

Agence LYON  
Campus de la Doua  
66 bd Niels Bohr – BP 52132  
69603 VILLEURBANNE Cedex  
Tél : 33 (0)4 72 69 01 22  
Fax : 33 (0)4 72 44 04 03

Agence PARIS  
Parc de l'Île - 21 rue du Port  
92022 NANTERRE Cedex  
Tél : 33 (0)1 41 44 85 00  
Fax : 33 (0)1 41 44 85 11

Agence MARSEILLE  
Espaces Ste Baume – Lot A19  
30 av du château de Jouques  
13420 GEMENOS  
Tél : 33 (0)4 42 82 46 77  
Fax : 33 (0)4 42 82 46 78

Agence NIORT  
4 avenue Léo Lagrange  
79000 NIORT  
Tél : 33 (0)5 49 32 98 25  
Fax : 33 (0)5 49 24 48 83

**Commune de Rognac**  
**Service Développement Durable**  
**A l'attention d'Aymeric LAPRUN**  
**Hôtel de Ville**  
**21 av. Charles de Gaulle**  
**BP 10062**  
**13655 ROGNAC Cedex**

[alaprun@mairie-rognac.fr](mailto:alaprun@mairie-rognac.fr)

9 décembre 2010

# Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la commune de Rognac (13)

Etude réalisée pour le compte de : ROGNAC



Rapport d'étude RA-090152-04-C

*Intervenants*

Jérôme GOULEME

Céline BOUTIN

## Sommaire

1. Résumé non technique .....	3
2. Contexte local et réglementaire .....	4
3. Diagnostic cartographique .....	5
3.1 Synthèse de la cartographie .....	5
3.2 Identification des zones potentiellement bruyantes .....	7
3.3 Identification des zones à enjeux .....	8
3.4 Identification des zones calmes potentielles .....	10
4. Plan d'actions .....	12
4.1 Orientations et principes d'actions .....	12
4.2 Mesures de prévention du bruit dans l'environnement .....	12
4.3 Mesures de réduction du bruit dans l'environnement .....	13
4.4 Préservation et mise en valeur des zones calmes potentielles.....	22
<i>Annexe 1. Fiches de consultation des gestionnaires .....</i>	<i>24</i>
<i>Annexe 2. Principes de solutions .....</i>	<i>28</i>
<i>Annexe 3. Glossaire .....</i>	<i>36</i>
<i>Annexe 4. Analyse des retours de consultation .....</i>	<i>38</i>
<i>Planche 1 - Cartes de bruit de multi-exposition .....</i>	<i>5</i>
<i>Planche 2 - Tableau de répartition des populations par classe d'exposition aux sources de bruit.....</i>	<i>5</i>
<i>Planche 3 - Carte des bâtiments exposés à des niveaux sonores supérieurs à 70 dB(A)</i>	<i>8</i>
<i>Planche 4 - Carte des zones à enjeux .....</i>	<i>9</i>
<i>Planche 5 - Pré-localisation des zones calmes potentielles .....</i>	<i>11</i>
<i>Planche 6 - Carte des zones à enjeux .....</i>	<i>14</i>
<i>Planche 7 - Carte des aménagements de vitesses.....</i>	<i>15</i>
<i>Planche 8 - Création d'une nouvelle voie (impasse des pins III) .....</i>	<i>17</i>
<i>Planche 9 - Ecrans acoustiques le long de la RD21 .....</i>	<i>19</i>
<i>Planche 10 - PEB – Prévisions à long terme.....</i>	<i>21</i>
<i>Planche 11 - Localisation des zones calmes potentielles à préserver .....</i>	<i>22</i>
<i>Planche 12 - Plateau de l'Arbois.....</i>	<i>23</i>

### Révisions

<i>Ind</i>	<i>Date</i>	<i>Rédaction</i>	<i>Vérification</i>	<i>Contrôle qualité</i>
A	06.07.10	J.GOULEME	C.BOUTIN	E.BUECKLY
B	19.11.10	J.GOULEME	C.BOUTIN	A.MOULIN
C	09.12.10	J.GOULEME	C.BOUTIN	A.MOULIN

# 1. Résumé non technique

---

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du territoire communal de Rognac, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore du territoire de Rognac approuvée par le Conseil Municipal du 16 avril 2010.

Ainsi, le présent plan d'actions est notamment construit au regard des résultats cartographiques, en prenant en compte les objectifs majeurs suivants tels que définis par la Directive Européenne :

- Identification des secteurs à enjeux et réduction du bruit dans ces zones ;
- Anticipation de l'évolution du territoire / concertation ;
- Identification et préservation des zones calmes.

Les résultats cartographiques du bruit ont mis en évidence une exposition localisée de la population aux bruits autoroutiers (A7), le long de la ligne ferroviaire et dans une moindre mesure à la RD113. Ces trois secteurs ont été identifiés comme étant des zones à enjeux.

Le diagnostic territorialisé réalisé à partir de la cartographie stratégique du bruit a permis de révéler plusieurs zones à enjeux à traiter, mais également des zones calmes potentielles à préserver et à améliorer.

Pour cela, une consultation des gestionnaires d'infrastructure a été réalisée afin d'établir la liste des actions menées ces 10 dernières années et les actions programmées pour les 5 prochaines années. Les renseignements fournis par les services communaux et le conseil général sont présentés en annexe 1. Les principales actions réalisées sont :

- Aménagement de la voirie (installation de coussins lyonnais, etc...)
- Réduction de la vitesse à 30 km/h sur certaines voies communales
- Mise en place d'écrans acoustiques le long de la RD21.

Par ailleurs, certaines actions de réduction de l'environnement sonore compatibles avec le PPBE de la commune de Rognac sont d'ores et déjà inscrites dans les documents de planification et d'orientations stratégiques des politiques publiques du territoire, dont notamment :

- Requalification de la RD113
- Développement des transports en commun
- Mise en place de « zones 30 »

La société RFF et la DDE13 ont également en charge la réalisation d'un PPBE portant sur leur réseau, et pouvant avoir un impact sur le territoire de la commune.

Enfin, le plateau de l'Arbois et le parcours de santé ont été identifiés comme étant des zones calmes potentielles. Une réflexion est actuellement engagée pour préserver et valoriser ces sites.

On rappelle que le PPBE, comme les cartes stratégiques du bruit, doit être réexaminé et actualisé à minima tous les cinq ans.

Le projet du plan de prévention du bruit dans l'environnement a été mis à disposition du public du 1<sup>er</sup> septembre 2010 au 31 octobre 2010. 19 observations ainsi qu'une pétition sur le bruit autoroutier ont été consignées dans le registre de consultation. L'annexe 4 présente une synthèse des remarques effectuées et apporte des réponses aux différentes questions inscrites dans le registre.

## 2. Contexte local et réglementaire

La réalisation d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement s'inscrit dans la continuité de la réalisation des cartes stratégiques du bruit dans l'environnement, conformément aux textes de transposition en droit français de la Directive Européenne du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement tient compte de l'ensemble des sources de bruit concernées par la Directive Européenne et ses textes de transposition en droit français (décret n°2006-361 du 24 Mars 2006 et arrêté du 4 Avril 2006), à savoir :

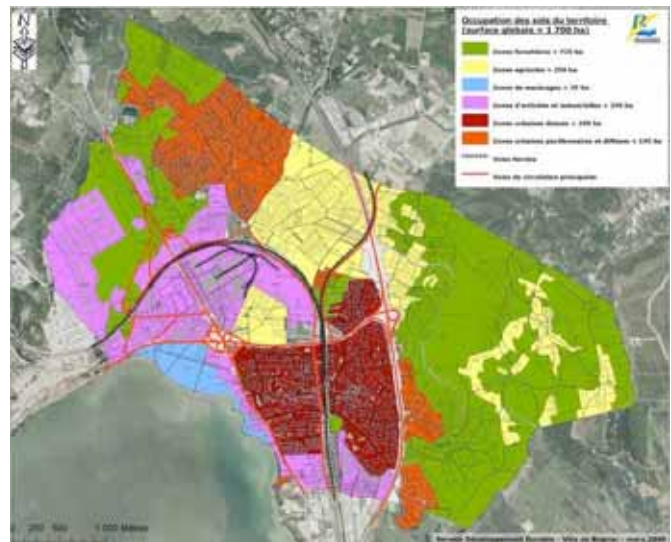
- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et communal.
- Les infrastructures de transport ferroviaire.
- Les infrastructures de transport aérien.
- Les activités industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

Les sources de bruit liées aux activités humaines, à caractère localisé, fluctuant ou aléatoire ne sont pas prises en considération dans ce cadre réglementaire.

La commune de Rognac, en qualité « d'autorité compétente », dispose de la compétence relative à la lutte contre le bruit.

Les principales sources de bruit considérées sur le territoire communal sont :

- Le réseau routier, composé notamment de l'autoroute A7, des routes départementales RD21 et RD113... ;
- La ligne ferroviaire 830000 (axe Marseille Lyon Paris), traversant la commune du sud à l'ouest ;
- Une importante zone industrielle à l'ouest;
- L'aéroport international, basé à Marignane, mais dont le couloir aérien impacte la limite Ouest du territoire communal.

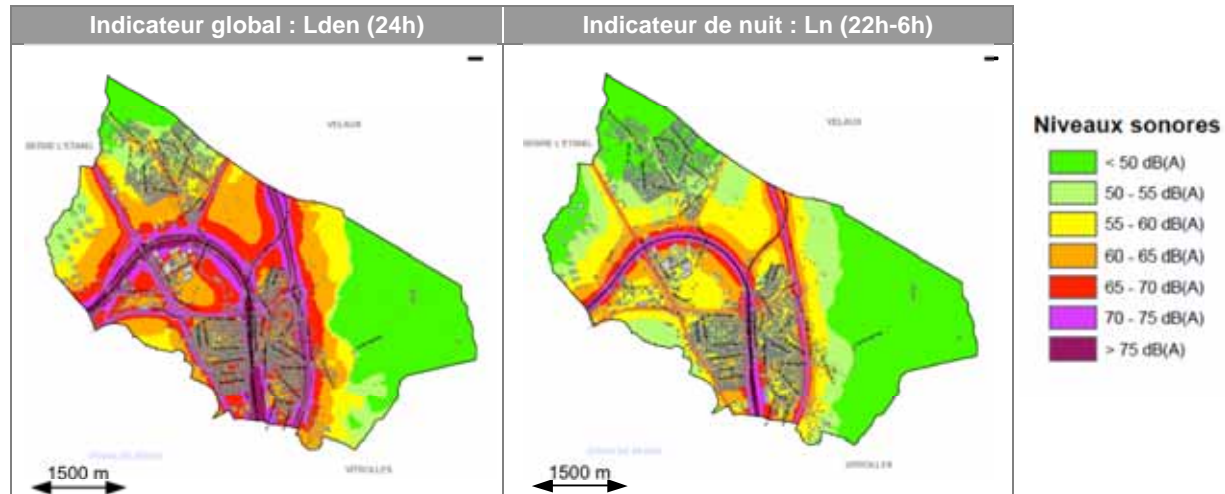


### 3. Diagnostic cartographique

#### 3.1 Synthèse de la cartographie

Les cartes de bruit stratégiques (voir exemple planche 1) constituent un premier état des lieux, à grande échelle, des nuisances sonores actuelles et prévisibles du territoire, en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles. Les tableaux et le graphe ci-dessous présentent les principaux résultats de l'exposition au bruit pour les populations, selon les 2 indicateurs réglementaires<sup>1</sup> et pour chaque source de bruit.

#### Planche 1 - Cartes de bruit de multi-exposition



#### Planche 2 - Tableau de répartition des populations par classe d'exposition aux sources de bruit

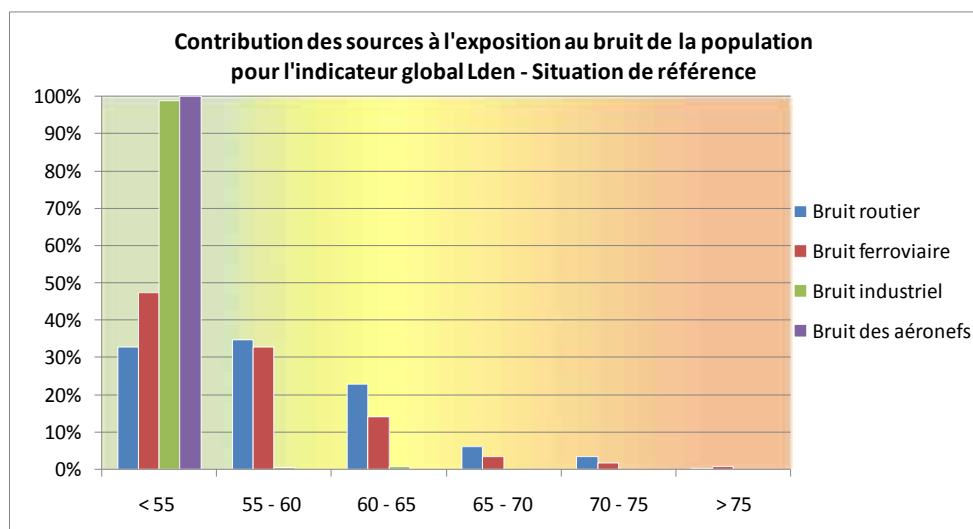
##### SITUATION DE REFERENCE Classes d'exposition - Lden

Période 24h	Bruit routier		Bruit ferroviaire		Bruit industriel		Bruit des aéronefs		Bruit cumulé (routier, ferroviaire, industriel)	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
<b>Population exposée</b>										
A moins de 55 dB(A)	3800	33%	5500	47%	11500	99%	11600	100	1900	17%
Entre 55 dB(A) et 60 dB(A)	4000	35%	3800	33%	100	1%	0	0	3200	28%
Entre 60 dB(A) et 65 dB(A)	2700	23%	1600	14%	100	1%	0	0	4200	36%
Entre 65 dB(A) et 70 dB(A)	700	6%	400	3%	0	0%	0	0	1400	12%
Entre 70 dB(A) et 75 dB(A)	400	3%	200	2%	0	0%	0	0	700	6%
A plus de 75 dB(A)	0	0%	100	1%	0	0%	0	0	100	1%

##### Classes d'exposition - Ln

Période nocturne	Bruit routier		Bruit ferroviaire		Bruit industriel		Bruit des aéronefs		Bruit cumulé (routier, ferroviaire, industriel)	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
<b>Population exposée</b>										
A moins de 50 dB(A)	7200	62%	6300	54%	11500	99%	0	0	3400	30%
Entre 50 dB(A) et 55 dB(A)	3000	26%	3500	30%	100	1%	0	0	4100	35%
Entre 55 dB(A) et 60 dB(A)	900	8%	1300	11%	100	1%	0	0	3000	26%
Entre 60 dB(A) et 65 dB(A)	400	4%	300	3%	0	0%	0	0	900	8%
Entre 65 dB(A) et 70 dB(A)	0	0%	100	1%	0	0%	0	0	200	2%
A plus de 70 dB(A)	0	0%	100	0%	0	0%	0	0	100	0%

<sup>1</sup> Voir glossaire technique en annexe 3 pour la définition du Lden et du Ln



Les cartes de bruit ont fait l'objet d'analyses complémentaires, notamment pour les zones à la fois les plus bruyantes et les plus densément peuplées.

Même si le constat objectif issu de l'analyse des cartes de bruit stratégiques ne révèle pas de situation globalement alarmante, on observe que le **bruit autoroutier** est l'une des sources prédominantes, responsable de quelques dépassements de valeurs limites indiquées par les textes dans certains secteurs.

Le **bruit ferroviaire** est également très présent sur la commune. En effet, le centre ville est traversé par la voie ferrée 830000 qui est assez fréquentée. De ce fait, de nombreuses habitations sont potentiellement exposées à des niveaux de bruit supérieurs à 70 dB(A) en façade.

Enfin, le **bruit industriel** ne contribue pas de manière significative à l'exposition de la population. Les zones industrielles se situent à l'écart des zones d'habitation.

### Analyse globale des dépassements des valeurs limites :

Le tableau ci-dessous présente l'exposition des populations et des établissements sensibles à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites définies par source de bruit. Le nombre d'habitants est arrondi à la centaine la plus proche.

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit des avions
<b>Lden: Valeurs limites en dB(A)</b>	68	73	71	55
Nb d'habitants	600	100	0	0
Nb d'établissements d'enseignement	0	0	0	0
Nb d'établissements de santé	0	0	0	0

	62	65	60	X
<b>Ln: Valeurs limites en dB(A)</b>	62	65	60	X
Nb d'habitants	200	200	0	x
Nb d'établissements d'enseignement	0	0	0	x
Nb d'établissements de santé	0	0	0	x

### Commentaires :

- Aucun établissement sensible n'est exposé à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs limites réglementaires.

- Une partie des riverains habitant près de la voie ferrée est exposée à des niveaux sonores au-delà de valeurs seuils de jour comme de nuit.
- De même, concernant le bruit routier, près de 5% de la population de la commune, principalement située le long de l'A7 est exposé à des niveaux sonores supérieurs aux niveaux limites.

### 3.2 Identification des zones potentiellement bruyantes

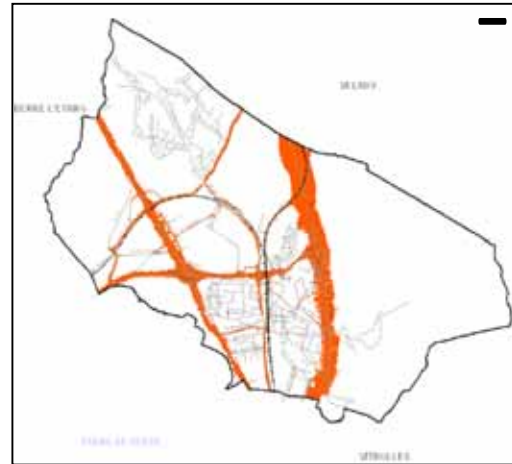
L'analyse des dépassements est réalisée pour chaque source de bruit, ainsi que pour la situation globale, regroupant l'ensemble des sources de bruit.

#### **Bruit routier :**

Pour le bruit routier, on observe des dépassements aux abords des grandes voies routières. Les habitations susceptibles d'être exposées à des niveaux supérieurs au seuil réglementaire sont principalement situées le long de l'autoroute A7.

Les autres axes routiers les plus bruyants sont la RD113, la RD21, et dans une moindre mesure les avenues Charles De Gaulle, de Verdun et de Rockenhausen.

Dépassement des valeurs limites - Bruit routier - Lden



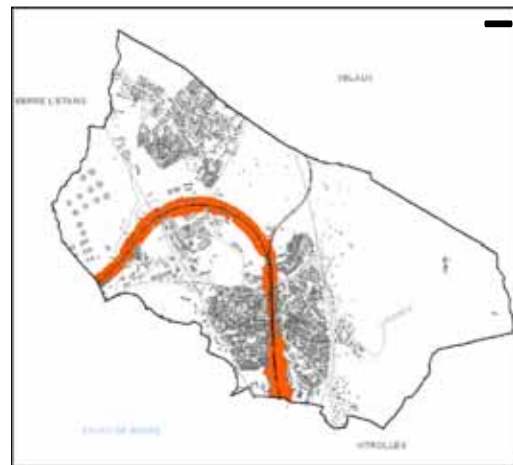
#### **Bruit ferroviaire :**

La ligne ferroviaire traversant la commune engendre des dépassements potentiels des valeurs limites en période globale ( $L_{DEN}$ ) comme en période nocturne ( $L_N$ ).

Au Nord de la commune, le bruit émis par la ligne est moins susceptible d'être gênant car la ligne traverse une zone industrielle non habitée.

En revanche, la traversée de la ville par le chemin de fer expose de nombreux bâtiments d'habitation à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs réglementaires.

Dépassement des valeurs limites - Bruit ferroviaire - Lden



#### **Bruit industriel :**

En fonctionnement normal (arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter) le bruit industriel n'engendre pas de dépassement des valeurs limites.

#### **Bruit des avions :**

La commune n'est pas concernée par le Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aéroport de Marignane. Il n'y a donc a priori pas de dépassement dû au bruit du trafic aérien.

Le PGS a été révisé en 2004, il est établi sur la base du trafic estimé et des procédures de circulation aérienne applicables. Ce plan définit 3 zones de gênes : de la zone 1 (très forte gêne) à la

zone 3 (gêne modérée). Au-delà de ces secteurs, le risque potentiel de gêne est jugé faible, bien que le trafic aérien soit encore perceptible. La commune de Rognac est située en dehors de ces zones.

### Synthèse :

La lecture des cartes de dépassement des valeurs limites, réalisées dans le cadre de la cartographie stratégique, permet de visualiser les zones de dépassements liés à chacun des types d'infrastructures (ferroviaire et routière...).

La superposition de ces zones et des bâtiments dessinent un premier contour des zones à enjeux :

- Les voies routières les plus circulées : A7, RD113 et RD21.
- Les abords de la voie ferrée au centre ville.

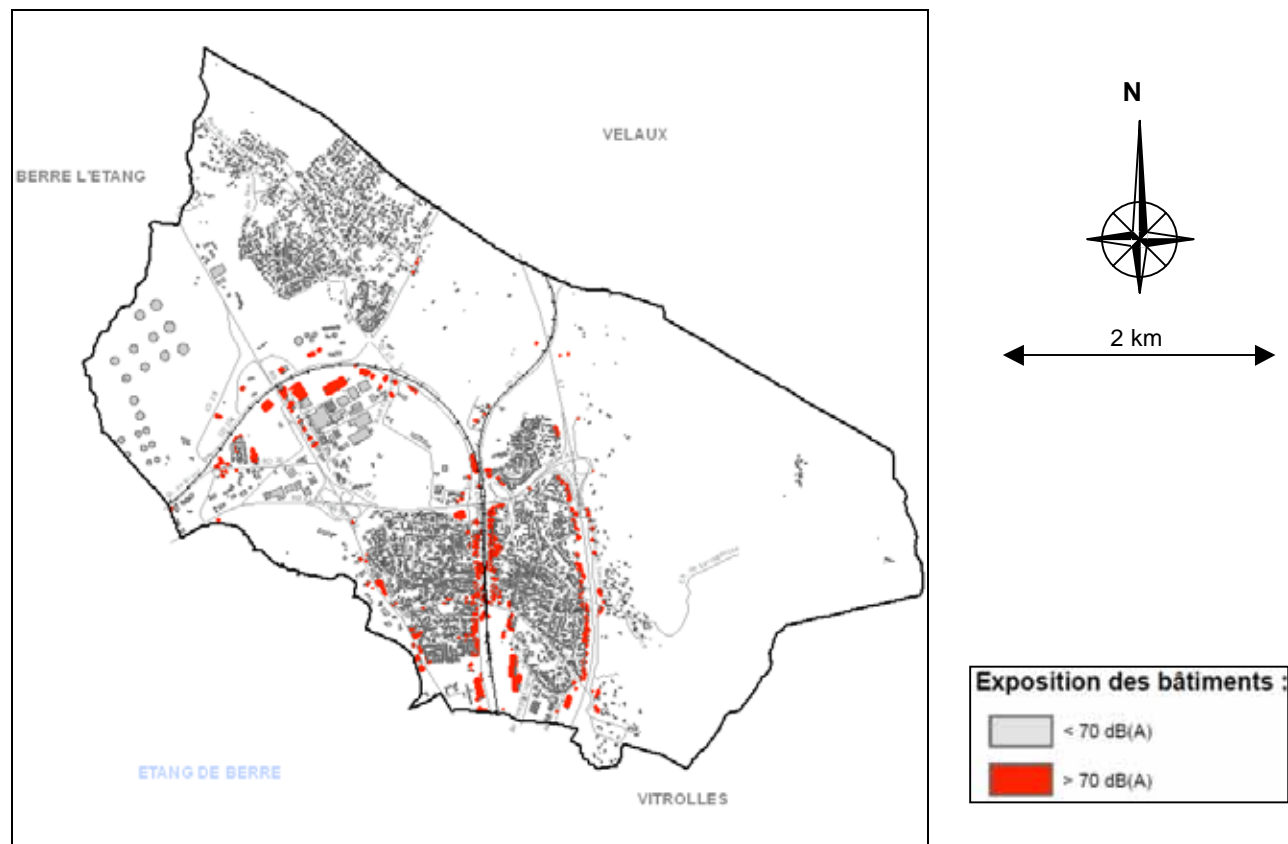
## 3.3 Identification des zones à enjeux

Pour faire ressortir les situations prioritaires, l'analyse suivante, réalisée à partir du bruit global, prend en compte :

- Les bâtiments d'habitation.
- L'effet cumulatif des différentes sources de bruit.

La planche suivante présente la localisation des bâtiments exposés à un niveau supérieur à 70 dB(A) au bruit global en  $L_{DEN}$ .

### Planche 3 - Carte des bâtiments exposés à des niveaux sonores supérieurs à 70 dB(A)





**Commentaires :**

- Cette carte met en évidence les bâtiments les plus exposés au bruit. Cependant, il est possible de constater qu'il n'y a pas vraiment de zone de multi-exposition. Les zones potentielles à enjeux ont déjà été identifiées à partir des cartes de dépassement.

Les zones à enjeux sont des zones particulièrement exposées au bruit où le plan de prévention permet de définir des actions ayant pour objectif de diminuer le niveau sonore ambiant.

La carte ci-dessous localise les différentes zones à enjeux retenues.

**Planche 4 - Carte des zones à enjeux****Commentaires :**

- Zone 1 : La zone à enjeux la plus importante de la commune est le secteur de l'A7. En effet le trafic routier, très important sur cette autoroute, impacte fortement l'environnement sonore de la commune. Cet axe est sensible au sein de la commune : il fait l'objet de nombreuses plaintes de la part des riverains.
- Zone 2 : La traversée de la ville par une importante ligne ferroviaire entraîne également une exposition au bruit des habitations les plus proches.
- Zone 3 : Réduire l'impact acoustique de la RD 113 permettrait de réduire le nombre de bâtiments surexposés, et améliorerait également l'environnement sonore au niveau de la base de loisirs.

### 3.4 Identification des zones calmes potentielles

Les **zones calmes** sont définies comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte-tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Le critère de choix des zones calmes est ainsi fondé sur le croisement entre :

- Un **critère acoustique** : zones où le niveau sonore  $L_{DEN}$ , **toutes sources confondues**, est inférieur à un certain seuil.
- Un **critère qualitatif** propre à chaque secteur, en fonction de l'occupation des sols et d'autres paramètres urbanistiques ou environnementaux spécifiques.

Le seuil retenu de 50 dB(A) permet de faire ressortir, au regard uniquement des sources de bruit ayant fait l'objet de la cartographie, les zones potentiellement peu bruyantes. La définition d'une zone calme peut faire appel à d'autres critères, d'ordres plus qualitatifs ou urbanistiques.

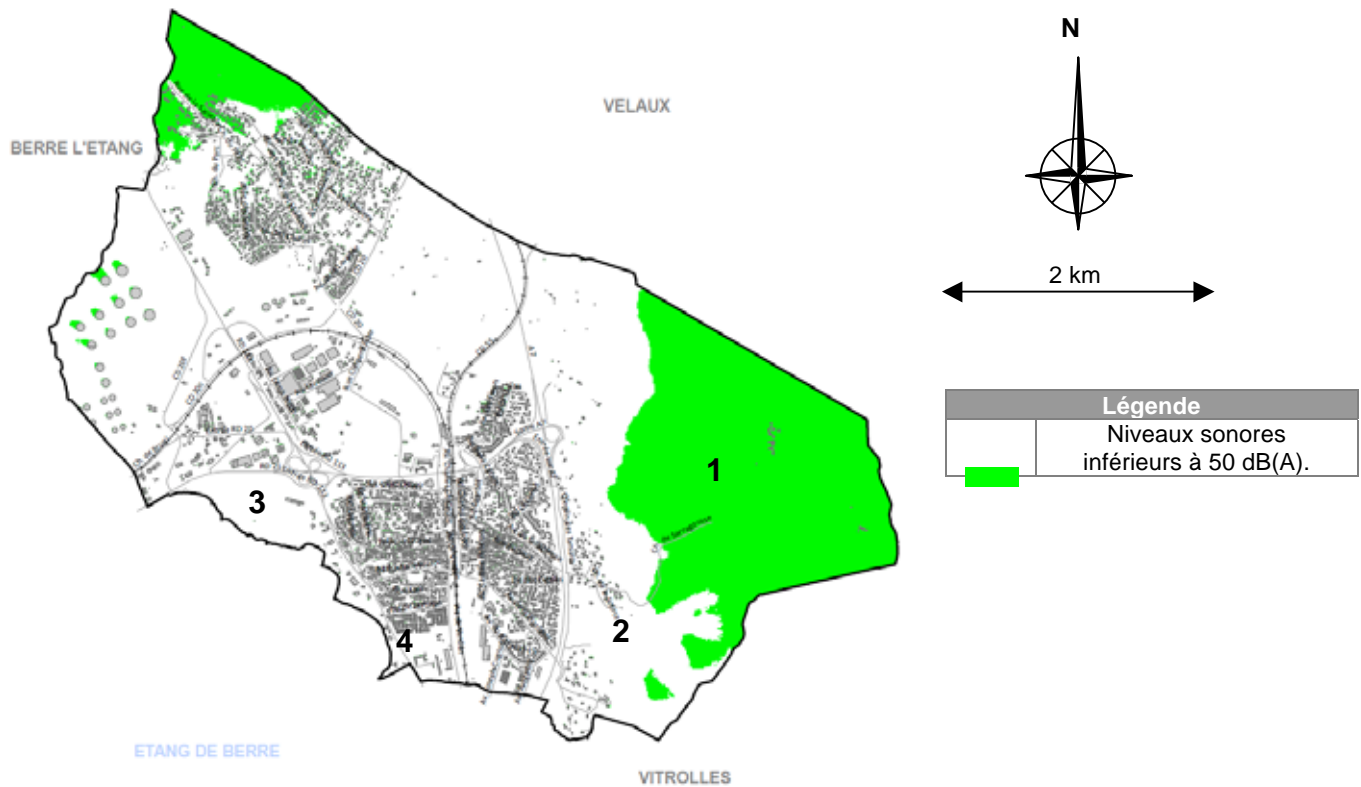
La valeur plafond de 50 dB(A) permet de révéler efficacement les zones dans lesquelles le niveau de bruit peut être considéré comme faible, vis-à-vis des sources de bruit considérées. A ce titre, il est proposé de les identifier comme des « zones calmes potentielles ». Elles correspondent majoritairement aux grandes zones naturelles du périmètre d'étude ainsi qu'à certains secteurs urbains préservés des nuisances sonores.

Qualifiées de lieux dédiés au repos, à la détente, les zones calmes, auraient en fait une fonction d'agrément. Plus concrètement, ces espaces pourraient être qualifiés non seulement par :

- Un environnement acoustique singulier (niveau de faible pression acoustique, distinction aisée des sons...)
- Un environnement sonore composé de sons appréciés (naturels, humains,...)
- Et plus largement un cadre agréable sur le site et ses pourtours, révélateur d'une certaine ambiance urbaine (absence d'activités industrielles, mobilier urbain propice à la détente et aux relations sociales...).

Suite à ces constats, une carte des zones calmes est proposée. Ce document sert de support pour la délimitation des espaces dont l'environnement sonore remarquable justifie une préservation de ces espaces de qualité.

## Planche 5 - Pré-localisation des zones calmes potentielles



### Commentaires :

- **Zone 1 :** Le plateau de l'Arbois est une zone particulièrement préservée. Selon la carte de bruit, l'impact du bruit des transports est inférieur à 50 dB(A) dans ce secteur (suivant l'indicateur  $L_{den}$  pour la carte de multi-exposition).
- **Zone 2 :** Le parcours de santé est un lieu de promenade familiale. Cette zone est en partie impactée par le bruit autoroutier mais possède une ambiance sonore assez modérée (voir mesure réalisée dans le cadre de la cartographie).
- **Zone 3 :** Le marais de la tête Noire fait l'objet d'un projet de préservation. En effet, le Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres a acquis 17 ha sur les 30 ha de marais. Un projet de convention est en cours d'élaboration entre la mairie de Rognac, le conservatoire du littoral et la société de chasse pour gérer ce site naturel classé ZNIEFF<sup>2</sup>. A terme le marais sera valorisé par des actions de sensibilisation auprès du public. Ce secteur est cependant fortement exposé au bruit de la RD 21, de la ligne ferroviaire et se situe proche de la zone industrielle de Berre l'Étang, il ne peut donc être considéré dans l'état actuel comme étant une zone calme.
- **Zone 4 :** La base de loisirs de Rognac. Cette zone ne peut pas être considérée comme zone calme, étant donné l'impact important du bruit du trafic routier de la RD113. Toutefois, dans le cadre d'un projet de réaménagement de cette voie, des mesures pourraient être envisagées pour diminuer l'impact acoustique des transports au niveau de cette zone.

<sup>2</sup> Une ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) est un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional

## 4. Plan d'actions

### 4.1 Orientations et principes d'actions

Le diagnostic établi sur la base de la cartographie a permis de faire ressortir les zones à enjeux prioritaires où des actions de réduction des nuisances sonores seraient nécessaires.

Préalablement à la définition de mesures de prévention du bruit pour les années à venir, est réalisé un état des lieux des mesures réalisées ou engagées ayant un impact sur l'environnement sonore sur la commune.

C'est ainsi que l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures ainsi que les services communaux ont été sollicités individuellement pour apporter leur contribution.

Gestionnaires d'infrastructures sollicités :				
DGAC, Aéroport de Marignane 	Rognac 	CG13 	DDE13 	RFF 

Les « fiches de consultation » des gestionnaires sont disponibles en annexe 1. Ces fiches récapitulent, conformément aux spécifications des textes, l'ensemble des retours ou échanges réalisés lors de la concertation des gestionnaires, en termes :

- D'actions déjà réalisées ou engagées dans les 10 dernières années.
- D'actions programmées dans les 5 ans à venir.

Pour chacune des actions, les effets acoustiques attendus, l'estimation financière, les échéances et acteurs concernés, etc. sont indiqués dans la mesure du possible.

### 4.2 Mesures de prévention du bruit dans l'environnement

Les principaux documents de planification et d'orientation des politiques publiques du territoire de Rognac et de l'Agglopoie Provence (Communauté d'Agglomération Berre-Salon-Durance) proposent des actions d'amélioration de l'environnement sonore compatibles avec le PPBE de Rognac. Les documents et le détail de leurs actions compatibles sont présentés ci-dessous.

#### 4.2.1 Schéma de Cohérence Territoriale



Le Schéma de Cohérence Territoriale (**SCOT**) souhaite notamment :

- Rationaliser le développement des espaces périurbains et contribuer ainsi à préserver des espaces agricoles et naturels (urbanisation autour des gares, principe de la proximité). Le SCOT confirme la vocation naturelle des grands massifs et des espaces agricoles tels que le plateau de l'Arbois.
- Requalifier les entrées de ville des axes prioritaires (ex : RD113) ainsi que les abords de voies.
- Mettre en place des outils de gestion des espaces naturels remarquables afin de pouvoir les ouvrir au public tout en garantissant leur préservation.
- Maîtriser le développement des zones d'habitats à proximité des infrastructures bruyantes en fixant des règles d'urbanisme strictes. Et mobiliser des aides à



l'isolation sonore pour les constructions neuves et les bâtiments anciens.

#### 4.2.2 Actions prévues dans le cadre du PDU



ACTION

Le Plan de Déplacements Urbains (**PDU**) est le document où s'exprime la politique de l'Agglopoie Provence en matière de déplacements pour les 10 ans à venir. Le PDU a été approuvé le 23 mars 2009 en conseil communautaire, son objectif principal est de diminuer le trafic automobile, au profit d'autres modes de déplacements moins polluants et moins consommateurs d'énergies. Les orientations du PDU compatibles avec le PPBE sont les suivantes :

- Limiter la vitesse des véhicules
  - Zones 30
- Diminuer le trafic automobile.
  - Développer les transports en commun
  - Favoriser l'usage des modes doux
- Informer et sensibiliser les résidents sur les modes de déplacements alternatifs.
  - Sensibilisation des groupes scolaires



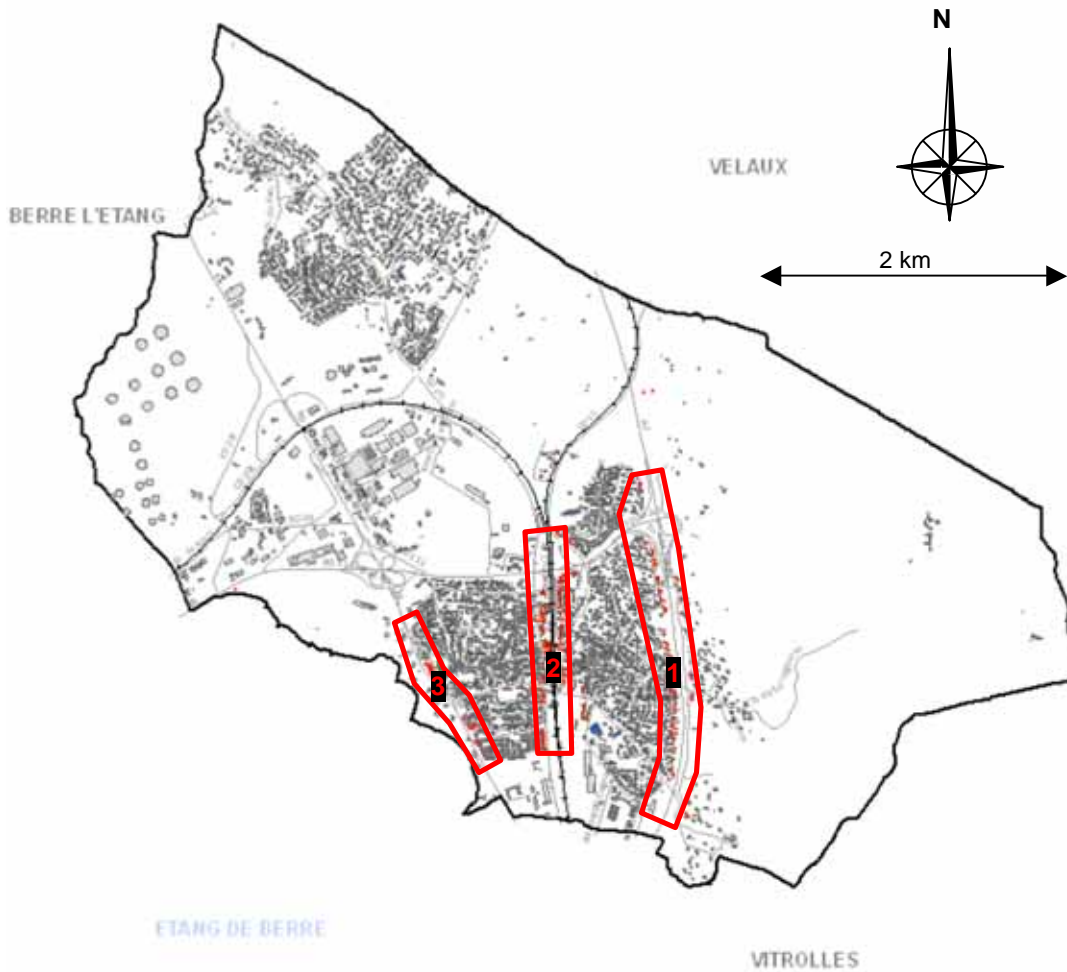
### 4.3 Mesures de réduction du bruit dans l'environnement

#### 4.3.1 Traitement des zones à enjeux prioritaires

La diminution du bruit dans les secteurs à enjeux répond à un des principaux objectifs du plan de prévention du bruit dans l'environnement.

La carte page suivante rappelle les 3 zones à enjeux retenues lors de l'étape de diagnostic :

## Planche 6 - Carte des zones à enjeux



Le tableau ci-après précise, pour chaque zone, l'infrastructure à l'origine des dépassements constatés, ainsi que ses principales caractéristiques :

N°	Infrastructure	Trafic journalier moyen	Gestionnaire	Commentaires
1	A7	60 870 véh./jour	DDTM13	Concertation à mener avec la DDTM des bouches du Rhône. <b>PPBE en cours d'élaboration.</b>
2	Ligne ferroviaire 830 000	environ 130 trains / jours	RFF	PPBE en cours d'élaboration par RFF
3	RD113	25 900 véh./jour	CG13	Concertation à mener avec le CG13. Requalification de la voie prévue.

#### 4.3.2 Réduction de l'impact acoustique lié au transport routier



##### Réduction réglementaire de la vitesse :

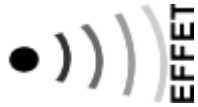
La commune de Rognac conformément à l'esprit du PDU de l'Agglopoie mène une politique de réduction de la vitesse en centre ville, par la création de voies à vitesse réglementée à 30 km/h La planche ci-dessous présente les actions de réduction de vitesse déjà mises en place.

##### **Planche 7 - Carte des aménagements de vitesses**



##### Pacification de la circulation en zone 30

Au-delà de la limitation strictement réglementaire (signalisation), il est envisagé de renforcer l'amélioration des comportements des conducteurs dans les zones 30 par la mise en place de ralentisseurs, effets de bords, revêtements spécifiques, chicanes, stationnement sur voies, .... Voir annexe 2 : Mise en place de zones 30



### Acoustique lié à la réduction des vitesses :

La diminution des niveaux sonores liée à la réduction des vitesses est variable selon la vitesse considérée. Les études menées par l'INRETS<sup>3</sup> sur les effets de la vitesse sur l'environnement (pollution, bruit) sont présentées de manière synthétique sur le schéma en annexe. Voir annexe 2 : Fiche réduction de la vitesse

**A 50 km/h**, le bruit prépondérant est le bruit de roulement. Le bruit maximal au passage d'un véhicule léger est de l'ordre de 67 dB(A).

**A 30 km/h**, le bruit moteur est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 64 dB(A).

**Une réduction des vitesses** induit une perception plus forte du bruit moteur des véhicules mais une diminution du bruit de l'ordre de 3 dB(A) pour un passage de 50 à 30 km/h.

La réduction des vitesses a un effet positif sur l'environnement sonore, permettant ainsi une réduction locale des niveaux sonores de l'ordre de 3 à 5 dB(A).



### Maitrise du trafic routier :

L'Agglopoles Provence envisage plusieurs actions pour structurer le trafic routier à l'échelle de l'agglomération, ce qui aura un impact direct sur le territoire communal :

- Améliorer l'accès à l'autoroute A7 au Sud de l'Agglopoles Provence, ce qui devrait permettre de délester Rognac d'une partie du trafic routier de transit notamment sur la RD113 et sur la traversée de la commune.
- Sécuriser la sortie actuelle de l'A7 à Rognac et de fait la traversée de la commune.

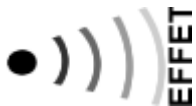
La commune a également pris plusieurs engagements qui permettent de limiter au niveau local la circulation :

- Restriction de circulation des poids lourds en ville
- Création d'une voie (au niveau de l'impasse des Pins III). La création de cette voie permet d'améliorer l'accessibilité au quartier des Brêts Barjaquets et de ce fait réduire sensiblement le report de trafic sur l'avenue des Mûriers.

<sup>3</sup> INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité



## Planche 8 - Création d'une nouvelle voie (impasse des pins III)



### Acoustique lié à la maîtrise du trafic :

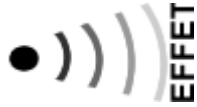
On observe qu'une diminution du trafic par deux (toutes choses étant égales par ailleurs vitesse, condition de fluidité) engendre une baisse du niveau sonore de 3 dB(A).

La mise en place d'une déviation d'un centre ville engendre une modification du schéma de circulation et donc une diminution du niveau sonore local. Par conséquent cette action est moyennement efficace d'un point de vue acoustique global sur la commune concernée.



L'Agglopoie prévoit également de renforcer les transports en communs à l'échelle de l'Agglomération. Une part importante du trafic routier présent sur la commune de Rognac est due aux déplacements domicile-travail entre l'Agglopoie et Marseille. Pour limiter l'impact environnemental de ce type de déplacement pendulaire, qui touche fortement la commune, plusieurs actions sont engagées :

- Transformer la gare de Rognac en pôle d'échanges d'intérêt communautaire. Ce qui consiste principalement à améliorer l'accessibilité à la gare de Rognac (fluidité, place de parking,...), afin d'inciter le recours aux transports en communs ;
- Etudier et anticiper l'impact acoustique lié aux changements de comportements individuels des automobilistes induits par la mise en place du pôle d'échange de Rognac afin de minimiser les nuisances sonores.
- Densifier l'offre ferroviaire vers Marseille et Aix-en-Provence notamment, en augmentant le nombre de liaisons Express reliant les pôles d'habitat et d'activités (ouverture de nouvelles lignes, nouveau cadencement horaire des trains).
- Améliorer l'offre de transport en commun : réseaux de bus renforcé, ticket unique...
- Création de Plans de Déplacement Entreprise (PDE) pour inciter les salariés au covoiturage ou à prendre les transports en commun.



### Acoustique lié à la mise en place d'un réseau de transports en commun :

D'après le guide<sup>4</sup> de l'ADEME<sup>5</sup>, les autobus émettent « un bruit moteur » légèrement plus faible que celui des poids lourds. Il est communément admis un facteur d'équivalence entre les véhicules légers et les autobus qui suit la loi suivante :

- 1 autobus simple = 5 véhicules légers
- 1 autobus articulé = 6 véhicules légers
- 1 autobus électrique = 2 véhicules légers



Il est possible également de comparer le bruit émis par personne transportée ; si on considère un taux de fréquentation moyen de 25 personnes par autobus simple, et 40 pour un autobus articulé, on constate qu'un autobus classique est finalement 5 fois moins bruyant qu'un véhicule particulier et qu'un autobus articulé 8 fois moins bruyant.

Le développement des transports en commun est une action très pertinente acoustiquement, notamment sous l'angle d'aménagement de sites propres. La préservation de l'environnement et la sécurité routière peuvent être des thématiques mise en avant dans la mise en œuvre d'un réseau de transports en commun, mais il y aura automatiquement une convergence avec l'amélioration et la gestion de l'environnement sonore du territoire concerné.

<sup>4</sup> Guide pour l'élaboration des Plans de prévention du bruit dans l'environnement.

<sup>5</sup> Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie.



ACTION

### Traitement de la RD21 :

Plusieurs actions de réduction de l'impact sonore de la RD21 dans son environnement ont été menées :

- Installation d'un écran acoustique le long de la RD21 côté Sud en 2002 par le CG ;
- Pose d'un enrobé acoustique entre la RD 20f et la RD 55 en 2003.
- Mise en place de murs anti-bruit au niveau des bretelles de l'A7 en 2005.

Grace aux traitements acoustiques appliqués à la RD21, cette route n'est à ce jour plus une zone à enjeux pour la commune.

### Planche 9 - Ecrans acoustiques le long de la RD21



ACTION

### Requalification de la RD113 :

Le SCOT prévoit de requalifier la RD113 en réaménageant l'entrée de la ville ainsi que les abords de la voie. Cet axe assez fréquenté, est considéré comme une zone à enjeu dans le PPBE car de nombreux logements sont exposés à des niveaux sonores élevés le long de la voie.

Le réaménagement de la voie a pour principal but d'améliorer la sécurité routière. Cependant l'aspect paysagé est également pris en compte dans l'étude préalable aux travaux de modification.

L'intégration d'un volet bruit dans le projet permettrait d'anticiper et traiter les nuisances sonores générées par le trafic routier de la RD113. Ainsi, les habitations situées le long de la voie et la base nautique pourraient bénéficier d'un environnement sonore de meilleure qualité.



ACTION

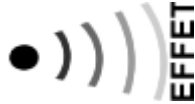
### Démarche de concertation avec la DDE13 pour limiter l'impact sonore de l'A7 :

L'A7 est un axe extrêmement fréquenté, et est de ce fait génératrice d'importantes nuisances sonores. L'autoroute fait l'objet de plaintes de la part des riverains de Rognac. Les abords de cette infrastructure routière, sont donc considérés comme une zone à enjeu particulièrement sensible pour la commune.

Dans ce cadre, la mairie de Rognac souhaite engager une concertation avec la DDE dans le but réduire l'impact sonore de l'A7, comme cela a été réalisé pour la RD21. Des traitements tels que le remplacement de l'enrobé de la chaussée par un revêtement acoustique, peuvent être une

alternative à la pose plus onéreuse d'écrans acoustiques. De son côté, la DDE réalise actuellement le PPBE des grands axes de son territoire.

De plus, l'Agglopoie et la mairie de Rognac souhaite un réaménagement de l'échangeur de l'A7 au niveau de Coudoux. En effet, la création d'une bretelle d'accès permettrait d'alléger significativement le trafic routier sur la RD113. Cette action inscrite dans le PDU, fait l'objet de négociations avec le gestionnaire de l'infrastructure.



#### **Acoustique lié à la mise en place de revêtements routiers peu bruyants :**

La mise en place de revêtements peu bruyants peut être parfois privilégiée par rapport à la mise en place d'écrans acoustiques ou de merlons. Son action se situe au niveau de la source de bruit et le gain est significatif pour des vitesses pratiquées sur autoroute (110 km/h). Les gains attendus pour le changement de revêtement sont de l'ordre de 3 à 5 dB(A) voire plus pour des enrobés haute performance. Le choix de la mise en place de revêtement peu bruyant suppose une maintenance de l'équipement adaptée au niveau de trafic de la voie concernée ainsi qu'une pérennité des performances du revêtement choisi.



#### **Gestion des nuisances sonores issues des voies communales :**

La mairie de Rognac n'est pas en charge de la gestion des infrastructures de transport les plus bruyantes de son territoire. Cependant, certains axes structurants de la commune génèrent quelques dépassements localisés (avenues Charles De Gaulle, de Verdun et de Rockenhausen). Les services de la mairie disposent de plusieurs solutions pour limiter l'impact acoustique de ces voies :

- Réalisation d'un diagnostic précis (comptage du nombre de véhicules, vitesse pratiquée, mesures de bruit, enquête de voisinage).
- Au vu du résultat de l'étude, des actions de réduction du bruit pourraient être mises en place. Des fiches de principes de solution sont disponibles en annexe 2.

#### **4.3.3 Réduction de l'impact acoustique lié au transport ferroviaire**

La société RFF, gestionnaire du réseau ferré traversant la commune, a également engagé l'élaboration du PPBE concernant les grands axes ferroviaires on elle a la charge.

Aucune information n'était disponible lors de la rédaction du PPBE de Rognac.

La ligne ferroviaire est électrifiée et comporte, a priori, déjà des longs rails soudés et des traverses en béton. Ce type de structure de voie est déjà optimisé pour limiter émissions sonores à la source.



Pour réduire l'exposition au bruit ferroviaire des habitations les plus proches, le traitement acoustique des façades apparaît comme étant l'une des solutions les plus simples à mettre en œuvre. La mise en place d'écrans acoustiques est une solution plus onéreuse mais qu'il convient de privilégier dans la mesure du possible (espace nécessaire aux abords de la voie).

#### 4.3.4 Réduction de l'impact acoustique lié au transport aérien

Le territoire communal est peu impacté par le bruit du trafic aérien généré par l'aéroport de Marignane. La commune n'est donc pas concernée par le PGS, plan établi à partir du trafic aérien de la situation actuelle.

En revanche, le Plan d'Exposition au Bruit (PEB)<sup>6</sup> adopté en 2006, qui anticipe le développement de l'activité aérienne à long terme (15/20 ans), prévoit que la commune sera plus impactée par le bruit aérien (cf. planche ci-dessous).

#### Planche 10 -PEB – Prévisions à long terme



Un PPBE a été établi par l'aéroport Marseille-Provence pour limiter les nuisances sonores produites par le trafic aérien. Il prévoit notamment :

- Maîtrise de l'urbanisme :
  - Contraintes de constructions de logements dans les zones du PEB
  - Aides à l'isolation phonique des logements existants
- Amélioration des procédures de vols :
  - Optimisation des trajectoires d'approche
  - Sensibilisation des personnels au bruit
  - Restriction d'exploitation des avions les plus bruyants
- Intégration de l'aspect environnemental dans la gestion de l'aéroport :

<sup>6</sup> LE PEB est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances.

- Réalisation d'un « bilan bruit » et de mesures de bruit
- Information du public

#### 4.4 Préservation et mise en valeur des zones calmes potentielles

Une zone calme est définie comme peu exposée aux bruits récurrents des infrastructures de transports ou sites industriels bruyants. Pour autant, elle est susceptible d'accueillir diverses activités humaines (promenade, loisirs, jeux d'enfants, divertissements...).

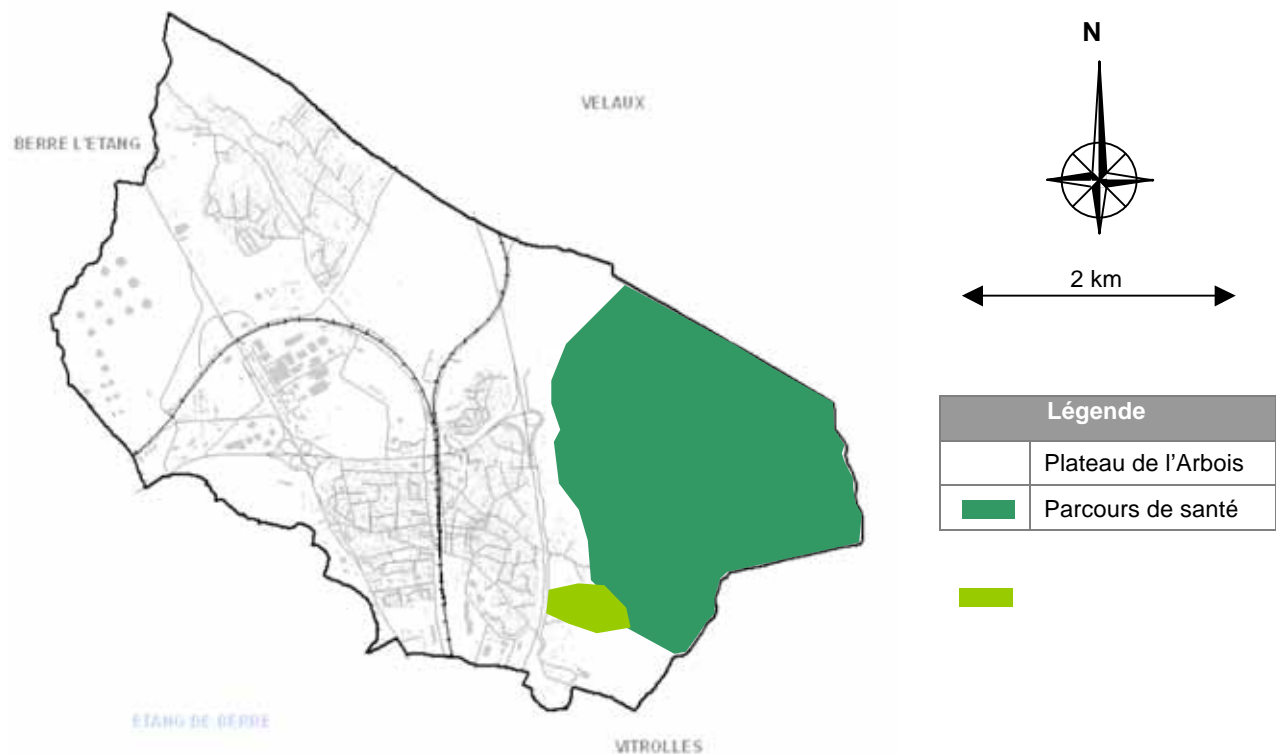


S'il existe peu de leviers d'actions pour préserver des zones calmes, quelques préconisations simples peuvent être envisagées pour mettre en valeur et assurer dans le temps la qualité acoustique de ces espaces :

- Limiter les nuisances sonores liées à d'éventuels projets d'infrastructures ;
- Prendre en considération l'existence de zones calmes dans les documents d'urbanisme, en particulier dans le rapport de présentation des PLU ;
- Indiquer l'existence de ces zones, in situ, par des panneaux d'information précisant que l'environnement sonore est à préserver et rappelant les principes de comportement à respecter ;
- Suivre dans le temps l'évolution de l'environnement sonore dans la zone considérée.

A partir de la pré-localisation des zones calmes présentée au chapitre 3.4 de ce document, deux secteurs ont été retenus.

#### Planche 11 - Localisation des zones calmes potentielles à préserver



### Le plateau de l'Arbois

Le plateau de l'Arbois est une zone calme de grande qualité comme le confirme la mesure de bruit effectuée en décembre 2009. Ce site fait également l'objet d'un projet d'intérêt général pour en faire un site classé.

De plus, il appartient à différents réseaux de protections de site :

- ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux) ;
- ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique)
- Réseau Natura 2000



Une réflexion politique est actuellement engagée au sein de la mairie, pour limiter la circulation routière sur ce site afin de mieux le préserver notamment du risque incendie.

### **Planche 12 -Plateau de l'Arbois**



### Le Parcours de santé

Zone de détente entretenue, pour les familles, le parcours santé (boucle d'environ 2,5km) peut être considéré comme une zone calme bien que impacté dans une certaine mesure par le trafic autoroutier de l'A7.



La préservation de cette zone calme peut passer par une réflexion de valorisation du site (servitudes de passage, aménagements souples, signalétique) pour développer la promenade en nature.

## Annexe 1. Fiches de consultation des gestionnaires

---



## 1- VILLE DE ROGNAC

Actions déjà menées depuis 10 ans					
N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière	Date
1	Av. de la Plantade	Reprise totale voirie + trottoirs + dos d'âne			Avant 2000
2	Av. Marcel Achard + Bd Libération	Reprise totale voirie + trottoirs + plateaux surélevés			Avant 2000
3	Av. Général Leclerc, Ch. Puits de la Figuière, extrémité Sud quartier des Frégates	Création murs anti bruit	Etude acoustique après pose – respect des seuils réglementaires		Achèvement 2005
4	Bd Jean Jaurès « Bas »	Aménagements stationnement zones bleues, chicanes pour ralentissement			Achèvement fin 2007
5	Bd Rockenhausen	Coussins lyonnais			Achèvement fin 2008
6	Bd Padovani	Coussins lyonnais			Achèvement fin 2008
7	Bd Montaigne	Coussins lyonnais			Achèvement fin 2008
8	Rue Pablo Picasso	Aménagements stationnement, chicanes pour ralentissement = zone 30			Achèvement 2009
9	Av. Victor Hugo	Coussins lyonnais, chicanes pour ralentissement			Achèvement 2009
10	Impasse des Pins n°III	Création de voie		172 000 €	Achèvement début 2010

Actions programmées pour les 5 ans à venir					
N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
1	Av. des Fleurs	Reprise bande de roulement + suppression dos d'âne		300 000 €	2010
2	Bd Cézanne (de rue E. Rostand à pont des Bassins)	Reprise totale voirie + trottoirs	Diminution par suppression des déformations de la bande de roulement		2010
3	Imp. Cézanne VII	Création bande de roulement	Diminution par suppression du bicouche en place		2010
4	Rue des 4 Pins	Reprise totale voirie + trottoirs en rive gauche	Diminution par suppression des déformations de la bande de roulement (soulèvement par racines)		2010
5	Bd Gérard Philippe et Bd de la Tête Noire	Reprise bande de roulement	Diminution par suppression des déformations de la bande de roulement	600 000 €	2011
6	Rue du 4 septembre	Reprise bande de roulement	Diminution par suppression des déformations de la bande de roulement		2011
7	Av. Joseph Cugnot	Reprise bande de roulement Poids lourds	Diminution par suppression des déformations de la bande de roulement		2012
8	Chemin de Sarragousse (du pont A7 à dernières habitations)	Reprise totale voirie + trottoirs	Diminution par suppression des nids de poule, des accotements non stabilisés, ...		2012
9	Chemin des Tamaris (du pont A7 à dernières habitations)	Création bande de roulement + trottoirs	Augmentation du niveau de bruit préjugée par augmentation de la fréquentation		2013
10	Ch. Du Puits de Rognac (du pont A7 à lot. Terrasses de l'Etang)	Création bande de roulement + trottoirs	Augmentation du niveau de bruit préjugée par augmentation de la fréquentation		2013

## 2 - Conseil général des Bouches du Rhône

Actions déjà menées depuis 10 ans					
N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
1	RD 21	Ecran acoustique entre la RD 113 et la voie ferrée (approximativement) coté sud			Travaux effectués en 2002
2	RD21	Enrobés phoniques entre la RD 20f et la RD 55			Travaux effectués en 2003

## 3 - DGAC et Aéroport de Marignane

L'aéroport de Marignane, fait l'objet d'un PPBE en cours de validation en préfecture lors de l'élaboration de ce PPBE. Au regard des seuils réglementaires, l'impact acoustique du trafic aérien généré par l'aéroport est assez limité sur le territoire communal.

## 4 - DDE des Bouches du Rhône


La DDE travaille actuellement sur l'élaboration du PPBE et précise qu'il n'y actuellement pas de travaux prévus pour limiter l'impact acoustique de l'A7 à Rognac.

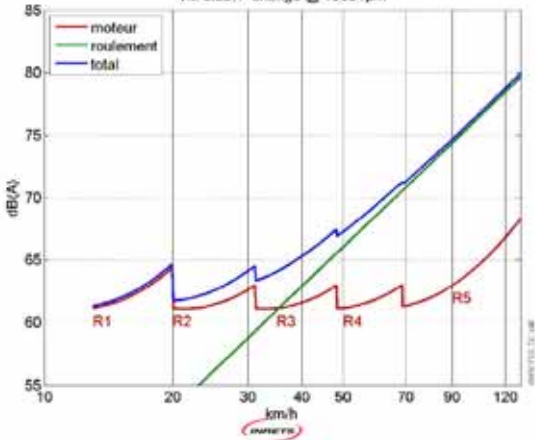
## 5 - RFF

Aucun retour.


## Annexe 2. Principes de solutions

---

ACTION	MISE EN PLACE DE ZONES 30	
<b>Principe général</b>	<b>Gain acoustique à la source obtenu par réduction de la vitesse des véhicules</b>	
<b>Mise en œuvre</b>	<p>La mise en place d'une zone 30 doit respecter la définition de l'article R110-2 du code de la route :</p> <p>« Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km / h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »</p> <p>Une zone 30 est généralement aménagée de manière à limiter la vitesse des véhicules (chicanes, surélévation,...) et comporte du mobilier urbain spécifique (éclairage, revêtement différencié,...). Une partie de la signalisation peut être retirée pour apaiser la circulation (ex : systématisation des priorités à droite).</p>	
<b>Gain attendu</b>	<b>Entre 0,5 et 2 dB(A)</b>	
<b>Contraintes et limites</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le changement de revêtement par des pavés peut entraîner une dégradation du niveau sonore supérieure à 1 dB(A) à faible vitesse.</li> <li>- On observe en entrée et sortie de zone, des hausses du niveau sonore</li> </ul>	
<b>Coût imputable à l'acoustique</b>	Non significatif	

ACTION	REDUCTION DE LA VITESSE																																					
Principe général	<p>La modération des vitesses présente une très bonne pertinence acoustique. Sa pertinence en termes de délai de mise en place est également très bonne à l'échelle d'un PPBE.</p>																																					
Mise en œuvre	<p>La réduction de la vitesse peut être mise en place grâce aux moyens suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Signalétique adaptée</li> <li>- Rétrécissement de la voie</li> <li>- Chicanes</li> <li>- Coussins lyonnais, dos d'âne</li> <li>- Contrôles de vitesse par radars automatiques</li> </ul>																																					
Gain attendu	<p><b>3 à 5 dB(A)</b> Le gain est plus important si le taux de poids-lourds est faible.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Emission acoustique d'un VL fonction de la vitesse</b> (valeur maximale au passage)</p> <p style="text-align: center;">Vit. stab. / change @ 1800 rpm</p>  <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <caption>Données estimées du graphique</caption> <thead> <tr> <th>Vitesse (km/h)</th> <th>moteur (dB(A))</th> <th>roulement (dB(A))</th> <th>total (dB(A))</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>10</td><td>61</td><td>55</td><td>61</td></tr> <tr><td>20</td><td>62</td><td>58</td><td>64</td></tr> <tr><td>30</td><td>63</td><td>61</td><td>66</td></tr> <tr><td>40</td><td>64</td><td>64</td><td>68</td></tr> <tr><td>50</td><td>65</td><td>67</td><td>70</td></tr> <tr><td>70</td><td>66</td><td>70</td><td>72</td></tr> <tr><td>90</td><td>67</td><td>73</td><td>74</td></tr> <tr><td>120</td><td>68</td><td>76</td><td>76</td></tr> </tbody> </table>	Vitesse (km/h)	moteur (dB(A))	roulement (dB(A))	total (dB(A))	10	61	55	61	20	62	58	64	30	63	61	66	40	64	64	68	50	65	67	70	70	66	70	72	90	67	73	74	120	68	76	76
Vitesse (km/h)	moteur (dB(A))		roulement (dB(A))	total (dB(A))																																		
10	61		55	61																																		
20	62	58	64																																			
30	63	61	66																																			
40	64	64	68																																			
50	65	67	70																																			
70	66	70	72																																			
90	67	73	74																																			
120	68	76	76																																			
Contraintes et limites																																						
Coût	lié à l'aménagement de la voirie																																					


ACTION	REDUCTION DU TRAFIC	
Principe général	<b>La réduction du trafic présente une pertinence acoustique moyenne, la mesure devant concerner une grosse part du trafic pour commencer à être acoustiquement perceptible.</b>	
Mise en œuvre	<p>Modification du plan de circulation.            Intégration dans le PDU de nouveaux itinéraires.            Arrêté de restriction de circulation pour les poids-lourds.</p> <p><u>Exemple :</u>            Dans certains cas, la mise en place d'un sens unique peut conduire localement à une diminution intéressante du nombre de véhicules et donc de l'émission sonore</p>	
Gain attendu	<b>3 dB(A) pour une division par 2 du trafic</b>	
Contraintes et limites	La réduction du trafic doit être significative pour être perceptible	
Coût	lié aux aménagements	

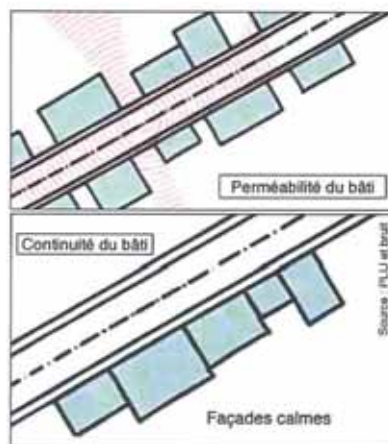
ACTION	ENROBES ACOUSTIQUES	
Principe général	<b>Au-delà de 50 km/h le bruit du contact pneumatique/chaussée est prépondérant par rapport au bruit du moteur. Les enrobés acoustiques réduisent ce contact</b>	
Mise en œuvre	<p>Il existe toute une gamme d'enrobés aux performances variables et à utiliser suivant le type de circulation. Le Guide PPBE de l'ADEME recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les BBTM 0/6, notamment ceux de classe 2 (cf. norme XP P98-137) qui sont les moins bruyants, sont particulièrement recommandés en milieu urbain lorsque les conditions de sécurité n'exigent pas plus d'adhérence ; ils présentent de très bonnes caractéristiques de surface, de très bonnes propriétés acoustiques.</li> <li>- Les enrobés drainant traditionnels voient leurs performances acoustiques diminuer sous l'effet du colmatage par la pollution et le trafic dans les premières années. Vis à vis d'un objectif acoustique, les BBDr trouveraient donc plutôt leur domaine d'emploi sur les autoroutes et VRU, sur lesquelles les trafics les plus salissants (engins agricoles, engins de chantier) sont interdits.</li> </ul>	
Gain attendu	<b>Gain local variant de 3 à 9 dB(A)</b> selon le type d'enrobé et la vitesse pratiquée	
Contraintes et limites	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gain faible à nul pour les voies à faible vitesse</li> <li>- Nécessite plus d'entretien pour une pérennité des performances acoustiques</li> </ul>	
Coût	Surcoût variable de 5 à 30% par rapport à un enrobé classique	



ACTION	REINFORCEMENT ACOUSTIQUE DE FAÇADE	
<b>Principe général</b>	<b>Solution de dernier recours pour protéger des habitations, elle consiste à isoler acoustiquement les façades exposées au bruit.</b>	
<b>Mise en œuvre</b>	<p>Les points faibles de l'isolation phonique des logements sont principalement les fenêtres, les ventilations / évacuations ainsi que les caissons des volets roulants.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le remplacement des fenêtres doit être étanche à l'air, avoir une menuiserie et un vitrage adapté.</li> <li>- Des pièges à son doivent être installés au niveau des entrées d'air (et caissons de volets roulants).</li> </ul>	
<b>Gain attendu</b>	De 5 à 15 dB(A) à l'intérieur des logements Solution efficace fenêtres fermées	
<b>Contraintes et limites</b>	Attention ! le renforcement de l'isolation de l'enveloppe d'un bâtiment peut avoir un impact important sur la perception des bruits intérieurs (notamment dans les bâtiments d'habitat collectif). Ceux-ci peuvent émerger plus fortement et se révéler parfois plus gênants que les bruits extérieurs. Il est conseillé de faire un diagnostic acoustique complet avant de réaliser tout type de travaux acoustiques sur les façades.	
<b>Coût estimatif moyen</b>	Maison "classique": 10 à 15k€HT Appartement classique (3 à 4 fenêtres) : 2000 à 4000 €HT	

ACTION	ECRAN ACOUSTIQUE	
<b>Principe général</b>	<b>Les écrans ont pour but de s'opposer à la propagation d'une source de bruit pour protéger des habitations</b>	
<b>Mise en œuvre</b>	La mise en place d'un écran doit faire l'objet d'une étude spécifique pour dimensionner les paramètres de l'écran (implantation, hauteur, géométrie, absorption, matériaux).	
<b>Gain attendu</b>	<b>2 à 10 dB(A).</b> Variable selon la position du récepteur et de la source par rapport à l'écran	
<b>Contraintes et limites</b>	Les écrans nécessitent un espace important pour leur mise en place	
<b>Coût estimatif moyen</b>	Environ 500 €/m <sup>2</sup> fourni posé pour un écran classique de type autoroutier. Hors ouvrages d'art et coûts induits par le déplacement des différents réseaux.	

ACTION	URBANISME
Principe général	L'intégration de l'acoustique dès la conception d'un quartier, permet de limiter l'impact du bruit dans l'environnement et ainsi éviter des coûts engendrés par la suite lors de la mise en place de solutions de protection.
Référence	<p>Le guide "<i>Plan Local de l'Urbanisme &amp; Bruit, La boîte à outils de l'Aménageur</i>" conçu par le pôle compétence Bruit de l'Isère, permet d'apporter une réponse aux objectifs de réduction et de prévention des nuisances sonores. Il propose un ensemble d'outils à destination des élus et techniciens dans le cadre de projets d'urbanisme.</p>
Exemple	



L'alignement des bâtiments et la contiguïté des bâtiments favorise la formation d'espaces calmes à l'arrière du bâti.



Afin de ne pas nuire à l'ensoleillement, un axe bruyant incite à ce que les rangs successifs de bâtiments s'organisent par ordre de hauteur croissante lorsque qu'il est situé au sud du front bâti ...



... et décroissante lorsque l'axe bruyant est situé au nord.

## Annexe 3. Glossaire

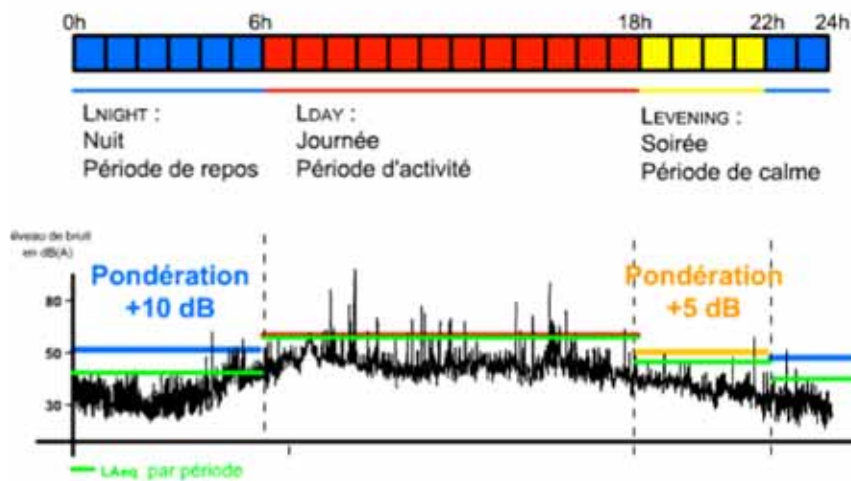
---

## Définition des indicateurs acoustiques employés dans le cadre du PPBE

La directive européenne impose au minimum la représentation pour les cartes de bruit des indicateurs de bruit global  $L_{den}$  et  $L_n$ , pour chaque source (ou pour un cumul de sources) :

- **Indicateur  $L_{den}$ <sup>7</sup>** : indicateur de gêne sonore global sur 24h, intégrant la période diurne (6h-18h), la période de soirée (18h-22h) affectée d'une « pénalité » de 5 dB(A) pour tenir compte de la gêne potentielle en cette période dite de « confort », et la période nocturne (22h-6h) affectée d'une pénalité de 10 dB(A) pour tenir compte des éventuelles perturbations du sommeil au cours de cette période sensible. Il est considéré comme représentatif de la gêne sonore globale, sur le long terme, et est celui des cartes de bruit.
- **Périodes jour (6h-18h), soir (18h-22h) et nuit (22h-6h)** : ce sont les périodes proposées par les textes de transposition en France de la Directive Européenne 2002/49/CE. Les indicateurs établis sur ces périodes sont respectivement :
  - $L_{day} = LA_{eq} (6h-18h) = L_d$
  - $L_{evening} = LA_{eq} (18h-22h) = L_e$
  - $L_{night} = LA_{eq} (22h-6h) = L_n$

Ces indicateurs sont issus des indicateurs de base définis par la suite. Ces derniers peuvent être contenus dans les fiches de mesures de manière à faciliter les comparaisons entre différentes mesures.



**Niveau  $L_{Aeq}$**  : (niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A) :

**Niveau  $LA_{eq}(T)$**  : niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, intégrant l'ensemble des bruits perçus au cours de la période T. ce niveau sonore prend en compte l'ensemble des bruits perçus, y compris les bruits très ponctuels, comme les passages de véhicules ou événements particuliers. C'est l'indicateur utilisé le plus généralement dans les textes réglementaires et normes françaises en acoustique environnementale.

$${}^7 L_{den} = 10 \cdot \log \left( \frac{1}{24} \left[ 12 \cdot 10^{\frac{L_d}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_e+5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_n+10}{10}} \right] \right)$$

## Annexe 4. Analyse des retours de consultation

---

Le projet du plan de prévention du bruit dans l'environnement a été mis à disposition du public du 1<sup>er</sup> septembre 2010 au 31 octobre 2010.

19 observations ainsi qu'une pétition sur le bruit autoroutier ont été consignées dans le registre de consultation. Le tableau ci-dessous présente une synthèse des remarques effectuées et apporte des réponses aux différentes questions inscrites dans le registre.

Les remarques sont regroupées par thématiques. Une copie du registre de consultation est également ajoutée en fin de l'annexe.

#### Action sur l'autoroute A7

La majorité des remarques (12 remarques et une pétition) inscrites dans le registre concerne les nuisances sonores générées par l'A7. Les principales doléances sont :

- Autoroute A7 de plus en plus bruyante
- Efficacité limitée ou insuffisante des protections déjà en place
- Demande d'installation de nouvelles protections acoustiques ; revêtements, ré-haussement de murs anti-bruit existants (CD21), création de murs anti-bruit sur les 2 rives de l'A7, limitation de la vitesse de circulation...)

#### Réponse :

La mairie de Rognac a conscience de la gêne exprimée par les riverains le long de l'A7. Cette gêne a été objectivée par les cartes de bruit calculées et prise en compte par le présent PPBE (sous forme de zone à enjeux).

Les services de la commune ont entamé une démarche de concertation avec le gestionnaire de l'infrastructure c'est-à-dire la DDTM (Direction Départementale du Territoire et de la Mer) pour qu'elle prenne connaissance de la gêne et qu'elle étudie la mise en place de solutions.

#### Action sur la départementale 21

1 remarque sur le renvoi du bruit vers le quartier des Constansoues depuis la création du mur anti-bruit des Frégates.

#### Réponse :

En 2006, des mesures ont été réalisées avant et après la construction de l'écran acoustique des Frégates. Les résultats de l'étude indiquent que la construction du mur anti-bruit côté quartier des Frégates n'a pas entraîné pas de hausse des niveaux sonores côté Constansoues.

La mairie portera tout de même à connaissance cette doléance auprès du gestionnaire de l'infrastructure (RD21) : le conseil général des Bouches du Rhône.



#### Bruit industriel

Une remarque concerne la société IRESTAL INOX dont l'activité génère des bruits qui n'ont pas été pris en compte dans les cartes de bruit ni dans le PPBE.

#### Réponse :

Cette société n'a pas été prise en compte car elle n'est pas concernée par les textes réglementaires. En effet, seules les industries classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation préfectorale font l'objet de modélisation ce qui n'est actuellement pas le cas de cette entreprise.

Toutefois si une activité professionnelle non soumise à un arrêté préfectoral entraîne des nuisances sonores, cette activité est soumise à l'arrêté ministériel relatif aux bruits de voisinage. Le contrôle peut être réalisé par l'Agence Régionale de Santé (ARS) PACA.

Pour rappel, les bruits tels que les klaxons et bruit de voisinages ne sont pas pris en compte dans le cadre de ce plan conformément aux prescriptions de la directive européenne.

**Boulevard Frédéric Mistral**

Une observation fait état d'une augmentation du trafic sur le boulevard Frédéric Mistral. Un souhait est exprimé en faveur de la prise en compte du bruit généré par le trafic routier sur cet axe et le respect de la limitation de vitesse à 30 km/h.

**Réponse :**

La commune suit le développement de cet axe, une mesure de bruit a par ailleurs été effectuée lors de cette étude. Lors de la prochaine mise à jour des cartes du bruit et du plan de prévention de nouvelles mesures acoustiques pourront permettre de quantifier l'évolution des niveaux sonores et au besoin de définir des actions de réduction du bruit.

**Mesures acoustiques**

Deux remarques concernent le nombre et la pertinence de la position des points de mesure de bruit.

**Réponse :**

Les cartes de bruit ne sont pas réalisées à partir de mesures de bruit, mais à partir d'un modèle de calcul. Ce modèle est construit à partir :

- de bases de données collectées auprès de l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures relatives aux sources de bruit (routes, voies ferrées, industries)
- de différents paramètres (vitesse, trafic, pourcentage de poids lourds, revêtement, fluidité,...)
- au milieu de propagation (bâtiments, écrans existants, reliefs)

Tout ceci selon des méthodes de calcul normalisées.

Par conséquent, Les mesures acoustiques sont utilisées pour vérifier la validité du modèle de calcul. Les points de mesures ont été définis en partenariat entre la mairie et le bureau d'étude acoustique selon les besoins de l'étude et la spécificité du territoire.

**Incidence de la végétation sur la réduction des nuisances acoustiques**

Deux remarques portent sur l'intérêt de la végétation le long des sources de bruit.

1 sur une perception d'augmentation du bruit depuis les dégâts de neige sur les arbres en janvier 2009.

1 sur demande de plantations de haies végétales pour réduire le bruit en bord de l'A7.

**Réponse :**

L'efficacité acoustique d'une simple rangée d'arbres est quasi-nulle d'un point de vue acoustique. Il faudrait une végétation très dense sur plusieurs dizaines de mètres pour pouvoir gagner 1 à 3 dB(A).

Toutefois, la plantation de végétation peut avoir un effet positif sur la perception des riverains, en masquant la source de bruit à l'origine des nuisances. L'acceptation de la source de bruit peut alors être meilleure même s'il n'y a pas réduction du niveau sonore.



# **CONSULTATION DE LA POPULATION**



## **PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (P.P.B.E.)**

***DOCUMENTS ET REGISTRE EN CONSULTATION LIBRE  
AU  
SERVICE DEVELOPPEMENT DURABLE ET RISQUES MAJEURS  
HÔTEL DE VILLE - BUREAU 114***


**du 1<sup>er</sup> SEPTEMBRE au 31 OCTOBRE 2010**

- ***LES LUNDIS DE 14H A 16H***
- ***LES MERCREDIS DE 14H A 16H***
- ***LES VENDREDIS DE 9H A 11H***

3 septembre 2010.


(1)

- 1 administrée - pour visualiser la position de son habitation.

AL 

6 septembre 2010.

- CIQ de Rognac doit revenir avec observations.

AL 

8 septembre 2010

- Au niveau du Plan de Prévention du Bruit.

A mon niveau c'est le bruit de l'autoroute qui me dérange. Vous parlez de revêtement acoustique : même si ce ne sera pas suffisant, ce serait déjà très bien. Pourquoi lors des travaux récents qui ont été fait sur le revêtement (au printemps 2010) n'y a-t-il pas eu concertation avec la DDE (ou autre, je ne sais) pour profiter du fait que la moitié du travail était déjà fait et mettre un revêtement acoustique. Par manque de concertation et d'organisation on perd du temps et un argent fou à faire, à refaire et refaire les mêmes choses.

Je souhaite donc pour ma part un revêtement acoustique pour l'autoroute au niveau de notre commune, avec un mur anti-bruit sur la droite (dir Marseille-Salon) pour réduire les FORTES NUISANCES SONORES au niveau du chemin de Sauvageuse (et jusque sur le plateau d'ailleurs...)

Merci.

N<sup>o</sup> 5620 402 chemin de Sauvageuse

Ju AL 

10 septembre 2010

NEANT

AL ~~AL~~13 septembre 2010

NEANT

AL ~~AL~~15 SEPT 2010M<sup>r</sup> ET M<sup>me</sup> LAMBERT RUE DE LA CARROUSE ROYALE

NOTRE AVIS EN RESUME :

DE PLUS EN PLUS DE BRUIT AUTOMOTIF EN LE TOP SERAIT  
 LA LIMITATION DE VITESSE A 90 LE REVEILLANT A 10 H  
 ET BIEN EVIDEMMENT LE MUR.

COMPLAINT

~~AL~~vu AL ~~AL~~17 septembre 2010

NEANT

AL ~~AL~~20 septembre 2010M<sup>r</sup> et M<sup>me</sup> VALDIVIESO Christian  
59 Impasse des Cygnes n°2 (le long de l'A7)

Malgré le double vitrage les nuisances sonores sont de plus  
 en plus importantes, impossible de pouvoir garder les fenêtres  
 couvertes la nuit! Un mur acoustique serait mieux en  
 condition de le faire sur les deux rives bien sûr!

~~AL~~vu AL ~~AL~~

22 septembre 2010

(3)

Mardi 21 septembre 2010.

Mme ETANCOU, Jean Pierre,  
Avenue de SPANBOUSSE IMPASSE II N° 26  
13340, ROGNAC.

Installation Société Espagnol INESTAL INOX -  
sur site résidentiel Av. de SPANBOUSSE - ex date 1997 -

Société en location - propriétaire M. BOUDRY -

Bruit : - Site Mécanique -  
- clack -

- camion semi - Remorque de  $\approx$  30 à 40 T,

Zone plan cadastral - UDA -

Voir compte rendu de M. GIMET Maire de ST CHAMAS,

compte rendu de la commission ~~urbanisme~~

urbanisme pour vente ~~de~~ à cette société,

à Euro Parc Flory, - Vente non effectuée par cette  
société -

Aucune mesure de bruit et de confort acoustique  
n'a été faite -

Je souhaiterais que ces mesures soient  
effectuées.

du ALG

22 septembre 2010

Habitants des fréquences

ALG

24 septembre 2010

(4)

1 administrée - ch. huits de Rognac - repassera avec  
courrier remarques.

AL

27 septembre 2010

RAS.

AL

29 septembre 2010

Madame MAUGÉ Maria  
31, Bd Frédéric Mistral

de trafic dans le bas du boulevard s'intensifiant d'année  
en année (crèche, écoles, habitations nouvelles en haut de Saragou  
spectacles au CAM de plus en plus fréquents ---)  
il serait judicieux et tellement plus viable avec heures de  
pointe de maintenir la diminution de vitesse à 30 jusqu'au  
bas du boulevard Mistral, avec des chicanes, des d'âne ---  
et la sécurité des riverains en serait bien améliorée.

vu AL

1<sup>er</sup> octobre 2010.

RAS

AL

4 octobre 2010

1<sup>er</sup> MAUGÉ ch. du puits de la Figuière  
(de long de la Seine A7)

- Le Poids Lourd peut rouler à une vitesse  
excessive dans la descente et cette vitesse  
génère un sifflement important.
- Le 2<sup>es</sup> mur anti-bruit a été construit plus haut que  
le 1<sup>er</sup> et renvoie au 1<sup>er</sup> cheminé du puits de la  
Figuière le bruit de cabrette.
- L'usage du kéroun par les chauffeurs routiers est une  
source importante de bruit, elle peut être mentionnée.

vu AL

6 octobre 2010.

RAS

~~AL~~

⑤

8 octobre 2010

RAS

~~AL~~11 octobre 2010M. Jean PAROISI rue des bassins.  
viendra avec remarques.Vu AL 13 octobre 2010

RAS

~~AL~~15 octobre 2010.

RENAUD Gilbete 232 Bd RENOIR -

Nuisances sonores de l'autoroute -  
Espere travaux pour palier a ces inconvenientsVu AL 18 octobre 2010

RAS

~~AL~~20 octobre 2010.

administrée du Chemin des Tamaris -

Nuisances sonores de l'A7 - Espere que les travaux envisagés permettront  
une réduction du bruit significative sur les 2 bords de l'Autoroute -Vu AL

22 octobre 2010

(6)

M. et Mme Robert TRUC / 3, Impasse des Cigales II  
(le long de l'A7)


La nuisance sonore est intense. Il est difficile  
l'été d'ouvrir les terrasses et de garder les fenêtres  
ouvertes (surtout la nuit).

Une protection acoustique est vivement souhaitable.  
Merci pour le travail d'exploration réalisé.

Vu AL 

R. TRUC

25 octobre 2010

Voir ci-après. ALG 



Jean Pardini

131, Avenue des Bassins

13340 Rognac

tel : 04.42.87.04.28



Rognac, le 25.10.10

(7)

1/2

## PLAN de PREVENTION du BRUIT (PPBE) Commune de Rognac

### Observations sur l'étude SOL DATA ACOUSTIC

~ Il est dommageable pour la qualité pourtant grande de l'étude qu'un point de mesures n'ait pas été réalisé dans l'espace ascendant surplombant l'échangeur de l'autoroute A7 très grand producteur de bruits intenses permanents et dont l'amplitude de fosse probablement les 80 dB en journée. Cet espace concerne les quartiers de BONNE PEYRE et des BASSINS dans lesquels ont été surplantées, bien avant la construction de l'A7 (1969/70), des habitations.

~ Il faut bien constater que dans cette partie encaissée du tracé de l'A7 le bruit ne peut que s'évacuer "en montant".

~ Or, le point PFR2 qui a servi à produire les mesures de bruit traduites sur la carte de l'étude est, de mon avis, trop éloigné et trop bas en altitude pour rendre un résultat fiable concernant l'amplitude du ~~max~~ bruit dans les deux quartiers cités.

~ En effet la lecture des cartes type C de l'étude (page 8 et 11) laisse supposer que le bruit à 75 dB (dans la journée) s'arrête à quelques mètres à l'extrémité du bord EST de l'A7.

~ Ceci n'est pas crédible pour tous ceux qui vivent dans cet espace depuis plus de 50 ans !



Jean Pardini

131, Avenue des Bassins

13340 Rognac

tel: 04.42.87.04.28



Rognac, le 25.10.10

(Suite des observations)

### CONCLUSIONS:

- a) Il est donc grandement utile, pour compléter l'étude, qu'un nouveau point supplémentaire de mesures fiables soit réalisé dans cet espace situé à l'EST de l'A7 entre l'échangeur et la rue des Bassins sur une largeur de 100<sup>m</sup> environ parallèle à l'A7.
- b) J'espère, et je ne suis pas le seul, que les habitations implantées à l'"EST" de l'A7 dans les quartiers Bonne Peyre et des Bassins qui subissent de façon la plus élevée de nuisances en bruit relevés dans la commune bénéficieront prioritairement dans un proche avenir de la réalisation de protections collectives ou individuelles contre le bruit.

NB: Vous noterez que des observations et réserves concernant les nuisances que la construction de l'A7 apporterait obligatoirement à la population environnante avaient été consignées, sous forme de pétition signée de habitants des quartiers limitrophes, au recueil de l'enquête publique précédant la construction de l'A7 (1968/69). Toutes ces observations et réserves sont devenues, hélas, réalité les travaux publics les ayant totalement ignorés.

Cela va-t-il continuer face aux présentes demandes ?

fait le 25 octobre 2010.

⑨  
Lundi 25 octobre 2010

M. PASSE Jean-Christophe - Impasse des Lîles IV

Se trouve cette étude très complète mais complexe pour quelqu'un qui n'est pas de la partie.

Se suis étonné du faible nombre de points de mesures ainsi que du placement de certains. Des zones sont totalement dépourvues de points de mesure, d'autres en ont eu deux assez proches. Des zones ont été cartographiées avec des points de mesure placés en contre-bas, etc alors que le son monte!

Mais ce ne sont que des constatations, les experts qui ont réalisé cette étude devaient savoir ce qu'ils faisaient et la nuisance sonore est bien présente sur leur rapport et sur les cartes.

Pour ma part, je trouve que là où j'habite c'est bruyant. La nuisance sonore est unique : l'autoroute A7

Se trouve qu'il y a de plus en plus de bruit notamment depuis la neige de février 2009 qui a entraîné énormément d'élagages d'arbres et du coup une réduction des écrans anti-bruit "naturel" il est maintenant pénible de rester une après-midi dans son jardin.

S'espère que des solutions seront rapidement mises en place pour diminuer la gêne liée en outre des seuils légaux.

Jillou

du AL

27 octobre 2010

RAS

AL

(10)

29 octobre 2010



du AL

M<sup>me</sup> M<sup>me</sup> M<sup>me</sup> M<sup>me</sup> M<sup>me</sup>

47 chemin ou puits

de Rognac

13340 Rognac

le 30/10/2010

Objet: Demande d'un acte  
accusé.

Madame, Monsieur,

Je me permets de vous contacter pour vous exposer  
ma situation en tant que propriétaire sur la  
commune de Rognac.

Nous avons fait construire notre maison en 2003.  
Notre adresse est la suivante 47 chemin ou puits de Rognac.  
A l'époque de notre aménagement et durant  
quelques années qui ont suivi, le trafic était  
moins important.

Aujourd'hui la situation est insupportable, car nous  
entendons le bruit des voitures passer sans interruption.  
Malgré nos cyprès de 5 mètres, malgré notre double  
vitrage, nous entendons le bruit de jour comme de nuit.

De plus, le bruit incessant me provoque des maux  
de tête, des migraines et dégenèreant  
en insomnies très régulièrement.

1/2

10bis

Nous avons également très peur pour la  
sécurité de nos enfants car l'autoroute est  
très proche.

C'est pour cela que j'émets auprès de vos  
services cette demande de mur acoustique,  
qui est un besoin urgent aujourd'hui pour  
moi comme pour tout mes voisins ou les  
personnes se trouvant dans la même situation  
que moi, à savoir à proximité de l'autoroute A7.

En espérant que ce courrier permettra de  
sensibiliser Monsieur le préfet et d'accélérer  
aussi les démarches qui ont été entamées afin  
de construire ce mur acoustique au plus vite,  
Nous vous remercions de l'attention que vous  
porterez à cette demande.

Je vous prie de recevoir mes sincères salutations  
distinguées

J. Namine



212

**ROGNAC.I.Q**  
Comité d'intérêt de Quartiers



Vu AL 

11

## Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

La Commune de Rognac est traversée par l'autoroute A7 depuis les années 1970 et la circulation y est de plus en plus importante (saturation de véhicules à l'entrée et à la sortie de l'A7 aux heures de pointes le matin et le soir occasionnant des bouchons sur les RD55, RD20 et RD21).

Les premiers documents d'urbanisme n'autorisaient pas de constructions à moins de 50m de l'axe de l'autoroute dans les zones urbaines et imposaient un minimum de 4000m<sup>2</sup> pour les terrains des zones naturelles situées à l'Est (entre l'autoroute et la colline).

Depuis, l'urbanisation de Rognac n'a pas cessée de se développer et la demande de logements est encore très importante.

Aujourd'hui, le POS et bientôt le PLU permettent une densification de l'habitat. Dès lors, de nombreuses constructions ont été édifiées et des lotissements autorisés en quasi bordure du grillage limitant l'emprise autoroutière.

Des murs antibruit ont été construits sur la RD21 et au niveau de la bretelle d'accès de l'autoroute afin de protéger les riverains et les résidents du domaine « Les Frégates » et du quartier des Coustansounes. Deux procédés ont été utilisés :

- Mur en béton et panneaux absorbants (Depuis la construction du mur des Frégates, le bruit est renvoyé au dessus du mur des Coustansounes car celui-ci est trop bas) ;
- Glissières en béton sur lesquelles ont été posé des écrans en bois (Les bavettes en caoutchouc faisant la liaison entre les glissières et les écrans sont détruites, rendant le procédé inefficace).

Le projet de PPBE fait ressortir un niveau sonore supérieur à 75dB très largement marqué, en particulier sur le tracé autoroutier traversant le territoire Communal.

L'agglomération, avec le SCOT, évoque certains moyens pour atténuer le bruit :

- Revêtement routier avec un revêtement BBTM ou un GBTM ;
- Réalisation de murs écran ;
- Ouverture d'un accès autoroutier au niveau de Coudoux.

L'autoroute A7 traverse la zone urbaine de Rognac (à compter du km 254,800) sur environ 1,5km (du pont des bassins à la zone industrielle des Cadesteaux).

Le collectif pour la réalisation de murs antibruit (liste des signataires ci-jointe) sollicite de la part des administrations concernées :

- La création d'écrans antibruit sur les deux cotés de l'A7 sachant que, compte tenu des buttes de terre existantes de part et d'autre de la voie, la distance à protéger serait largement réduite ;
- L'intervention sur les murs existants afin de corriger les anomalies
- La modification de la protection acoustique, coté Coustansounes, à la même hauteur que celle du coté Frégates ;
- L'ouverture d'un accès aux environs de Coudoux.

ROGNAC.I.Q

Vu AL  (12)

Comité d'intérêt de Quartiers

**Collectif pour l'étude et la réalisation d'une protection antibruit  
Le long de l'autoroute A7**

*(Du pont des bœufs à la zone des Calottes)*

Noms - Prénoms	Adresses	Signatures
LORENZO Christian	347 rue du Serpôt 13340 ROGNAC	
FERRERI Martine	632 Av. de la Plantade ROGNAC	
NOAILLES Françoise	632 Av. de la Plantade ROGNAC	Noailles
DI NALTA Stéphane	630 Av. de la Plantade ROGNAC	Di Nalta
DELAGARDE Anique	649 av. de la Plantade ROGNAC	
ROUSSEAU Isabelle	106 ch. de la Source ROGNAC	
ARZUR Corinne	89 Rue des Cèpes ROGNAC	
DEVOTR Pierre	21 rue de l'épave Rognac	
SARREVELL aurf	5 impasse de la gare	
SECHI Julie	de Nautique Bd Arthur Rimbaud 13340 ROGNAC	
BENOIT Jérôme	6 bis Avenue Camille Pelletan 13340 ROGNAC.	
AUTHERAN Jean	840 Av de Muries 13340 Rognac	
WASSELIN Pascal	402 chem de Sorez fousse	
AUTHERAN S. Jean	235 Bd Cozanne	
BOLONET Edson	4 rue de la Zouge de 13340	
CORAZZA Stéphanie	109 av de la Plantade	
EODORI Corinne	6 rue du Pierre d'Ar	
GUET Christian	5 Rue des Aubergins Rognac	
TEISSIER Isabelle	110 Rue des Genets	
GENEVOUX Georges	1247 av de pierre	

CIQ de Rognac ; 141 Avenue de Gal LEZLEREC ; 13340 Rognac ; Tél 06 62 22 28 90 ; Courriel ciq@rognaq.fr

Rognac I.Q.



Vu AL

13

Comité d'intérêt de Quartiers

**Collectif pour l'étude et la réalisation d'une protection antibruit  
Le long de l'autoroute A7  
(Du pont des basses à la zone des Colonnades)**

Noms - Prénoms	Adresses	Signatures
GONZALEZ Francis	171 Imp. de la Plantade 1	
LE - GRATIE. Z <sup>g</sup>	382 rue de la Plantade n°1	
FUTIN Roseline	145 Imp. 1 de la Plantade	R Futin
Curnier Jacky	9, imp. de la Plantade 1	
M <sup>re</sup> NEUBERT JC	563 Av de la Plantade	
M <sup>re</sup> GARGIULO Anthony	621 Av de la Plantade	
STAMEGNA GEORGES	617 AV <sup>o</sup> DE LA PLANTADE	
KNOCKAERTI Georges	560 Av. de la Plantade	G Knockaert
M <sup>re</sup> OAILLES Annie	632 Av de la Plantade	
KWOCKAERTI MARC	516 Av LA PLANTADE	
CHRISTIANI DOMINIQUE	487 Av. de la Plantade	
SIGNORISI André	" "	
Silvestri Jules	impasse 1 de la Plantade	
Jemso Aurélien	impasse Plantade 1	
AVON Michel	Impasse de la Plantade I	M. Avon
VELLA MICHEL	IMPASSE DE LA PLANTADE	
Sialofra	Avenue de la Plantade	Sialofra
THINES Patrick	Avenue de la Plantade	
CANCELIATA Jean	2 Rue des bas-reliefs	
CONTESSE	4 Rue de Fauvelles	


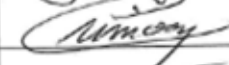

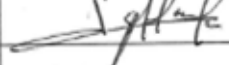


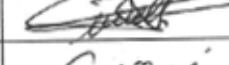



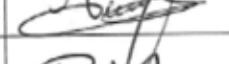



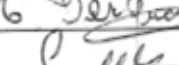
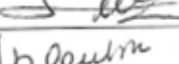
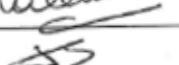
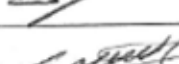

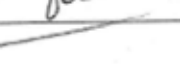
CRQ de Rognac ; 141 Avenue de Gd LEGLERD ; 13340 Rognac ; Tél : 06 62 22 28 90 ; Courriel : r.ognac@orange.fr

Rognac.i.Q

Vu AC  14  
1

Comité d'intérêt de Quartiers

**Collectif pour l'étude et la réalisation d'une protection antibruit  
Le long de l'autoroute A7  
(De pont des barres à la rue des Caloteaux)**

Noms - Prénoms	Adresses	Signatures
BARTHELEMY Robert	407. AVÉ de la PLANTADE	
CRIMON Annie	Lot L'Espigaou 13340	
DELPANQUE	4 Lot d'Espigaou 13340	
SAFTARO Raymond	2 LOT. L'ESPIGAOU	
CHARRIER Patrick	4 imp. Lou Campas	
MUSCAT Georges	2 imp. Lou Campas	
GRANEL Guy	1 lot Lou Campas 13340	
GRADU ALI	2 Rue Lou Campas 13340	
EUGENE JC	25 Rue des Caloteaux	
GREBERT Alain	141 Av. du Général Leclerc	
VAUTRAY Nicole	Imp. Victor Hugo II	
ARABI	imp. la Plantade 1	
Kodrzyński	7 1 <sup>er</sup> impasse de la Plantade	
SURY Ph. Ripe	171 impasse de la plantade	
DARQUEY Jean Pierre	234 Imp. de la Plantade 1	
ADEL SNAIL	127 Impasse de la Plantade 1	
Madame D'ARUNDO VALONTIN	182, imp. de la Plantade 1.	
DOUFFIER Françoise & Naité	87, imp. des cigales II	
COLOSI Juliette	150 B <sup>is</sup> des CIGALES.	
TOURNAYRE R.	211. Imp des Cigales II	

CIQ de Rognac ; 141 Avenue du Général LECLERC ; 13340 Rognac ; Tél. 06 62 22 28 90 ; Courriel : ciq.rogna@orange.fr



ROGNAC.I.Q



Du AL

15

Comité d'intérêt de Quartiers

**Collectif pour l'étude et la réalisation d'une protection antibruit  
Le long de l'autoroute A7**

*(Du pont des Baccies à la zone des Calottes)*

Noms - Prénoms	Adresses	Signatures
PARENT PATRICK	impasse des cigales II 13340 ROGNAC	
NGUYEN Antoin	Imp de II - Angue	
BARBEROU SOPHIE	178 Imp. des cigales II	
AZEBOU Compagné	Impasse des cigales II Bangba impasse des cigales	
VALDIVIESO	59 Impasse des cigales n°2	
TONNA Sandrine	26, Impasse des Cigales II	
TRISTANI	24, Impasse des Cigales II	
Bonillo Christel	24, impasse des Cigales II	
Solemo Larine Jos	153 imp Cigales II 13340 Rognac	
CRES ALIZÉE	25 IMPASSE JEAN MOULIN	
Lillo	25 impasse Jean Moulin	
TRUC	3, Impasse des cigales II Rde C.	
GIULIETTI Giovanni	78, rue Jean Moulin	
GIULIETTI Concetta	79, rue Jean Moulin	
SUMA Nadine	476 B bd des cigales.	
SUMA Jacqueline	476 bd des cigales	
E. BRANCACCIO	8 Impasse Plantade 1	
BELLOT Fabien	8 rue de la source	
ROUSSEAU Isabelle	201 ch. de la Source	

CIQ de Rognac ; 141 Avenue de Gd LEBLETO ; 13340 Rognac ; Tél. 06 62 22 28 90 ; Courriel : ciq@rognaq.fr

ROGNAC I.Q.

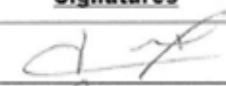
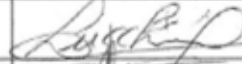

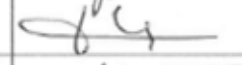
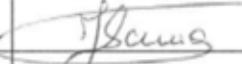
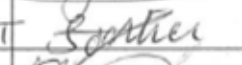


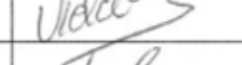

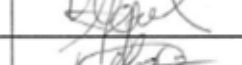

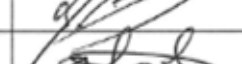


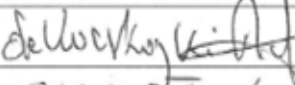


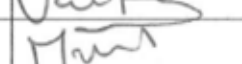

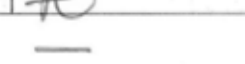
Vu AL  16

Comité d'intérêt de Quartiers

Collectif pour l'étude et la réalisation d'une protection antibruit

Le long de l'autoroute A7


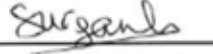





(Du pont des hautes à la zone des Caloteaux)

Noms - Prénoms	Adresses	Signatures
JANERIE Michèle	29, Bd G. Bizet	
LUCCHINI Coïenne	117, avenue des Pins	
Wouino Latrice	11 bis Avenue Camille Belletan	
Trouilletier Jean	4 Campsa 4 des Polignay	
SUMA Jacqueline	227 Bd RENOIR	
PONTIER yves	227 Bd Georges BIZET	
BOUILLON Koenig	14 rue de Trausis	
MALENQ J. Michel	Ch <sup>er</sup> des hautes	
⇒ ISCHADE Georges	Le Montaigne BT D	
REMAUD Gilbert	232 Bd Rensou	
Negrel Odette	26 Rue PASTOUR	
MERG. Jean.	43 B <sup>e</sup> Cézanne.	
VANTHIER Maurice	84 rue des Pinsons	
GHALI Amine	14, Bd des Stars	
BASTIDE Amélie	511, Bd des lilas les Tréigats	
de Wuykoy 	Bd des Jeunes	
CHOUVET L.	les Cades Teaux	
VALBUISO	Impasse des Cigales II	
MANCINI	Impasse des Cigales II	
ALEDO Sarah	254 Rue des Tulipes les Tréigats	

CIQ de Rognac ; 141 Avenue de Gal LÉCLERC ; 13340 Rognac ; Tél. 05 62 22 28 90 ; Courriel : ciq-rognaq@orange.fr

Vu AL  (17)

Collectif pour la réalisation d'un écran anti-bruit de part et d'autre de l'autoroute A7 traversant la commune de Rognac

Nom	Prénom	Adresse	Signature
WASSELIN	Corinne	400 ch de Sarraïgousse	
SELVO	Denise	402 ch de Sarraïgousse	
BORIN	René	410 ch de Sarraïgousse	
SURGAND	Sophie	408 ch de Sarraïgousse	
CORNE	Isabelle	185 ch de Sarraïgousse	
WESPINARD	Julie	177 ch. Sarraïgousse	
MARCAESTO	François	177 ch Sarraïgousse.	
BERTOSSI	Isabelle	177 ch. Sarraïgousse	
Sci la Colline	1 <sup>er</sup> Baudou	177 ch. Sarraïgousse	
SUTRA	Edmond	38 ch. de la Source.	
DORSZ	Axel	218 Chemin de la source	
COYARD . PH	PHILIPPE	101 chemin de la source	
PAOLI	Armande	86. Chemi de la Source 13360	
KILIC	Ilhan	Chemin de la Source - Entrée Castesou	
DEBRAUX	<del>Isabelle</del> Blanche	45, Chemin de la source	
D'ANNA	Soumia	62, Chemin de la Source	
CHASSAUD	Gilles	130 Chemin de la Source	
FORÉ	Laurent	390. ch de Sarraïguste	
GARREL	André	109 ch. de la Source	
DORTENGET	Raphaël	422 ch de Sarraïgousse	
MAUËT	PHILIPPE	420 ch de SARRAÏOUSSE	

NOM	ADRESSE	SIGNATURE
Randrianarimelo Marina	217 av G1 Ledere	
BOUWEMAY Jean Louis	241 AV du General Ledere	
HERON Tony	309 av du " "	
CORBIS Ingrid	363 av du " "	
AQUILINA FREDERIC	363 av du " "	
PORCO CATHERINE	363 av du G1 Ledere	
VERHECKEN MARC	391 av du G1 Ledere	
ANFRIANI Charles	368 av de CE Ledere	
PEDRINI Jean	409 Av. General Ledere	
GREBERT Alain	141 N General Ledere	
BENIZALI NONCE	445 AV. general ledere	
JANS VIVIANE	AV du general ledere	
Brouillon Villar	347. Av de G. Ledere	
Brouillon Emmanuel		
Brouillon (P)	347. Av de G. Ledere (P)	
MILESI-YRIARTE	991. rue B. Brassens	
YRIARTE H.S.	269 Rue Georges Brassens	
Robaldo Christian	296 Bd G Brassens	
SAUVI Patrick	36. Imp. Cezanne VII	
CASDORF Guy	4 <sup>me</sup> du Pins	
PARDINI Jean	quartier Bonne Peyre	
PIRETTI Fabrice	6 constransoune	
MARTIN Laurence	Solchun puis de la gigue	
Henri RESCEGUIER	472 Ch du Puits	
Liliane Reneguer	de la Figueres	



19

Collectif pour la réalisation d'un écran anti-bruit de part et d'autre de l'autoroute A7 traversant la commune de Rognac

Nom	Prénom	Adresse	Signature
NICOLAS	Cybèle	183 ch de Sauvagnouse	
AMBAR	Raoul	175 ch de Sauvagnouse	
LAUTAUD	Caune	2 Impasse de la colline	
PIERRE	J. Marie	175 ch de Sauvagnouse	
ALPHONSE	Bernard	622 ch de Sauvagnouse	
PASTORE	Florence	133 ch de Sauvagnouse	
PEGON	Nathalie	chemin Sauvagnouse	
RUGGERI	Pietro	chemin Sauvagnouse	
LEUY	MAAC	ch de Sauvagnouse	
SCRIBA	Daniel	63 chemin de Sauvagnouse	
LIMACHER	LAURENT	114 chemin des TANARIS	
CARTA	Marius	114 chemin des TANARIS	
FRANCISCHINI	Nous	"	
Corrado	Louis-S	166, chemin des Tanaris	
Campe	Louis	166, chemin des Tanaris	
SINNAMA	Sonia	124 le puits de Rognac	
BILBA	Daniel	124 le puits de Rognac	
BULUT	Coşar	Impasse de la colline	
BULUT	Imre	124 le puits de Rognac	



90

Collectif pour la réalisation d'un écran anti-bruit de part et d'autre de l'autoroute A7 traversant la commune de Rognac

Nom	Prénom	Adresse	Signature
PASTOUCCHE	ALBERT	10 rue de la pinède	
LOUVIONI	Samantha	10 rue de la pinède	
JULLIEN	Frédéric	4 rue de la Pinède	
RIGGI	NOUÏLYN	3 rue de la pinède	
FERNANDEZ	Joseph	"	
DeBartolami	Girola	5	Nabastian
RAPACKI	JOSÉ	5	
SALMI	ANIS	7	
TARCHIONE	Remy	9	
CLAMPE	Abira	67 chemin de la pinède	
Nirva			
Ponche	Aubrey	175 rue marianne	
ISU	Serge	175 chemin de Sarronguane	
PEANIN	PATRICK	160 CH SARRONGUANE	
Bonzini	Jean-Marie	26 ch de source	
MIRETTI	Fabrice	28 ch de la source	
Brigioni	Alexandre	28 ch de la source	
LEROY	ERIC	26.1 chemin de la source	
<del>BRIGIONI</del>	<del>Alexandre</del>	<del>28 chemin de la source</del>	<del></del>

ROGNAÇ, I.Q.



du AL

21

Comité d'intérêt de Quartiers

## Collectif pour l'étude et la réalisation d'une protection antibruit

## Le long de l'autoroute A7

(Du pont des basses à la rue des Calottes)

Noms - Prénoms	Adresses	Signatures
GUARNIERI Hircelle	406, ch. Puits de la Figuière ROGNAÇ	
GUAROUTE Albert	372 chemin du Puits de la Figuière 3840 ROGNAÇ	
MARCO Alain	412 Chemin du Puits de la Figuière	
STRAEBLER Fice	413 chemin du Puits de la Figuière	
TARDIEUX Roland	6 chemin du Puits de la Figuière	
ABRAN Joise	507, ch. du Puits de la Figuière	
PEREZ Michel	505 ch du puits de la figuière	
GUILBAUD Eue	473 ch du Puits de la Figuière	
BISACCIA Robert	470 ch du puits de la Figuière	
DAUPHIN Régis	470 ch du puits de la Figuière	
BELTRAME Jocelyne	471. Chemin du Puits de la Figuière	
MOLINIÉ Anne	519 ch. du Puits de la Figuière	
LASAUSSE Samuel	519 ch. Puits de la Figuière	
DELVOYS Fabrice	471 ch Puits de la Figuière	
PAULEVE Christian	498 ch du Puits de la Figuière	
LIBERTI Françoise	495 ch du Puits de la Figuière	

CIRQ de Rognac ; 141 Avenue de Gd LÉCLERC ; 13340 Rognac ; Tél. 06 62 22 28 90 ; Courriel : c.i.q.rognaç@orange.fr

(22)

Vendredi 29 octobre 2010

Mme D'HAVELOOSE ROUSSEAU - Chemin de la Source

Je tiens à remercier l'initiative de cette étude arrive à point dans la politique nationale relative au Développement Durable. Nombre de constructions ont été autorisées à proximité directe ou indirecte de l'autoroute A7. Même si le propriétaire a acquis son bien ou fait construire son habitation en connaissance de cause, il n'en est pas moins important de préserver la vie des habitants des quartiers qui bordent cette voie extrêmement fréquentée. Des moyens existent, plus ou moins sophistiqués et onéreux, il n'en reste pas moins que de mesures urgentes doivent être prises : plantations de haies végétales denses, revêtement anti-bruit et ou mur écran anti-bruit, toutes ces solutions et peut-être d'autres encore doivent être étudiées afin de préserver le développement de notre commune de manière DURABLE et moderne.

