

## Réunion avec l'association CAN environnement



Le 09/02/2021

**Nota : ce document regroupe des informations données lors de la réunion, provenant des documents fournis par M. Donadio ou trouvées sur internet.**



Cette réunion a été organisée à l'initiative de Patrice LANGER et Loys VAUTHERIN pour échanger avec l'association CAN (Collectif Anti-Nuisances Environnement) sur la question de l'A55 (passerelle autoroutière qui longe le territoire du CIQ, côté Boulevard de Paris) et des nuisances qu'elle génère, en particulier dans le domaine du bruit <sup>1</sup>.

Le CAN (<https://canenv.fr/>) est une association créée par les riverains de la L2 pour lutter contre les nuisances qu'allait leur apporter cette nouvelle artère routière et obtenir la mise en œuvre de mesures de protection, en particulier contre le bruit. Elle suit également les problèmes de pollution de l'air tant provenant des véhicules routiers que des bateaux faisant escale dans le port.

### Principales informations recueillies

Les immeubles du Parc Habité ayant été construits après l'A55 les règles d'antériorité ne s'appliquent pas : les constructions faites en bordures des voies de circulation existantes doivent en effet en tenir compte. Pour My Liberty (et probablement Marsiho) le problème n'est pas tant le bruit à l'intérieur des appartements, fenêtres fermées, car l'isolation phonique est globalement satisfaisante, que la gêne lorsque les fenêtres sont ouvertes, ou lors de l'utilisation des terrasses extérieures.

Bernard DONADIO a brossé un portrait des différentes solutions possibles pour réduire le bruit <sup>2</sup> d'une voie routière telle que l'A55 et nous a fourni des fiches techniques synthétiques.

Il faut tout d'abord noter qu'une route construite sur un viaduc génère un bruit ambiant beaucoup plus important qu'une route au niveau du sol ou en tranchée : les facteurs d'atténuation sonore habituels, tels que des rangées d'habitation ou l'absorption assurée par le sol, jouant alors un moindre rôle.

<sup>1</sup> Cette note se concentre sur le bruit généré par l'A55. Il existe aussi une nuisance venant de la Tour La Marseillaise lors des épisodes de vent fort : ceux-ci peuvent entraîner des sifflements importants dans la structure métallique (« seconde peau ») de la tour, qui sont perceptibles dans les appartements, mêmes fenêtres fermées.

2 Le bruit est caractérisé par son intensité, ou niveau, qui se mesure en décibels (dB) : 0 dB correspond au minimum perceptible par l'oreille humaine, le seuil de douleur est à 120 dB. Une unité adaptée aux caractéristiques de l'audition humaine est le dB (A). Un bruit « Faible » aura une valeur inférieure à 30 dB(A), un bruit fort une valeur supérieure à 80 dB(A). Pour l'étude des bruits dans l'environnement on emploie fréquemment le niveau sonore équivalent (LAeq) afin d'évaluer la dose de bruit reçue pendant un temps déterminé. Le LAeq est une valeur statistique, c'est-à-dire la moyenne du bruit observé sur un temps donné. Elle ne donne pas d'information sur la fréquence et l'intensité des pics de bruits.

### 1) Mise en œuvre d'un revêtement adapté

L'utilisation d'un revêtement adapté est utile lorsque les vitesses de circulation dépassent les 30-40 km/h, et permet un gain acoustique de l'ordre de 3 à 5 dB(A) par rapport à un revêtement traditionnel en bon état.

Malheureusement l'usure du revêtement fait que la réduction obtenue à la mise en place du revêtement diminue de 0.5 à 1 dB/an.

**Action possible :** remplacer le revêtement par un revêtement phonique, mais en ayant conscience que l'amélioration n'est que temporaire. Cela pourrait au moins être pris en compte lors du remplacement du revêtement qui aura lieu en raison de son usure. Il faudrait savoir quand ce remplacement doit avoir lieu.

### 2) Baisse de la vitesse

Une diminution de vitesse de 20 km/h conduit à une baisse du niveau sonore comprise entre 1,9 et 2,8 dB(A) dans la gamme 50-90 km/h. Il faut noter que si le remplacement progressif des véhicules thermiques par des véhicules électriques permettra de réduire le bruit, c'est surtout vrai à vitesse réduite : au-delà de 50 km/h, le bruit de roulement reste similaire.

*Pour l'A55 (chaussée direction nord qui est celle proche des habitations) la vitesse est limitée à 50 km/h jusqu'à la fin de la zone habitée (70 km/h ensuite), mais cette limitation est très peu respectée : au contraire les véhicules accélèrent à cet endroit, car ils sortent du tunnel.*

**Action possible :** La mise en place d'une radar fixe (ponctuel ou de tronçon) permettrait de réduire le bruit en respectant la règle de vitesse maximale en vigueur.

### 3) Écrans anti-bruit

Les écrans anti-bruit sont bien adaptés aux routes en viaducs, mais il faut toujours prêter attention aux **réflexions potentielles du bruit sur les écrans**. Avec la construction de la Porte Bleue ces phénomènes de réflexion de bruit risquent de s'accroître.

**Action possible** : M. Donadio a émis l'idée que nous contactions les futurs résidents de la Porte Bleue (en particulier la résidence hôtelière, qui sera situées dans les niveaux inférieurs) pour leur proposer de s'associer à nos demandes futures : mais cela ne fait pas partie de la zone de notre CIQ.

Différents types d'écrans anti-bruit existent. M. Donadio nous a signalé un modèle lancé par une start-up qui fait office à la fois [d'écran anti-bruit et de capteurs solaires](#) avec production d'électricité.

**Lobbying/Action possible** : On pourrait demander la mise en place de tels écrans en s'appuyant sur le plan climat de la région SUD (date de sortie à préciser) qui prévoit (Point 26) : « Multiplier par deux le nombre de parcs photovoltaïques d'ici 2021, en aidant les communes à identifier les surfaces disponibles, en privilégiant les bâtiments délaissés, toitures et parkings. »

#### **4) Niveau sonore des véhicules**

En l'absence de camions sur cette portion de l'A55, et à part quelques voitures « hors normes » le principal problème vient des nombreux deux-roues bruyants, parce que trafiqués. Et cela ne concerne pas que les scooters, mais aussi des motos (en particulier Harley-Davidson).

Deux mesures devraient permettre de lutter contre ces nuisances :

- a) Le contrôle technique des deux roues (prévu par l'Union Européenne depuis 2014 avec une mise en œuvre en janvier 2022 au plus tard...), qui a été finalement institué en France par le décret 2021-1062 du 9 août 2021, pour une mise en œuvre à partir du 01/01/2023 (donc avec déjà un an de retard sur les règles européennes).

Mais si ce décret a bien été publié au Journal Officiel du 11 août 2021, son application a été immédiatement « suspendue jusqu'à nouvel ordre » par Emmanuel Macron<sup>3</sup>...

- b) La mise en œuvre de radars anti-bruit, qui sont d'ores et déjà opérationnels dans certains pays d'Europe, et dont la France a seulement débuté les tests en novembre 2022<sup>4</sup>.

Il y a donc peu à espérer de ce point à court terme, vu la lenteur de mise en œuvre par les pouvoirs publics des mesures prévues.

Il faut se concentrer sur les autres points.

3 Des recours contre cette suspension ont été déposés par différentes associations, dont Ras le Scoot et Respire.

4 Ces tests sont mis en place dans d'autres agglomérations que Marseille.