



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

bruits

Question écrite n° 67873

## Texte de la question

M. Arthur Dehaine attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la section de l'autoroute A1 qui génère une zone de bruit critique caractérisée à hauteur du tronçon Senlis - Chamant - Roberval dont se plaignent légitimement les riverains. L'intensité du trafic, à la fois nocturne et diurne, expose la population à une gêne particulièrement insupportable et durable contre laquelle il convient de lutter dans les plus brefs délais. La composante poids-lourds de ce trafic aggrave la nature du bruit et exige aussi de tout mettre en oeuvre rapidement afin de remédier aux nuisances sonores générées par l'autoroute A1. Aussi, il lui demande quelles sont les modalités techniques envisageables pour résorber ce « point noir » du bruit - et quelles sont les actions concrètes qu'il entend mettre en oeuvre pour lutter à la source contre le bruit de ce trafic routier, notamment en traitant directement les infrastructures ou ses abords immédiats. Il lui demande, en conséquence, s'il entend abaisser très légèrement les seuils d'indicateurs de gêne, différents d'ailleurs selon l'ancienneté des autoroutes (70 décibels sur les autoroutes anciennes, 60 décibels sur les autoroutes récentes). Cette baisse permettrait à la société concessionnaire d'envisager la construction de murs anti-bruit et de parements acoustiques, complétés, si nécessaire, par des actions visant à atténuer le bruit de roulement.

## Texte de la réponse

Les zones riveraines de l'autoroute A 1 au droit de Senlis et Roberval font, depuis plusieurs années, l'objet d'études attentives de leur exposition au bruit, confiées par la société concessionnaire des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) à des intervenants extérieurs. Au droit de Senlis, les mesures les plus récentes, effectuées en 2000, n'ont pas révélé, pour les points les plus exposés au bruit des hameaux ou communes riverains de l'autoroute (Villemétrie, Chamant), de dépassement des seuils de bruit de jour comme de nuit qui justifierait réglementairement des mesures de protection à la charge de la société. Cependant, dans un souci de conciliation, cette dernière a fait étudier le gain acoustique potentiel et le coût d'une éventuelle protection phonique à la source, par merlon ou mur, afin de permettre aux collectivités locales de disposer de tous les éléments s'il leur semblait opportun de réaliser un tel équipement. Dans ce cas, et bien que la réglementation ne l'y oblige pas, la société concessionnaire pourrait apporter une contribution financière, mais celle-ci ne saurait être que très minoritaire. Dans la traversée de Roberval, l'étude phonique a mis ponctuellement en évidence deux habitations exposées à un niveau sonore pouvant atteindre 70 dB(A) de jour. La SANEF a pris contact avec les résidents pour leur proposer la pose de doubles vitrages. Les travaux sont programmés pour une réalisation très prochaine. De plus, plusieurs réunions ont été organisées pour aborder, de façon globale, les problèmes que soulevaient les habitants de Roberval du fait de la présence de l'autoroute. Au-delà de ces interventions acoustiques, la SANEF s'est également engagée, dans le but de renforcer l'intégration paysagère de l'autoroute, à rénover le tunnel piétonnier sous l'autoroute et à réaliser un aménagement de ses abords. A l'heure actuelle, les travaux sont commencés. Conjointement avec le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a souhaité renforcer la politique de lutte contre le bruit des transports terrestres depuis les étapes franchies à la suite de la loi sur le bruit du 31 décembre 1992. La nouvelle circulaire cosignée s'appuie sur trois axes

stratégiques : la prévention, tant par des mesures techniques d'utilisation de revêtement moins bruyants, lorsqu'il n'y a pas de contre-indication technique, que par des moyens réglementaires comme le classement sonore des infrastructures de transport ; la réduction du bruit à la source grâce à des recherches sur la conception des véhicules et des chaussées ; la résorption des « points noirs du bruit ». Pour ce dernier axe, la priorité va au traitement des situations critiques sur la base des critères actuels. La révision des seuils de gêne reste ainsi limitée pour l'instant aux cas de création de voirie ou de travaux sur des voiries existantes du réseau national.

## Données clés

**Auteur :** [M. Arthur Dehaine](#)

**Circonscription :** Oise (4<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 67873

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Date de signalement :** Question signalée au Gouvernement le 18 février 2002

**Question publiée le :** 22 octobre 2001, page 6024

**Réponse publiée le :** 25 février 2002, page 1133