



Nuisances sonores A55

Rencontre avec Euroméditerranée le 08 juin 2022

Participants	Entité	Mél	Diffusion:
Nicolas MATTEI	Euroméditerranée	nicolas.mattei@euromediterranee.fr	Participants
Charles ANDRÉ	Euroméditerranée	charles.andre@euromediterranee.fr	CIQ AV
Mélanie LE BAS	Euroméditerranée	melanie.lebas@euromediterranee.fr	CAN environnement
Bernard DONADIO	CAN Environnement	donadio.bernard@free.fr	
Loys VAUTHERIN	CIQ Arenc-Villette	ciq.arencvillette.t@gmail.com	

Cette rencontre a été organisée par Mélanie Le Bas, responsable concertation chez Euroméd à la demande du CIQ Arenc-Villette.

Nicolas Mattei est Chef de projet et s'occupe en particulier de la rénovation urbaine des pôles St Charles et Joliette.

Charles André est Responsable Qualité Innovation.

La présentation jointe en PJ a servi de bases aux échanges, les principaux éléments évoqués sont les suivants.

Les participants d'Euroméd sont conscients des nuisances apportées par l'autoroute, mais les immeubles neufs ayant été construits postérieurement à l'autoroute les habitants ne peuvent dire qu'ils n'étaient pas au courant.

Le CIQ ne conteste pas cette façon de voir les choses, mais signale que les appartements ayant été achetés en VEFA, les visites faites avant d'acheter l'ont été avant le début des travaux de construction des immeubles, et donc dans un environnement très différent de celui d'aujourd'hui. Mais surtout ces visites de site ont été faites au niveau du sol, ce qui occultait en grande partie le bruit de l'autoroute, du fait de son implantation en viaduc.

La solution 1 : Faire respecter les règles existantes (vitesse limite et niveau sonore des deux roues) a été citée pour mémoire, car elle devrait aller de soi, c'est le rôle des autorités ...

La solution 2 : Revêtement anti-bruit sur la chaussée a été mise en œuvre sur la L2.

Malheureusement cela y a été fait avec un revêtement de type Rugosoft, moins efficace qu'un revêtement de type Nanosoft, malgré une différence de prix minime – 2€ au m². L'idée de poser du Rugosoft dans les parties en tunnel et du Nanosoft dans les autres parties avait été refusée sur la L2 car « trop compliquée à mettre en œuvre... »

M. Mattei propose de nous transmettre l'organigramme de la Dir Med, MOA des autoroutes non concédées de la zone, pour que le CIQ puisse faire part de la demande d'une pose de revêtement anti-bruit lors de la prochaine réfection du revêtement.



La solution 3 : « Murs anti-bruit avec panneaux photovoltaïques » a fait l'objet de nombreux échanges.

Euromed annonce qu'ils vont être chargés d'une étude sur l'avenir des extrémités des axes autoroutiers (A55/A7) avec de nombreuses parties prenantes. Marseille est en effet une des rares villes françaises à encore avoir des autoroutes urbaines allant jusqu'au centre, en aérien.

C'est une étude sur le long terme qui vise à estimer le trafic futur et, éventuellement, réduire les voies de circulation au profit d'autres usages.

L'hypothèse de détruire les viaducs n'est probablement pas envisageable, compte-tenu du coût d'une telle opération. : Il vaudrait mieux leur trouver un nouvel usage, non générateur de nuisances.

M. Donadio signale que le trafic prévu pour la L2 était de 80 000 à 100 000 véhicules/jour à l'ouverture, sans augmentation de trafic à l'horizon 2030. Or, on en est déjà à 120/140 000 (moins de 4 ans après son ouverture). Les prévisions de trafic sont donc à prendre avec précautions.

Le CIQ demande s'il y a des contacts pour la Porte Bleue, en particulier pour la résidence hôtelière occupant les étages inférieurs. Euromed dit que c'est encore trop tôt pour avoir ce genre d'information.

Par ailleurs Euromed suggère de se rapprocher des habitants de la zone de Smartseille, sur le périmètre d'Euromed 2, car ils sont soumis à la même problématique.

Le CIQ vérifiera s'il y a effectivement des immeubles d'habitation à faible distance de l'autoroute. En effet le cas d'immeubles de bureaux ou de résidences hôtelières climatisées et sans terrasses est différent de celles d'appartements non climatisés avec terrasse.

Post-réunion : après visite sur site du CIQ Arenc-Villette tous les immeubles de Smartseille se situant dans la même situation que ceux d'Arenc (c'est-à-dire en première ligne, à moins de 50 m de l'autoroute) sont, soit des immeubles de bureaux, soit une résidence B&B. Ces bâtiments sont climatisés et sans terrasses, la question des nuisances de l'autoroute n'est donc pas la même qu'à Arenc.

Les immeubles d'habitation en construction de cette zone sont « en deuxième ligne » (situation similaire à celle de M-IM ou de 2ème Élément pour Arenc) et de plus dans une phase de construction similaire à celle de la Porte Bleue, donc c'est encore « trop tôt ».

Trois points sont évoqués par Euroméd pour l'implantation de murs anti-bruits (photovoltaïques ou non pour les deux premiers) sur les viaducs autoroutiers concernés :

- Au niveau marseillais la situation de l'A7 apparaît plus critique que celle de l'A55. En effet certains bâtiments d'habitation implantés en bordure de cette voie sont très proches des chaussées (jusqu'à 8 m), et ces bâtiments, de conception ancienne, sont très mal isolés contre le bruit. Leurs habitants sont donc soumis à des nuisances plus importantes que dans les immeubles neufs situés près de l'A55.
- La question de la capacité de la structure des viaducs à supporter les efforts générés par les murs est posée. Outre le poids des murs eux-mêmes, les efforts induits par la prise au vent est évoquée : compte-tenu de la force du vent à Marseille ce point n'est pas à négliger.
Or il semble que les documents de conception de ces ouvrages aient été perdus, et qu'il ne soit donc pas possible de vérifier simplement dans quelles conditions techniques la pose de tels murs est possible...
- Les conditions de maintenance des panneaux photovoltaïques et équipements connexes est aussi évoquée, car nécessitant des interventions supplémentaires par rapport à un mur anti-bruit « classique ». Cela ne semble néanmoins pas insurmontable en neutralisant une voie de circulation en période creuse pour intervenir avec un véhicule routier adéquat.

CAN Environnement explique l'idée de présenter ce projet dans le cadre des appels à projets qui pourraient avoir lieu à l'automne à la suite de la sélection de Marseille dans les « **Cent villes neutres en carbone d'ici 2030** » au niveau européen.



On n'a pas encore d'information sur la gouvernance de ce projet, des discussions ayant lieu entre la Ville et la Métropole.

Marseille est une zone particulièrement favorable pour l'installation de panneaux photovoltaïques, compte -tenu de l'excellent niveau d'ensoleillement qui y règne : cela permet d'améliorer le bilan économique d'un tel projet.

Il est convenu que M. Donadio enverra à M. André un rapport récent établi par la confédération suisse sur le potentiel de production d'énergie photovoltaïque sur les parois anti-bruit.

Action post-réunion	Qui	Echéance
Transmettre à CIQ Arenc-Vilette l'organigramme de la Dir Med	M. Mattei	30/06/22
Transmettre à M. André le rapport de la confédération suisse	M. Donadio	Fait le 23/06/22

PJ : présentation faite.