été expérimentée dans plusieurs villes, dont Lille, où elle a donné des résultats très encourageants, avec une division par huit de la puissance sonore émise.

Quel est, Monsieur le ministre, votre sentiment sur cette technologie de pointe ? Que le GCO soit réalisé ou non, pensez-vous qu'elle pourrait être expérimentée à Strasbourg dans les années à venir ? Seriez-vous prêt à consulter les collectivités territoriales concernées et à engager un programme pluriannuel de travaux ? Accepteriez-vous de nommer un groupe de pilotage chargé d'approfondir ce dossier, voire de nommer une personnalité compétente pour faire des propositions et mener des consultations avec les riverains, les associations et les élus ?

M. Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'État chargé des transports – J'espère tout d'abord que la réalisation du Grand contournement Ouest permettra d'améliorer la fluidité du trafic dans l'agglomération strasbourgeoise.

S'agissant du point très technique que vous avez abordé, je suis ouvert à toutes les solutions. Les enrobés acoustiques, qui réduisent le bruit de contact entre les pneus et la chaussée, constituent une solution innovante intéressante. On s'interroge toutefois encore sur la pérennité des performances de ces enrobés, de même que sur d'éventuels problèmes d'adhérence. C'est pourquoi notre réglementation ne les prend pas encore en compte, ce qui est peut-être une erreur. Nous allons revoir la question, surtout après le Grenelle de l'environnement. Pour l'heure, les services proposent toujours des solutions classiques comme les murs anti-bruit, les merlons ou les protections de façade. Dans le cas précis de l'A 35, des murs anti-bruit ont été réalisés, pour un coût très important. De nouvelles propositions seront mises en œuvre, notamment avec l'application d'une directive européenne prévoyant une cartographie du bruit généré par les infrastructures de transport dans l'ensemble des grandes agglomérations. Pour ma part, je suis disposé à ce qu'on étudie toutes les solutions, la meilleure restant la réduction du trafic, notamment par le développement des transports collectifs, déjà importants dans l'agglomération strasbourgeoise, et le transfert du trafic routier. Cela étant, je veux bien désigner une personnalité qualifiée pour travailler sur ce dossier, dont m'ont saisi les élus du Bas-Rhin et la municipalité strasbourgeoise.

M. Armand JUNG – Monsieur le ministre, votre réponse me semble un peu timorée. Un peu plus d'audace serait nécessaire.