



18 mai 2022
Aff. Suivie par :
Bernard DONADIO

**Rencontre « discussion »
des propositions du CAN-FNE13 à la Métropole
pour un observatoire de l'environnement sonore**

**Compte rendu de la rencontre du 17 mai 2022 à 17h00
en mairie de Cabriès**

Préambule :

- La réunion du 17 mars 2022 s'est tenue en réponse au courrier LRAR du CAN du 5 mars 2022 (pièce jointe) demandant un rendez-vous à propos de l'Observatoire de l'Environnement Sonore.
- Réponse qui a fait l'objet d'un courrier positif de la Métropole au CAN en date du 21 avril 2022 (pièce jointe)
- Le CAN étant membre FNE13, sa fédération l'accompagne dans sa démarche
- De même, l'association « Chutt » FNE13 œuvrant sur la même thématique de Santé Publique, Chutt a été associée également à la rencontre.

La présente réunion répond à la demande du CAN Environnement qui souhaite connaître les modalités de mise en place de l'Observatoire, sa gouvernance, son mode de saisie.

Participants :

- **Métropole Aix Marseille Provence**
 - o Amapola VENTRON - Conseillère déléguée à la Protection de l'environnement et lutte contre les pollutions (Maire de Cabriès)
 - o Céline SALES – Chef du service écologie urbaine
 - o Cécile LAURANS – Adjointe au Chef du service écologie urbaine
- **France Nature Environnement Bouches-du-Rhône**
 - o Richard HARDOUIN – Président FNE 13 et Président du CAN Environnement (<https://canenv.fr/>)
 - o Bernard DONADIO - Secrétaire du CAN et porteur de la thématique Bruit
 - o Pierre GALLOUIN - Président de l'Association septémoise pour la réduction des nuisances de l'autoroute (www.chutt.org)

A la question de la création d'un observatoire du Bruit métropolitain,

Madame Ventron informe que la Métropole l'a mis en place à partir des compétences développées par la Communauté de communes d'Aix.

A la question de ce qu'il en est de son instance de gouvernance,

Madame VENTRON informe que seule la métropole en assure la gouvernance assistée en cela par Acoucity (Observatoire de l'environnement sonore de la Métropole de Lyon) et par AtmoSud (Association Agréée pour la Surveillance de Qualité de l'Air en région Sud)

Madame VENTRON précise que :

- *L'Observatoire a mis en place un comité technique, qui a produit un bilan pour la période 2019/2020. Le bilan 2020/2021 est en cours de finalisation.*
- *La crise sanitaire n'a pas permis la tenue du Comité de suivi qui était annoncé lors de la création de l'Observatoire.*
- *Il est prévu d'inviter les associations qui défendent la réduction du bruit sur la métropole, les CIQ.*
 - o *La Métropole réfléchit sur les modalités (1 à 2 fois par an, composition, territorialité...)*
- *Il est prévu que des journées de formations à la problématique de la pollution sonore soient organisées par l'Observatoire.*

- *L'Observatoire a pour mission d'assister les services de la Métropole pour constituer les cartes de bruit.*
- Les nouvelles cartes – une obligation de la Communauté Européenne
 - o *Seront publiées au plus tard fin juin 2022.*
 - o *Du fait d'un problème technique informatique momentané sur le site de la métropole, celles parues après 2018 ne sont pas actuellement publiées.*

- *L'Observatoire pourra faire des expertises et des constats.*
- *Lorsqu'il faudra traiter des situations particulières, confirmées par l'Observatoire, la Métropole pourra déclencher une étude réglementaire. Elle pourra alors faire appel à un marché.*
- *L'Observatoire est preneur de l'appui des adhérents des associations de défense de l'environnement.*
- *L'Observatoire intervient en amont de projets de réhabilitations urbaines de certains quartiers, afin d'évaluer une fois les travaux terminés l'état de l'environnement sonore des quartiers rénovés et/ou neufs. Entre autres les quartiers Malpassé, Corot, Fonvert et Air Bel à Marseille, Font Trompette à Venelles et éventuellement les Canourgues à Salon-de-Provence.*

- *Concernant les nouveaux projets de la Métropole, ils tendront à ne pas créer davantage de bruit pour les riverains.*
 - o *L'ambition est donc de ne pas seulement respecter la limite de bruit, mais de veiller au confort acoustique de tous.*

- *La philosophie de l'Observatoire est de repérer les situations critiques afin que les autorités compétentes puissent corriger la situation et diminuer la pollution sonore.*

Dans un premier temps, l'Observatoire doit se mettre en place et prendre ses marques.

- *C'est l'Etat qui a la charge de la publication des cartes de bruit sur les autoroutes – concédées ou non – ainsi que sur les axes structurants. Remarque : à ce jour, la L2 (A507) n'y figure pas.*
- *La loi 3DS (Différenciation, Décentralisation, Déconcentration et Simplification) publiée le 21/02/2022 pourrait permettre une rétrocession de certaines compétences de l'Etat vers la Métropole, comme les autoroutes.*
 - o *-La loi 3DS conforte les compétences des collectivités locales dans les domaines des transports, du logement ou encore de la transition écologique.*

Concernant le traitement du bruit généré par la L 2,

Madame Ventron rappelle qu'il s'agit d'un ouvrage récent et moderne qui fait l'objet d'un suivi particulier, où la Métropole n'est pas Le principal acteur. L'Observatoire du bruit vise d'abord à réparer et mettre à niveau des ouvrages anciens.

L'Observatoire du bruit peut être saisi par la Métropole (qui s'autosaisit donc), par les associations, voire par des particuliers, au moyen de l'application téléphonique Signal'Air qui prend en compte aussi les signalements du bruit.

L'Observatoire dispose de 10 balises capteur de bruit, certaines fixes, d'autres mobiles.

La métropole Aix Marseille s'inscrit dans le programme Smart métropole, qui rassemble plusieurs objectifs, dont le déploiement des micro-capteurs acoustiques innovants.

- À ce titre, elle pourra faire l'expérimentation de ces nouvelles balises.
- Une dizaine est en cours de test. En cas de bon fonctionnement, l'Observatoire pourrait en acquérir une trentaine.

Pierre GALLOUIN signale la situation du quartier de la haute bédoule à Septèmes, en face du mur anti-bruit de La vieille vigne où les terrains ont été rendus constructible (et donc maintenant bâtis, à moins de 100 mètres de l'autoroute) sur la base d'une confusion avec la situation de la basse bédoule.

Radars Bruit

Un radar pédagogique est en phase de test à Fuveau.

La Métropole qui avait demandé à faire partie des 10 agglomérations dans lesquelles des radars bruit (type Méduse, développé par AirParif) n'a pas été retenue.

Si l'expérimentation en cours est satisfaisante (fin prévue de cette phase : fin mai 2022), un déploiement de radars « punitifs » sera développé (avec mise en place début 2023 et verbalisation de tous les véhicules dépassant un seuil compris entre 85 et 90 décibels)

La réglementation sur le bruit n'a pas changé depuis 2002. C'est donc elle qui s'applique, et non pas les recommandations de l'OMS, parues en 2018, qui fixe les seuils à 53 dB(A) jour et 45 dB(A) nuit, bien plus protectrice que la règle en vigueur : 60 dB(A) jour et 45 dB(A) nuit.

A garder en mémoire qu'une augmentation de 3 dB(A) correspond à un ressenti de doublement du bruit.

L'application téléphonique « Noise capture »

Est accessible au grand public. La remontée des données peut être – sous réserve de faisabilité technique et de gestion de flux – un plus pour l'Observatoire. Cette coopération sera à définir.

En conclusion :

Quant à l'observatoire MAMP :

L'observatoire MAMP se distingue des observatoires des métropoles lyonnaise et parisienne en ce sens qu'il s'agit d'un service de la métropole avec prestataires et non d'une association collégiale.

FNE13 et ses associations étant partisan du benchmark émettent les plus grandes réserves quant à un observatoire sous cette forme, les risques étant notamment de deux ordres :

1. Sans membres financeurs dans la gouvernance, les moyens de l'observatoire seront modestes et donc pas à la hauteur des enjeux.
2. Sans gouvernance collégiale, chacun ira de sa solution

Quant à la protection des citoyens par la loi que nous considérons comme insuffisante et dont nous proposons une modification :

- Les indicateurs de niveau de bruit ne représentent pas la réalité de terrain car délivrant une moyenne annuelle, calculée à partir de moyenne journalière.
- Actuellement, lors de la création d'une nouvelle infrastructure, il n'existe que 2 zones de bruit (Zone de bruit modérée : **60dB Jour et 55dB Nuit** ou zone de bruit non modéré : **65dB Jour et 60dB Nuit**). A l'instar de plusieurs pays européens, le CAN propose la création d'une 3^e zone de bruit, la zone de bruit faible : **55dB Jour et 50dB Nuit**
- La mise en place d'un contrôle technique de tous les véhicules, avec vérification des niveaux sonores réellement produits, afin de ne pas se fier au constructeur. La même démarche est faite pour que la vignette crit'air ne soit plus attribuée à partir des tests constructeurs, mais bien par un contrôle technique, à défaut de l'obligation, pour les constructeurs d'appliquer des tests en conditions réelles de circulation et non pas des tests en laboratoire.
- Alignement de la réglementation française sur les recommandations de l'OMS

En annexe,

Tableau comparatif des 3 observatoires métropolitains :

- Grand Lyon
- Ile de France
- Métropole Aix Marseille Provence

CAN Environnement	FNE13	Chutt
signature	signature	signature
Bernard DONADIO	Richard HARDOUIN	Pierre GALLOUIN

Grand Lyon	Île-de-France	Métropole Aix Marseille
Acoucity	BruitParif	Observatoire Environnement sonore
1996	2004	2019
Association loi 1901	Association loi 1901	Service métropolitain
Gouvernances		
<p>Membres fondateurs :</p> <p>Grand Lyon de Université Gustave Eiffel (IFSTTAR), École Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE), <i>Centre d'études techniques de l'Équipement</i> (CEREMA, ex CETE) et, <i>Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publique</i> (CERTU), Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, Grenoble (CSTB...),</p> <p>Partenaires :</p> <p>Association des Ingénieurs Territoriaux de France (AITF) ; Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ; Atmo Auvergne-Rhône-Alpes ; Centre d'Information et de documentation sur le bruit (CIDB) ; Michelin ; Ministère de la Transition écologique et solidaire</p>	<p>L'État, La Région Île-de-France, le Conseil économique et social régional d'Île-de-France, le conseil général de l'Essonne, le département de Paris, le conseil général de Seine-et-Marne, le conseil général des Hauts-de-Seine, le conseil général des Yvelines, le conseil général de la Seine-Saint-Denis, le conseil général du Val-de-Marne, le conseil général du Val-d'Oise, Aéroports de Paris, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Paris Île-de-France, la RATP, la SNCF, l'ADEME, le syndicat CICF GIAC, le Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit (CIDB), le Directeur du Laboratoire central de la Préfecture de Police (en tant que personnalité qualifiée), le Directeur de l'Observatoire du bruit de Paris (en tant que personnalité qualifiée), l'Observatoire Départemental de l'Environnement Sonore du Val-de-Marne (ODES), la Directrice de l'Observatoire Régional de la Santé d'Ile de France (en tant que personnalité qualifiée), l'ADVOCNAR, le CRAFAL, Île-de-France Environnement, UFC Que choisir IDF, le Syndicat national des médecins spécialisés ORL et chirurgie cervico-faciale</p>	<p>La métropole seule en assure la gouvernance assistée en cela par Acoucity et par AtmoSud</p>
OBJETS		
<p>A pour but d'œuvrer au développement des connaissances et du savoir professionnel en environnement sonore urbain.</p> <p>C'est un pôle de compétence qui a pour vocation de favoriser les échanges entre les centres de recherches et les besoins opérationnels des villes, notamment en matière de gestion des bruits urbains liés aux transports terrestres.</p>	<p>Chargée de caractériser l'environnement sonore, d'informer le public avec des informations fiables, indépendantes et transparentes sur le bruit en Île-de-France et d'aider les autorités dans l'élaboration de leur politique de prévention et de lutte contre le bruit.</p>	<p>Réaliser des mesures, à l'aide de capteurs fixes ou mobiles.</p> <p>Produire des cartes de bruit.</p>