

Contournement autoroutier d'Arles

Groupe de travail thématique

« Nuisances sonores » séance n°1 du 28 juin 2012

Synthèse

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

1. LISTE DES PARTICIPANTS

CHATZOPOULOUS Magalie, DDTM 13	PONSDASSERRE, CIQ de Trinquetaille
MARTIN Aline, Ville d'Arles	RIGONI Pierre, Saint-Martin-de-Crau
MASSON Jean-Luc, Ville d'Arles	FERRIERE Philippe, Saint-Martin-de-Crau
JACQUOT Rémy, Ville de Saint-Martin-de-Crau	BLANC Philippe, DREAL PACA
HENRY Mireille, Ville de Saint-Martin-de-Crau	FABRE Nadia, DREAL PACA
PETITJEAN Daniel, Ville de Saint-Martin-de-Crau	GUITTAT Pascal, BET Acouphen
BETTONI Serge, ADESM	LUNAIN David, CETE Méditerranée
BARANGER François, ADESM	PERICHON Blandine, Nicaya Conseil
LAUGIER Albert, ASSPB	KANTE Eloïse, Nicaya Conseil
LAMENT Philippe, ASSPB	

Excusés :

M. MOURISARD, CIQ Tête de Camargue.

M RAMON Vincent, Comité communal de concertation Saint Martin de Crau

2. ORDRE DU JOUR

- Rappels du projet de contournement et de la concertation publique
- Mise en places des groupes de travail thématiques
- Aspects règlementaires en matière de bruit : démarche générale, application au projet de contournement
- Etude acoustique : méthodologie proposée
- Suites du processus de travail

3. SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Projet soumis à concertation publique

Un rappel du projet de contournement autoroutier d'Arles, soumis à concertation publique en juin 2011 est fait en début de séance. Cette présentation est l'occasion de rappeler l'analyse des différentes variantes de tracés qui figurait dans le dossier de concertation, notamment sur le critère « nuisances sonores ». La variante préférentielle, du maître d'ouvrage a décidé de retenir pour la suite des études est celle dont l'impact sonore est le moindre dans tous les secteurs du projet, y compris le secteur « Plan du Bourg ». La variante Nord retenue dans ce secteur est plus proche du quartier de Barriol que la variante Sud, mais s'en tient à une distance telle que les impacts sonores sur le quartier seront très faibles. A l'inverse, la variante Nord permet de s'éloigner des hameaux La Moncalde et Prends-té-Garde, impactés par la variante Sud.

Aspects règlementaires et mise en perspective avec le projet

Une présentation détaillée des textes règlementaires et de leurs grands principes est ensuite proposée (cf. support de présentation proposée en séance).

- Certains représentants d'habitants de Saint-Martin-de-Crau estiment que, contrairement aux conclusions des mesures réalisées en 2005, l'ambiance sonore dans la ville n'est pas aujourd'hui modérée et par conséquent, si la condition des 2 décibels supplémentaires n'était pas remplie et qu'aucune protection n'était mise en oeuvre, la situation ne ferait que s'aggraver. Ces derniers ont souligné qu'il se montreront particulièrement vigilants quant à la prise en compte des nuisances sonores.
- L'ADESM propose que le projet vise une récompense aux Décibels d'Or.

- ❑ Le programme de résorption des Points Noirs Bruit (PNB : bâtiments sensibles exposés à des niveaux sonores de plus de 70dB(A) le jour et 65dB(A) la nuit en LAeq et respectant le principe d'antériorité) est un programme mis en œuvre indépendamment du projet de contournement autoroutier d'Arles. 20M€ ont été attribués sur le département des Bouches-du-Rhône pour sa mise en application entre 2009 et 2014. 60 sites, dont 2 sur Arles, ont d'ores et déjà été identifiés et une hiérarchisation est en cours par la DREAL en relation avec les différentes communes concernées. Compte tenu de la réglementation en vigueur et des obligations qui pèsent sur les aménageurs, un projet d'infrastructures ne peut générer de PNB (car les seuils au-delà desquels les protecteurs sonores devront être intégrés à la future route sont plus contraignants que ceux définissant les PNB).
- ❑ La réglementation prévoit qu'une construction ne peut bénéficier d'une protection acoustique que si elle respecte le **principe d'antériorité**. Les nouveaux quartiers de Saint-Martin-de-Crau, créés après la RN113 mais avant la date de Déclaration d'Utilité Publique du projet de contournement autoroutier (prévue à l'horizon 2013), respecteront ce principe d'antériorité et pourront donc faire l'objet de protections acoustiques si nécessaire.
 - Le bureau d'études en charge de l'étude acoustique se rapprochera des communes pour prendre connaissance des projets d'aménagement en cours.
 - Les emplacements réservés pour lesquels aucun projet n'est prévu avant la DUP ne seront pas protégés.
 - Les bâtiments réglementairement éligibles sont les bâtiments dits sensibles (habitations, établissement d'enseignements, de soin, de santé ou d'action sociale, bureaux).
 - Le Camping de la Chapelette entre la RN568 et la RN115 n'entre pas, a priori, dans la catégorie des équipements à protéger et ne répond pas au critère d'antériorité.
 - Le maître d'ouvrage a une obligation de protection uniquement pour les habitations impactées par son infrastructure. Pour le contournement autoroutier d'Arles, la DREAL souhaite associer RFF (invité au groupe de travail) à la réflexion engagée afin de pouvoir prendre en compte les effets cumulés du futur contournement et de la voie ferrée déjà existante sur le secteur Raphèle/Balarin.

Modalités de protection

- ❑ Les traitements à la source (sur la route et ses abords plutôt que sur les bâtiments) seront privilégiés.

- ❑ Il existe un large choix d'écrans acoustiques (végétalisés, etc.) ou de merlon. Ce dernier, s'il a une emprise plus importante, n'est pas moins efficace que le mur antibruit.
- ❑ L'altimétrie de l'infrastructure n'obère pas l'installation d'écrans antibruit mais d'autres critères comme le paysage, l'environnement, etc. doivent être pris en compte dans le choix du type de protection à mettre en œuvre.

Définition de l'état initial et méthodologie acoustique

Le bureau d'étude en charge de l'actualisation de l'état initial acoustique présente la méthodologie qu'il mettra en œuvre pour son étude.

- ❑ En 2005 les études avaient déterminé que l'ambiance sonore sur Saint-Martin-de-Crau était modérée.
 - Certains représentants de riverains sur Saint-Martin estiment que l'ambiance sonore s'est considérablement modifiée depuis une dizaine d'années sur la commune.
 - Les mesures et les projections à l'horizon 2040 seront actualisées. Les mesures de septembre 2012 serviront de base au référentiel et non celles de 2005.
 - La comparaison des ambiances sonores (avec et sans le contournement autoroutier d'Arles) sera faite à un horizon de 20 ans après la mise en service du contournement afin d'évaluer la contribution sonore de l'infrastructure à long terme (soit à un horizon 2040).
 - Le critère "+ 2dB(A)" sera apprécié en 2040 en comparant les situations sans et avec le projet.
- ❑ L'ambiance sonore initiale sera évaluée grâce à des campagnes de mesures. Les habitants seront sollicités afin de déterminer les endroits les plus appropriés pour faire ces mesures.
 - 40 points de mesures sont prévus pour l'ensemble du projet, soit un nombre plus important que ce qui est fait habituellement sur des projets équivalents. 20 points de mesure seront réalisés pendant 24h et 20 points feront l'objet de mesures ponctuelles.
 - Le trafic, la vitesse pratiquée et la géométrie sont des facteurs qui influent sur la contribution sonore. Afin de prendre en compte tous les facteurs susceptibles d'influer sur la contribution sonore :
 - Des comptages routiers seront réalisés en parallèle des campagnes de mesures,
 - Des relevés météorologiques (vent, température, etc.) seront pris en compte,

- Un recensement du bâti avec une identification des bâtiments sensibles sera fait par le bureau d'étude,
 - Le relief sera également pris en compte.
 - La réglementation ne spécifie rien sur les pics sonores même si ces derniers influent sur l'ambiance globale du bruit perçu. L'indicateur LAeq est un indicateur qui donne une moyenne de bruit sur une période donnée, les pics sont donc intégrés à cette moyenne.
- Les entrées et sorties de péage sont d'ores et déjà proposées comme point de mesures par des participants.
 - Les mesures seront faites mi-septembre selon le programme de mesures que le groupe de travail aura validé à la prochaine séance de travail.

4. RELEVÉ DE DÉCISIONS ET PROCHAINES ÉCHÉANCES

En conclusion de cette première séance de travail les points suivants sont arrêtés :

- Le programme de mesures du bureau d'études sera communiqué aux participants avant la prochaine séance de travail ;
- La DREAL diffusera aux participants les études et mesures réalisées en 2005 ;
- La prochaine séance de travail aura lieu le **vendredi 7 septembre à 14h à la Maison des Associations à Arles** ;
- Le bureau d'études ACOUPHEN souhaiterait que les représentants des CIQ puissent servir de relais avec les riverains pour les points de mesures qui seront mis en place ;
- Les points de mesures seront réalisés, selon les conditions climatiques, soit entre le 10 et le 14 septembre soit entre le 17 et le 21 septembre 2012.