

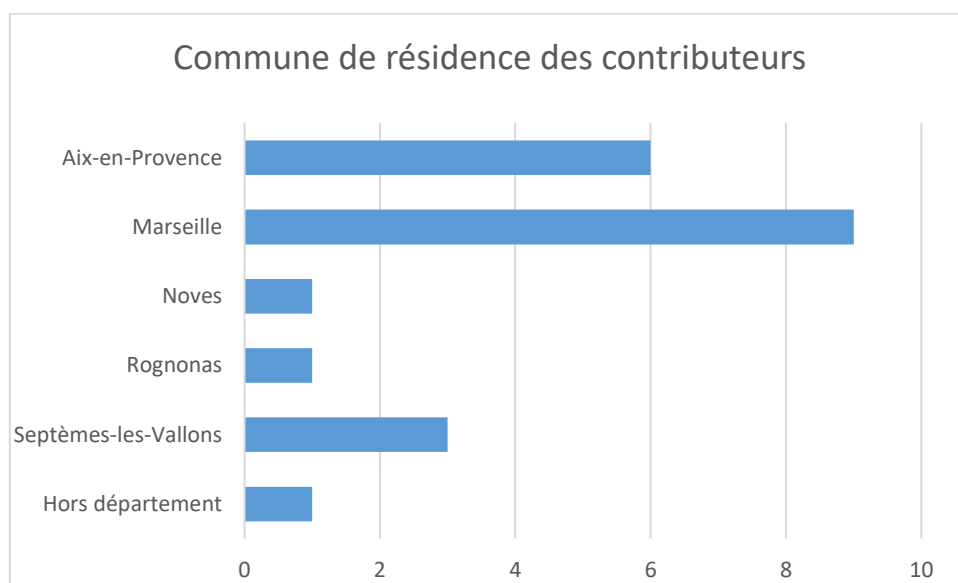
SYNTHESE DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

Le PPBE du Département des Bouches du Rhône, a été mis à la consultation du public durant deux mois du 18 octobre au 18 décembre 2024 par voie électronique sur le site internet du département des Bouches du Rhône. L'avis de consultation publique a été publié dans les journaux « La Provence » et « La Marseillaise ».

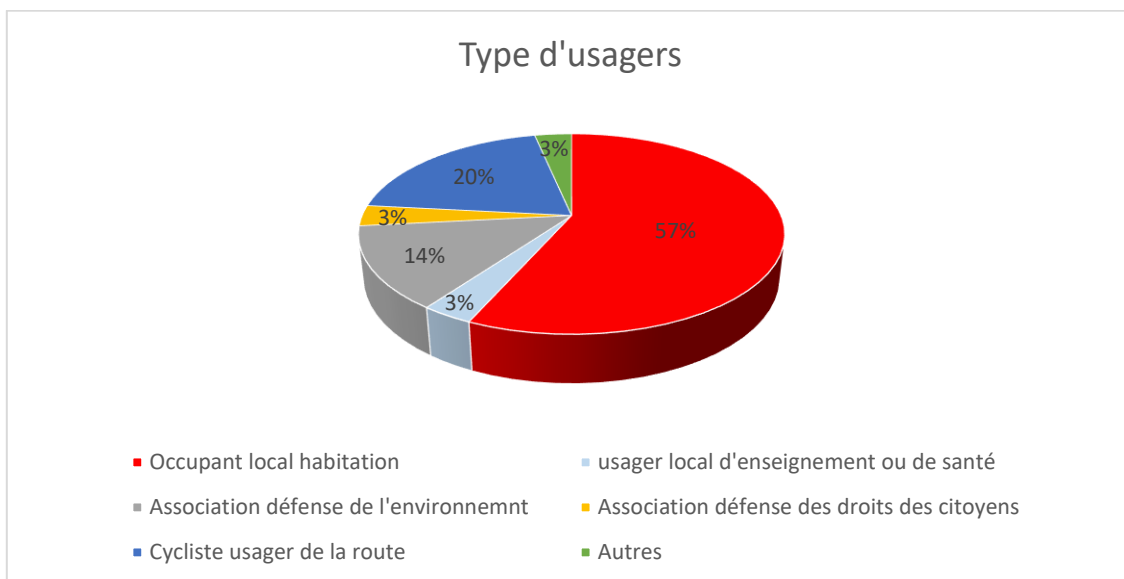
A l'issue de la période de consultation du PPBE, 21 observations ont été recueillies.

67% des contributeurs estiment être exposés à un niveau de bruit très élevé et 19% à un niveau élevé.

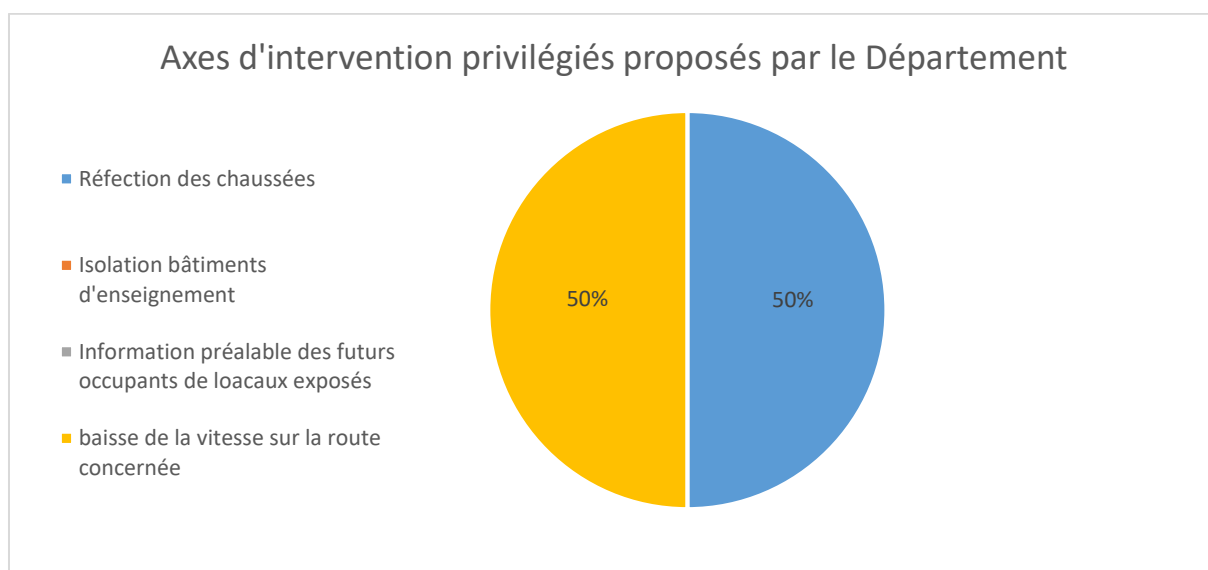
Pratiquement la moitié des contributeurs habitent sur la commune de Marseille et un tiers sur la commune d'Aix-en-Provence



Les usagers ayant participé à la consultation l'ont très majoritairement fait en tant qu'occupant d'un local d'habitation.



La réfection des chaussées et la baisse de la vitesse sur les routes concernées sont les deux actions privilégiées par les répondants au questionnaire suivi



Le tableau suivant présente une synthèse de chacune des remarques et la réponse apportée par le Département des Bouches du Rhône.

N° de la requête	Date	Route concernée	Synthèse des observations	Réponse apportée
1		D9	Résidant près de la voie rapide qui longe le village des milles en direction de la gare tgv, nous étions informés qu'un mur anti-bruit devait être installé afin de réduire les nuisances sonores dues à la circulation. Cependant, à notre grande surprise, la construction de ce mur s'est arrêtée juste avant nos maisons on ne sait pour qu'elle raison, nous laissant exposés à un bruit incessant. Le trafic sur cette voie est extrêmement dense, particulièrement les week-ends où motos et voitures circulent à grande vitesse car il n'y a pas de radar pour réguler la vitesse et il y a des conducteurs qui pensent que c'est un circuit automobile. De plus, le passage fréquent de poids lourds aggrave encore la situation. Le bruit constant perturbe notre quotidien et devient difficilement supportable.	Le mur anti-bruit présent sur la RD9 a été construit suite à la mise à 2x2 voies de cette route départementale en prenant en compte l'urbanisation présente à ce moment-là. La poursuite de la construction de ce mur n'a pas été étudiée par le Département, si toutefois cela devait être fait, il faudrait au préalable vérifier la disponibilité foncière et la possibilité de passer sur l'ouvrage qui surplombe le chemin du Serre. Néanmoins, la section de la RD9 située au droit de votre habitation se trouve dans une zone à enjeu fort, c'est pourquoi le renouvellement de la couche de roulement effectué au printemps 2024 a été fait par un enrobé acoustique permettant la diminution du bruit de roulement de 3 à 9 db(A). Les contrôles et sanctions à prendre face au comportement des usagers de la route relèvent des pouvoirs de police de l'Etat.
2		D9	Continuer le mur anti bruit commence dans les années 1980 le long du CD9 et jamais terminé à ce jour.	Le mur anti-bruit présent sur la RD9 a été construit suite à la mise à 2x2 voies de cette route départementale en prenant en compte l'urbanisation présente à ce moment-là.
3		D9	En notre qualité de syndic d'une copropriété en bordure de la D9 il a été demandé par l'ensemble des copropriétaires la création d'un mur anti-bruit. Car le revêtement réalisé cet été n'est pas efficace..	La section de la RD9 située au droit de votre habitation se trouve dans une zone à enjeu fort, c'est pourquoi le renouvellement de la couche de roulement effectué au printemps 2024 a été fait par un enrobé acoustique permettant la diminution du bruit de roulement de 3 à 9 db(A). Des mesures pourront éventuellement être réalisées afin de vérifier que le bruit en façade ne dépasse pas les seuils réglementaires moyens sur une journée et de nuit, soit respectivement 68 db(A) et 62 dB(A).
4		—	Réalisation d'un mur anti bruit en bord d'autoroute +éclairage+ trottoir Chemin du camp de Menthe	Sans objet au regard du PPBE du Département qui est un dispositif qui ne concerne que le bruit généré par les routes départementales
5		—	Faire en sorte de ralentir la circulation en milieu urbain : dos d'âne, ralentisseurs, rond-point....	La gestion de la voirie sur la commune de Marseille relève de la compétence de la Métropole..

N° de la requête	Date	Route concernée	Synthèse des observations	Réponse apportée
6		–	Un intervention coercitive (en relation avec les polices municipales et nationales) sur les sources de bruit, en particulier de véhicules à moteur (par exemple remorque de camion hors d'âge ou scooter (moto) même sortie d'usine) pourrait réduire considérablement les bruits émis sur les RD, singulièrement en ville.	Ce PPBE ne concerne que le bruit généré par la circulation sur les routes départementales. Les contrôles et sanctions liées au comportement des usagers de la route relève des pouvoirs de police de l'Etat.
7		RD568	La RD568 est extrêmement bruyante entre l'Estaque et le bd André roussin Des centaines d'habitations sont concernées du fait de leur situation en hauteur au-dessus de la route mais apparemment vos simulations ne prennent pas cela en compte.	Les cartes de bruit stratégiques sont élaborées en prenant en compte le trafic routier, la topographie et la hauteur des bâtiments, elles sont établies selon La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. La Métropole est gestionnaire de la RD568 sur la commune de Marseille depuis le 01/01/2025.
8		RD568	Je vous écris au sujet de la D568 ou dénommée chemin du Littoral à Marseille. Un état de délabrement catastrophique et honteux pour les pouvoirs publics. Malgré les très nombreuses plaintes des associations de riverains et CIQ rien n'a été fait en matière d'aménagement. Les jeunes font des rodéos le soir nous polluent par le bruit et se tuent en raison de leur vitesse. La plateforme Transcausse génère un bruit insupportable avec les allées et retours des camions. Comment peut-on laisser ce être plateforme encombrer la chaussée, bloquer la route, depuis des années en toute impunité ? Aucun ralentisseur, aucun radar, pas de piste cyclable. Si vous prenez votre vélo vous risquez la mort. Aucun espace piéton aménagé, aucun espace vert, des arrêts de bus sans auvent pour la plupart, sans banc pour les personnes malades ou fragiles	Ce PPBE ne concerne que le bruit généré par la circulation sur les routes départementales. Les contrôles et sanctions liées au comportement des usagers de la route relève des pouvoirs de police de l'Etat. Un projet de requalification de la RD568, comportant un aménagement cyclable, entre le tunnel du Resquiadou et l'avenue André Roussin a été étudié par le Département, celui-ci a été transféré à la Métropole qui est gestionnaire de cette voie sur la commune de Marseille depuis le 01/01/2025.

N° de la requête	Date	Route concernée	Synthèse des observations	Réponse apportée
9		–	1 - Le précédent plan a été reconduit jusqu'en 2023, par l'Etat, et donc sans la consultation de la population. Ceci n'est pas conforme à la réglementation européenne. 2 - Le 1er PPBE ayant été reconduit jusqu'en 2023, c'est au cours de l'année 2023 que cette consultation aurait dû avoir lieu, et non pas en 2024.	Le précédent plan a été reconduit pour la période 2019-2023, celui-ci a fait l'objet d'une consultation publique du 15/08/2019 au 15/10/2019, la synthèse de cette consultation est consultable sur le site du Département des Bouches-du-Rhône. Les services de l'Etat ont notifié le 31/10/2023, par courrier adressé à la Présidente du Conseil Départemental, la mise à disposition des cartes de bruit stratégiques. Le Département a aussitôt mis en œuvre cette demande, qui nécessite des études et des délais (de coordination notamment), ayant abouti à la mise en œuvre de la consultation du PPBE le 18/10/2024.
9		D571	Le bruit de la RD571s'est nettement amplifié depuis que la maire d'Avignon a détourné le trafic des poids lourds sur la commune de Chateaurenard, le maire de Chateaurenard s'est retrouvé impuissant devant cette déferlante de camions et de voitures qui ne veulent plus passer par le pont de Bompas pour rejoindre les bouches du Rhône ,et qui donc, passent par Chateaurenard.	La RD 571 comporte sur la commune de Châteaurenard des sections de voies classées d'enjeux faible à enjeux très fort pour celles situées en agglomération. Hors agglomération, lorsqu'il sera nécessaire de renouveler le revêtement routier, celui-ci sera remplacé par un enrobé phonique permettant de diminuer les bruits de roulement générés par les véhicules.
10		–	Demande de prévention auprès des commerçants faisant du bruit jusqu'à 3h du matin.	Ce PPBE ne concerne que le bruit généré par la circulation sur les routes départementales. Les nuisances sonores nocturnes relèvent de la responsabilité du pouvoir de police du maire et de l'Etat.
11		D28	Des murs anti-bruit devraient être systématiquement édifiés par le CD13, le long des déviations générant des nuisances sonores aux abords des habitations existantes avant leurs constructions (déviation de la RD 28 à NOVES par exemple). De plus, le trafic routier ayant fortement augmenté depuis ces dernières années avec notamment la présence de nombreux poids lourds sur la RD 28 , celui-ci a génère une augmentation de la pollution et un ralentissement incroyable du trafic entre les communes de Noves et de Châteaurenard. Des projets, tels que la LEO, qui pouvaient permettre de fluidifier le trafic notamment sur ces deux communes , "tombent à l'eau" ou sont trop souvent retardés pour des raisons trop souvent politiques au détriment des personnes qui subissent ces nuisances au quotidien.	Lors de chaque étude de déviation, le Département réalise une étude acoustique et une modélisation du trafic routier, à un horizon de 20 ans après la mise en service du projet, afin de mettre en place des protections anti-bruit s'ils s'avère que les seuils de bruit réglementaires sont dépassés au droit des façades des bâtiments d'habitation, d'enseignement ou de santé sont dépassés. La croissance normale du trafic routier (équivalente à la moyenne nationale ou départementale) ne constitue pas un motif pour la réalisation d'aménagements lourds contre le bruit. La RD28 sur les communes de Noves et Châteaurenard comporte des sections classées à enjeux faible à très fort en agglomération ; hors agglomération, lorsqu'il sera nécessaire de renouveler le revêtement routier, celui-ci sera remplacé par un enrobé phonique permettant de diminuer les bruits de roulement générés par les véhicules.

12		D59c	Sur la forme, nous observons que les délais n'ont pas été respectés. Le PPBE a été approuvé le 27 juin 2019 pour une durée de 5 ans. Il s'agissait d'une reconduction. La nouvelle version 4 aurait dû être promulguée au plus tard le 27 juin 2024. Ce sont les personnes concernées par les nuisances qui souffrent de ce retard. Nous réservons la possibilité d'un recours. La France est actuellement citée devant la CJUE pour répondre de ce manquement à la directive 2002/49. Sur le fond, nous contestons que la RD59c soit considérée comme "enjeu moyen", pour les raisons suivantes: 1 - le tableau 8 montre que la réfection de la voirie intervenue en 2023 pour une mise aux normes BHNS a été réalisée sans enrobé acoustique; 2 - la vitesse maximale autorisée est de 70 km, donc génératrice de bruits de roulement non négligeables; sur la CBS, la couleur violet couvre la route et son environnement; 3 - la présence d'une école maternelle et primaire en bord de route, ainsi que d'un établissement de soins (Les tourelles) en léger retrait ne semble pas avoir été prise en compte. 4 - pendant la période du plan précédent, la bande cyclable a été remplacée par une voie verte, piste cyclable bidirectionnelle, de Tubié au rond-point devant la cité La Gavotte-Peyret. Le département omet de le signaler dans son bilan. Nous saluons cependant cette action, même si elle a été financée par des fonds européens et que la Mairie de Septèmes n'y est pas pour rien. En conséquence, sur la RD59c, nous souhaiterions que le projet soit amendé : - par une mesure de réduction de la vitesse maximale de 70 à 50 km/heure;	Les services de l'Etat ont notifié le 31/10/2023, par courrier adressé à la Présidente du Conseil Départemental, la mise à disposition des cartes de bruit stratégiques. Le Département a aussitôt mis en œuvre cette demande, qui nécessite des études et des délais (de coordination notamment), ayant abouti à la mise en œuvre de la consultation du PPBE le 18/10/2024. Malgré le non recouvrement de dates entre le PPBE 3ème échéance, le Département a poursuivi sa politique de mise en place d'enrobés phoniques notamment sur la RD9 au niveau du village d'Aix-les-Milles et sur une section de la RD570 entre la roubine des Bastières et la route de la Dougue. La RD59c ne faisait pas partie des zones de bruit sensibles du précédent PPBE. La section de la RD59c retenue dans le PPBE du Département se situe entre le giratoire de la Gavotte et le giratoire du chemin du pigeonier, sur celle-ci aucun établissement scolaire ou de soins ne se trouve dans une zone de dépassement des seuils de bruit réglementaire. Dans le bilan des aménagements cyclables, il n'y a pas de liste détaillée des aménagements cyclables mis en service, la voie verte de la RD59c fait partie des 79 km d'itinéraires en site propre mis en service comme indiqué en page 30 du PPBE présenté à la consultation du public. Elle a été financée à 46% par des fonds FEDER et à 54% par le Département. L'abaissement de la vitesse limite à 50 km/h ne peut être justifiée que par l'urbanisation continue présente le long de la voie ou un danger important pour les usagers ce qui n'est pas le cas sur cette section de route. L'assemblée délibérante du Département a adopté le 13/12/2024 son nouveau schéma directeur des infrastructures de mobilité, qui intègre notamment dans ses objectifs l'apaisement de l'usage du réseau comprenant la volonté de limiter l'usage du réseau secondaire par les poids lourds par la réalisation d'un diagnostic
----	--	------	---	---

N° de la requête	Date	Route concernée	Synthèse des observations	Réponse apportée
			- par l'interdiction de circulation des camions, sachant que l'autoroute est parallèle à la RD59c et est la voie naturelle des camions en transit; - par l'extension de la piste cyclable: côté nord, de manière à rejoindre le Collège Marc Ferrandi par l'Avenue Nelson Mandela, d'une part, et à rejoindre Plan de Campagne par la RD59c d'autre part; côté sud, par l'extension vers Marseille, passage sous le pont puis arrivée sur le rond-point Anne-Marie; sous le pont, présence de voies étroites et de trottoirs symboliques, nous demandons de remplacer l'existant avec un vrai trottoir (et pas deux) ainsi qu'une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB, aussi appelée Chauçidou); - sur le territoire de la commune des Pennes, nous demandons dans le sens : pont au-dessus de la voie ferrée jusqu'au feu tricolore au niveau du chemin des Rigons, un vrai trottoir (on dépasse ici le PPBE, l'installation actuelle est une mise en danger de la vie d'autrui)	qui permettra l'application de mesures réglementaires et opérationnelles afin de rediriger le trafic poids lourd vers le réseau structurant. Le réseau viaire en agglomération est sous gestion métropolitaine depuis le 01/01/2025. Un aménagement cyclable permettant de relier l'agglomération de Septèmes-les-Vallons aux aménagements cyclables existants sur Plan-de-Campagne pourra être étudié par le Département. La remarque concernant le territoire de la commune des Pennes-Mirabeau n'entre pas dans le cadre du présent PPBE.

N° de la requête	Date	Route concernée	Synthèse des observations	Réponse apportée
13		D9	Nous sommes habitants du Clos Saint Girons au village des Milles. La réfection de la chaussée de la D9 à été effectuée courant 2024, cela n'a eu aucun effet sur le bruit émanant de la route. Dans le PPBE, il ne fait plus mention de mur anti bruit comme isolant acoustique, ce qui serait la solution pour réduire les bruits, car actuellement il n'y a aucune protection sur cette portion de route. En l'état, le plan PPBE n'apportera aucune amélioration à notre quotidien.... ce qui est dommageable car mes voisins sont tous âgés et que les nuisances sonores s'accroissent.	La section de la RD9 située au droit de votre habitation se trouve dans une zone à enjeu fort, c'est pourquoi le renouvellement de la couche de roulement effectué au printemps 2024 a été fait par un enrobé acoustique permettant la diminution du bruit de roulement de 3 à 9 db(A). Des mesures pourront éventuellement être réalisées afin de vérifier que le bruit en façade ne dépasse pas les seuils réglementaires moyens sur une journée et de nuit, soit respectivement 68 db(A) et 62 dB(A).
14		D9	Lors du printemps 2024, il y a eu une réfection de la D9 le long du village des milles. Hors, une portion de cette D9, le long du Clos Saint Girons, ne comprends aucune protection acoustique et cette réfection de la chaussée n'a eu aucun effet sur le bruit. L'augmentation du nombre de voitures n'entraîne aucune amélioration car même le matin, lorsque la vitesse est faible due aux bouchons, le bruit est insupportable. La seule solution serait un mur anti bruit qui résoudrait ce problème	La section de la RD9 située au droit de votre habitation se trouve dans une zone à enjeu fort, c'est pourquoi le renouvellement de la couche de roulement effectué au printemps 2024 a été fait par un enrobé acoustique permettant la diminution du bruit de roulement de 3 à 9 db(A). Des mesures pourront éventuellement être réalisées afin de vérifier que le bruit en façade ne dépasse pas les seuils réglementaires moyens sur une journée et de nuit, soit respectivement 68 db(A) et 62 dB(A).

Le Département des Bouches-du-Rhône a l'obligation réglementaire de produire un PPBE relatif aux routes départementales, sur la base d'une cartographie du bruit produite par les services de l'Etat.

Le projet de PPBE qui nous est proposé est établi sur la base des cartes de bruit stratégique (CBS) arrêtées par le préfet le 3 février 2023. Cette cartographie permet d'évaluer globalement l'exposition au bruit le long des routes départementales, par le biais d'une modélisation acoustique s'appuyant sur plusieurs paramètres (le niveau de trafic moyen, une période donnée (jour / nuit), un pourcentage de poids lourds ainsi que la vitesse autorisée ...).

Les CBS sont en partie inexactes, en ce que pour certaines portions, elles ne prennent pas en compte le nombre de camions, ni celui des motos.

Sur la procédure d'élaboration du PPBE

- l'information de la consultation, et la publicité donnée à cette action, sont minimalistes; elles se traduisent par 1 encart dans 2 quotidiens; le même type d'enquête pour la ville de Marseille et la Métropole a donné lieu à une conférence de presse, des articles, et une présentation aux associations. Le considérant 12 de la directive indique que l'information doit être largement diffusée. L'article 8 §9 prévoit que le public se voit accorder des possibilités effectives à l'établissement et au réexamen des plans d'action. Si le PPBE était validé en l'état, il serait non conforme au droit européen.

FNE 13 suggère que les associations environnementales, engagées dans la réduction des nuisances du bruit, comme les entreprises, soient associées, participent, avant même la consultation de l'ensemble de la population au sein d'un Observatoire du bruit comme il en existe à Paris et Lyon. Cet observatoire permettrait de suivre également la réalisation et les avancées du plan.

Les cartes de bruit stratégiques, sur lesquelles s'appuie la réalisation du PPBE du Département, sont élaborées par les services de l'Etat. Elles ont été notifiées au Département le 31/10/2023.

Le Département a bien respecté les obligations légales en termes d'information du public :

Les articles 8-7 et 9 de la directive Directive 2002/49/CE ont été retranscrits dans le droit français par l'article R572-9 du code de l'environnement :

La mise à disposition du public peut se faire sous forme :

1° Soit d'un accès au dossier dans un ou plusieurs lieux physiques désignés par l'autorité compétente. Le public est informé par un avis mis en ligne ainsi que par un affichage en mairie ou sur les lieux concernés et, selon l'importance et la nature du projet, par voie de publication locale quinze jours avant l'ouverture de la participation du public. Cet avis mentionne les lieux, jours et heures où le public peut prendre connaissance du projet et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet ;

2° Soit d'un accès au dossier par voie électronique. Le public est informé par un avis mis en ligne ainsi que par un affichage en mairie ou sur les lieux concernés et, selon l'importance et la nature du projet, par voie de publication locale quinze jours avant l'ouverture de la participation électronique du public. Toutefois le dossier peut également, sur demande, être mis à disposition du public dans un ou plusieurs lieux physiques désignés par l'autorité compétente. Les adresses de ces lieux ainsi que les horaires où le public peut consulter ces documents sont mentionnés sur le site internet de l'autorité compétente.

Les services de l'Etat ont notifié le 31/10/2023, par courrier adressé à la Présidente du Conseil Départemental, la mise à disposition des cartes de bruit stratégiques. Le Département a aussitôt mis en œuvre cette demande, qui nécessite des études et des délais (de coordination notamment), ayant abouti à la mise en œuvre de la consultation du PPBE le 18/10/2024.

Malgré le non recouvrement de dates entre le PPBE 3ème échéance, le Département a poursuivi sa politique de mise en

		- la procédure est hors délai : Le PPBE a été approuvé le 27 juin 2019 pour une durée de 5 ans. Il s'agissait d'une reconduction. La nouvelle version 4 aurait dû être promulguée au plus tard le 27 juin 2024. Comme la consultation se termine en décembre 2024, le PPBE sera promulgué en 2025, à l'issue d'une procédure non conforme au droit européen. Cela impacte les personnes concernées par les nuisances qui souffrent de ce retard. Nous réservons la possibilité d'un recours. La France est actuellement citée devant la CJUE pour répondre de ce manquement à la directive 2002/49. Sur le bilan du PPBE 3, - certaines actions sont à néant, par exemple, les zones de calme en agglomération ne sont évoquées; - la protection des zones naturelles n'est pas documentée (nombre de relevé d'infraction, ...) alors qu'il y a des usages de moto tout-terrain - la réduction de la vitesse réglementaire concernant 18 km en 10 ans semble sous-évaluées et l'absence de tableau listant les zones ne permet pas d'apprécier le bilan - la mesure sur le financement des voitures électriques ne semble pas pertinente, elle a coûté 65 Millions à comparer au 36 Millions pour les pistes cyclables. Sur le projet de PPBE 4 Sa durée affichée 2024-2029, soit 6 ans, est manifestement erronée; cela résulte du délai dépassé par l'administration qui cache son inaction précédemment évoquée; Son contenu manque de précision. En dehors de 2 actions à St Cannat et La Barque, (cf page 31), aucune autre mesure n'est ciblée. Le programme des mesures est composé d'un exposé théorique sur les mesures possibles.	place d'enrobés phoniques notamment sur la RD9 au niveau du village d'Aix-les-Milles et sur une section de la RD570 entre la roubine des Bastières et la route de la Dougue. Bilan du PPBE 3^{ème} échéance : - La mise en place de zones calmes n'est pas une obligation au regard du PPBE, la mise en place de zones calmes en agglomération relève du pouvoir de police du Maire. - L'usage d'engins motorisés dans des réserves naturelles ne relève pas du champ d'application du présent PPBE qui ne concerne que le bruit généré par le trafic routier sur les routes départementales. - Les réductions de vitesses présentées ne concernent que les sections de routes hors agglomération dont le Département conserve la gestion au 01/01/2025 ; le passage du statut « en agglomération » de sections de voies (donc limitées à une vitesse de 50km/h) relève de la compétence du maire, le Département ne possède pas de suivi historique de ce type de mesures. Projet de PPBE 4^{ème} échéance : La date exacte du plan de prévention du bruit dans l'environnement n'est pas contractuelle, il aurait dû théoriquement couvrir la période mi 2024 – mi 2029 (ce qui fait 5 ans) d'où sa dénomination 2024-2029. Les deux déviations à l'étude citées ont déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'autres pourront l'être durant la durée de validité de ce PPBE. La mise en place d'enrobé phonique est programmée annuellement en fonction des sections de route dont le revêtement arrive en fin de vie et doit être remplacé. La baisse de limitation de vitesse sur certaines sections de voie et le réaménagement de celles-ci afin qu'elle soit respectée, va être étudiée dans le cadre de l'élaboration du nouveau schéma directeur routier du Département dont un des objectifs est l'apaisement de l'usage réseau.
--	--	--	--

N° de la requête	Date	Route concernée	Synthèse des observations	Réponse apportée
			En conclusion, le texte proposé n'est pas un plan d'action au regard de la directive et des dispositions qui la transposent. Nous suggérons aux responsables de rencontrer les associations avant de valider le plan, qui nous paraît en l'état non conforme au droit, et insuffisant au regard des nuisances sonores.	