

Contournement autoroutier d'Arles

Nuisances sonores Séance n°4 du 31 janvier 2013 Note de synthèse

SOMMAIRE

1. Participants.....	1
2. Ordre du jour	2
3. Synthèse des échanges	2
4. Prochaines échéances et relevé de décisions.....	5

1. PARTICIPANTS

MASSON Jean-Luc, ville d'Arles	BREYSSE Jean-Claude, CIQ de Pont de Crau
MARTIN Aline, ville d'Arles	LAMENT Philippe, ASSPB
QUIGNARD Jacqueline, ville de Saint-Martin-de-Crau	LEMEUR Michel, CIQ de la Roquette
JACQUOT Rémy, ville de Saint-Martin-de-Crau	BLANC Philippe, DREAL PACA
PETITJEAN Daniel, ville de Saint-Martin-de-Crau	LAMOUREUX-KHUN Catherine, DREAL PACA
HENRY Mireille, ville de Saint-Martin-de-Crau	LUNAIN David, CETE Méditerranée
GALLIAND Rémi, Comité Communal de Concertation de Saint-Martin-de-Crau	GUITTAT Pascal, Acouphen
BETTONI Serge, ADESM	GRENET Valérie, SYSTRA
BARANGER Francis, ADESM	PERICHON Blandine, Nicaya conseil
FERRIERE Philippe, représentant de quartier de Saint-Martin-de-Crau	KANTE Eloïse, Nicaya conseil
FERRAND Alain, représentant de quartier de Saint-Martin-de-Crau	

2. ORDRE DU JOUR

- Rappel : processus de travail engagé
- Mesures acoustiques
- Modélisation géométrique du site
- Cartographie de bruit en situation actuelle
- Suite du processus

3. SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

En introduction la DREAL PACA est revenue sur la synthèse de « l'atelier pédagogique bruit » du 6 décembre 2012. Aucune observation particulière n'a été faite par le groupe de travail.

Un rappel sur les campagnes de mesures menées en septembre 2012 et janvier 2013 a été fait par le bureau d'études Acouphen suivi de la présentation de l'état initial ainsi que la modélisation réalisés. Des échanges ont eu lieu ensuite entre les participants.

Résultats des campagnes de mesures de l'Etat Initial

- Méthodologie des relevés et exploitations des résultats des campagnes de mesures :**
 - Les points de mesures dits « mobiles » correspondent à des relevés faits en période diurne sur une durée de 30 min.
 - Après les campagnes de mesures, les résultats sont soumis à un test de cohérence qui permet d'éliminer les bruits parasites (avion, conversations à proximité, etc.). Cela permet notamment de vérifier que le bruit relevé provient bien de l'infrastructure routière que l'on souhaite observer.

- Sur le secteur de Raphèle certains bâtiments n'apparaissent pas sur la cartographie présentée en séance (maison de retraite, village de vacances, ..) mais sont bien été intégrés à la modélisation.
 - Une ambiance sonore initiale modérée impose au projet les mesures de protection les plus contraignantes (soit les mesures les plus favorables aux riverains).
- ❑ **Sur la section en tracé neuf**, il n'a pas été observé de source de bruit marquée contrairement à ce que l'on peut observer sur la RN113 actuelle.
- En Tête de Camargue on note une ambiance sonore initiale modérée de jour comme de nuit ;
 - Dans le secteur du Plan du Bourg, un point est localisé très près de la RD 35 et présente un Laeq plus fort cependant l'ambiance sonore initiale reste modérée sur l'ensemble du secteur.
 - Dans le secteur de la Draille Marseillaise, l'ambiance sonore initiale est également modérée.
- ❑ **Sur le secteur de Raphèle/Balarin**, l'ambiance sonore initiale est modérée sur Raphèle et non modérée du côté de Balarin avec des niveaux de trafic plus élevés (et une proportion de poids lourds de 18,5%) et un trafic ferroviaire important (environ 80 trains par jour) qui est la première cause de bruit dans ce secteur.
- ❑ **Sur le secteur de Saint-Martin-de-Crau**
- L'ambiance sonore initiale reste modérée dans les secteurs du Mas Capelle (à l'exception du PM5 – Caparon – qui n'est pas protégé par un mur comme l'est le Mas Capelle), du Mas Boussard, et des quartiers (Ferrades, Manades, Pré-St Martin).
 - En réponse à la demande du groupe de travail de réaliser un point de mesure dans des conditions de vent de Sud-Est, un point de mesure supplémentaire a été fait sur la commune de Saint-Martin-de-Crau pendant la campagne de janvier 2013. La météorologie n'a pas permis sur la période d'observer spécifiquement ce phénomène. Toutefois le bureau d'études a intégré dans son modèle le paramètre de vent de Sud-Est en fonction des relevés statistiques déjà connus.
 - Le bureau d'études a effectué une comparaison entre les relevés de 2005 et ceux réalisés entre 2012 et 2013, comme cela avait été formulé par certains membres du groupe de travail. Les résultats des différentes campagnes de mesures sont comparables. Le bureau d'études précise

toutefois que cette comparaison s'est faite sans les relevés météorologiques effectués en 2005 car ces données n'ont pas pu être récupérées.

Modélisations

- ❑ Le bureau d'étude a précisé en préalable que les cartes présentées en séance seront reprises sous un nouvel outil de modélisation afin d'être conformes avec la nouvelle réglementation en vigueur. Cela ne devrait pas modifier significativement les résultats.
- ❑ Un relevé de terrain (relief, ...) avait été fait spécifiquement pour le projet de contournement entre 2005 et 2006. Il a pu être complété par les données d'urbanisme actualisées.
- ❑ Les données de trafic émanent des relevés 2011 du Conseil Général 13, de RFF, de l'Etat et d'ASF.
- ❑ L'évolution du trafic et la vitesse pratiquée à terme sont prises en compte dans les modélisations : le projet sera étudié dans l'optique d'une vitesse réglementaire limitée à 130km/h, 20 ans après sa mise en service.

Commission Mobilité 21

La DREAL PACA a informé les participants que dans le cadre des réflexions engagées par l'État sur les projets d'infrastructures à mettre en œuvre, une « commission mobilité 21 » a été nommée par le ministre des transports pour proposer une hiérarchisation des projets figurant à l'actuel Schéma National des Infrastructures (SNIT) établi par le précédent gouvernement afin de définir les projets prioritaires.

Le maître d'ouvrage confirme que le projet d'Arles ayant bien avancé, il a été en mesure de répondre de façon précise aux demandes de la commission et ainsi défendre le projet.

Les réflexions sur le projet se poursuivent dans l'attente de l'avis de la commission mobilité 21 (horizon printemps 2013).

La ville d'Arles a rappelé que le projet de contournement d'Arles étant voué à concession il n'impliquait pas un investissement de l'État et que de fait, il ne pouvait

pas être disqualifié sur ce critère-là. La ville ainsi que différents CIQ ont mené une action de lobbying auprès du ministère pour une prise en compte favorable du projet.

4. PROCHAINES ECHEANCES ET RELEVÉ DE DECISIONS

Une cinquième séance de travail aura lieu courant avril 2013. Elle permettra de présenter la modélisation des impacts de la future route et les mesures de protection phonique envisageables.
