

Contournement autoroutier d'Arles

Groupe de travail « Nuisances sonores » – Séance n°6 du 20 juin 2013 – Éléments de synthèse

SOMMAIRE

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

1. PARTICIPANTS

Aline MARTIN, ville d'Arles

Mireille HENRY, ville de Saint-Martin-de-Crau

Nadine ROCHAT, CIQ Tête de Camargue

Francis BARANGER, ADESM

Michel LEMEUR, CIQ de la Roquette

Jean-Marie CAILLOT,
comité communal de concertation de
Saint-Martin-de-Crau

Jean-Claude BREYSSE, CIQ de Pont de Crau

Philippe LAMENT, ASSPB

Catherine LAMOUREUX-KUHN, DREAL
PACA

Philippe BLANC, DREAL PACA

Pascal GUITTAT, BET Acouphen

Blandine PERICHON, Nicaya conseil

2. ORDRE DU JOUR

- Protections envisagées
 - Rappels
 - Ajustements proposés
- Multi-exposition route/fer
- Information Points Noirs Bruits
- Suite

3. SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

En introduction, la DREAL PACA a rappelé que la séance de travail porterait principalement sur les variantes d'aménagement proposées sur Saint-Martin-de-Crau et le traitement de la multi-exposition rail/route sur le secteur Raphèle-lès-Arles/Balarin.

Après une présentation des éléments figurant au support projeté en séance et joint en annexe à la présente synthèse, des échanges ont eu lieu entre les participants.

Variantes d'aménagement sur Saint-Martin-de-Crau

- Dans le cadre des études ultérieures, une étude géotechnique pour évaluer la stabilité du sol sera vraisemblablement nécessaire pour préciser les conditions de réhausse des merlons, compte-tenu de la présence d'une rivière et de l'érosion qu'elle peut provoquer. Le cas échéant, des dispositions de confortement du merlon existant pourront être mises en oeuvre.
- D'un point de vue paysager, le merlon, qui peut être végétalisé, paraît être une meilleure solution. Sur le secteur des Ferrades le merlon apporte également une meilleure réponse en termes de continuité paysagère.
- La commune de Saint-Martin-de-Crau valide la variante avec merlon plutôt que celle avec mur antibruit, sous réserve de s'assurer de la faisabilité technique de cette solution dans le secteur de la Chapelette.

Multi-exposition

- ❑ En l'absence de données à long terme, disponibles de la part de RFF ou de la SNCF, les hypothèses de trafic ferroviaire retenues pour l'étude ont été calées par le CETE Méditerranée.
- ❑ La proposition du maître d'ouvrage consistait à traiter le bruit dû au projet routier (conformément à la réglementation) et si possible d'apporter une amélioration vis-à-vis des nuisances générées par la voie ferrée. L'étude produite par le bureau d'études Acouphen établit que cet objectif pourrait être atteint si les protections acoustiques réglementairement dues au regard de la nuisance routière n'étaient pas implantées en bordure d'autoroute mais en bordure de voie ferrée.
- ❑ Des demandes de précisions sur l'implantation des protections combinées sont demandées ainsi que le différentiel en termes acoustique.
 - Des coupes verticales et des plans seront rajoutés par le bureau d'étude à la présentation avant transmission aux participants.
- ❑ Le maître d'ouvrage rappelle qu'il était convenu que, selon les résultats de l'étude sur la problématique de la multi-exposition, il se rapprocherait de RFF afin d'évaluer les conditions de faisabilité et de maîtrise d'ouvrage conjointe. Compte tenu des résultats de cette évaluation, ce contact va être initié par la DREAL PACA dans les meilleurs délais.
- ❑ Les participants souhaitent savoir qui assurera l'entretien des protections acoustiques qui seraient installées le long de la voie ferrée (concessionnaire touristique, RFF, ...?). Ce point sera envisagé avec RFF.

Points noirs bruit

- ❑ Rappels
 - Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement permet l'identification des PNB (Point Noir du Bruit) . Il est révisé tous les 5 ans.
 - Chaque gestionnaire a obligation de traiter les points noirs bruit générés par l'infrastructure dont il est responsable (État, département, communes, etc.)

- Une zone de bruit critique est une zone urbanisée comprenant des bâtiments susceptibles d'être PNB, c'est-à-dire exposés à plus de 70dB(A) de jour et 65 dB(A) de nuit en Laeq et vérifiant le critère d'antériorité.
 - L'arrêté de classement des voies des Bouches-du-Rhône de 1999 est le document de référence et sert de référence pour établir le critère d'antériorité.
 - Pour la mise en œuvre des protections, le critère d'antériorité s'applique aux bâtiments et non aux propriétaires.
-
- ❑ Des Points Noirs Bruit sont recensés sur la RN113 et seront traités dans le cadre de la requalification de la RN113.
 - ❑ Des propositions de protections seront faites une fois l'étude sur la requalification de la RN113 terminée et le scénario de réaménagement retenu (à parti d'octobre 2013). Les propositions actuelles de protections acoustiques seront alors ajustées en cohérence.
 - ❑ Les représentants de quartier présents attirent l'attention du maître d'ouvrage sur les 4 000 personnes exposées à des niveaux de bruit importants (80dB au droit du pont de franchissement du Rhône) et sur l'échéance de réalisation du contournement relativement éloignée. Une solution transitoire pourrait être de faire du traitement en façade des bâtiments concernés. Un travail fin est à mener entre la ville d'Arles et la DREAL PACA.
 - ❑ Les participants souhaiteraient qu'une étude sur la pollution de l'air puisse être faite. Mme Henry, qui représente les communes d'Arles et Saint-Martin-de-Crau auprès d'Air PACA, propose de faire une demande au conseil d'administration pour que des relevés soient faits sur la commune d'Arles au niveau de la RN 113. La DREAL précise cependant que le dossier d'enquête publique préalable à la DUP du contournement autoroutier d'Arles comprendra un volet Air/Santé qui précisera les incidences négatives et positives du projet sur la qualité de l'air (notamment les gains en termes de qualité de l'air dans les secteurs du centre ville d'Arles).

4. RELEVÉ DE DÉCISIONS ET PROCHAINES ÉCHÉANCES

- La 6^{ème} réunion du groupe de travail nuisances sonores constitue la dernière séance de ce groupe de travail.

- Le diaporama de cette réunion sera transmis après son ajustement par le bureau d'étude Acouphen afin de détailler les différentes configurations possibles des mesures proposées (sans protection, avec protection en bordure de RN 113, avec protections en bordure de voie ferrée).