

Environnement Magazine > Didier Gonzales : « Le bruit, une nuisance passée sous silence »

Interview

Didier Gonzales : « Le bruit, une nuisance passée sous silence »

le 21/04/2017

Associations contre les nuisances aériennes et élus franciliens doivent saisir ce 24 avril le Conseil d'État pour faire appliquer la réglementation européenne en matière de bruit. Le point sur cette action juridique commune, la prise en compte du bruit dans les politiques locales et nationales et l'avenir de l'Observatoire régional du bruit francilien avec le président de Bruitparif, Didier Gonzales.



Plusieurs associations et collectivités d'Île-de-France saisissent le Conseil d'État pour dénoncer l'absence de mesures effectives dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des aéroports franciliens. Pourquoi soutenez-vous cette initiative ?

Le trafic aérien ne cesse d'augmenter en Île-de-France. Or, je ne vois dans ces plans aucune mesure destinée à limiter l'incidence de cette explosion du trafic sur les populations survolées. C'est pourtant bien la philosophie de la directive sur le bruit du 25 juin 2002, qui impose l'élaboration de ces PPBE. Quand ils existent, on n'y trouve qu'un catalogue de mesures déjà appliquées. On se fout un peu de nous... Les conséquences environnementales et sonores ne sont pas suffisamment prises en compte. À Orly par exemple, on pourrait imaginer un meilleur positionnement des pistes, une répartition plus harmonieuse entre décollages et atterrissages ou encore un affinage des trajectoires...

Quelle est la responsabilité de l'État ?

Elle est considérable. L'État n'a aucune vision stratégique globale pour « encaisser » la hausse du trafic. Il laisse de fait le champ libre au lobby aérien qui, logiquement, utilise au maximum les plateformes à sa disposition. Aéroport de Paris a investi récemment 1,3 milliard d'euros en travaux (rénovation des pistes, nouvelle aérogare qui ne dit pas son nom à Orly...). J'imagine que ce n'est pas, dans l'esprit de ces dirigeants, pour respecter demain des seuils qu'ils ont déjà dépassés ! Il n'y a pas de pilote non plus en matière d'aménagement du territoire. On permet à des activités aux intérêts divergents de s'installer. Sur ma commune de Villeneuve-le-Roi, un site de stockage de carburant classé Seveso seuil haut est toujours sous la trajectoire des avions...

Le Premier ministre n'a pas répondu à la convergence associative, qui se tourne donc vers le Conseil d'État. Encore un signe du désintérêt des responsables politiques nationaux des nuisances sonores ?

Le bruit n'a pas le statut qu'il devrait avoir. C'est une nuisance passée sous silence pour reprendre un titre du magazine associatif Liaison. Il est considéré comme un élément de confort alors que c'est un enjeu de santé publique et qu'il engendre un vrai coût social. De nombreuses études scientifiques existent mais ne trouvent pas de résonance. En Grande-Bretagne, la délocalisation d'une école construite sous les avions a ainsi permis une hausse considérable de l'attention et des résultats des élèves. Il faut diligenter des études environnementales et de bruit pour chaque nouvel aménagement. On n'est jamais mieux servi que par soi-même, j'ai demandé à Bruitparif de le faire à Villeneuve-le-Roi à l'occasion du passage de toute la ville en zone 30. Pour le réaménagement des voies sur berges à Paris ou le futur téléphérique Téléval dans le Val-de-Marne, en revanche, les impacts sonores ont été mal ou pas du tout évalués...

En tant que conseiller régional et président de Bruitparif, vous avez la possibilité d'agir...

Effectivement, et la situation évolue grâce à l'approche de la nouvelle majorité régionale en termes

d'infrastructures. Nous sommes en train de faire entrer cette préoccupation dans nos politiques d'aménagement. J'ai ainsi dernièrement convenu avec le directeur du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) de tendre vers une systématisation des études acoustiques « avant-après » pour les grands travaux. Nous venons en outre de conclure une convention avec SNCF Réseaux pour mettre en place un réseau de mesure francilien du bruit ferroviaire.

Quel avenir pour Bruitparif ?

La structure doit évoluer. Une évolution qui va commencer en mai avec son déménagement à Saint-Denis (93). Nos locaux de la Cité de l'environnement à Pantin, sans laboratoire, n'étaient pas adaptés. Les charges hors normes de ce bâtiment que la précédente majorité a voulu à énergie positive venaient en plus lourdement grever notre budget. Jusqu'à présent nourri aux subventions régionales, l'organisme doit faire évoluer son modèle économique en s'orientant vers une logique de projets, en étant rémunéré par les structures qui le sollicitent. À l'image de la dimension prise par Airparif et le réseau Atmo pour l'air, Bruitparif doit dans le même temps sortir du cadre régional. Il le fait déjà par ses différentes actions : nous sommes en train de mettre en place le réseau de surveillance Rumeur à Lille, nous avons des projets à Toulouse, à Lyon, avons été distingués dans le cadre de prix nationaux et européens... Il faut donc que notre expertise puisse bénéficier à tous. Bruitparif doit connaître un rayonnement à la hauteur de cet enjeu majeur de santé publique qu'est le bruit.

Propos recueillis par Fabian Tubiana

Plus d'infos sur : [Bruit](#) • [Droit & santé](#) • [Île de France](#) • [Didier Gonzales](#)

COMMENTAIRES (0)