

PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE

## DÉPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE

# Résumé non technique du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de transports terrestres nationales (réseaux routier et ferroviaire)



**3<sup>e</sup> échéance – période 2018-2023**

## Table des matières

<b>I. Objet du document.....</b>	<b>3</b>
<b>II. Détail des linéaires de voies concernées.....</b>	<b>3</b>
<b>II.1. Réseau routier national non concédé (DIRMed).....</b>	<b>3</b>
<b>II.2. Réseau routier national concédé à ESCOTA.....</b>	<b>4</b>
<b>II.3. Réseau routier national concédé à ASF.....</b>	<b>4</b>
<b>III. Dénombrement total des populations impactées dans le département des Bouches-du-Rhône.....</b>	<b>5</b>
<b>III.1. Réseau routier national non concédé (gestionnaire DIRMed).....</b>	<b>5</b>
<b>III.2. Réseau routier national concédé à ASF.....</b>	<b>7</b>
<b>IV. Actions menées sur la période 2008-2017.....</b>	<b>8</b>
<b>IV.1. Le classement sonore dans les Bouches-du-Rhône.....</b>	<b>8</b>
<b>IV.2. Réseau routier national non concédé.....</b>	<b>8</b>
<b>IV.3. Réseau routier national concédé à ESCOTA.....</b>	<b>8</b>
<b>IV.4. Réseau routier national concédé à ASF.....</b>	<b>9</b>
<b>IV.5. Réseau ferré national.....</b>	<b>9</b>
<b>V. Actions programmées sur la période 2018-2023.....</b>	<b>9</b>
<b>V.1. Réseau routier national non concédé.....</b>	<b>9</b>
<b>V.2. Réseau routier concédé à ESCOTA.....</b>	<b>10</b>
<b>V.3. Réseau routier concédé à ASF.....</b>	<b>10</b>
<b>V.4. Réseau ferré national.....</b>	<b>10</b>
<b>VI. CONSULTATION DU PUBLIC.....</b>	<b>10</b>
<b>VI.1. Déroulé et bilan.....</b>	<b>10</b>
<b>VI.2. Réponses aux observations.....</b>	<b>11</b>
<b>VI.3. Conclusion.....</b>	<b>12</b>

## I. OBJET DU DOCUMENT

Le présent résumé non technique a pour objectif de synthétiser les informations les plus importantes du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour la période 2018-2023 (3<sup>e</sup> échéance). Le PPBE concerne le bruit produit par les infrastructures routières supportant plus de 3 millions de véhicules par an et les infrastructures ferroviaires supportant plus de 30 passages de train par an. Il a été établi en partenariat avec tous leurs gestionnaires (Sociétés d'autoroutes, Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée et SNCF Réseau).

## II. DÉTAIL DES LINÉAIRES DE VOIES CONCERNÉES

Les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) sont le document de référence sur lequel se fonde l'analyse développée dans le PPBE. Dans le département des Bouches-du-Rhône, les cartes de bruit de tous les réseaux de transports terrestres ont été approuvées par arrêté préfectoral en date du 29 novembre 2018. L'ensemble des documents sont disponibles sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône à l'adresse [www.bouches-du-rhone.gouv.fr](http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr), rubrique : Politiques Publiques / Environnement, risques naturels et technologiques / Le Bruit / Cartographie du bruit des grandes infrastructures de transports terrestres / Les cartes de bruit des infrastructures de transports terrestres échéance 3.

### II.1. Réseau routier national non concédé (DIRMed)

Dénomination de la voie	Débutant	Finissant
A7 (linéaire de 28 km)	Marseille	Entrée / Sortie Rognac
A50 (linéaire de 15 km)	Entrée / Sortie A50 Marseille	Échangeur A52
A51 (linéaire de 17,6 km)	Intersection N296 – Aix-en-Provence	Échangeur A7
A55 (linéaire de 36,4 km)	Entrée / Sortie A55 Martigues	Entrée / Sortie Marseille
A501 (linéaire de 4,5 km)	Échangeur A50	Entrée / Sortie Les Sollans
A502 (linéaire de 1,5 km)	Échangeur A50	Giratoire D8N
A507 (linéaire de 10,3 km)	Échangeur des Arnavaux – A7	Échangeur Florian – A50
A515 (linéaire de 1,7 km)	Échangeur A51	Jonction RD6
A516 (linéaire de 1 km)	Entrée / Sortie Aix-en-Provence	Entrée / Sortie A51
A517 (linéaire de 0,8 km)	Échangeur A51	Échangeur A7
A551 (linéaire de 3,18 km)	Entrée / sortie A7	Entrée / sortie A55
A552 (linéaire de 3,5 km)	Entrée / Sortie A55	Entrée / Sortie A7
A557 (linéaire de 1,5 km)	Marseille – Entrée A7	Marseille – Sortie A55
RN113 (linéaire de 18 km)	Arles – Intersection N572	Saint-Martin-de-Crau – Intersection D24
RN296	Aix-en-Provence – Intersection A51	Aix-en-Provence – Intersection D13

Dénomination de la voie	Débutant	Finissant
(linéaire de 6 km)		
RN568 (linéaire de 36 km)	Arles – Intersection N113	Martigues – Intersection A55
RN568 (linéaire de 3,1 km)	Port-de-Bouc – Intersection D50	Martigues – Intersection A55
RN569 (linéaire de 5,5 km)	Giratoire D19	Miramas – Giratoire N2569
RN572 (linéaire de 4,4 km)	Arles – Entrée / Sortie A54	Arles – Intersection N113
RN1007 (linéaire de 0,7 km)	Rognonas – Carrefour D35	Limite Bouches-du-Rhône / Vaucluse
RN1569 (linéaire de 12,6 km)	Miramas – Giratoire rue de la Quenouille	Istres – Pont sur la route de Fos
RN1569 (linéaire de 0,7 km)	Nord – Miramas – Giratoire D569	Miramas – Giratoire rue de la Quenouille
RN1569 (linéaire de 5 km)	Sud – Istres – Pont sur la route de Fos	Istres – Giratoire N568

## II.2. Réseau routier national concédé à ESCOTA

Autoroute	Communes Traversées	
A8 (linéaire de 25,3 km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aix-en-Provence</li> <li>Châteauneuf-le-Rouge</li> <li>Fuveau</li> <li>Le Tholonet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meyreuil</li> <li>Rousset</li> <li>Trets</li> </ul>
A50 (linéaire de 28 km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aubagne</li> <li>Cassis</li> <li>Ceyreste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La Ciotat</li> <li>Roquefort-la-Bédoule</li> </ul>
A52 (linéaire de 24,2 km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aubagne</li> <li>Auriol</li> <li>Belcodène</li> <li>Châteauneuf-le-Rouge</li> <li>Fuveau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La Bouilladisse</li> <li>La Destrousse</li> <li>Peypin</li> <li>Roquevaire</li> </ul>
A501 (linéaire de 2,6 km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aubagne</li> </ul>	
A520 (linéaire de 2,8 km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Auriol</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Roquevaire</li> </ul>
A51 (linéaire de 34,8 km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aix-en-Provence</li> <li>Jouques</li> <li>Meyrargues</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peyrolles-en-Provence</li> <li>Saint-Paul-Lès-Durance</li> <li>Venelles</li> </ul>

## II.3. Réseau routier national concédé à ASF

Autoroute	Secteurs Traversés
A7 (linéaire de 54 km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>La Durance</li> <li>Rognac</li> </ul>
A8 (linéaire de 18 km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aix-en-Provence</li> <li>Coudoux</li> </ul>
A54 (linéaire de 23,5 km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Salon-de-Provence</li> <li>Saint-Martin-de-Crau</li> </ul>
A54 (linéaire de 3,5 km)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arles</li> <li>Petit-Rhône</li> </ul>

### II.3.1. Réseau ferré national

Trois lignes classées « grandes infrastructures » :

- la ligne 752 000 : ligne à Grande Vitesse entre Paris et Marseille,
- la ligne 830 000 : de Paris-Lyon à Marseille ;
- la ligne 930 000 : de Marseille à Vintimille.

Des lignes régionales :

- la ligne 905 000 : de Lyon à Marseille par Grenoble ;
- la ligne 925 000 : d'Avignon à Miramas par Salon ;
- la ligne 935 000 : de Miramas à l'Estaque ;
- la ligne 939 001 : ligne de l'Estaque à Marseille St-Charles par voies maritimes.

Des lignes de desserte fret :

- la ligne 923 000 : de Cheval-Blanc à Pertuis ;
- la ligne 928 000 : de Rognac à Aix-en-Provence ;
- la ligne 934 100 : voie de desserte de Mourepiane ;
- la ligne 937 000 : ligne de Marseille-Blancarde à Marseille-Prado ;
- la ligne 935 901 : voie de desserte de la zone pétrochimique et du port de Fos ;
- la ligne 935 902 : voie de desserte de la zone pétrochimique et du port de Fos ;
- la ligne 935 903 : voie de desserte de la zone pétrochimique et du port de Fos ;
- la ligne 947 000 : de Carnoules à Gardanne.

## III. DÉNOMBREMENT TOTAL DES POPULATIONS IMPACTÉES DANS LE DÉPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE

### III.1. Réseau routier national non concédé (gestionnaire DIRMed)

Sur toute la journée (Lden en dB) :

Infrastructure	Nombre d'habitants					valeur limite >68
	[55 ;60[	[60 ;65[	[65 ;70[	[70 ;75[	[75 ;...[	
A7 (non concédé)	31435	17741	10387	5539	1915	9161
A50 (non concédé)	33288	24805	11264	5619	4256	11376
A51 (non concédé)	15231	6990	3102	1360	622	2374
A55 (non concédé)	20829	11586	6208	3738	231	4982
A501 (non concédé)	4071	1312	521	654	35	834
A502 (non concédé)	930	157	47	49	50	104
A507 (non concédé)	3342	1228	440	17	129	195
A515 (non concédé)	72	160	17	25	0	37
A516 (non concédé)	533	211	166	5	1	6
A517 (non concédé)	119	30	86	0	0	0
A551 (non concédé)	134	43	36	1	0	2
A552 (non concédée)	107	270	84	3	0	5
A557 (non concédé)	2420	1265	357	64	0	112
RN113	4118	1480	166	153	48	217
RN296	2669	1273	832	459	231	735
RN568	8763	3763	1168	753	611	1556
RN569	452	1037	279	21	0	142
RN572	522	101	44	26	1	37
RN1007	37	10	0	0	0	0
RN1569	877	124	37	0	0	0

Sur la période nocturne (Ln en dB) :

Infrastructure	Nombre d'habitants					valeur limite
	[50 ;55[	[55 ;60[	[60 ;65[	[65 ;70[	[70 ;...[	>62
A7 (non concédé)	38755	23014	11631	5814	1740	11173
A50 (non concédé)	32406	16347	6659	4032	2560	8593
A51 (non concédé)	10981	4217	1884	772	69	1533
A55 (non concédé)	15189	8187	4891	512	63	2240
A501 (non concédé)	6046	2386	800	650	65	989
A502 (non concédé)	301	78	59	47	13	81
A507 (non concédé)	2230	1160	89	136	0	170
A515 (non concédé)	170	24	36	1	0	25
A516 (non concédé)	790	210	166	5	1	14
A517 (non concédé)	86	95	0	0	0	0
A551 (non concédé)	38	47	0	1	0	1
A552 (non concédée)	223	177	3	1	0	3
A557 (non concédé)	2083	353	197	17	0	64
RN113	2886	670	174	58	10	162
RN296	1726	1101	546	313	15	513
RN568	5489	1956	951	663	66	981
RN569	904	534	59	1	0	9
RN572	189	45	35	1	0	10
RN1007	25	0	0	0	0	0
RN1569	333	42	0	0	0	0

Établissement de santé et d'enseignement concernés (Lden en dB) :

Infrastructure	nombre d'établissements de Santé (S) et d'enseignement (E)					valeur limite
	[55 ;60[	[60 ;65[	[65 ;70[	[70 ;75[	[75 ;...[	>68
A7 (non concédé)	3S + 17E	1S + 8E	1S + 4E	4E	-	1S + 5E
A50 (non concédé)	5S + 36E	2S + 15E	1S + 7E	4E	6E	15E
A51 (non concédé)	2S + 16E	3S + 5E	1S + 4E	1S + 1E	1S	2S + 2E
A55 (non concédé)	3S + 32E	4S + 10E	1S + 3E	2E	1E	5E
A501 (non concédé)	2S + 3E	1S + 4E	4E	-	-	3E
A502 (non concédé)	1S + 1E	-	-	-	-	-
A507 (non concédé)	3E	1S + 2E	-	1E	-	1E
A515 (non concédé)	-	1E	-	-	-	-
A516 (non concédé)	-	-	1E	-	-	-
A517 (non concédé)	1E	-	-	-	-	0
A551 (non concédé)	-	-	-	-	-	-
A552 (non concédée)	-	-	-	-	-	-
A557 (non concédé)	-	1E	-	-	-	-
RN113	4S + 15E	3S + 5E	-	1E	-	1E
RN296	1S + 2E	-	1E	-	-	-
RN568	11E	1E	1E	1E	3E	4E
RN569	3E	-	-	1S + 1E	-	1S + 1E
RN572	-	1S	-	1E	-	1E
RN1007	-	-	-	-	-	-
RN1569	-	-	-	1E	-	1E

### III.2. Réseau routier national concédé à ASF

Niveaux de bruit en dB(A)		A54				A7				A8			
		Pop hors agglo	Pop en agglo	ES*	EE*	Pop hors agglo	Pop en agglo	ES*	EE*	Pop hors agglo	Pop en agglo	ES*	EE*
Sur 24 h	55 ≤ Lden < 60	1777	0	0	1	3003	0	2	0	498	426	0	0
	60 ≤ Lden < 65	468	0	0	0	1034	0	0	2	154	109	0	0
	65 ≤ Lden < 70	191	0	0	1	269	0	0	0	38	103	0	0
	70 ≤ Lden < 75	141	0	0	0	99	0	0	0	8	32	0	0
	70 ≤ Lden	0	0	0	0	101	0	0	0	0	1	0	0
	Dépassement valeur limite 68 dB(A)	169	0	0	0	297	0	0	0	9	34	0	0
De nuit	50 ≤ Ln < 55	904	0	0	1	1911	0	0	2	251	183	0	0
	55 ≤ Ln < 60	329	0	0	1	384	0	0	0	55	122	0	0
	60 ≤ Ln < 65	138	0	0	0	171	0	0	0	9	28	0	0
	65 ≤ Ln < 70	27	0	0	0	14	0	0	0	0	4	0	0
	70 ≤ Ln	0	0	0	0	97	0	0	0	0	0	0	0
	Dépassement valeur limite 62 dB(A)	139	0	0	0	175	0	0	0	8	31	0	0

\* ES : Établissement de santé ; EE : Établissement d'enseignement

#### III.2.1. Réseau routier national concédé à ESCOTA

Zone bruyante sensible	Axe concerné	Lden ≥ 68 dB(A)				Ln ≥ 62 dB(A)			
		Bât*	ES*	EE*	Pop*	Bât*	ES*	EE*	Pop*
29	A8	373	0	4	3029	239	0	2	1966
30		194	0	0	651	132	0	0	402
31		73	0	0	288	39	0	0	196
32	A50	108	0	0	318	66	0	0	203
33		55	0	0	127	26	0	0	75
34		275	0	0	776	142	0	0	331
43	A52	382	0	2	1328	219	0	0	789
44		183	0	0	393	98	0	0	209
45		155	0	0	634	67	0	0	286
46		129	0	0	350	67	0	0	195
47		8	0	0	22	6	0	0	14
48		106	0	0	250	55	0	0	145
49	A501	174	0	2	654	114	0	1	447
50	A520	27	0	0	43	7	0	0	13
51	A51	60	0	0	209	26	0	0	106
52		5	0	0	16	3	0	0	12
53		2	0	0	7	1	0	0	4
<b>TOTAL</b>		<b>2309</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>9095</b>	<b>1307</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>5393</b>

\*Bât : Nombre de bâtiments sensibles exposés ; ES : Établissement de santé ; EE : Établissement d'enseignement ; Pop : population estimée

### III.2.2. Réseau ferré national

Communes	Nombre de PNB	Communes	Nombre de PNB
Arles	10	Miramas	5
Berre l'étang	1	Saint-Chamas	1
Graveson	1	Saint-Martin-de-Crau	3
Istres	3	Tarascon	1
Marseille	7		

## IV. ACTIONS MENÉES SUR LA PÉRIODE 2008-2017

### IV.1. Le classement sonore dans les Bouches-du-Rhône

Le classement sonore est un arrêté préfectoral prescriptif permettant d'éviter que de nouveaux bâtiments implantés le long des infrastructures ne soient construits avec un isolement insuffisant à protéger ses occupants des nuisances sonores. Le classement sonore des infrastructures routières des Bouches-du-Rhône a été révisé le 19 mai 2016. Les documents sont disponibles sur le site de la préfecture des Bouches-du-Rhône à l'adresse suivante : <http://www.bouches-du-rhone.pref.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Le-Bruit2/Classement-sonore-des-infrastructures-de-transport-terrestre-dans-les-Bouches-du-Rhone>.

Le classement sonore des infrastructures ferroviaires, qui date de 2000, est en cours de révision par SNCF Réseau. Le nouveau classement sera disponible courant 2019.

### IV.2. Réseau routier national non concédé

Les mesures engagées sur le réseau routier national non concédée sont de plusieurs natures :

- renouvellement des couches de roulement sur 5 445 mètres linéaires ;
- baisse de 20 km/h de la limitation de vitesses sur un linéaire de près de 45 km ;
- protections acoustiques par construction d'écrans et/ou réalisation d'isolations de façades sur quatre secteurs.

### IV.3. Réseau routier national concédé à ESCOTA

Les renouvellements d'enrobés réalisés entre 2008 et 2017 dans le département des Bouches-du-Rhône représentent un linéaire de près de 100 km.

Sur les communes traversées par les autoroutes A8, A50, A51, A501 et A520, un linéaire total de 5 km d'écrans a été réalisé dans le cadre de différentes opérations d'aménagements

94 protections de façades pour un coût de 1,41 M€ ont été envisagées, 90 ont été réalisées. Les isolations de façade prévues sur la commune de Fuveau n'ont finalement pas été réalisées compte tenu du projet d'élargissement en cours sur ce secteur.

En complément des mesures classiques, ESCOTA réalise également des aménagements de son réseau qui ont un impact positif sur les nuisances sonores. Ainsi, des aménagements ont été réalisés sur 2 zones du réseau ESCOTA : élargissement de la section Châteauneuf-le-Rouge / Saint-Maximin et élargissement de la section La Ciotat / Bandol.



#### **IV.4. Réseau routier national concédé à ASF**

Les actions menées dans le cadre du Paquet Vert Autoroutier ont permis d'achever la résorption des PNB bordant le réseau exploité par ASF dans le département des Bouches-du-Rhône, à savoir : l'autoroute A7 (La Durance – Rognac), l'autoroute A8 (Coudoux – Aix-en-Provence) et l'autoroute A54 (Petit Rhône – Arles).

Entre mai et juin 2012, à l'occasion de chantiers de réfection de chaussée des sections Lançon de Provence – Rognac et Coudoux – Aix-en-Provence, les caractéristiques acoustiques de la couche de roulement ont pu être améliorées.

Diverses protections à la source ont été réalisées par ASF entre 2008 et 2017, écrans acoustiques et merlons, pour un linéaire total de près de 8 km.

Sur la période 2008-2017, ASF a mené de nombreuses campagnes d'isolations de façades sur les bâtiments qui bordent ses autoroutes. 117 logements ont ainsi été protégés.

#### **IV.5. Réseau ferré national**

Sur la période 2008-2017, SNCF-Réseau a mis en œuvre des mesures de plusieurs types afin de limiter les nuisances sonores liées aux infrastructures ferroviaires.

Sur le département, plusieurs protections acoustiques ont été mises en œuvre et positionnées sur les communes de Marseille, la Penne sur Huveaune et Aubagne (1260 ml d'écrans et 10 protections de façades).

Pendant les 10 dernières années, les matériels les plus anciens, les plus polluants et émettant le plus de nuisances sonores, ont été radiés au fur et à mesure des arrivées des nouvelles séries de matériels. 31 rames nouvelles générations ont été livrées à la Région entre 2008 et 2016.

SNCF Réseau est engagé dans un programme important de renouvellement du patrimoine ferré. Les plus gros travaux réalisés sur les grandes infrastructures, sur la période 2013 à 2017, permettant de réduire le bruit généré par les circulations ferroviaires sont le remplacement de 40 appareils de voies et le renouvellement de 14km de voies.

### **V. ACTIONS PROGRAMMÉES SUR LA PÉRIODE 2018-2023**

#### **V.1. Réseau routier national non concédé**

Les financements permettent de réaliser, en 2018, un mur acoustique sur l'A50 (La Rouguière) dans le sens Toulon → Marseille et en 2019 des écrans acoustiques dans les deux sens de circulations sur l'autoroute A55 au niveau de Martigues.

L'État a pour ambition de construire un écran par an au moins jusqu'à 2023, en respectant la priorisation établie dans le cadre du PPBE de 2013. Cependant, ces opérations sont conditionnées par la mise à disposition des crédits.

La résorption des PNB de deux zones de bruit critique sont en cours depuis 2018 : la zone dite « Le Canet » sur la commune de Marseille et la zone dite « La Chevalière » sur la commune d'Aix-en-Provence. Sur l'année 2019, l'État va également traiter le secteur « Moulin de France » sur la commune de Martigues.

L'État vise à assurer un rythme de traitement des PNB satisfaisant, mais les campagnes d'isolations de façades sont conditionnées par les financements alloués à cette politique.

## **V.2. Réseau routier concédé à ESCOTA**

La société ESCOTA, consciente de l'enjeu que constitue la maîtrise du bruit des transports terrestres, et au-delà de ses obligations réglementaires, s'engage à participer à d'éventuels partenariats avec les collectivités locales demandeuses de protections d'habitations riveraines de l'infrastructure.

De plus, dans le cadre de différentes opérations d'aménagement du réseau, des protections contre le bruit seront mises en place (protections à la source et isolations de façades). Par exemple, l'élargissement de l'autoroute A52, entre le diffuseur de Pas-de-Trets et le péage de Pont de l'Étoile, donnera lieu au traitement des PNB de ce secteur par isolation de façade et écran acoustiques.

## **V.3. Réseau routier concédé à ASF**

L'ensemble des PNB ayant été traité précédemment, aucune action complémentaire n'est prévue, hormis le réexamen éventuel, au fil de l'eau et au cas par cas, des situations de protection individuelle n'ayant pas abouti.

À ce jour, nous pouvons noter le projet d'aménagement de la bifurcation entre les autoroutes A51 et A8 sur la commune d'Aix-en-Provence, projet validé par une décision ministérielle et faisant l'objet d'une DUP pour une mise en service à l'horizon 2020. Cette opération prévoit l'acquisition d'un logement ex-Point Noir Bruit précédemment traité.

## **V.4. Réseau ferré national**

Le programme d'actions de résorption des Points Noirs du Bruit du réseau ferroviaire de SNCF Réseau se décline à l'échelon national. Il est établi selon un critère de hiérarchisation des secteurs à traiter qui croise la population exposée, le niveau de dépassement des seuils réglementaires et la(les) période(s) concernée(s). Les régions prioritaires sont l'Île-de-France et Auvergne-Rhône-Alpes.

Concernant le matériel roulant pour les 5 années à venir, les investissements réalisés par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur devraient se poursuivre avec des commandes complémentaires, sous réserves de l'obtention des financements, de 10 rames Régio 2N et de 10 rames Régiolis.

De nombreuses opérations de renouvellement des infrastructures existantes sont prévues, sous réserve de l'obtention des budgets et de modification de leur planification. Les principaux travaux planifiés sur les grandes infrastructures ayant un impact sur la qualité de l'environnement sonore sont : le remplacement d'un pont à tablier métallique sur la commune de Marseille, le renouvellement de 104 km de voies et le renouvellement de 79 appareils de voies.

# **VI. CONSULTATION DU PUBLIC**

## **VI.1. Déroulé et bilan**

L'avis de consultation du projet de PPBE est paru dans le journal « La Provence » à la rubrique Annonces Légales le 5 avril 2019. Le dossier a été mis à disposition du public du mardi 23 avril au samedi 22 juin 2019. La population a pu émettre ses observations par voie électronique et par voie postale. Quarante-neuf observations ont été recueillies.

## **VI.2. Réponses aux observations**

### **VI.2.1. Observation sur l'écran acoustique à La Destrousse**

*L'observation n°6 porte sur de l'écran acoustique construit dans le cadre de l'élargissement de l'A52 entre Pas de Trets et Pont de l'Étoile. La hauteur de ce dernier n'est pas jugée conforme, les deux mètres étant mesurés à partir de la chaussée et non à partir du haut du dispositif de retenue.*

**Réponse d'ESCOTA :** Les dimensions annoncées dans le dossier de DUP sont des dimensions globales c'est-à-dire qu'elles intègrent bien la hauteur de la glissière béton. L'écran réalisé est bien de 2 m de haut.

### **VI.2.2. Observation sur le réseau ferré à Aubagne**

*L'observation n°18 porte sur deux points : le bruit résultant d'une grande vitesse des trains (surtout de marchandises) et l'usage excessif des avertisseurs sonores. La personne demande une réduction des vitesses sur la commune.*

**Réponse de SNCF Réseau :** Concernant la vitesse des voies de chemin de fer, celle-ci est déterminée en fonction des caractéristiques géométriques du tracé (courbes ou ligne droite) et du stade de vieillissement l'infrastructure. Toute diminution de ces vitesses entraîne une limitation de la capacité de transit de la ligne, ce qui n'est pas envisageable compte tenu de l'état de saturation de la ligne. Concernant le deuxième point, des consignes sont données aux conducteurs de train de ne pas faire usage de l'avertisseur sonore sans motif de service. De plus, ces avertisseurs sont régulièrement révisés pour s'assurer qu'ils sont conformes aux réglementations sur leur niveau sonore.

### **VI.2.3. Observation sur les mesures au PPBE**

*L'observation n°20 déplore que le PPBE 3<sup>e</sup> échéance ne fasse que reporter des actions déjà prévues au PPBE 2<sup>e</sup> échéance et conditionne leurs réalisations au soutien financier des communes.*

**Réponse de l'État :** Le PPBE 3<sup>e</sup> échéance a pour objectif d'exposer de manière réaliste ce qui pourra être effectivement mis en œuvre sur la période 2018-2023. Cela peut sembler limité, mais l'obtention des financements et la capacité à réaliser les études ne permettent pas aux services de l'État d'envisager plus de mesures.

### **VI.2.4. Observation sur la commune de Marseille (A50)**

*L'observation n°11 alerte sur la situation du secteur de Saint Menet à Marseille, proche de l'autoroute A50. Si la réalisation d'écrans acoustiques n'est pas prévue à court terme à cause du manque de financements, la personne demande la mise en œuvre de mesures moins onéreuses.*

**Réponse de l'État :** Le secteur de Saint Menet est effectivement clairement identifié parmi les sites les plus critiques du département. La mise en place de mesures plus légères que l'écran acoustique ne sont toutefois pas plus faciles à financer. De plus, les isolations de façades sont une solution remplaçant l'écran, et non le complétant (sauf logements d'étages élevés).

### **VI.2.5. Observations sur la commune d'Aubagne (A501 et A50)**

*Les autres observations (hors n°6, 11, 16, 18, 20 et 48) portent toutes sur la commune d'Aubagne.*

*Il est fait mention d'un dépassement des niveaux de bruit européens et d'un accroissement des nuisances ces dernières années, liées à l'augmentation du trafic et à l'état des chaussées.*

*Il est demandé un diagnostic des secteurs bordants les autoroutes avec mesures de bruit et une prise en compte de l'étalement de l'urbanisation. La collectivité s'est exprimée pour demander un traitement du collègue Nathalie Sarraute.*

## **Réponse de l'État :**

### **Dépassement des niveaux de bruit européens**

La réglementation européenne fixe des seuils de bruit pour permettre un établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement homogènes. Ces seuils ne sont pas des niveaux de bruit à respecter au bord des infrastructures.

### **Accroissement des nuisances ces dernières années**

Un comparatif des données de trafic publiées par la DIRMed<sup>1</sup> montre qu'entre 2007 et 2017 la circulation a baissé d'au moins 10 % sur l'ensemble des sections se trouvant sur le territoire de la commune d'Aubagne (A50, A501 et A502).

Concernant l'état des chaussées, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement va saisir la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée afin que le renouvellement des couches de roulement sur Aubagne puisse être programmé à court terme. Toutefois, s'agissant d'une politique globale portée sur l'ensemble du réseau DIRMed, il est possible que d'autres secteurs plus dégradés soient traités en premier.

### **Diagnostic de la commune d'Aubagne**

Dans le cadre de ses PPBE dans les Bouches-du-Rhône, l'État a identifié cinq Zones de Bruit Critique sur la commune d'Aubagne, le long des autoroutes A50, A501 et A502. Le traitement d'un site vise à résorber les PNB qui s'y trouvent. Or, la résorption des PNB du réseau État des Bouches-du-Rhône s'effectue site par site selon la hiérarchisation départementale et le premier site aubagnais se trouve en 13<sup>e</sup> position.

Les Cartes de Bruit Stratégiques 3<sup>e</sup> échéance sont établies sur la base de simulations prenant en compte les caractéristiques de l'infrastructure et la topographie. La vérification des simulations n'est faite qu'une fois le traitement du site engagé, afin d'assurer une bonne adéquation entre les mesures prises et la nuisance réelle.

L'évolution de l'urbanisation n'est pas prise en compte dans le choix de traitement des sites car les bâtiments construits après 1978 ou après la réalisation d'une infrastructure ne peuvent être PNB (notion d'antériorité). Le collègue Nathalie Sarraute entre dans ce cas de figure, construit en 2012 cet établissement ne pourra pas faire l'objet d'une protection.

## **VI.3. Conclusion**

Les observations recueillies pendant la consultation du public ne remettent pas en cause le projet de PPBE qui n'a pas été modifié.

Nous vous invitons à consulter le rapport complet du PPBE pour prendre connaissance de l'intégralité des éléments de réponse aux observations.

---

<sup>1</sup> <http://www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/donnees-traffic-du-reseau-de-la-dir-r89.html>