

Conseil Départemental des Alpes-Maritimes
Plan de Prévention
du Bruit dans l'Environnement -
4e échéance – 2024-2029

Projet




DÉPARTEMENT
DES ALPES-MARITIMES

Sommaire

1	Contexte et objet du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)	4
1.1	Contexte général	4
1.2	Définition d'un PPBE	7
1.3	Généralités sur le bruit	7
2	Synthèse de la CBS	16
2.1	Contexte de la CBS	16
2.2	Exposition du bâti sensible	19
2.3	PPBE des agglomérations (> 100 000 habitants)	21
3	Diagnostic acoustique	23
3.1	Dénombrement des populations en dépassement potentiel de seuil de bruit	23
3.2	Établissement d'un indice agrégé de population exposée	26
3.3	Classement des zones prioritaires selon l'indice agrégé de population exposée	28
3.4	Point sur la multi-exposition	34
3.5	Plaintes	34
4	Zones calmes : analyse des Espaces Naturels Sensibles départementaux	37
4.1	La notion de zone calme dans la directive européenne	37
4.2	Identification des niveaux sonores dans les parcs départementaux	37
5	Mesures arrêtées au cours des dix dernières années	42
5.1	Amélioration du réseau routier départemental	42
5.2	Aménagement de parkings de covoiturage	48
5.3	Aménagements cyclables	50
6	Mesures programmées pour les cinq années à venir	55
6.1	Liste d'actions possibles sur le bruit routier (liste non exhaustive)	55
6.2	Objectifs de réduction à atteindre	56
6.3	Thèmes et programme d'actions	57
6.4	Financements et échéances	69
6.5	Motifs ayant présidé aux choix des actions	70
6.6	Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit	70
7	Processus de validation	71
7.1	Procédures de réalisation et mise à disposition des documents	71
7.2	Mise à disposition du public	71
7.3	Observations du public	71
8	Résumé non technique	72
9	Annexes	74

9.1	Annexe 1 - Estimation de populations potentiellement exposées par RD et par commune..	74
9.2	Annexe 2 - Plan pluriannuel d'investissements routiers : actions passées et projetées	84
9.3	Annexe 3 - Plan vélo départemental horizon 2028.....	90
9.4	Annexe 4 - Fiches des actions types du PPBE	93
9.5	Annexe 5 - Bilan de la consultation du public	102

Date	Version	Modifications	Rédacteur	Vérificateur
16/05/2024	02	Intégration des remarques	G. Pottier	B. Masson
Destinataires			Organisme	
<p>Direction des Routes et des Infrastructures de Transport Service Mobilité et Etudes Générales</p>				

1 Contexte et objet du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

1.1 Contexte général

La lutte contre le bruit est un enjeu de santé publique majeur. En France, près de 300 000 logements sont exposés à des niveaux préoccupants de bruit pouvant occasionner des troubles du sommeil, une perte d'audition, de l'hypertension, des angoisses, du stress ou encore de la dépression...

L'une des principales sources de nuisances sonores étant le transport routier, la législation française au travers de la loi bruit du 31 décembre 1992 a mis en place deux dispositifs visant à protéger les citoyens :

- L'imposition de normes techniques en matière d'isolation acoustique des bâtiments situés à proximité des voies bruyantes existantes
- La réalisation de mesures de protection et la définition de seuils sonores à ne pas dépasser lors de la construction de nouvelles infrastructures routières.

En 2002, la directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 est venue renforcer les dispositifs existant en matière d'évaluation et de prévention du bruit. Elle impose d'une part la réalisation de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) qui permettent d'identifier les secteurs les plus exposés et, d'autre part, la réalisation de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Ces plans doivent être élaborés pour les grandes agglomérations (plus de 100 000 habitants) et par les gestionnaires des infrastructures de transport terrestres.

Le Département des Alpes Maritimes a approuvé son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de deuxième et troisième échéances le 18 octobre 2019, sur la base des Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) validées par arrêté préfectoral en date du 13 mars 2014 et du 04 décembre 2018 ; il concernait les sections routières supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules, soit un ensemble de 53 voies et un linéaire de 260 km.

La directive européenne n°2002-49 du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et sa transposition en droit français avaient déterminé 2 échéances et 2 seuils de niveau de trafic routier : tout d'abord les voiries supportant un trafic supérieur à 6 millions de véhicules par an (1ère échéance) puis les voiries supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (2ème, 3ème et 4ème échéances).

Le présent document constitue le PPBE de 4ème échéance du Département des Alpes-Maritimes, ainsi que l'actualisation du PPBE précédent. Il est établi sur la base des CBS établies en 2022 par les services de l'Etat qui ont consulté le Département quant aux flux routiers, et concerne les routes départementales recevant plus de 3 millions de véhicules par an (80 routes départementales cartographiées).

Les routes départementales (en tout ou partie) et communes concernées sont les suivantes :

- RD 2 et 2d : Villeneuve-Loubet.
- RD 3 : Châteauneuf, Opio, Valbonne, Mougins.
- RD 4 : Grasse, Châteauneuf, Opio, Mouans-Sartoux, Valbonne, Biot, Antibes.
- RD 7 : Châteauneuf, La Colle sur Loup.
- RD 9 : Grasse, Auribeau, Pégomas, La Roquette sur Siagne, Le Cannet, Cannes.
- RD 15 : Contes.
- RD 22 et 22a : Menton.
- RD 35 et 35d : Mougins, Valbonne, Vallauris, Antibes.
- RD 35a : Antibes.
- RD 35b : Antibes.
- RD 35Bis : Antibes.
- RD 35c : Antibes.
- RD 36 : St Paul.
- RD 47 : Beausoleil.
- RD 51 : Beausoleil, Roquebrune-Cap-Martin.
- RD 52 : Roquebrune-Cap-Martin, Menton.
- RD 53 : Cantaron.
- RD 92 : Mandelieu La Napoule.
- RD 98 : Mougins, Valbonne, Biot.
- RD 103 : Valbonne.
- RD 104 : Grasse.
- RD 107 : La Colle-sur-Loup.
- RD 109 : Mandelieu La Napoule, Pégomas.
- RD 109a : Pégomas.
- RD 113 : Peymeinade.
- RD 115 : Contes.
- RD 123 : Roquebrune-Cap-Martin, Menton.
- RD 135 : Vallauris, Mougins.
- RD 152 : Menton.
- RD 192 : Mandelieu La Napoule.
- RD 198 : Valbonne.
- RD 204 : Roquefort-les-Pins.
- RD 235 : Mougins.
- RD 241 : Villeneuve-Loubet.
- RD 298 : Valbonne.
- RD 304 : Grasse.
- RD 307 : Grasse.
- RD 309 : Pégomas.
- RD 321 : Contes.
- RD 336 : St Paul-de-Vence.

- RD 404 : Mouans-Sartoux.
- RD 407 : Grasse.
- RD 409 : Cannes, La Roquette-sur-Siagne, Mougins, Mouans-Sartoux.
- RD 435 : Vallauris, Antibes.
- RD 436 : La Colle-sur-Loup.
- RD 504 : Valbonne, Biot, Antibes.
- RD 515 : Cantaron.
- RD 535 : Antibes, Biot.
- RD 536 : La Colle-sur-Loup.
- RD 604 : Valbonne.
- RD 635 : Antibes, Vallauris, Valbonne.
- RD 704 : Antibes.
- RD 707 : Opio.
- RD 803 : Cannes.
- RD 809 : Cannes, Le Cannet, Mougins.
- RD 909 : Le Cannet, Cannes.
- RD 915 : Cantaron.
- RD 1003 : Mouans-Sartoux, Valbonne, Grasse.
- RD 1009 : Mandelieu La Napoule.
- RD 1109 : Mandelieu La Napoule, Cannes.
- RD 1115 : Blausasc.
- RD 1209 : Pégomas, La Roquette-sur-Siagne.
- RD 2085 : Grasse, Châteauneuf, Le Rouret, Roquefort les Pins, Villeneuve-Loubet.
- RD 2085b : Châteauneuf-Grasse.
- RD 2204 : Blausasc, Contes.
- RD 2204a : La Turbie.
- RD 2204b : Cantaron.
- RD 2210 : Châteauneuf, Bar-sur-Loup
- RD 2562 : St Cézaire, Le Tignet, Spéracèdes, Peymeinade, Grasse.
- RD 2564 : La Turbie.
- RD 2566 : Menton.
- RD 6007 : Mandelieu, Cannes, Vallauris, Antibes, Villeneuve-Loubet, Beausoleil, La Turbie, Roquebrune-Cap-Martin, Menton.
- RD 6098 : Théoule, Mandelieu, Cannes, Antibes, Villeneuve-Loubet, Roquebrune-Cap-Martin
- RD 6107 : Antibes.
- RD 6185 : Mougins, Mouans-Sartoux, Grasse.
- RD 6207 : Mandelieu La Napoule.
- RD 6285 : Le Cannet, Mougins.

Il est à noter que depuis le 1er janvier 2012, toutes les routes départementales traversant le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) ont été transférées à la Métropole et ne font pas partie des voies étudiées ici.

1.2 Définition d'un PPBE

Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est un document stratégique sur un territoire ou une infrastructure pour la gestion du bruit dans l'environnement. C'est l'outil de proposition et d'orientation d'actions de la politique d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement, dont la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS) est l'outil de diagnostic.

Il s'articule donc autour des plans des politiques urbaines fortes existantes (déplacement, urbanisme, habitat, énergie...) et vient éclairer les diagnostics environnementaux liés à celles-ci.

Le PPBE doit comporter les éléments suivants :

1. synthèse de la Carte de Bruit Stratégique (CBS) ;
2. critères de choix des zones calmes et zones concernées (s'il y a lieu) ;
3. objectifs de réduction de bruit dans les zones « critiques » (de dépassement de seuil) ;
4. recensement des mesures/actions visant à prévenir ou réduire les effets du bruit dans l'environnement mises en œuvre dans les 10 années précédentes et celles prévues dans les 5 années à venir ;
5. échéances de réalisation et financements des mesures projetées (si disponibles) ;
6. motifs ayant motivé les choix des mesures retenues ;
7. estimation de la diminution des populations initialement exposées et bénéficiant des mesures envisagées ;
8. résumé non technique du PPBE.

Deux principaux volets de la gestion du bruit sont étudiés dans un PPBE :

- la réduction des niveaux de bruit existants (action curative)
- la prévention des effets du bruit (action préventive).

Il est à noter que cette politique est itérative et que la CBS et le PPBE associé sont à réviser et à rééditer tous les 5 ans.

Le PPBE n'est pas un document opposable au niveau du droit, notamment en termes d'urbanisme, contrairement au classement sonore des infrastructures de transport (arrêté préfectoral à intégrer dans les documents d'urbanisme).

1.3 Généralités sur le bruit

1.3.1 Unités et indices acoustiques

La pression acoustique

Le bruit est dû à une variation rapide de la pression régnant dans l'atmosphère. La pression acoustique est la différence entre la pression instantanée et la pression atmosphérique (notre oreille n'est pas sensible aux variations de la pression atmosphérique, qui se produisent trop lentement).

La pression acoustique s'exprime en Pa (Pascal) et est notée « p ».

Le décibel : dB

La sensation auditive de bruit est liée physiologiquement au logarithme de la pression acoustique « p ». De manière à caractériser le niveau sonore d'un bruit, on utilise une unité basée sur le logarithme : le décibel, noté dB.

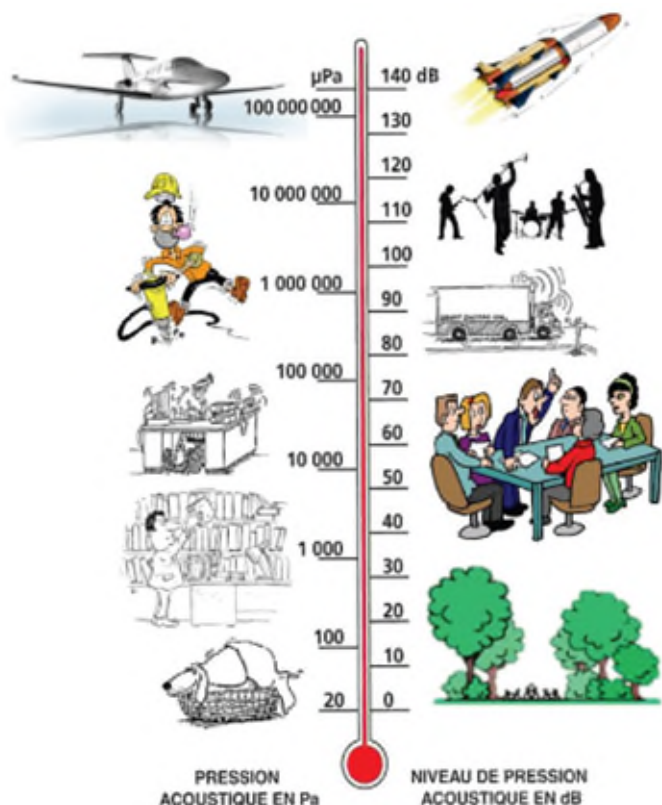
Le niveau de pression acoustique L_p se déduit donc de la relation suivante :

$$L_p = 10 \times \text{Log} \left(\frac{p^2}{p_0^2} \right)$$

avec : p : La pression acoustique
 p_0 : La pression acoustique audible minimale, soit 20 μPa

Dans la réalité, l'échelle de niveaux sonores auxquels nous pouvons être exposés varie de 10 à 140 dB.

Voici quelques exemples :



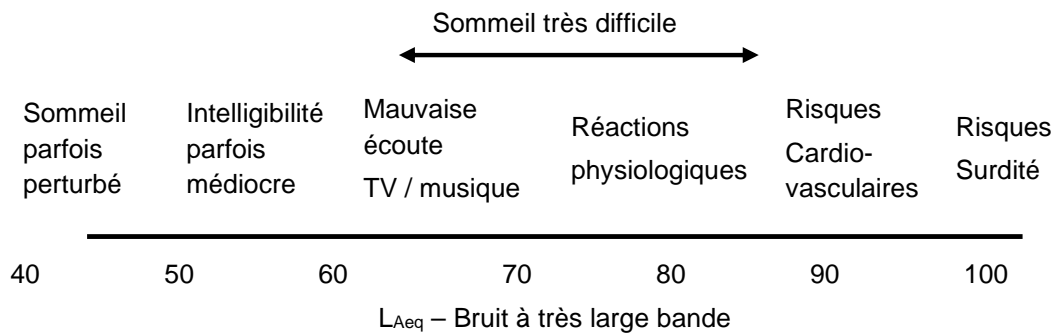
La pondération A : le dB(A)

L'oreille humaine joue le rôle d'un filtre en fonction des fréquences du bruit : elle atténue certaines fréquences (inférieures à 1 000 Hz et supérieures à 4 000 Hz) et en amplifie d'autres (celles comprises entre 1 000 Hz et 4 000 Hz).

De manière à restituer la « courbe de réponse » de l'oreille, on utilise une courbe de pondération, dite « courbe de pondération A ». On pourra ainsi définir un niveau sonore en dB(A) qui sera représentatif de la sensation auditive humaine.

Le dB(A) est l'unité la plus fréquemment utilisée en ce qui concerne la caractérisation des bruits dans l'environnement. L'échelle de niveaux ci-dessous illustre quelques effets du bruit sur l'homme :

Effets du bruit



L'addition de niveaux sonores

Les lois physiques et physiologiques liées au bruit imposent une arithmétique particulière. En effet, l'addition de 2 niveaux sonores ne se fait pas du tout de la même manière que l'addition de deux nombres classiques : **60 dB + 60 dB ne font pas 120 dB !**

Doublement de la puissance

60 dB ⊕ 60 dB = 63 dB

Lorsque l'on additionne deux sources de même niveau, le résultat global augmente de 3 dB. Par exemple, le doublement du trafic routier correspond à une augmentation du niveau sonore de 3 dB (toutes choses restant égales par ailleurs : % PL, vitesses, fluidité...)



60 dB



63 dB

10 sources sonores de même intensité

Multiplier par 10 la source de bruit revient à augmenter le niveau sonore de 10 dB. En conséquence, il faudrait diviser par 10 le trafic automobile pour réduire de 10 dB le niveau sonore d'une rue, à condition que la vitesse des véhicules soit la même.



Effet de masque

$$60 \text{ dB} \oplus 70 \text{ dB} = 70 \text{ dB}$$

Si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par deux sources sonores, et si le premier est au moins supérieur de 10 dB par rapport au second, le niveau sonore résultat est au plus grand des deux. Le bruit le plus faible est alors masqué par le plus fort.

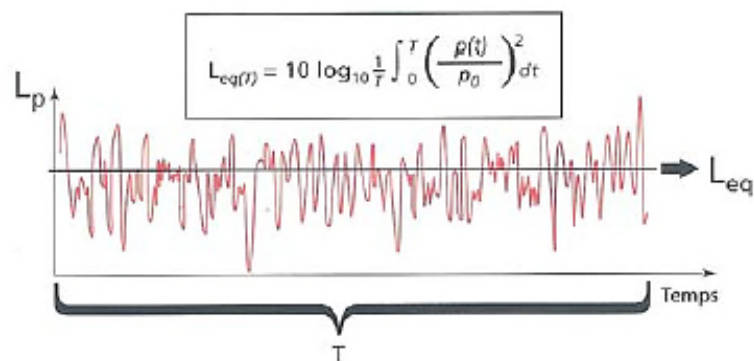


Le Leq

La plupart du temps, les bruits auxquels nous sommes soumis ne sont pas stables, leur niveau varie rapidement avec le temps : ce sont des bruits fluctuants (le bruit routier en est un exemple).

Il n'est alors plus possible de caractériser un tel bruit par son niveau sonore instantané. On utilise donc dans ce cas un indicateur appelé « niveau sonore (énergétique) continu équivalent » et noté $L_{eq,T}$ ou $L_{Aeq,T}$ (pour les bruits exprimés en dB(A)), T étant la période de temps sur laquelle on détermine cet indice.

Sur une période déterminée T, le L_{eq} est le niveau de bruit constant (stable dans le temps) qui aurait la même énergie que le bruit fluctuant considéré. Ce niveau continu équivalent constitue en quelque sorte une moyenne énergétique des niveaux de bruit.



En bruit routier, en France, on utilise les indices

- $L_{Aeq}(6h-22h)$ pour la période diurne,
- et $L_{Aeq}(22h-6h)$ pour la période nocturne.

Ils sont mesurés ou calculés à 2 m en avant de façades, en tenant compte des réflexions sonores sur celles-ci.

La réglementation française impose parfois des valeurs limites admissibles pour la contribution sonore de la route impliquée ; par exemple, dans le cadre de la création de voies nouvelles, d'une modification significative, ou encore dans le cadre d'une opération de rattrapage de points noirs de bruit.

On utilise également aujourd'hui les indices européens L_n (ou L_{night}) pour la nuit et l'indice L_{den} représentatif de la période journalière de 24h (voir paragraphe suivant).

Définition du niveau jour-soir-nuit : L_{den}

Dans le cadre de la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS) et des Plans de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE), on travaille sur la base des indices européens L_{den} (indice de 24h) et L_n (indice nocturne sur la période 22h-6h en France) :

Les cartes de bruit sont éditées selon deux indices acoustiques de 'niveau' ('level' en anglais, symbolisé 'L') :

- L'indice acoustique nocturne L_n ou L_{night} ('n' pour 'night' : la 'nuit' en anglais), indice du niveau sonore moyen annuel entre 22h et 6h.
- L'indice de la journée de 24h : L_{den} ('d' pour 'day' : le 'jour', 'e' pour 'evening' : le 'soir', 'n' pour 'night' : la 'nuit').

Le L_{den} est un niveau de bruit moyen annuel perçu sur une journée de 24 heures, en incluant des pondérations 'pénalisations' pour les périodes de soirée ('evening' : 18h-22h en France) et de nuit ('night' : 22h-6h en France) ; il n'y a pas de pondération sur la période de jour ('day' : 6h-18h en France).

L'unité utilisée pour ces indices est le décibel pondéré A, unité logarithmique symbolisée par dB(A).

Le niveau jour-soir-nuit L_{den} en décibels (dB) est défini par la formule suivante :

$$L_{den} = 10 \log_{10} \left\{ \left(\frac{1}{24} \right) \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right) \right\}$$

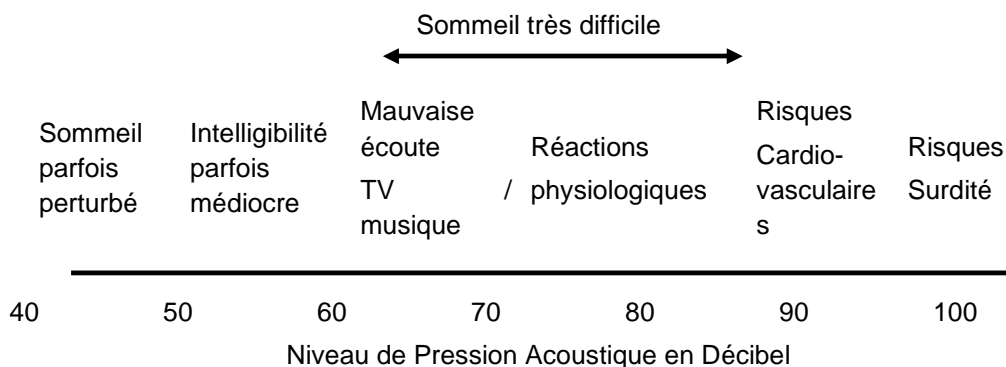
Sachant que c'est le son incident qui est pris en considération, ce qui signifie qu'il n'est pas tenu compte du son réfléchi sur la façade du bâtiment concerné (en règle générale, cela implique une correction de 3 dB lorsqu'on procède à une mesure).

La hauteur du point d'évaluation de L_{den} se situe à 4 m au-dessus du sol dans le cadre d'un calcul effectué aux fins d'une Cartographie du Bruit Stratégique concernant l'exposition au bruit à l'intérieur et à proximité des bâtiments.

1.3.2 Effets du bruit sur la santé

Pendant longtemps, le bruit n'a été considéré qu'en tant que phénomène physique agissant sur le seul système auditif. Nous savons maintenant que cette conception est fautive. Le bruit entraîne des réactions qui mettent en jeu l'ensemble de l'organisme.

Effets du bruit



Le bruit facteur de stress

Lorsque l'organisme n'est plus en mesure de supporter la situation bruyante, le phénomène de stress apparaît. Il peut être identifié à partir des perturbations physiologiques et organiques qu'il engendre (sécrétion d'hormones : noradrénaline, adrénaline, cortisol). Il évolue en trois phases : une réaction d'alarme, une étape de résistance et un stade d'épuisement. En réponse à un bruit, l'organisme réagit comme il le ferait de façon non spécifique à toute agression physique ou psychique. Le bruit, s'il se répète, va entraîner une multiplication des réponses de l'organisme, et peut induire, à la longue, un état de fatigue, voire un épuisement. Au-delà de cette réaction, l'organisme peut ne plus être capable de répondre de façon adaptée et voir ses systèmes de défense devenir inefficaces. L'exposition à un stress chronique est associée à des changements métaboliques qui augmentent le risque de maladie cardiovasculaire, et contribuent également à l'altération de la fonction immunitaire, au diabète, à des symptômes dépressifs et à des troubles cognitifs. On observe alors une dégradation de l'état de santé de l'individu. L'adaptation de l'individu dépend de la perception de la situation. La possibilité d'exercer un contrôle sur le bruit atténue les effets physiologiques et comportementaux des réponses de stress.

Une affaire individuelle

La perception sonore en termes de gêne ou de confort dépend aussi de facteurs individuels (le vécu, le sexe, la personnalité, l'image de la source, la sensibilité au bruit, le statut d'habitation etc.) et du contexte dans lequel le bruit se produit (les caractéristiques de la source, le niveau d'isolation acoustique, l'activité en cours, le contrôle du bruit etc.). Par exemple, il suffit parfois de se trouver dans un moment difficile (deuil, chômage, maladie) pour que le moindre bruit nous paraisse insupportable alors qu'une personne vivant des circonstances heureuses percevra les mêmes sons comme agréables. L'exposition aux bruits des transports engendre une gêne notable bien étudiée depuis de nombreuses années. Il existe une gêne différentielle à long terme selon la source de transport : le bruit des avions occasionne une gêne déclarée plus importante que la route et le train. Dans le logement, le bruit prend une dimension toute particulière car le "chez soi" est un lieu fortement investi affectivement (refuge, liberté d'être soi-même...). Le bruit est alors vécu comme une intrusion, une perte de contrôle entraînant des effets sur la santé (stress, perturbation du sommeil...)

Chiffres clefs

- 40 % environ de la population de l'Union Européenne est exposée au bruit du trafic routier à des niveaux dépassant 55 dB (A) le jour et plus de 30 % à des niveaux dépassant 55 dB (A) la nuit. (OMS - 2009)
- 71 % des Franciliens se déclarent gênés par le bruit à leur domicile. Les sources de bruit les plus citées sont la circulation routière (49 %), le voisinage (39 %) et les avions (19 %). (Baromètre santé environnement de l'INPES, ORS IdF, 2009)
- 200 000 logements sont fortement exposés au bruit routier (+ 70 dB (A) en façade le jour). (Grenelle env., 2008)
- Le nombre d'années de vie en bonne santé perdu par an en Europe est de 61000 pour cause de crise cardiaque liée à une exposition au bruit et de 587000 pour cause de gêne due au bruit. (OMS, 2011)

1.3.3 Approches technique et réglementaire

Critère d'antériorité

Selon le principe d'antériorité, il appartient au constructeur d'une route de prendre toutes les dispositions, lors de la conception ou la réalisation d'un aménagement routier, pour protéger les bâtiments qui existaient avant la voie, afin qu'ils ne subissent pas une nuisance « anormale » du fait du bruit des véhicules qui circulent sur la voie.

Inversement, lorsqu'un bâtiment est construit à proximité d'une route existante, il appartient à son constructeur de prendre les dispositions nécessaires pour éviter que ses occupants ne subissent des nuisances excessives du fait du bruit de cette route.

Sont considérés comme satisfaisants aux conditions d'antériorité requises pour être qualifiés de Points Noirs du Bruit du réseau national des transports terrestres (*réglementairement, la notion de point noir est donnée par la circulaire du 12 juin 2001 complétée par la circulaire du 25 mai 2004. Ce principe ne s'applique donc aujourd'hui qu'aux réseaux de transports nationaux ; il est néanmoins utilisé dans l'application des solutions de protection pour le traitement des dépassements de seuils de bruit des PPBE*), les bâtiments sensibles suivants :

- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de l'une des mesures suivantes :
 - 1° Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application du titre Ier du livre Ier du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou des articles R. 123-1 à R. 123-33 du code de l'environnement ;
 - 2° Mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens de l'article L.102-1 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision, ou cette délibération, prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
 - 3° Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan local d'urbanisme, un plan d'aménagement de zone, ou plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;
 - 4° Mise en service de l'infrastructure ;
 - 5° Publication de l'arrêté préfectoral portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit situés à son voisinage, pris en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement.
- Les établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins et de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...) et d'action sociale (crèches, halte garderies, foyers d'accueil, foyers de réinsertion sociale, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté les concernant.

Il est noté que dans les cas où des locaux d'habitation, d'enseignement, de soin, de santé ou d'action sociale ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée pour ces locaux en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire (dans les cas d'extension ou de changement d'affectation) et non celle du bâtiment d'origine.

Paramètres influant sur le bruit routier

Les paramètres principaux influant sur les niveaux sonores sont notamment :

- le trafic : le débit, son contenu en véhicules poids-lourds, la vitesse de circulation, l'allure (fluide, pulsée...),
- la nature du revêtement de chaussée, la pente de la voie,
- la nature du sol environnant, les obstacles à la propagation sonore, des éléments réfléchissants ou absorbants, etc.,
- les conditions météo (celles-ci sont d'autant plus importantes que l'on s'éloigne de la route).

Réglementation

- Au niveau européen, la directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, date du 25 juin 2002.
- La réglementation relative à la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS) et aux Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) a été transposée en droit français dans le code de l'environnement aux articles L.572-1 et suivants et aux articles R.572-1 et suivants.
- Les textes prévoient deux échéances principales à l'origine, avec réactualisations tous les 5 ans (sauf modification majeure justifiant d'une révision plus rapide) :

Première échéance

2007 : Cartes de bruit stratégiques (CBS) ; il s'agit :

- Des cartes de bruit des agglomérations de plus de 250 000 habitants.
- Des cartes des infrastructures de transport, concernant : les routes de plus de 6 millions de véhicules /an, les voies ferrées de plus de 60 000 trains / an, les grands aéroports (de plus de 50 000 mouvements par an).

2008 : Plans de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) ; il s'agit des plans relatifs aux agglomérations et infrastructures cartographiées (en principe pour 2007), comprenant :

- Les plans d'actions pour protéger les populations et bâtiments sensibles (habitations, santé, enseignement) en dépassement de seuil.
- Des réflexions sur la nouvelle notion de « zones calmes ».

Deuxième échéance

2012 : Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) ; il s'agit :

- Des cartes de bruit des agglomérations de plus de 100 000 habitants.
- Des cartes des grandes infrastructures de transport, concernant : les routes de plus de 3 millions de véhicules /an, les voies ferrées de plus de 30 000 trains / an.

2013 : Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) ; il s'agit des plans relatifs aux agglomérations et infrastructures cartographiées en 2012, comprenant :

- Les plans d'actions pour protéger les populations et bâtiments sensibles (habitations, santé, enseignement) en dépassement de seuil.
- Des réflexions sur la nouvelle notion de « zones calmes ».

Troisième échéance

2017 : révision des Cartes de Bruit Stratégiques de 2^{ème} échéance

2018 : Révision des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement de 2^{ème} échéance

Ainsi le présent document répond à **la quatrième échéance (2024)** pour l'élaboration du PPBE des grandes infrastructures routières du Département (réactualisation de la 3^{ème} échéance).

Valeurs des dépassements de seuil de bruit

L'arrêté du 4 avril 2006 précise ce que sont les dépassements des valeurs limites (qui sont représentés par les cartes de type C de la CBS).

Les seuils de dépassements sont valables en façades de bâtiments sensibles (habitations, établissements d'enseignement ou de soins) selon la famille de source sonore considérée et selon les indicateurs L_{den} et L_n , ils sont les suivants (en dB(A)) :

Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
L_{den}	55	68	73	71
L_n	/	62	65	60

Valeurs limites en dB(A) fixées à l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006

Dans une configuration routière classique, les écarts entre L_{den} et $L_{Aeq}(6h-22h)$ sont faibles.

C'est ce qui explique des valeurs seuils assez proches pour le traitement des Points Noirs de Bruit (PNB)

- 68 dB(A) pour la valeur seuil du L_{den}
- 70 dB(A) pour la valeur seuil du $L_{Aeq}(6h-22h)$

Sur les indices nocturnes, on retrouve des valeurs seuils assez proches entre indices européens et français, 62 dB(A) sur le L_n , 65 dB(A) pour le $L_{Aeq}(22h-6h)$. Ici, l'écart est dû à la correction de 3 dB(A) sur les réflexions de façades (non prises en compte sur les indices européens).

L'obligation réglementaire du Département est bien d'élaborer un plan de prévention du bruit ; en revanche il n'est pas contraint au respect de ces seuils de bruit sur son réseau.

Les valeurs limites sont reprises dans l'élaboration des PPBE (à l'aide des cartes de zones de dépassements de seuils de bruit de la CBS (cartes de type C)) et servent de base à la hiérarchisation de zones à enjeux ; on s'attachera donc ici – en vue de la réduction de bruit des routes départementales – à l'inventaire des dépassements des valeurs seuils de bruit routiers en façades de bâtiments sensibles (habitations, établissements d'enseignement ou de santé), supérieures à :

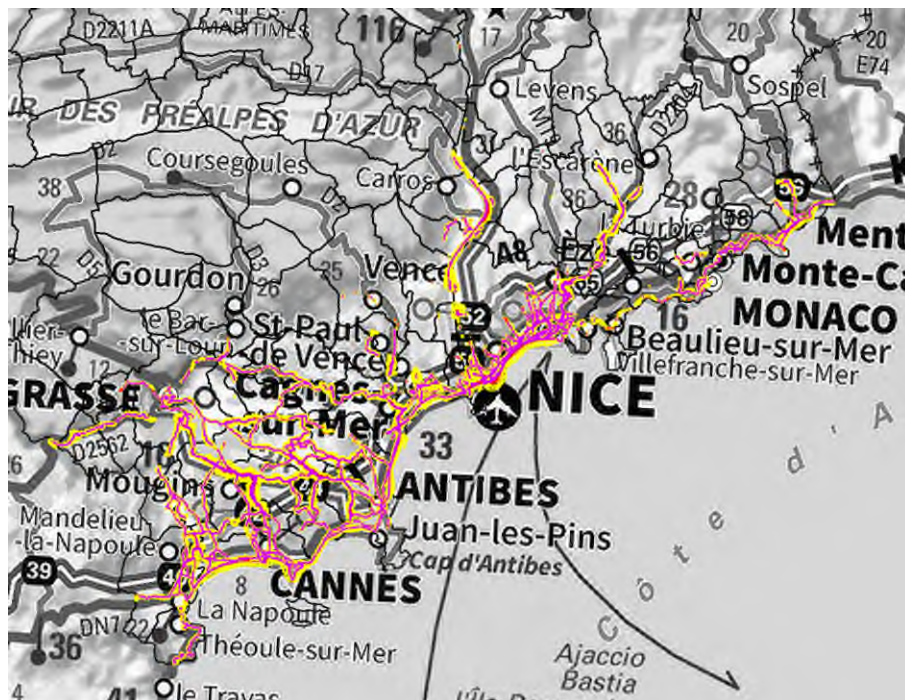
- **68 dB(A) selon l'indicateur L_{den} ,**
- **62 dB(A) selon l'indicateur L_n .**

2 Synthèse de la CBS

2.1 Contexte de la CBS

2.1.1 Linéaire cartographié

Les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) du réseau routier départemental ont été approuvées par arrêté du préfet des Alpes-Maritimes le 29 juin 2022 et visent à l'élaboration du PPBE du Département des Alpes-Maritimes de quatrième échéance, à savoir, pour les infrastructures routières supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules, soit un ensemble de 80 voies.



Visuel des résultats de la cartographie de 4ème échéance sur le département des Alpes-Maritimes

Les CBS sont visualisables sur le site de la DDTM des Alpes-Maritimes à partir du lien suivant :

[Enquête publique : Plan de prévention du bruit dans l'environnement 2024 – 2029 - Plan de prévention du bruit dans l'environnement \(PPBE\) - Bruit - Environnement, risques naturels et technologiques - Actions de l'État - Les services de l'État dans les Alpes-Maritimes](#)

Il contient notamment un résumé non-technique de l'étude de réalisation des cartes ainsi que les cartes elles-mêmes.

2.1.2 Hypothèses prises en compte et remarques

Les hypothèses prises en compte pour l'élaboration des cartes sont peu détaillées par l'Etat, seules les données de trafics sur les voies cartographiées sont disponibles.

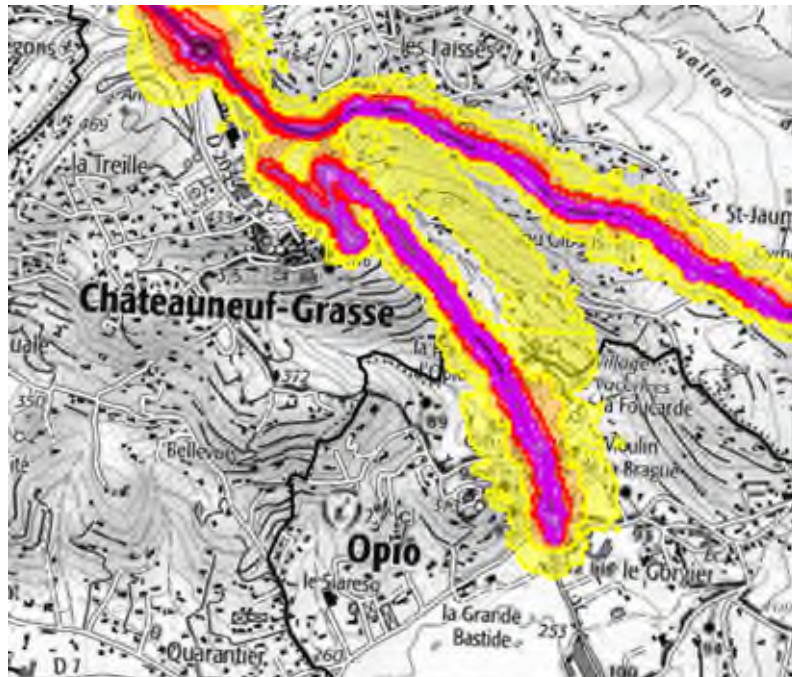
Or les hypothèses de trafics (volumes VL/PL, vitesses, allures, ...) par période conditionnent les résultats d'exposition au bruit des bâtiments sensibles.

Ces données auraient été utiles aux investigations pour la réalisation du PPBE06 car des écarts entre modélisation et réalité peuvent parfois expliquer des résultats inattendus.

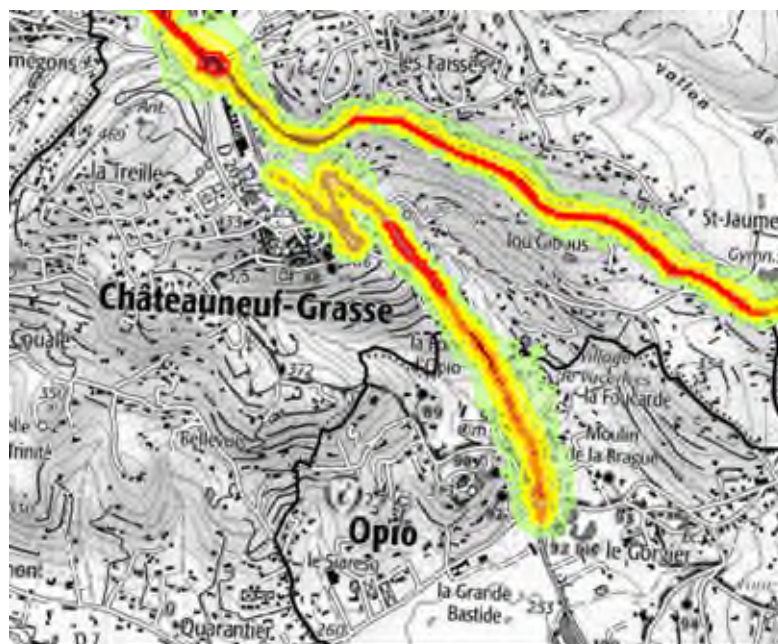
Également des résultats de calculs détaillés (par point de calcul ou maillages de calculs) des CBS – non disponibles ici - auraient permis une analyse plus fine de l'exposition au bruit du bâti sensible.

2.1.3 Cartes

Les cartes de type A représentent la répartition des niveaux sonores L_{den} et L_n et sont illustrées ci-après sur l'exemple de la RD 3 sur les communes de Châteauneuf-Grasse et Opio :

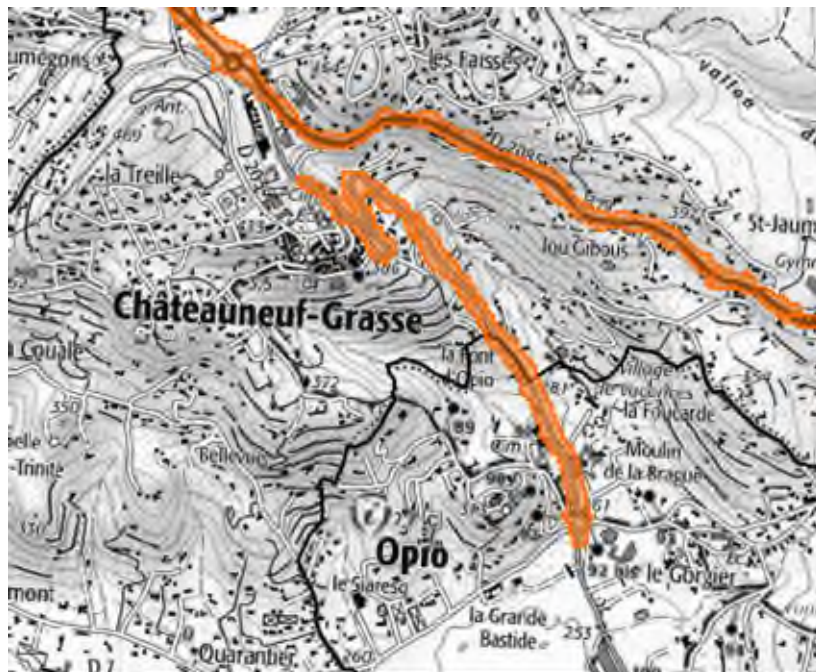


Exemple de carte de type A, indicateur L_{den} (extrait du site carto2.geo)

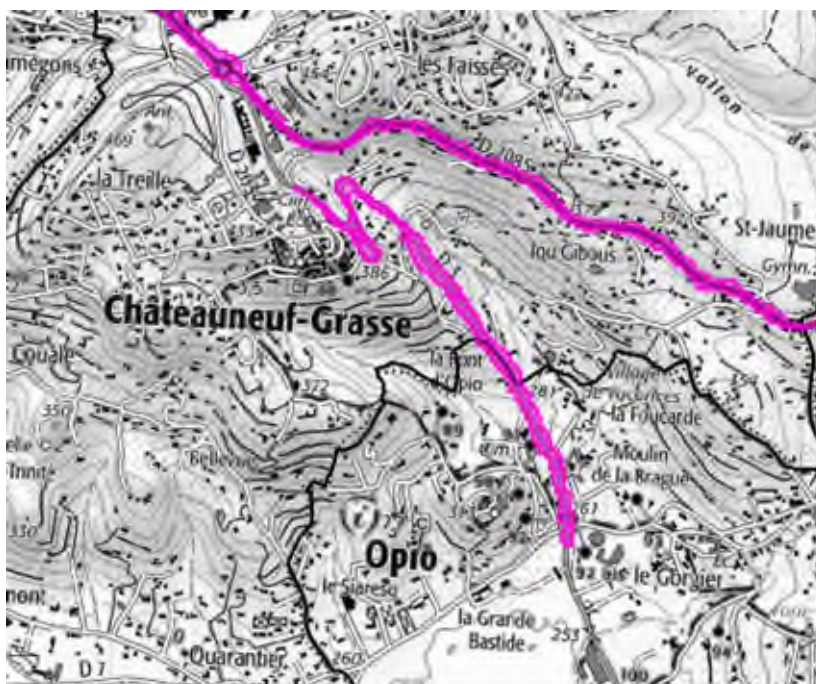


Exemple de carte de type A, indicateur L_n (extrait du site carto2.geo)

Les cartes de type C représentent les zones de dépassements potentiels des seuils de bruit L_{den} (seuil de 68 dB(A)) et L_n (seuil de 62 dB(A)), illustrées ci-dessous sur l'exemple de la RD 3 sur les communes de Châteauneuf-Grasse et Opio



Exemple de carte de type C, indicateur L_{den} (extrait du site carto2.geo)



Exemple de carte de type C, indicateur L_n (extrait du site carto2.geo)

2.2 Exposition du bâti sensible

Le résumé non-technique de la CBS détaille pour chaque infrastructure la répartition des quantités de populations et des établissements sensibles (établissements de soin ou établissements d'enseignement) exposés au bruit par tranche de niveaux sonores L_{den} et L_n .

Les répartitions d'exposition des habitants et établissements sensibles en dépassements de seuils de bruit par infrastructure sont détaillées.

L_{den}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés	L_{night}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés
Voie	> 68				Voie	> 62			
D1003	7	5	0	0	D1003	1	0	0	0
D1009	46	31	0	0	D1009	20	14	0	0
D103	29	19	0	0	D103	1	1	0	1
D104	4	3	0	0	D104	0	0	0	0
D107	7	5	0	0	D107	2	1	0	0
D109	399	266	0	0	D109	86	58	2	3
D109A	3	2	0	0	D109A	1	1	0	0
D1109	4	2	0	0	D1109	0	0	0	1
D1115	0	0	0	0	D1115	0	0	0	0
D113	0	0	0	0	D113	0	0	0	0
D115	0	0	0	0	D115	0	0	0	0
D1209	0	0	0	0	D1209	0	0	0	0
D123	156	104	0	1	D123	119	80	0	2
D135	597	398	0	1	D135	258	172	0	3
D15	126	84	0	0	D15	39	26	0	0
D152	0	0	0	0	D152	0	0	0	0
D192	1	1	0	0	D192	0	0	0	0
D198	0	0	0	0	D198	0	0	0	1
D2	308	205	1	3	D2	221	147	2	6
D204	89	59	0	1	D204	10	7	0	3
D2085	728	485	0	6	D2085	313	209	0	7
D2085B	0	0	0	0	D2085B	0	0	0	0
D22	1350	900	0	1	D22	918	612	0	2
D2204	620	413	1	1	D2204	439	293	2	3
D2204A	15	10	0	0	D2204A	1	0	0	0
D2204B	27	18	0	0	D2204B	5	3	0	2
D2210	16	10	0	0	D2210	4	3	0	0
D22A	0	0	0	0	D22A	0	0	0	0

L _{den}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés	L _{night}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés
Voie	> 68				Voie	> 62			
D235	1	1	0	0	D235	0	0	0	0
D241	28	18	0	0	D241	1	1	0	1
D2562	859	573	0	0	D2562	427	285	2	5
D2564	206	137	0	0	D2564	103	69	0	0
D2566	1326	884	0	2	D2566	284	189	0	2
D298	0	0	0	0	D298	0	0	0	0
D2D	1	1	0	0	D2D	0	0	0	0
D3	206	137	0	0	D3	121	80	0	0
D304	79	53	0	1	D304	34	23	0	2
D307	164	109	0	0	D307	101	67	0	2
D309	0	0	0	0	D309	0	0	0	0
D321	0	0	0	0	D321	0	0	0	0
D336	59	39	0	0	D336	33	22	0	0
D35	586	391	0	3	D35	188	126	2	8
D35A	1	1	0	0	D35A	0	0	0	0
D35B	0	0	0	0	D35B	0	0	0	0
D35BIS	47	31	0	0	D35BIS	4	3	0	1
D35C	10	7	0	0	D35C	0	0	0	0
D35D	33	22	0	0	D35D	17	11	0	0
D36	21	14	0	0	D36	5	3	0	0
D4	977	651	1	11	D4	332	221	3	23
D404	9	6	0	0	D404	6	4	1	0
D407	0	0	0	0	D407	0	0	0	1
D409	555	370	1	1	D409	146	97	1	4
D435	400	267	0	0	D435	92	61	0	1
D436	0	0	0	0	D436	0	0	0	0
D47	3	2	0	0	D47	2	1	0	2
D504	61	41	0	2	D504	9	6	2	15
D51	14	9	0	0	D51	4	3	0	0
D515	1	1	0	0	D515	0	0	0	1
D52	994	663	0	2	D52	238	159	0	2
D53	5	3	0	0	D53	2	1	0	0
D535	4	3	2	1	D535	0	0	5	7
D536	6	4	0	0	D536	0	0	0	0
D6007	5099	3399	0	18	D6007	2830	1887	2	29
D604	0	0	0	0	D604	0	0	0	0
D6098	680	454	0	0	D6098	385	257	1	1

L _{den}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés	L _{night}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés
Voie	> 68				Voie	> 62			
D6107	201	134	0	4	D6107	35	23	0	4
D6185	589	393	0	1	D6185	148	98	1	1
D6207	9	6	0	0	D6207	4	2	0	0
D6285	526	351	0	0	D6285	309	206	1	1
D635	4	2	0	0	D635	0	0	0	0
D7	19	13	0	0	D7	4	3	1	1
D704	196	130	2	0	D704	3	2	2	7
D707	0	0	0	0	D707	0	0	0	0
D803	333	222	0	1	D803	147	98	0	2
D809	200	134	0	0	D809	19	13	1	5
D9	1643	1096	1	4	D9	650	434	7	9
D909	0	0	0	0	D909	0	0	0	0
D915	1	1	0	0	D915	0	0	0	0
D92	27	18	0	0	D92	0	0	0	4
D98	251	168	0	3	D98	3	2	3	8

Tableau présentant le dénombrement des populations et établissements sensibles en dépassement potentiel de seuil d'après les résultats des CBS

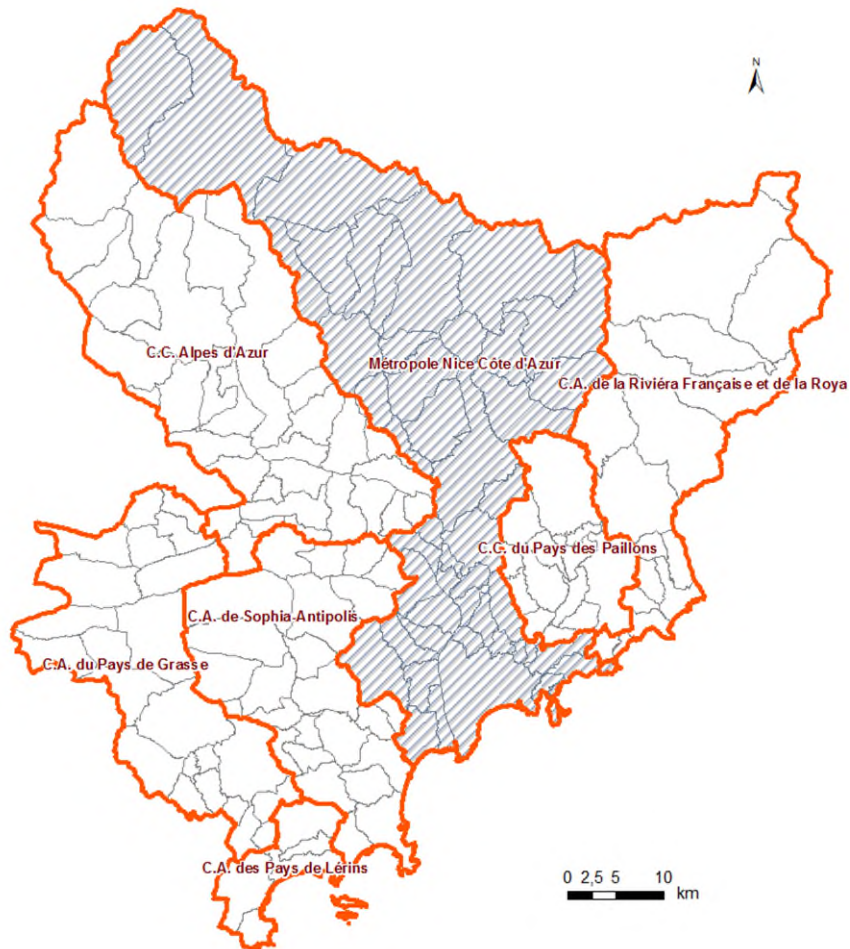
Les dépassements de seuils globaux des routes départementales représentent potentiellement d'après les résultats des CBS de 4ème échéance :

- en dépassements L_{den}, 20 966 habitants,
- en dépassements L_n, 9 124 habitants.

2.3 PPBE des agglomérations (> 100 000 habitants)

Les agglomérations de plus de 100.000 habitants concernées par l'élaboration de PPBE dits « Agglo » sont celles de la Métropole de Nice Côte-d'Azur (MNCA) en périphérie de zones d'étude, ainsi que sur le territoire étudié :

- Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA),
- Communauté d'Agglomération Pays de Grasse (CAPG),
- Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL),



Vue des communautés de communes et agglomérations sur les Alpes Maritimes.

Trois PPBE ont été publiés (à la date de rédaction du présent document), il s'agit de celui de la MNCA (3^{ème} échéance, juillet 2019), de celui de la CASA (décembre 2020) ainsi que celui de la CACPL (décembre 2020).

Les actions de la MNCA ne concernent pas directement le territoire et les sources de bruit étudiées dans le présent PPBE.

3 Diagnostic acoustique

3.1 Dénombrement des populations en dépassement potentiel de seuil de bruit

Afin de pouvoir effectuer un diagnostic complet et réaliser une hiérarchisation des voies, un nouveau dénombrement des populations exposées a été effectué. La base de données qui a servi pour la CBS a été utilisée pour effectuer ce nouveau décompte, en réalisant des requêtes spatiales entre les cartes de zones de dépassements de seuils de bruit et les bâtiments du territoire.

Après analyse des résultats de la CBS et notamment des remarques formulées par le CD06 au Cerema (bureau d'études missionné pour réaliser les CBS), le dénombrement des populations présenté dans le tableau ci-dessous ne tient pas compte des voies où le trafic est inférieur à 3 millions de véhicules par an.

Le tableau récapitule les nombres d'habitants ainsi inventoriés en dépassement potentiel de seuil de bruit L_{den} pour l'ensemble des voies étudiées. Une comparaison avec les résultats de la cartographie de 2^{ème} échéance a également été intégrée.

Numéro RD	Dépassement potentiel de seuil L_{den}				Dépassement potentiel de seuil L_n			
	Population CBS - 2ème échéance	Population CBS - 4ème échéance	Population retenue	Nombre de bâtiments	Population CBS - 2ème échéance	Population CBS - 4ème échéance	Population retenue	Nombre de bâtiments
D1003	0	7	9	4	0	1	0	0
D1009	80	46	54	17	16	20	11	2
D103	12	29	49	22	0	1	0	0
D104	/	4	0	0	/	0	0	0
D107	7	7	16	5	0	2	4	1
D109	747	399	895	15	550	86	93	4
D109A	7	3	6	2	0	1	3	1
D1109	0	4	9	1	0	0	0	0
D1115	/	0	0	0	/	0	0	0
D113	/	0	0	0	/	0	0	0
D115	/	0	0	0	/	0	0	0
D1209	/	0	0	0	/	0	0	0
D123	437	156	320	13	359	119	308	11
D135	720	597	996	104	181	258	432	39
D15	102	126	184	56	32	39	79	23
D152	/	0	0	0	/	0	0	0
D192	15	1	4	1	0	0	0	0
D198	229	0	0	0	0	0	0	0
D2	357	308	214	64	140	221	133	33
D204	/	89	220	19	/	10	8	4
D2085	610	728	1172	274	93	313	549	113

Numéro RD	Dépassement potentiel de seuil L _{den}				Dépassement potentiel de seuil L _n			
	Population CBS - 2ème échéance	Population CBS - 4ème échéance	Population retenue	Nombre de bâtiments	Population CBS - 2ème échéance	Population CBS - 4ème échéance	Population retenue	Nombre de bâtiments
D2085B	/	0	0	0	/	0	0	0
D22	782	1350	1676	59	96	918	1345	32
D2204	541	620	264	51	347	439	242	42
D2204A	2	15	15	6	0	1	3	1
D2204B	18	27	13	5	2	5	2	1
D2210	81	16	19	5	9	4	9	2
D22A	0	0	0	0	0	0	0	0
D235	/	1	2	1	/	0	0	0
D241	5	28	56	13	0	1	46	5
D2562	1748	859	1215	194	1044	427	493	65
D2564	250	206	268	87	136	103	99	27
D2566	3585	1326	284	27	1501	284	243	19
D298	/	0	0	0	/	0	0	0
D2D	/	1	3	2	/	0	0	0
D3	277	206	332	96	132	121	203	60
D304	66	79	119	22	18	34	29	4
D307	129	164	255	23	0	101	146	13
D309	/	0	0	0	/	0	0	0
D321	/	0	0	0	/	0	0	0
D336	6	59	66	32	1	33	44	20
D35	1028	586	151,28	61	250	188	62,5	27
D35A	/	1	2	1	/	0	0	0
D35B	/	0	0	0	/	0	0	0
D35BIS	31	47	54	22	11	4	5	3
D35C	/	10	16	4	/	0	2	1
D35D	/	33	37	7	/	17	28	3
D36	15	21	24	12	2	5	3	2
D4	781	977	1451	197	159	332	262	59
D404	/	9	15	6	/	6	9	3
D407	/	0	0	0	/	0	0	0
D409	659	555	1210	153	12	146	349	53
D435	411	400	632	86	50	92	128	40
D436	/	0	0	0	/	0	0	0
D47	/	3	3	2	/	2	3	2
D504	28	61	103	6	0	9	0	0
D51	81	14	23	14	20	4	8	5
D515	/	1	0	0	/	0	0	0
D52	2164	994	1794	84	1194	238	474	33
D53	/	5	12	4	/	2	8	3

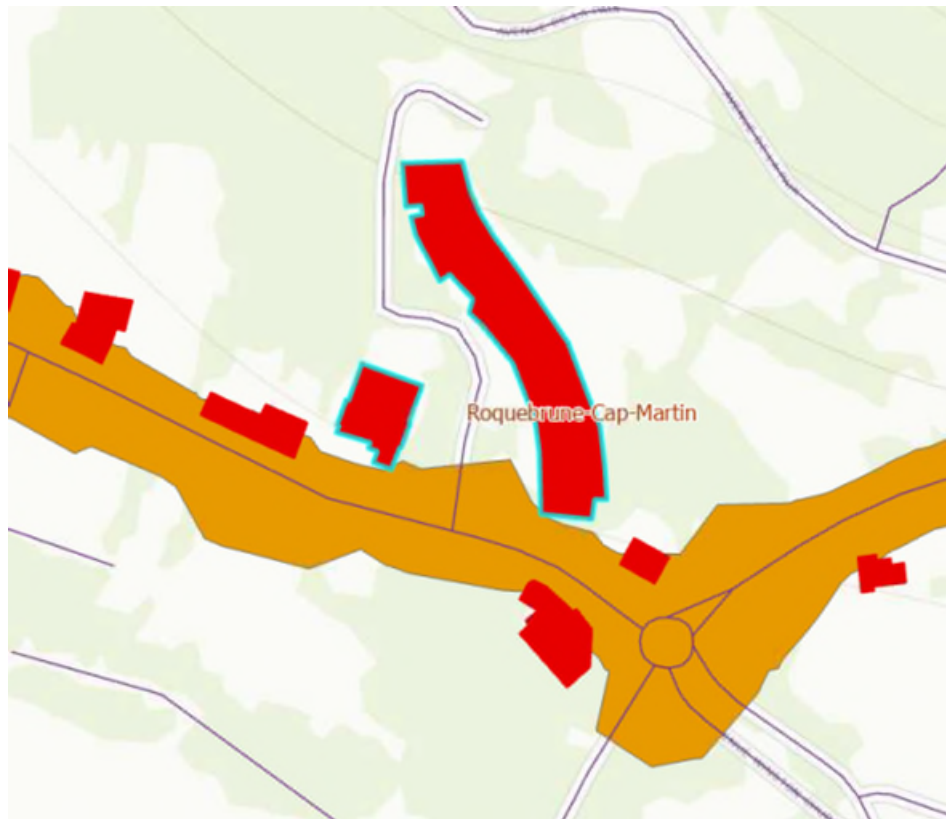
Numéro RD	Dépassement potentiel de seuil L _{den}				Dépassement potentiel de seuil L _n			
	Population CBS - 2ème échéance	Population CBS - 4ème échéance	Population retenue	Nombre de bâtiments	Population CBS - 2ème échéance	Population CBS - 4ème échéance	Population retenue	Nombre de bâtiments
D535	44	4	4	2	11	0	0	0
D536	13	6	0	0	11	0	0	0
D6007	7598	5099	8216	670	4295	2830	4279	372
D604	0	0	0	0	0	0	0	0
D6098	1195	680	1063	225	896	385	634	121
D6107	236	201	446	50	9	35	82	13
D6185	479	589	817	201	172	148	204	70
D6207	41	9	14	2	18	4	11	1
D6285	1298	526	811	53	865	309	488	28
D635	/	4	0	0	/	0	0	0
D7	/	19	17	4	/	4	0	0
D704	411	196	384	26	24	3	3	1
D707	/	0	0	0	/	0	0	0
D803	245	333	715	58	271	147	317	34
D809	722	200	393	43	231	19	21	6
D9	1541	1643	3134	249	693	650	1028	116
D909	/	0	0	0	/	0	0	0
D915	/	1	2	1	/	0	2	1
D92	77	27	31	5	1	0	0	0
D98	152	251	868	6	0	3	4	1
Total	30 063	20 966	31 177	3 474	13 852	9 124	12 939	1 520

Tableau présentant les populations en dépassement potentiel de seuil par RD pour les cartographies de 2ème et 4ème échéances ainsi que les population retenues dans le cadre de ce PPBE

On constate une assez grande différence entre le décompte des populations exposées, aussi bien pour l'indicateur L_{den} que pour l'indicateur L_n, entre les résultats de la CBS et le nouveau calcul de populations réalisé dans le cadre de cette étude.

Cette différence peut s'expliquer par le fait que le dénombrement réalisé dans le cadre de cette étude a été réalisé par l'intermédiaire de requêtes spatiales et non par l'utilisation des résultats de calculs en façade des habitations, comme cela a dû être le cas pour les résultats de la cartographie. La fourniture des résultats au bâti aurait été un plus pour la réalisation de ce diagnostic.

Par exemple, le long de la RD52 dans la commune de Roquebrune-Cap-Martin, les deux bâtiments représentés en rouge avec un contour bleu, ont été définis comme étant en dépassement potentiel de seuil lors du dénombrement de population effectué dans le cadre de cette étude (intersection entre les isophones de plus de 68dB(A) et la couche des bâtiments). Mais il est possible que les niveaux sonores calculés en façade lors de la CBS soient inférieurs et donc non pris en compte dans le dénombrement.



Visualisation d'une sélection de bâtiments en dépassement potentiel de seuil : RD52 – Roquebrune-Cap-Martin

3.2 Établissement d'un indice agrégé de population exposée

Afin de permettre une hiérarchisation efficace des zones à enjeux, qui tienne compte du nombre de personnes en dépassement de seuil mais aussi de l'importance des dépassements de seuil, la méthode de **l'Indice agrégé de population exposée**, proposé par Bruitparif dans sa « Trame de rédaction de PPBEi » (« i » pour intercommunal), a été adaptée.

Aucune méthode de hiérarchisation des zones à enjeux n'est définie dans la réglementation. L'utilisation de cet indice agrégé de population exposée est proposée ici car il permet de prendre en compte l'importance des dépassements de seuil. Cet indice est également employé dans la plupart des PPBE à l'heure actuelle et permet de pouvoir faire une comparaison entre les zones à enjeux d'autres départements.

Cette méthode consiste à affecter, pour chaque source de bruit, un coefficient à chaque bâtiment, en fonction :

- du niveau de dépassement par rapport à la valeur seuil (amplitude de dépassement),
- du fait que les valeurs seuils sont dépassées uniquement pour un indicateur (L_{den} ou L_n) ou pour les deux indicateurs (L_{den} et L_n),
- du nombre d'habitants potentiellement exposés (population du bâtiment).

Nota : Les niveaux d'exposition, issus des CBS, demeurent théoriques car basés sur des modélisations tenant compte du trafic, de la topographie et des protections phoniques connues.

Les Valeurs Seuil Réglementaires par source sont les suivantes :

Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
L _{den}	55	68	73	71
L _n	/	62	65	60

Ainsi :

- un bâtiment dont le niveau de bruit ne dépasse pas les Valeurs Seuil Réglementaire (VSR) se verra affecté d'un coefficient « 0 » ;
- celui dont le niveau maximal en façade pour un indicateur est compris entre la VRS et la VSR + 5 dB(A) se verra affecté d'un coefficient « 1 » ;
- un bâtiment dont le niveau de bruit pour un indicateur est supérieur de 5 dB(A) par rapport à la VRS aura un coefficient « 2 » ;
- enfin un bâtiment dont les niveaux maxima en façade excèdent de plus de 5 dB(A) les VRS pour l'indicateur L_{den} et L_n se verra attribué un coefficient « 4 ».

Pour chaque source de bruit et chaque indicateur, l'affectation d'un coefficient à chaque bâtiment est appliquée selon la Valeur Seuil Réglementaire :

Niveau de bruit affecté à chaque bâtiment (L _{den} ou L _n)	Coefficient
Niveau < VSR	0
VSR ≤ Niveau < VSR + 5	1
Niveau ≥ VSR + 5	2

Coefficient pour l'indice agrégé en fonction du niveau sonore

Par multiplication du coefficient ainsi obtenu (C) et de la population du bâtiment (P), on obtient ainsi un sous-indice (S.i) pour chacun des 2 indicateurs (L_{den} et L_n), que l'on additionne pour chaque bâtiment afin d'obtenir un indice-bâtiment (I_b) par bâtiment de la zone. Par addition de chaque indice-bâtiment de chaque bâtiment de la zone, on obtient l'indice agrégé de la zone homogène (I_a). La formule ci-après récapitule le procédé :

$$\sum_{\text{bâtiment}=1}^n [(C_x \times P_x)L_{den} + (C_x \times P_x)L_n] + \sum_{\text{établissement sensible}=1}^n [(C_x \times P_x)L_{den} + (C_x \times P_x)L_n]$$

Plusieurs exemples sont présentés ci-dessous :

1^{er} exemple :

Exemple de calcul de l'indice agrégé d'exposition de la population pour une zone présentant un seul bâtiment de 10 habitants exposés au dépassement de valeur seuil réglementaire en Lden uniquement :

	Valeurs seuils réglementaires	Niveau d'exposition théorique	Coefficient affecté		Valeur du bâtiment
Bâtiment 1 de 10 habitants	68	L _{den} : 70 dB(A)	1 x 10 habitants = 10	+	10
	62	L _n : 58 dB(A)	0 x 10 habitants = 0	+	
		Indice agrégé	10 + 0	=	10

Exemple n°1 de calcul de l'indice agrégé de population exposée adapté

2^{ème} exemple :

Exemple de calcul de l'indice agrégé d'exposition de la population pour une zone présentant deux bâtiments de 3 et 10 habitants exposés.

	Valeurs seuils réglementaires	Niveau théorique d'exposition	Coefficient affecté		Valeur du bâtiment
Bâtiment 1 de 3 habitants	68	L _{den} : 70 dB(A)	1 x 3 habitants = 3	+	3
	62	L _n : 58 dB(A)	0 x 3 habitants = 0	+	
Bâtiment 2 de 10 habitants	68	L _{den} : 75 dB(A)	2 x 10 habitants = 20	+	30
	62	L _n : 63 dB(A)	1 x 10 habitants = 10	+	
		Indice agrégé	3 + 30	=	33

Exemple n°2 de calcul de l'indice agrégé de population exposée adapté

On observe que dans le deuxième exemple, les bâtiments sont soumis à des niveaux sonores en façade plus importants que dans le premier, notamment pour le bâtiment présentant 10 personnes. Le coefficient affecté à sa population est de 2, ce qui permet en prendre en compte l'importance du dépassement des seuils réglementaires.

C'est sur la base de cet indice que la hiérarchisation des zones à enjeux a été effectuée.

3.3 Classement des zones prioritaires selon l'indice agrégé de population exposée

Afin d'affiner le diagnostic acoustique et de déterminer les zones bruyantes par RD, chaque infrastructure routière a été découpée en zones homogènes. Ces zones ont été créées à chaque modification sur la nature de route départementale, ainsi qu'à chaque variation de trafic, de commune et de la densité de bâtiments le long des voies. Au total, 145 zones à enjeux ont été créées.

Les 145 zones à enjeux en dépassement de seuil ont un indice agrégé de population exposée qui varie de 0 à 3 540.

Les 13 zones à enjeux prioritaires correspondent aux secteurs où l'indice agrégé de population exposée dépasse 1 000 ; leur linéaire s'établit à 31,46 km. Ces zones prioritaires incluent 6 établissements sensibles. En complément, sont retenues les 39 zones à enjeux suivantes dont l'indice est supérieur à 200. L'ensemble des 39 zones correspond à 73,8 km de routes départementales.

Ces 52 zones représentent 36% des zones en dépassement potentiel de seuil mais presque 88% de la population subissant ces dépassements et 59% du linéaire de route.

Les zones sont représentées dans le tableau ci-dessous ainsi que sur les cartes suivantes par un code couleur :

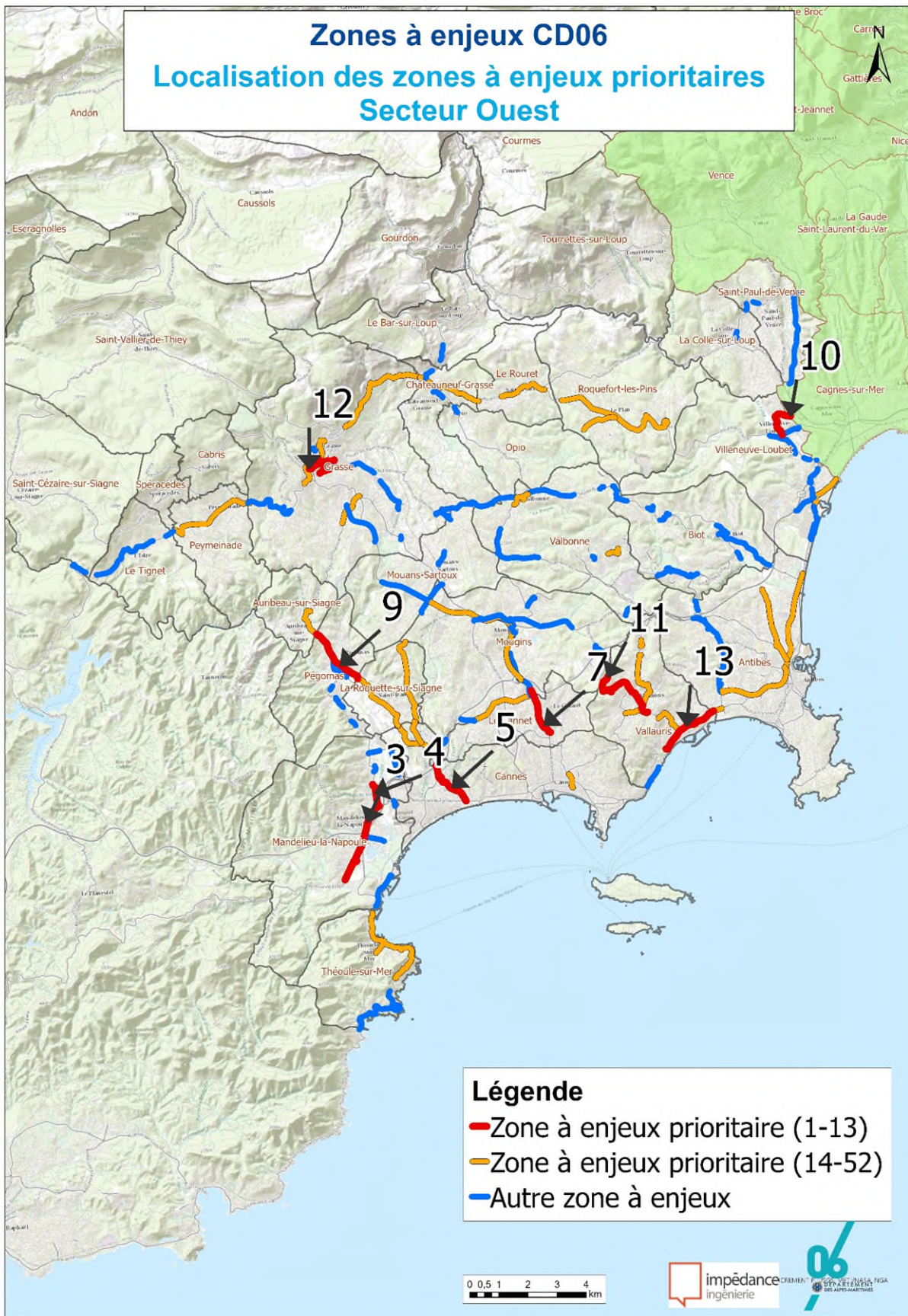
- 13 zones prioritaires : en rouge
- 39 zones secondaires : en orange
- 93 autres zones : en bleu.

Le tableau ci-dessous récapitule seulement les 52 zones prioritaires (indice supérieur à 200) par ordre décroissant de l'indice agrégé de population exposée.

Les autres zones à enjeux sont présentées en Annexe 1 par ordre décroissant de l'indice agrégé de population exposée.

Ordre de priorité - Linéaire	Numéro de la voie	Commune concernée	TMJA	Limitation de vitesse	Nature du revêtement	Année du revêtement	Indice agrégé de population exposé	Population au-dessus du seuil Lden	Habitations au-dessus du seuil Lden	Population au-dessus du seuil Ln	Habitations au-dessus du seuil Ln	Etablissement scolaire en dépassement de seuil
1 - 6,44	D6007	Roquebrune-Cap-Martin	20086	50	BBSG 0/10	2023	3540	1811	182	1209	120	Lycée Institution Saint-Joseph Carnolès
2 - 2,35	D22	Menton	14674	50	BBSG 0/10	2021	3493	1773	61	1440	33	
3 - 3,04	D6007	Mandelieu-la-Napoule	20631	50	BBSG 0/10	2020	2449	1513	69	865	34	
4 - 0,84	D109	Mandelieu-la-Napoule	10170	50	BBSG 0/10	2019	1876	1405	5	268	2	
5 - 1,86	D9	Cannes	18085	50		0	1642	1134	67	500	38	École Élémentaire Gosciny, École Maternelle Gosciny
6 - 1,16	D6007	Menton	20086	50	BBSG 0/10	2021	1472	651	28	569	25	
7 - 1,68	D6285	Le Cannet	51874	50	BBSG 0/10	2021	1411	793	44	483	26	
8 - 3,36	D6007	Menton	20086	50	BBSG 0/10	2023	1268	957	73	311	37	
9 - 2,21	D9	Pégomas	18085	50	BBSG 0/10	2021	1190	734	79	390	41	
10 - 1,3	D2	Villeneuve-Loubet	18480	50	ESU monocouche	2021	1179	450	69	375	42	École Primaire Saint-Georges
11 - 2,91	D135	Vallauris	13437	50	BBSG 0/10	2021	1088	758	88	330	35	École Maternelle Tilleuls, École Alphonse Daudet
12 - 2,11	D4	Grasse	17579	50	BBSG 0/10	2021	1055	935	28	115	7	
13 - 2,2	D6007	Vallauris	20631	50		0	1033	718	106	303	65	
14 - 3,4	D52	Roquebrune-Cap-Martin	11416	50	BBSG 0/10	0	992	784	44	115	12	
15 - 0,93	D52	Menton	11416	50	BBSG 0/10	2019	936	416	26	384	20	
16 - 3,49	D6007	Antibes	20631	50	BBSG 0/10	2021	922	650	76	166	19	École Primaire la Fontonne
17 - 0,87	D409	Cannes	13459	50		0	911	716	32	195	5	
18 - 2,24	D435	Vallauris	24628	50	BBSG 0/10	2022	794	627	85	123	39	
19 - 3,36	D2562	Peymeinade	18353	50	BBSG 0/10	2019	756	443	55	306	26	École Primaire Mistral
20 - 0,55	D98	Valbonne	11453	50			745	745	2	0	0	
21 - 3,74	D2085	Grasse	11759	50	BBSG 0/10	2019	695	429	90	230	44	
22 - 1,21	D6098	Villeneuve-Loubet	19284	50		2022	669	384	18	261	12	
23 - 5,22	D6185	Mougins	47327	70	BBSG 0/10	2021	652	491	105	127	47	
24 - 0,84	D2562	Grasse	18353	50	BBSG 0/10	2023	650	543	60	106	16	
25 - 1,7	D9	Cannes	18085	50	BBSG	2019	630	605	18	23	5	
26 - 0,39	D123	Roquebrune-Cap-Martin	13947	50	BBSG 0/10	2023	610	310	11	300	10	École Élémentaire Saint-Joseph Carnolès

Ordre de priorité - Linéaire	Numéro de la voie	Commune concernée	TMJA	Limitation de vitesse	Nature du revêtement	Année du revêtement	Indice agrégé de population exposé	Population au-dessus du seuil Lden	Habitations au-dessus du seuil Lden	Population au-dessus du seuil Ln	Habitations au-dessus du seuil Ln	Etablissement scolaire en dépassement de seuil
27 - 0,6	D803	Vallauris	13253	50	BBSG 0/10	2021	583	438	16	142	8	
28 - 1,07	D2566	Menton	14990	50	BBSG 0/10	2019	570	283	26	243	19	
29 - 1,69	D6098	Roquebrune-Cap-Martin	19284	50		0	562	302	77	248	58	
30 - 0,53	D803	Cannes	13253	50	BBSG 0/10	2020	544	277	42	175	26	
31 - 0,89	D3	Valbonne	13715	50	BBSG 0/10	2023	539	267	72	194	56	
32 - 2,06	D6007	Beausoleil	20086	50		2022	496	325	43	171	21	
33 - 3,46	D409	La Roquette-sur-Siagne	13459	50	BBSG 0/10	2019	466	317	96	149	45	École Primaire la Roquette-sur-Siagne
34 - 2,91	D6107	Antibes	24636	50		0	421	372	44	48	11	
35 - 1,26	D52	Roquebrune-Cap-Martin	11416	50	BBSG 0/10	2023	420	208	9	208	9	
36 - 4,95	D2085	Roquefort-les-Pins	11759	50	BBSG 0/14	2021	412	279	78	131	26	École Élémentaire Colombier Maria Mater, École Élémentaire Jean Camp
37 - 0,76	D307	Grasse	10334	50	BBSG 0/10	2022	400	255	23	146	13	École Élémentaire Gambetta
38 - 1,63	D2204	Blausasc	17065	50	BBTM 0/6	2019	398	171	37	167	35	
39 - 0,3	D6007	Antibes	20631	50		0	397	394	4	3	1	
40 - 0,68	D2204B	Cantaron	22786	50	BBSG 0/10	2022	394	210	35	179	27	
41 - 2,9	D704	Antibes	12994	50	BBSG 0/10	2022	386	384	26	3	1	Lycée Professionnel Jacques Dolle
42 - 2,1	D2564	La Turbie	14659	50		0	368	268	87	99	27	
43 - 2,28	D9	La Roquette-sur-Siagne	18085	50	BBSG 0/10	2019	307	291	28	16	4	
44 - 0,21	D2204	Contes	17065	50	BBSG 0/10	2020	305	81	4	76	2	
45 - 2,34	D809	Le Cannet	14980	50	BBSG 0/10	2021	266	250	19	16	4	
46 - 1,15	D135	Vallauris	13437	50	BBSG 0/10	2019	263	161	12	100	3	
47 - 1,21	D9	Auribeau-sur-Siagne	18085	50	BBSG 0/10	2021	249	203	28	46	11	
48 - 1,34	D9	Grasse	18085	50	BBSG 0/10	2021	245	185	37	52	17	
49 - 1,74	D2085	Le Rouret	11759	50	BBSG 0/10	2019	233	149	29	84	8	
50 - 2,33	D2085	Châteauneuf-Grasse	11759	50	BBSG 0/10	2020	230	132	52	98	33	
51 - 1,23	D204	Roquefort-les-Pins	9329	50		0	230	220	19	8	4	Collège César
52 - 4,23	D6098	Théoule-sur-Mer	19284	50	BBSG 0/10	2022	209	149	76	58	30	



Vue présentant les zones à enjeux sur le territoire – Secteur Ouest



Vue présentant les zones à enjeux sur le territoire – Secteur Est

3.4 Point sur la multi-exposition

Au sein des zones à enjeux identifiées, l'existence de logements en multi-expositions, à savoir exposés à d'autres sources de bruit principales avec des dépassements potentiels des seuils de bruit d'autres sources : sources routières ou sources ferroviaires, a été recherchée.

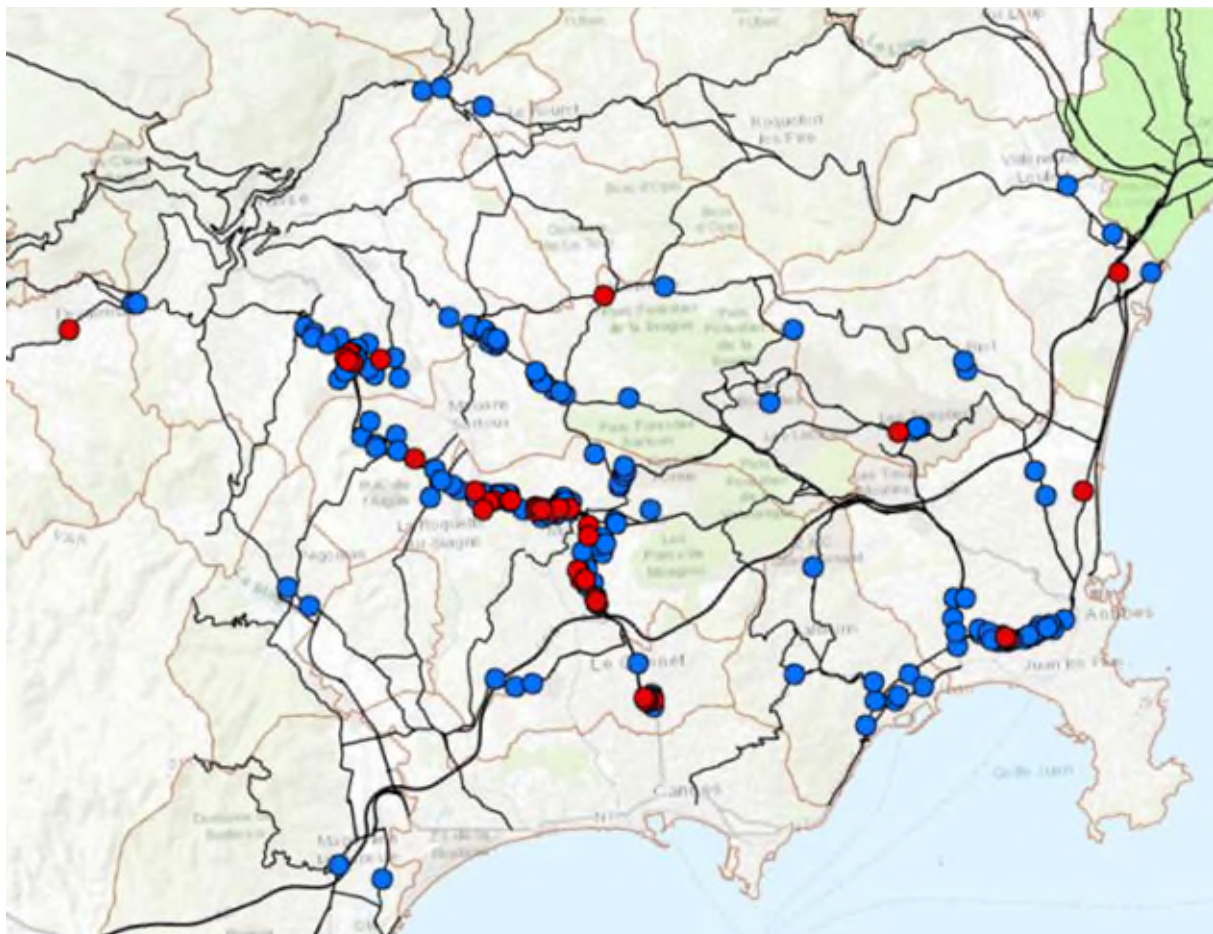
Aucune habitation recensée n'est soumise à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs de seuil réglementaire pour les deux sources : le bruit routier et le bruit ferroviaire.

En revanche, 67 habitations soit 865 personnes repérées en dépassement potentiel de seuil du bruit routier sont également exposées au bruit ferroviaire, sans être en dépassement de seuil (niveaux sonores inférieurs à 73 dB(A)).

3.5 Plaintes

L'ensemble des plaintes concernant le bruit routier sur le territoire du département des Alpes-Maritimes est recensé dans une base de données SIG du CD06.

Les illustrations ci-dessous présentent en rouge les plaintes recensées où des mesures acoustiques ont été réalisées indiquant des niveaux sonores supérieurs au seuil réglementaire, les autres plaintes sont repérées en bleu.



Vue de la base de données élaborée pour les plaintes - partie ouest du territoire



Vue de la base de données élaborée pour les plaintes - partie est du territoire

Au total, 42 plaintes sur 265 répertoriées présentent des niveaux sonores supérieurs aux valeurs seuils.

Le tableau ci-dessous présente le nombre de plaintes recensées par zone à enjeux en fonction de leur hiérarchisation précédente. Il est possible de constater que 6 des 13 zones à enjeux prioritaires présentent des plaintes (40 au total). Concernant les zones secondaires, 13 sur 39 zones secondaires présentent des plaintes (102 au total).

Hierarchisation	Nombre plaintes	Numéro de la voie	Commune concernée
1	19	D6007	Roquebrune-Cap-Martin
3	1	D6007	Mandelieu-la-Napoule
6	1	D6007	Menton
7	14	D6285	Le Cannet
9	2	D9	Pégomas
13	3	D6007	Vallauris
16	1	D6007	Antibes
19	1	D2562	Peymeinade
22	1	D6098	Villeneuve-Loubet
23	57	D6185	Mougins
27	1	D803	Vallauris
29	1	D6098	Roquebrune-Cap-Martin
31	1	D3	Valbonne
34	31	D6107	Antibes
41	2	D704	Antibes
42	1	D2564	La Turbie
45	1	D809	Le Cannet
46	2	D135	Vallauris
50	2	D2085	Châteauneuf-Grasse
53	1	D15	Contes
55	2	D4	Biot
56	1	D409	Mougins
59	2	D2562	Grasse

Hierarchisation	Nombre plaintes	Numéro de la voie	Commune concernée
60	1	D35	Mougins
62	1	D2085	Villeneuve-Loubet
67	5	D6185	Mouans-Sartoux
71	7	D504	Biot
72	8	D98	Mougins
75	1	D3	Mougins
78	1	D4	Valbonne
81	4	D35BIS	Antibes
83	1	D103	Valbonne
89	14	D6185	Grasse
95	1	D809	Mougins
118	5	D1003	Grasse
135	1	D2D	Villeneuve-Loubet

Tableau recensant le nombre de plaintes par zone à enjeux

4 Zones calmes : analyse des Espaces Naturels Sensibles départementaux

4.1 La notion de zone calme dans la directive européenne

La définition donnée pour la notion de zone calme par la directive 2002/49/CE ou l'article L.572-6 du code de l'environnement est peu précise. La zone calme y est définie comme « un espace extérieur remarquable par sa faible exposition au bruit, dans lequel l'autorité qui établit le plan, souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition, compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Les critères de détermination des zones calmes ne sont également pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE. Ainsi, il ne s'agit pas, a priori, de désigner comme zones calmes à préserver tous les endroits où le niveau de bruit serait inférieur à un seuil. La création d'une zone calme relève plus du champ de l'action en soi que du diagnostic spatio-acoustique. L'autorité en charge de l'élaboration d'un PPBE doit donc définir des critères propres de détermination de ses zones calmes ainsi que les objectifs de préservation les concernant.

En qualité de gestionnaire de voirie, le Département n'est pas tenu d'étudier ce sujet qui concerne plutôt les collectivités qui établissent un PPBE "territorial".

Par définition les grandes infrastructures routières, infrastructures sur lesquelles portent le présent PPBE, supportent des trafics importants et sont donc génératrices de bruit, étant ainsi peu propices à l'instauration de zones de calme dans leurs abords.

Par ailleurs, le Conseil Départemental n'est généralement pas propriétaire des terrains qui bordent son réseau routier.

Néanmoins, il souhaite travailler ce sujet pour ses parcs départementaux. L'objectif est de valoriser les parcs et poursuivre le développement et la sensibilisation du public sur ces espaces en les définissant comme zones calmes et en les étudiant sous cet angle.

4.2 Identification des niveaux sonores dans les parcs départementaux

La gestion des parcs départementaux relève de la compétence des Départements. Sa finalité d'utilité sociale est double : d'une part financer par des actions d'acquisition, d'aménagement et de gestion d'espaces naturels « remarquables » pour permettre leur ouverture au public (exception pour certains espaces sanctuarisés), et d'autre part freiner l'étalement urbain en finançant des actions de préservation d'espaces naturels « ordinaires » proches des villes et facilement accessibles pour répondre à une demande sociale accrue de nature.

On dénombre 19 parcs départementaux ouverts au public actuellement dans les Alpes-Maritimes. Ces lieux offrent un ressourcement naturel pour les habitants et il est important de connaître les niveaux sonores auxquels ils sont exposés, afin notamment de conforter leur statut de "zone calme".

Certains parcs départementaux sont présents sur le territoire de Métropole de Nice Côte d'Azur (MNCA). Ces parcs étant de la gestion du Département des Alpes-Maritimes, ils ont été inclus dans l'analyse suivante même s'ils sont impactés par des infrastructures qui ne sont pas de la gestion du Département.

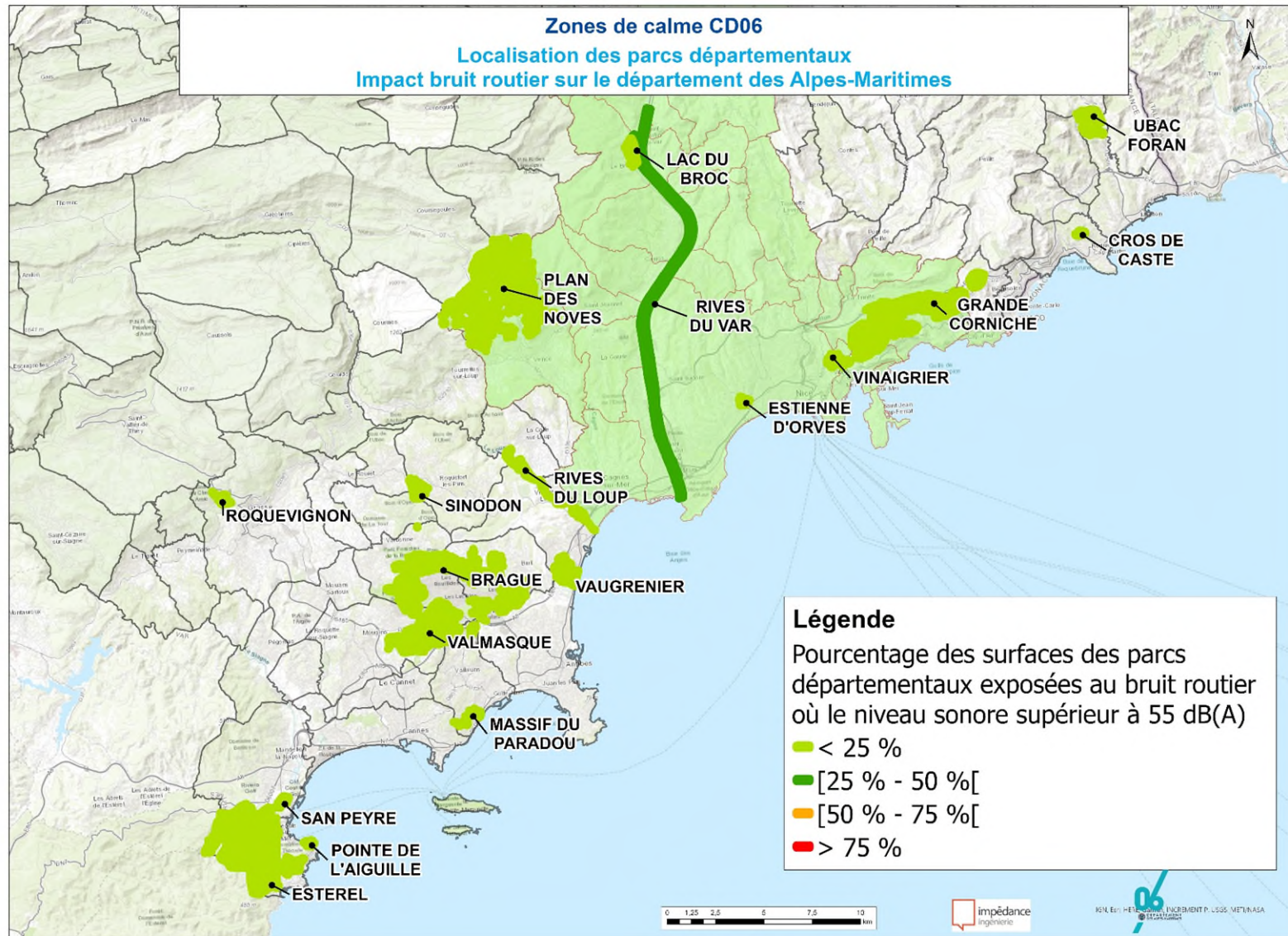
Afin d'apprécier l'impact des bruits routier et ferroviaire sur les parcs départementaux, une superposition des résultats de la cartographie de bruit stratégique pour les 2 sources de bruit a été réalisée et 2 indicateurs ont été mesurés : la surface du parc départemental soumise à un niveau supérieur à 55 dB(A) pour l'indicateur L_{den} (qui caractérise une ambiance sonore relativement calme) et la surface soumise à 65 dB(A) pour l'indicateur L_{den} . En revanche, les bruits industriels et aériens n'ont pas pu être quantifiés.

Nom du parc	Surface du parc (ha)	Commune(S) concernée(S)	Pourcentage de surface du parc exposée au bruit routier		Pourcentage de surface du parc exposée au bruit ferroviaire	
			supérieur à 55 dB(A)	supérieur à 65 dB(A)	supérieur à 55 dB(A)	supérieur à 65 dB(A)
BRAGUE	636	Vallauris, Mougins, Valbonne, Biot, Antibes	15 %	3 %	0%	0%
CROS DE CASTE	9	Roquebrune-Cap-Martin	0 %	0 %	0 %	0 %
ESTEREL	1031	Théoule-sur-Mer, Fréjus, Mandelieu-la-Napoule, Saint-Raphaël	0 %	0 %	0 %	0 %
ESTERON	18	La Roque-en-Provence, Roquestéron	0 %	0 %	0 %	0 %
ESTIENNE D'ORVES	15	Nice	3 %	0 %	0 %	0 %
GRANDE CORNICHE	716	La Trinité, La Turbie, Villefranche-sur-Mer, Èze, Nice	0 %	0 %	0 %	0 %
LAC DU BROCC	48	Le Broc	4 %	0 %	0 %	0 %
MASSIF DU PARADOU	23	Vallauris	4 %	1 %	0 %	0 %
PLAN DES NOVES	979	Vence, Coursegoules, Tourrettes-sur-Loup, Saint-Jeannet, Bézaudun-les-Alpes	0 %	0 %	0 %	0 %
POINTE DE L'AIGUILLE	7	Théoule-sur-Mer	5 %	3 %	0 %	0 %
RIVES DU LOUP	61	Cagnes-sur-Mer, La Colle-sur-Loup, Villeneuve-Loubet	17 %	3 %	1 %	0 %
RIVES DU VAR	572	Saint-Martin-du-Var, Saint-Laurent-du-Var, La Gaude, Gilette, Saint-Blaise, Le Broc, Saint-Jeannet, La Roquette-sur-Var, Gattières, Castagniers, Carros, Colomars, Nice	43 %	4 %	1 %	0 %
ROQUEVIGNON	21	Grasse	1 %	0 %	0 %	0 %
SAN PEYRE	18	Mandelieu-la-Napoule	13 %	2 %	0 %	0 %
SINODON	54	Roquefort-les-Pins, Le Rouret	7 %	1 %	0 %	0 %
UBAC FORAN	103	Castillon, Menton, Sainte-Agnès	0 %	0 %	0 %	0 %

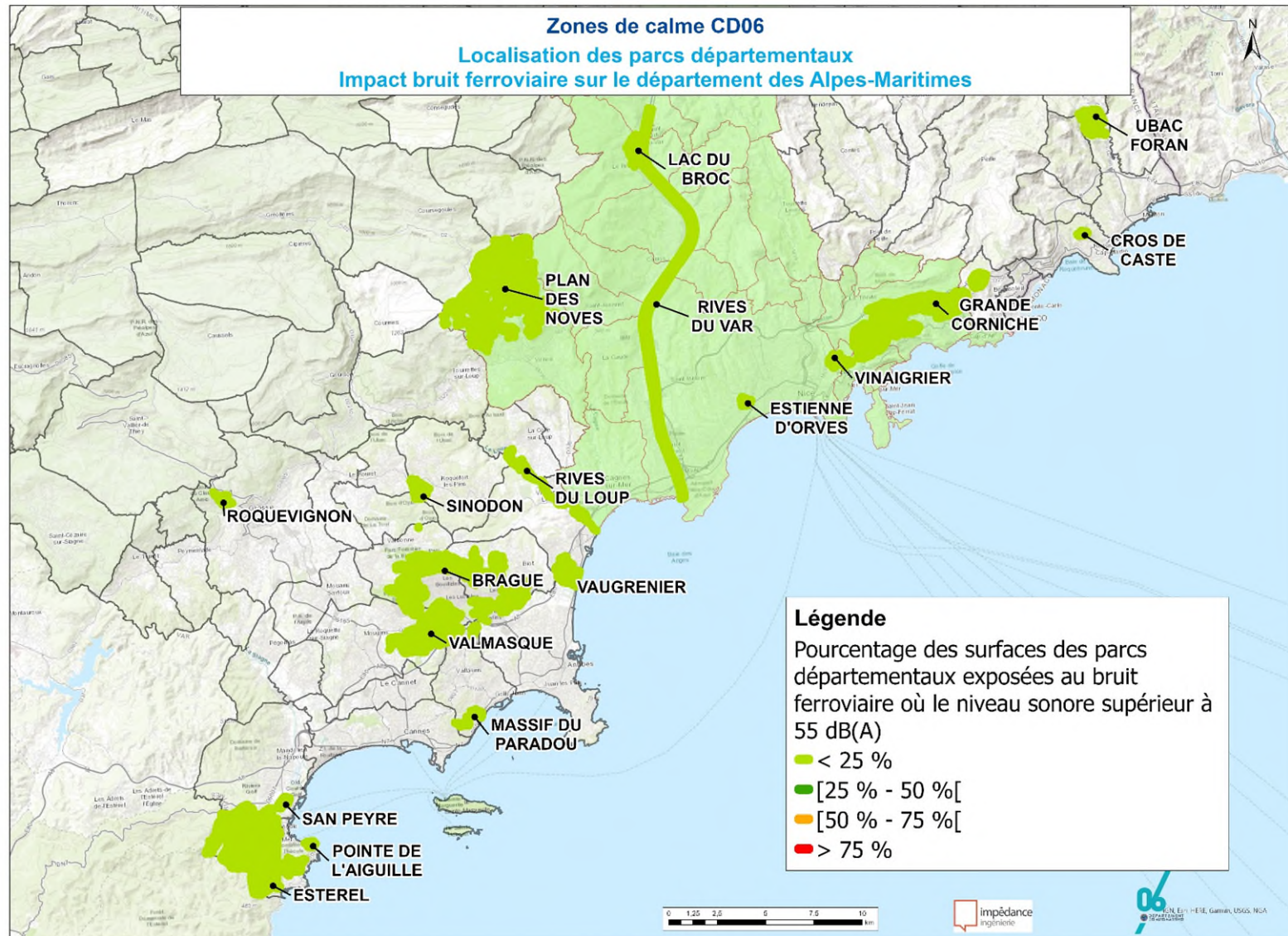
Nom du parc	Surface du parc (ha)	Commune(S) concernée(S)	Pourcentage de surface du parc exposée au bruit routier		Pourcentage de surface du parc exposée au bruit ferroviaire	
			supérieur à 55 dB(A)	supérieur à 65 dB(A)	supérieur à 55 dB(A)	supérieur à 65 dB(A)
VALMASQUE	428	Vallauris, Mougins, Valbonne	21 %	7 %	0 %	0 %
VAUGRENIER	102	Villeneuve-Loubet, Antibes	9 %	4 %	9 %	0 %
VINAIGRIER	38	Villefranche-sur-Mer, Nice	0 %	0 %	0 %	0 %

Les analyses des surfaces exposées des parcs aux bruits routier et ferroviaire permettent d'indiquer que tous les parcs départementaux sont très peu exposés au bruit ferroviaire.

Concernant le bruit routier, 14 parcs départementaux sont très peu impactés par le bruit routier (moins de 10% de leur surface). Le parc départemental des rives du Var est le parc qui est le plus impacté par le bruit routier. En effet, environ 40% de la surface de ce parc est soumis à des niveaux de plus de 55 dB(A).



Vue présentant le pourcentage de surface des parcs départementaux impacté par le bruit routier



Vue présentant le pourcentage de surface des parcs départementaux impacté par le bruit ferroviaire

5 Mesures arrêtées au cours des dix dernières années

Lors du précédent PPBE adopté en 2019, le Département s'était engagé à poursuivre et à mettre en œuvre plusieurs actions dans l'objectif de limiter les impacts du bruit sur les populations. Notamment dans le cadre de sa politique d'aménagement et d'entretien des routes départementales, ses politiques en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et sa politique de création et d'entretien des collèges. Le Département contribue d'une part à prévenir le bruit routier sur l'ensemble du réseau et d'autre part à protéger les collégiens de ses effets.

Ce chapitre synthétise ces politiques menées depuis 10 ans qui contribuent à prévenir le bruit ou à en limiter ses impacts, certaines ont vocation à perdurer.

5.1 Amélioration du réseau routier départemental

5.1.1 Entretien des chaussées

Les opérations de renouvellement des couches de roulement des chaussées réalisées par le Département sur la période 2014-2023 représentent quelque 1 000 km de voies.

Le tableau présente par année le linéaire total des infrastructures dont le revêtement a été renouvelé :

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total général (en km)
Total général (en km)	64	60	85	105	151	135	72	127	117	63	1024

Tableau présentant le linéaire dont l'enrobé a été renouvelé depuis 2014

Les montants des programmes de travaux d'entretien des chaussées, annuels, toutes techniques confondues sont les suivants :

2019 : 10.5 M€

2020 : 6.3 M€ (année Covid)

2021 : 9.7 M€

2022 : 12.7 M€

2023 : 8.7 M€

5.1.2 Aménagement du réseau routier départemental contribuant à la réduction de la vitesse et des nuisances sonores et/ou en faveur de la mobilité durable

5.1.2.1 Secteur Littoral Est

RD 2204 : 985K €

- **Drap** : Réfection des tapis du PR 10+950 au 11+150 en 2015 ; Réfection des tapis du PR 8+330 au 8+860 en 2017 ; Aménagement de ralentisseurs en 2017 (travaux communaux) ; Recalibrage des voies et reprises d'ilots en 2019 du PR 8+300 au 8+740 ; Aménagement de sécurité Plan de Rimont en 2020 (Tourne-A-Gauche + cheminement piéton) du PR 8+740 au 8+850 ; Aménagement de mini-giratoire RD 2204 / Pont de Cantaron en 2021 au PR 8+200 ; 2 arrêts de bus en 2022.
- **Contes** : Aménagement de sécurité (chaussée + cheminement piéton) en 2020 (travaux communaux) PR 11+600 à 11+900.
- **Blausasc** : Aménagement de ralentisseurs en 2015 (travaux communaux) ; Aménagement carrefour RD 2204 / RD 221 ; Aménagement de sécurité (cheminement piéton, ilots et ralentisseurs) Terra Communa en 2021 du PR 14+200 au 14+900.
- **L'Escarène** : Aménagement mini-giratoire RD 2204 / RD 21 en 2021 PR 18+685 ; Extension de la zone d'agglomération et aménagement de sécurité (chaussée + cheminement piéton) en 2022 PR 17+600 à 18+020.

RD2204b : 540 k€ min.

- GBA axiale 2018
- Tapis PR 13+052 2016 Giratoire la Pointe de Blausasc

RD 15 : 170K € min.

- **Contes** : Ralentisseur Peïra Strecchia en 2019 PR 4+800 ; Recalibrage des voies et création de bande partagée (travaux communaux) ; Aire de covoiturage la Pointe de Contes en 2021 PR 1+050 à 1+850.
- Extension des zones d'agglomération en 2015 (limitation de vitesse) (Travaux communaux)
- Réduction des largeurs de voies (2016-2018)
- Tapis 3+050-3+130 2016
- Tapis 0+0 0+500 2018

5.1.2.2 Secteur Menton Roya Bevera

RD 6007 : 590 k€ min

- **Menton** : PR 72+220 - Suppression du TAG avenue de la Madone 2019 41 k€ TTC
- **Roquebrune Cap Martin** : PR 67+100 - Aménagement du carrefour de la place Stalingrad 2019 193 k€ TTC ; PR 71+500 - Aménagement de sécurité 2022 250 k€ TTC ; PR 70+280 - Aménagement du carrefour Avenue Albert 1^{er} 2023 107 k€ TTC
- **La Turbie** : PR 58+830 - Mise en accessibilité de l'arrêt de bus Les Serriers 5 k€ TTC

RD 123 : 28 k€

- **Roquebrune Cap Martin** : PR 0+880 - Elargissement de chaussée 2019 28 k€ TTC

RD 52 : 311 k€

- **Roquebrune Cap Martin** : PR 2+600 - Aménagement de sécurité du giratoire du Victoria 2019 15 k€ TTC ; PR 0+950 - Mise aux normes de l'arrêt de bus Mairie 2020 16 k€ TTC ; PR 0+000 au 3.750 - Sécurisation des carrefours Massolin, Churchill et du pont Elisabeth 2020 30 k€ TTC ; PR 0+600 au 0+850 - Aménagement de sécurité de l'avenue Paul Doumer 2021 250 k€ TTC

RD 22A : 494 k€

- **Sainte Agnès** : PR 3+450 au 3+550 - Elargissement voie 2022 494 k€ TTC 2022

RD 2566 : 222 k€

- **Castillon** : PR 62+340 - Aménagement du carrefour avec la RD 254 2022 181 k€ TTC 2022
- **Menton** : PR 66+500 au 67+000 - Sécurisation de l'itinéraire Menton/Sospel 2022 41 k€ TTC 2022

RD 2204A : 300 k€

- **La Turbie** : PR 6+450 au 7+100 - Aménagement de sécurité 2023 300 k€ TTC 2023

RD 22 : 10 k€

- **Sainte Agnès/Menton** : Cols connectés (Col de la Madone) 2023 10 k€ TTC 2023

5.1.2.3 Secteur Littoral Ouest Antibes

RD 2 : 331 k€

- **Villeneuve-Loubet** : Piste cyclable 2018 ; ralentisseur accès parking relais 2014

RD 2d : 84 k€

- **Villeneuve-Loubet** : cheminement piétons et cycles PR 0+850 à 1+000 : 84K€ TTC 2019

RD 98 : 510 k€

- **Biot** : Aménagement piste cyclable giratoire RD504/98 vers giratoire Eganaude du PR 6+871 au 7+486 : 162K€ TTC 2019 ; Giratoire Eganaude : Création piste cyclable et élargissement pont des Bouillides du PR 2+112 au 2+314 : 348K€ TTC 2021

RD 604 : 733 k€

- **Valbonne** : piste cyclable montante à droite Phase 1 du PR 0+000 au 1+300 : 318K€ TTC 2019 ; piste cyclable montante à droite Phase 2 du PR 1+299 au 2+387 : 247K€ TTC 2019 ; piste cyclable pont de la Vernière du PR 1+188 au 1+253 : 168K€ TTC 2022

RD 241 : 411 k€

- **Villeneuve-Loubet** : piste cyclable giratoire des grandes Mouettes / bretelle RD6007 du PR 0+556 au 0+305 Phase 1 : 109K€ TTC 2021 ; Création piste cyclable giratoire des grandes Mouettes / bretelle RD 6007 Phase 2 du PR 0+000 au 0+305 : 302K€ TTC 2022

RD 504 : 551 k€

- **Valbonne** : parking INRIA : création cheminement piétons et piste cyclable du PR 4+866 au 4+988 : 82K€ TTC 2021
- **Biot** : piste cyclable et remise en état d'un parking du PR 4+708 au 4+809 : 236K€ TTC 2021 ; espace partagé et passerelle Phase 2 du PR 1+369 au 1+960 : 191K€ TTC 2023
- **Antibes** : Réalisation de muret MVL pour protection cheminement piétons : 42 k€ 2014

RD 2085 : 1 593 k€

- **Roquefort les Pins** : Tourne à Gauche du domaine du Sinodon du PR 13+218 au 13+317 : 38K€ TTC 2021
- **Villeneuve Loubet** : Cheminement piétons + tag et traversée piétonne, et arrêts bus la Vanade 2014 , et Camping du Sourire en 2016; Élargissement trottoir dans Tunnel Vers Cagnes sur Mer 2016; Sécurisation traversée Piétonne à coté Urban Soccer ; RQFP = Giratoire Maria Mater 2017 ; Giratoire des Hauts de Roquefort + suppression 3eme voie devant la Gendarmerie et créations PC 2018/2019 ; Rouret : Aménagement feux piétons Pierre de Provence; Requalification urbaine de la RD 2085 en traversée village Phase 1 2018 : 1 555 k€

RD 3 : 982 k€

- **Opio** : réalisation espace partagé au droit de la résidence senior (OVELIA) Phase 1 du 17+292 au 17+11 : 200K€ TTC 2021 ; Cheminement piétons et espace partagé Phase 2 du PR 17+11 au 16+865 : 112K€ TTC 2021 ; Cheminement piétons et espace partagé Phase 3 du PR17+292 au 16+850 : 222€ TTC 2023
- **Valbonne** : aménagement trottoirs et ilots : 2013 ; création trottoir du 13+000 au 13+400 : 448K€ TTC 2023

RD 704 : 204 k€

- **Antibes** : aménagement abords de la nouvelle du PR 2+625 au 2+831 : 204€ TTC 2021

RD 2210 : 173 k€

- **Châteauneuf de Grasse** : parking de covoiturage PR 35+674 à 34+787 : 173K€ TTC 2022

RD 4 : 885 k€

- **Biot** : Aménagement trottoirs et ilots Les Issarts 2014, Les Castagnes 2016, Trottoirs + arrêts bus : 649 k€ 2017 ; Trottoir BIOT 3000 du PR 2+000 au 2+370 : 236K€ TTC 2022

RD 6007 : 1 901 k€

- **Antibes / Villeneuve** : piste cyclable bidirectionnelle et trottoir - giratoire de la mer ver entrée du parc de Vaugrenier du PR 26+700 au 28+189 Phase 1 : 947K€ TTC 2022 ; piste cyclable bidirectionnelle et trottoir - giratoire de la mer ver entrée du parc de Vaugrenier du PR 28+189 au 28+699 Phase 2 : 650K€ TTC 2022 ; Aménagement jonction piste cyclable giratoire de la mer du PR 0+000 au PR 0+150 138K€ TTC 2023

- **Vallauris** : Traversée piétonne avec îlots Les Mirandoles 2016 ; Villeneuve Loubet = TAG de Marineland : 166 k€

RD 7 : 50 k€

- **Le Rouret** : Cheminement piétons du PR 10+220 au 9+032 : 50K€ TTC 2023

RD 103 : 463 k€

- **Valbonne** : cheminement piéton Peyniblou : 180 k€ 2013-2014 ; création d'une piste cyclable du PR 7+457 au 6+927 : 283K€ TTC 2023

RD 435 : 49 k€

- **Vallauris** : Sécurisation des arrêts de bus et traversée piétonne avec îlots 2016

5.1.2.4 Secteur Littoral Ouest Cannes

RD 409 : 577 k€

- **Mougins** : Création d'un espace partagé du PR 4+850 au PR 5+500 : 306 k€ TTC 2019
- **La Roquette sur Siagne** : Création d'un cheminement piétons avec réalisation d'un mur de soutènement et mise au gabarit chaussée, Passage Piétons en 2018
- **Mouans Sartoux** : Aménagement d'un parking de covoiturage, cheminements piétons et vélos, arrêt de bus, 2017

RD 1003 : 371 k€

- **Mouans Sartoux** : réduction de voie et bande cyclable du PR 1+600 au PR 2+150 : 71 k€ 2019 ; création bande cyclable du PR 0+750 au PR 2+120 : 300 k€ TTC 2022

RD 2562 : 614 k€ min.

- **Grasse** : Aménagement de sécurité Ave de la Libération du PR 10+460 au PR 10+990 : 309 k€ TTC 2019 ; Cheminement piétons du PR 8+750 au 8+900 : 42 k€ TTC 2022
- **Le Tignet** : Réalisation d'un giratoire avec chemin des Chênes, chemin du Flaquier, trottoirs, îlots, réseau hydraulique : 2018 ; Aménagement sécurité TAG du PR 8+800 à 9+300 : 63 k€ TTC 2023 ; Aménagement d'un cheminement piéton du PR 3+500 à PR 4+050 : 123 k€ TTC 2023 ; Giratoire de l'Istre - PR 2+740 à 2+830 : 77 k€ TTC 2023

RD 304 : 779 k€

- **Grasse** : Aménagement de sécurité, création cheminement piétons, bande cyclable et gestion d'un carrefour avec feux intelligents : 160 k€ 2018 ; Réalisation d'un giratoire Ch. Ste Marguerite du PR 01+340 au PR 01+440 : 143 k€ TTC 2019 ; Aménagement de sécurité du PR 01+040 au PR 01+075 : 466 k€ TTC 2020 ; Sécurisation entrée du hameau du Plan de Grasse du PR 1+400 au 1+700 : 10 k€ TTC 2023

RD 209 : 721 k€

- **Mouans Sartoux** : traitement affaissement voirie et sécurisation du PR 2.590 à 8.20 : 655 k€ TTC 2019 ; sécurisation piste cyclable du PR 3+620 au PR 4+650 : 66 k€ TTC 2022

RD 2085 : 224 k€

- **Grasse** : Mise en place d'un carrefour par feux : 40 k€ 2014 ; Création cheminement piétons, ilots, plateau : 100 k€ 2014 ; Création d'un carrefour à feux avec la voie communale St Christophe du PR 04+180 au PR 04+280 : 84 k€ TTC 2019

RD 609 : 163 k€

- **Grasse** : Aménagement de sécurité du PR 02+630 au PR 02+800 : 163 k€ TTC 2019

RD 5 : 196 k€

- **Saint Vallier de Thiey** : Création d'un trottoir du PR 4+950 au 5+200 : 196 k€ TTC 2019

RD 13 : 75 k€

- **Le Tignet** : Réalisation d'un trottoir et d'un quai bus PR 9+180 à 9+260 : 8 k€ TTC 2020 ; Feux tricolores vieux village : 67 k€ TTC 2022

RD 135 : 707 k€

- **Mougins** : Aménagement d'un giratoire à Mougins le Haut 550 k€ 2014 ; réalisation d'un espace mixte du PR 5+900 à 6+200 : 157 k€ TTC 2020

RD 6098 : 19 k€

- **Théoule sur Mer** : création d'un tourne à gauche du PR 3+800 au PR 3+900 : 19 k€ TTC 2020

RD 109 : 331 k€ min.

- **Pégomas** : Création d'un cheminement piéton du PR 4+720 à 5+000 : 136 k€ TTC 2021 ; création d'un cheminement piéton du PR 5+000 au PR 5+360 : 195 k€ TTC 2022
- Aménagements plateau devant école, trottoirs, 2016/2017.

RD 9 : 319 k€ min.

- **Grasse** : Aménagements de sécurité Roses de Mai du PR 12+580 à 13+120 : 178 k€ TTC 2021
- **La Roquette sur Siagne** : création d'un cheminement piéton du PR 3+830 au PR 4+000 : 50 k€ TTC 2022
- **Pégomas** : Création d'un trottoir du PR 7+360 à 7+415 : 91 k€ TTC 2023
- Arrêt de bus Dandon, trottoirs, accès collège 2016/2018.

RD 35d : 219 k€

- **Mougins Valmasque** - Aire de retournement et création piste du PR 0+100 à 0+800 : 219 k€ TTC 2021

RD 809 : 660 k€

- **Mougins** : Traversée collège Campelières, trottoirs, îlots : 43 k€ 2018 ; Création espace partagé du PR 0+250 au PR 1+750 : 617 k€ TTC 2022

RD 6185 et RD 6285 : 98 k€

- **Mougins** : Feux tricolores Echangeur de Churchill : 98 k€ TTC 2022

RD 6185 : 48 k€

- **Mougins** : Remplacement d'écrans acoustiques : 48€ TTC 2022

RD 11 : 267 k€

- **Spéracèdes** : Aménagement de sécurité du PR 2+250 à 03+205 : 154 k€ TTC 2022
- **Le Tignet** : aménagement de sécurité du PR 0+000 à 0+500 : 113 k€ TTC 2023

RD 4 : 124 k€

- **Saint Vallier de Thiey Collet de Gasq** - Aménagement de sécurité du PR 35+900 à 36+180 : 124 k€ TTC 2023

RD 1009 – Déviation de la Siagne : dernière section mise en service en 2023

5.2 Aménagement de parkings de covoiturage

AIRES DE COVOITURAGE du CD06 RÉALISÉES DEPUIS 2019					
	Commune	Nom du parking	Capacité	Calendrier	Coût
1	Mouans-Sartoux	Aire de tiragon	35	2017	-
2	Grasse	Aire de l'Alambic	20	2018	-
3	Châteauneuf de Grasse	Aire Châteauneuf de Grasse Village RD3	10 places	2019	14 000 € TTC
4	Peymeinade	Aire du giratoire de la Liberté RD113	70 places VL 2 places PMR 2 places véhicule électrique + borne CAPG 10 places vélo 10 places 2RM	2019	685 570 € TTC
5	Vallauris	Aire Massier provisoire RD6107	36 places VL	2019	81 944 € TTC
6	L'Escarène	Aire de la Gare de L'Escarène RD2566	120 VL 2 places véhicules électriques 8 places vélo 3 PMR	2019	Travaux pris en charge par la CCPP
7	Mandelieu La Napoule	Aire du Giratoire de Mermoz RD1009	34 places dont 4 places véhicules électriques 2 PMR 6 motos 14 vélos	2020	345 000 € TTC
8	Châteauneuf de Grasse	Aire Pré du Lac Sud RD3/RD2085/RD2210	20 VL	2021	
9	Mandelieu La Napoule	Aire du parc naturel départemental du San	40 VL	2021	

AIRES DE COVOITURAGE du CD06 RÉALISÉES DEPUIS 2019					
	Commune	Nom du parking	Capacité	Calendrier	Coût
		Peyre RD2098bis			
10	Valbonne	Aire du parc naturel départemental de la valmasque - Les Lucioles RD103/DR504	40 VL	2021	
11	Biot	Aire du parc naturel départemental de la Brague - La Rine RD4	20 VL	2021	
12	Gilette	Aire du parc naturel départemental des rives du Var RM901	65 VL	2021	
13	Cantaron	Aire du giratoire de la main RD915/RD2204	5 VL	2021	
14	Cantaron	Aire de la Gare de Cantaron RD515/RD2204	7 VL	2021	
15	Vallauris	Aire du Pont de l'Aube RD6107	39 places + 4 places vélos + 10 places motos	2021	250 000 €
16	Biot	Aire de SophiaTech RD504	50	2021	90 000 € TTC
17	Contes	Aire de la pointe de Contes RD15/RD2204	11 VL dont 1 PMR	2022	40 000€ TTC
18	St Cézaire	Aire de St Cézaire RD13/613	23 places dont 2 PMR et 2 électriques	2022	200 000 €
19	Châteauneuf de Grasse	Aire de Pré du Lac Nord RD2210	95 places / 10 places vélo	2023	186 552 €
20	Peillon	Giratoire de sainte Thècle RD21	36 VL 6places 2RM 4 places IRVE + 4 places vélos à venir	2023	249 999 TTC
TOTAL de 20 aires pour plus de 810 places VL de covoiturage / + 225 places prévus d'ici à 2030					

Information à l'utilisateur

Une page dédiée aux aires de covoiturage a été créée en juillet 2023 sur le site internet du Département : [Aires de covoiturage - Département des Alpes-Maritimes \(departement06.fr\)](#)

Le site Inforoute06 (site d'information sur le réseau routier des Alpes Maritimes) permet depuis septembre 2021 de les recenser sur le site, avec une application qui localise ces parkings et quelques caractéristiques techniques (nombre de places VL, stationnement vélo, 2Roues Motorisés et Personnes à Mobilité Réduite + connexion modes de transport).

Un relais de l'information se fait également sur le site national (carte des aires de covoiturage en France, mise à jour en cours) : <https://transport.data.gouv.fr/datasets/base-nationale-des-lieux-de-covoiturage/>

5.3 Aménagements cyclables

Depuis près de 20 ans, le Département met en œuvre une politique cyclable volontariste, notamment en matière de mobilité durable, ainsi qu'au travers de sa politique sportive qui se décline dans les différentes pratiques du cyclisme. A ce titre, il investit dans des infrastructures adaptées, subventionne les pratiques sportives, propose des solutions innovantes, accompagne de nombreuses initiatives visant à encourager la pratique du vélo, telles que la promotion et le développement touristique, le soutien à la mobilité pour les publics précaires, le développement des sports de nature, l'éducation et la sensibilisation, etc. Il cofinance également des projets portés par des intercommunalités et des communes.

De nombreux aménagements cyclables ont été mis en service sur le territoire du département des Alpes-Maritimes, notamment depuis 2019 :

- 2019 : 3,63 km réalisés pour 1,08 M€
- 2020 : 6,46 km réalisés pour 4,11 M €
- 2021 : 2 km réalisés pour 1,38 M €
- 2022 : 6,23 km réalisés pour 2,57 M€ TTC
- 2023 : 11,15 km réalisés pour 5,53 M€ TTC

Le plan vélo départemental – Horizon 2028, approuvé par délibération du 17/12/2021 et mis en place depuis 2022 présente les actions suivantes :

Développement des infrastructures cyclables

Depuis début 2022, ce sont près de 18 km d'aménagements cyclables qui ont été réalisés pour un montant total de plus de 8 M€. Ces aménagements correspondent à des pistes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles et bandes cyclables permettant de garantir la continuité des itinéraires cyclables identifiés dans le Plan vélo.

Les principales réalisations sont :

- Dans le cadre des trajets domicile-travail, la piste bidirectionnelle de liaison gare à gare au niveau de la RD6007 entre Villeneuve-Loubet et Biot ;
- Concernant les accès à la technopole de Sophia-Antipolis, continuité de la piste bidirectionnelle sections Ouvéa/Ildrac, Dolines/La Source et Eganaude au niveau de la RD98 Valbonne-Mougins, continuité de la piste en connexion avec le parc de la Valmasque et le quartier de Mougins au niveau de la RD135, sécurisation des bandes cyclables au niveau de la RD1003 Mouans-Sartoux/Valbonne ;
- Concernant l'EuroVelo8, poursuite de la sécurisation de l'itinéraire au niveau des communes de Menton (RD6007), d'Antibes (voirie communale) et de Mandelieu-la-Napoule (RD192).

Objectif	RD	Localisation	Détail	ml réalisés	Année de réalisation	Montant	Subvention et montant
EV8	192	Mandelieu-la-Napoule	Section 3 / résidences	743	2022	682,5 k€	FEDER 367 k€
EV8	192	Mandelieu-la-Napoule	Section 2 / terrains de sports	650	2023-2024	130 k€	Région, en attente de décision
EV8	6098	Antibes centre-ville	2 sections / Bd Maréchal Leclerc et Av du 11 novembre	1 100	2023	662 k€	FEDER 319 k€
EV8	6007	Menton	Phase 3 / de la frontière italienne au square Victoria	2 024	2023	457 k€	FEDER 273 k€
EV8	2562	Le Tignet	Piste bidirectionnelle Giratoire de l'Istre	70	2023	76,7 k€	
Domicile-travail	6007	Gare de Biot à Villeneuve-Loubet	Piste cyclable et chemin piéton (phases n° 1, 2 et 3)	2000	2022	1,4 M€	FEDER 603 k€
Domicile-travail	135	Mougins le Haut - Sophia Antipolis	Piste cyclable bidirectionnelle	1 233	2022	880 k€	FEDER 394 k€
Domicile-travail	4 604	Valbonne	Pont de la Verrière - amélioration de la traversée	56	2022	122 k€	
Domicile-travail	98	Mougins	Section 1 / Giratoires de l'Ouvéa et de l'Idrac	1 128	2023	854 k€	FEDER 900 k€
Domicile-travail	98 103	Valbonne	Section 2 / Giratoire des Dolines - La Source	780	2023	293 k€	
Domicile-travail	98	Biot	Section 3 / Giratoire Eganaude et les Bruscs	1 290	2023	989 k€	
Domicile-travail	103 635	Valbonne	Section Fauvettes / Peyniblou (phase 1)	700	2023-2024		Etat 1,4 M€ (pour phases 1 à 3)
Domicile-travail	809	Mougins - Le Cannet	Création d'une zone mixte et d'une piste cyclable	2 668	2023	639 k€	
Domicile-travail	1009	La Roquette-sur-Siagne	Création d'une piste bidirectionnelle	765	2022	370 k€	FEDER 291 k€
Domicile-travail	1003	Grasse - Mouans-Sartoux - Valbonne	Continuité des aménagements cyclables existants	1 400	2023	251 k€	
Domicile-travail	3	Opio	Piste cyclable bidirectionnelle	1 500	2023	800 k€	
TOTAUX				18 107		8,6 M€	4,55 M€

Concernant l'itinéraire cyclotouristique de la V65 « Route des Balcons d'Azur », une étude d'apaisement et de faisabilité portant sur les 44 km de l'itinéraire est en cours de réalisation afin de définir des scénarii d'aménagement, en concertation avec les communes concernées.

La fréquentation des pistes cyclables a, quant à elle, augmenté de + 19 % depuis 2021.

Installation d'équipements cyclables

Il s'agit des stationnements de type arceaux, abris ou box sécurisés, des bornes de recharges pour vélos à assistance électrique (VAE), des stations de réparation et de gonflage, permettant un usage optimal du vélo comme mode de déplacement.

6 abris pour vélos ont été installés en 2022-2023, ce qui porte à 10 le total d'abris installés depuis 2020, pour une capacité de stationnement de 88 vélos.

117 arceaux vélo ont été installés en 2022-2023, ce qui porte à 661 le nombre total d'arceaux installés, avec une capacité de stationnement de 1 322 vélos.

6 bornes de recharge pour VAE qui ont été installées en 2023 sur le territoire maralpin, ce qui porte à 13 le nombre de bornes installées depuis 2020.

Au total, 37 stations de gonflage ont été installées depuis 2020, dont 23 en 2022-2023.

Au total, 34 stations de réparation ont été installées depuis 2020, dont 20 en 2022-2023.

A cela s'ajoutent les racks à trottinettes, lesquelles constituent un mode de déplacement ayant pris de l'ampleur notamment chez les collégiens. Des arceaux pour les stationner ont donc également été installés par le Département au sein des établissements.

Ainsi, dans les collèges, 23 établissements ont été équipés entre 2020 et 2023 avec :

- 217 arceaux vélo, soit 434 places de stationnements dans 17 collèges ;
- 54 arceaux trottinettes, soit 408 places de stationnements dans 9 collèges ;
- 5 abris vélos, soit 40 places de stationnements dans 3 collèges ;
- 9 stations de gonflage dans 9 collèges ;
- 8 stations de réparation dans 8 collèges.

Actions menées en faveur des collégiens

Le changement de pratique passe notamment par les nouvelles générations. C'est pourquoi le Département porte une attention particulière aux collégiens qui représentent les citoyens de demain.

Une expérimentation a ainsi été menée dès la rentrée 2022 avec les 4 collèges pilotes sélectionnés pour construire, en concertation avec les professeurs, élèves et parents d'élèves, une offre répondant aux attentes des usagers et à vocation incitative. Il s'agit des collèges Arnaud Beltrame (Pégomas), Port Lympia (Nice), Romée de Villeneuve (Villeneuve-Loubet) et La Sine (Vence).

Une enquête a été conduite en mai 2022 via un questionnaire en ligne posté sur l'écran d'accueil de l'ENT (Espace Numérique de Travail). Le taux de réponse à cette enquête était inégal selon les établissements.

L'analyse des 397 réponses collectées a permis d'obtenir un aperçu des usages et des freins, et de formuler les conclusions suivantes :

- Le manque de pistes cyclables apparaît comme le principal frein à la pratique du vélo ;
- Un sentiment d'insécurité routière persiste même en présence d'infrastructures ;
- Identifier les trajets des collégiens pour se rendre dans les collèges peut néanmoins contribuer à améliorer la réponse pour sécuriser les axes principaux avec des pistes cyclables ;
- Une aide financière facilitant l'équipement des collégiens en vélos ou trottinettes n'est pas perçue comme un déclencheur d'un changement de pratique.

A noter que le volume insuffisant de réponses ne permet pas d'avoir une vision exhaustive des freins aux mobilités douces.

Actions menées en faveur des agents départementaux

Le Département qui porte une politique cyclable ambitieuse se doit d'être exemplaire vis-à-vis des agents territoriaux qu'il emploie. Plusieurs actions détaillées ci-après ont ainsi été mises en œuvre depuis l'adoption du Plan vélo.

Une flotte E-zbike06 composée de 8 Vélos à Assistance Electrique a été mise en service en mai 2022 pour les déplacements professionnels des agents.

Par ailleurs, une expérimentation a permis l'ouverture du dispositif aux déplacements domicile-travail, afin que les agents puissent tester l'usage d'un VAE pour venir au centre administratif départemental du lundi au vendredi, afin d'encourager le report modal.

Parallèlement, le forfait mobilités durables (FMD) a été mise en place depuis 2022 pour les déplacements 2023. Il permet aux agents de la collectivité de bénéficier de la prise en charge totale ou partielle par le Département de certains frais de déplacement engagés au titre des trajets domicile-travail effectués par des moyens de mobilité identifiées tels que le vélo.

En outre, des formations sont proposées aux agents dans le cadre des semaines européennes de la mobilité. Plusieurs dizaines d'agents ont ainsi pu se former lors de stages de remise en selle et d'ateliers de réparation vélo (formations subventionnées par le programme européen EDUMOB2 INTERREG ALCOTRA).

Le Département est inscrit dans le cadre du programme Objectif Employeur Pro-Vélo visant à accompagner les employeurs publics, privés et associatifs dans le développement d'une culture vélo. Le Département a ainsi réalisé un audit (par Mobile 21) avec pour objectif une labellisation en 2024.

Aides départementales en faveur des projets de développement des usages du vélo

Dans le cadre de l'aide en faveur de la mobilité, le Département soutient l'ensemble des communes et de leurs groupements pour l'aménagement de pistes cyclables, en cohérence avec le Plan vélo, ainsi que les dispositifs de stationnements sécurisés, les acquisitions de VAE et divers équipements.

Ainsi, 4,16 M€ de subvention ont été votés en faveur du développement des déplacements cyclables, comme détaillé ci-dessous.

Tableau 3 - Subventions votées au titre du Règlement départemental des aides aux collectivités

Commune bénéficiaire	Libellé de l'opération	Coût projet HT	Montant subventionnable	Aide départementales	
				Taux	Montant
Le Cannet	Aménagement d'une piste cyclable - route de Valbonne	301 588 €	301 588 €	10%	30 159 €
Le Cannet	Mise en place d'un Plan Vélo	2 396 000 €	1 676 000 €	10%	167 600 €
Guillaume	Implantation d'un Pumptrack - véloparc, espace de loisir multi-pratiques	99 110 €	49 555 €	60%	29 733 €
Pégomas	Création d'un Pumptrack, label Terre de Jeux 2024	166 700 €	50 010 €	33,33%	16 670 €
Isola	Création de pistes de VTT et VAE	104 200 €	49 404 €	45%	22 232 €
Total subvention					266 394 €

Tableau 4 - Subventions votées au titre des contrats de territoire urbains horizon 2026

Commune/EPCI bénéficiaire	Libellé de l'opération	Coût projet HT	Aide départementale	
			Taux	Montant
CARF	Stations de location de vélos électriques sur le territoire de la CARF	800 000 €	20%	160 000 €
CACPL	PALM VELO : achat 100 vélos à assistance électrique	150 000 €	20%	30 000 €
CACPL	PALM VELO : acquisition de 9 box vélos connectés et sécurisés	340 500 €	20%	68 100 €
Cannes	PLAN VELO : aménagement d'itinéraires cyclables (Boulevard Alexandre III)	590 000 €	20%	118 000 €
Cannes	PLAN VELO : aménagement d'itinéraires cyclables (Coubertin)	1 280 000 €	20%	256 000 €
MNCA	Plan vélo métropolitain (dont pistes à destination collèges St Jeannet et Vence et route de Turin)	14 833 333 €	10%	1 483 333 €
MNCA	Réhabilitation du boulevard Gambetta (pistes cyclables, BHNS, trottoirs végétalisés)	17 741 666 €	10%	1 774 167 €
Total subvention				3 889 600 €

Par ailleurs, le Département a lancé deux éditions de l'appel à projets GREEN Deal visant à soutenir les projets vertueux portés par les acteurs locaux, notamment en matière de mobilité durable et innovante.

Parmi les projets lauréats, 4 projets portés par 3 associations concernent le vélo, pour un montant total de subventions de 206 k€ répartis de la manière suivante :

- 91 k€ pour 2 projets de l'Association Choisir le vélo (développement du vélo cargo),
- 80 k€ pour 1 projet de la Fondation des Apprentis d'Auteuil (ateliers de réparation/insertion),
- 35 k€ pour 1 projet de l'association G-Addiction (animations auprès des collégiens).

6 Mesures programmées pour les cinq années à venir

6.1 Liste d'actions possibles sur le bruit routier (liste non exhaustive)

6.1.1 Actions à la source et actions correctives

Le tableau ci-dessous présente des actions-types à la source et des actions correctives.

Action	Type	Pertinence d'efficacité acoustique *	Pertinence de délai pour la mise en œuvre **	Coût (en € HT)
Sur le bâti	Isolement de façades	+++	+++	20 000 / indiv 8 000 / collect.
	Au bord des voies	Mise en place d'écran ou de merlons	+++	+++
Sur la voie	Revêtement routier acoustique	***	***	Surcoût 20%
	Aménagement de la voirie (espace partagé, giratoire ...)	++	+++	+++
Sur le trafic routier	Réduction du trafic	++	++	0
	Modification du plan de circulation	++	+++	0
	Restriction de circulation PL	++	+++	0
	Gestion du stationnement	+	++	+
	Gestion du trafic urbain de livraison	++	++	0
	Modération de la vitesse	+	+++	0
	Installation de radars automatiques / pédagogiques	+	++	+
	Mise en place d'une onde verte	variable	+++	0
	Réalisation d'une zone 30	++	++	0
	Partage de la voirie (code de la rue)	++	++	++
	Développement des modes de transports doux	+	++	++
	Développement des transports en commun	++	+	++
	Utilisation véhicule électrique ou hybride	+	+	++
Contrôle des 2-roues motorisés	++	+	+	

* S'apprécie au regard de l'effet direct de l'action en situation (plus une action sera pertinente, plus elle sera acoustiquement efficace pour améliorer la situation des riverains) ; des ordres de grandeurs de gains indicatifs seraient de +++ : 5 à 15 dB, ++ : 2 à 5 dB, + : 1 à 2 dB.

** S'apprécie au regard de la durée de vie d'un PPBE (environ 5 ans)

*** Les vitesses en agglomération étant limitées au maximum à 50 km/h, le changement du revêtement de chaussée n'engendrera aucun gain en termes de réduction des niveaux de bruit à l'émission (en dessous de 50 km/h c'est le bruit du moteur qui est prépondérant)

La codification utilisée est la suivante : +++=action très pertinente, ++=action pertinente, +=action peu pertinente

6.1.2 Actions de prévention et de sensibilisation

Le tableau ci-dessous présente des actions-typiques de prévention et de sensibilisation.

Action	Type	Pertinence de délai pour la mise en œuvre **	Coût (en € HT)
Intégration de la dimension acoustique dans les outils existants (PLU / plan mobilité, etc) et prise en compte du bruit dans les documents d'urbanisme	Formation, communication	++	+
Sensibilisation au bruit dans les écoles	Sensibilisation	++	+
Sensibilisation au bruit des bailleurs sociaux	Sensibilisation, communication	++	+
Sensibilisation au bruit des habitants	Sensibilisation	++	+
Mise en place d'un outil de gestion des plaintes	Sensibilisation, communication	++	+
Réalisation d'une charte de bruit nocturne	Sensibilisation	++	+
Développement d'un portail bruit sur le site du Département	Communication, formation	++	+
Mise en place de journées thématiques (courtoisie au volant, journée bruit, journée de l'audition, journée verte, etc)	Sensibilisation, communication	++	+
Monitoring de bruit	Surveillance, information	++	++
Etudes de trafics, études acoustiques	Prévention et préconisations	+	+

** S'apprécie au regard de la durée de vie d'un PPBE (environ 5 ans)

La codification utilisée est la suivante : +++=action très pertinente, ++=action pertinente, +=action peu pertinente

6.2 Objectifs de réduction à atteindre

6.2.1 Réduction de bruit

Le Département se fixe les objectifs suivants :

- poursuivre les actions de PPBE de 3^{ème} échéance :
- poursuivre sa politique d'aménagement et d'entretien des infrastructures :
- collaborer avec les collectivités impactées par le bruit de routes départementales, et notamment pour certaines, dans l'élaboration de leurs propres PPBE (CASA, CAPG, CACPL, CARF).

- étudier plus en détail les impacts acoustiques dans les zones dites « prioritaires » ainsi que les protections acoustiques les plus adaptées ;
- mettre en place des protections acoustiques sur les zones dites « à traiter » à l'issue des études détaillées précitées.

Le Département considère comme zones :

- « prioritaires », les zones des infrastructures routières départementales où l'indice agrégé de population exposée est supérieur à 1000 ; cela concerne les 13 premières zones dans le tableau de « Hiérarchisation des zones » précédent. Ces zones font l'objet de pistes de solutions pour la réduction de bruit émis.
- « à traiter », les zones issues d'une nouvelle hiérarchie à la suite des études détaillées ; elles seront traitées a priori dans leur ordre de hiérarchisation et dans la limite du budget du Département alloué à la présente opération de PPBE. Cela dit, des actions économiques et rapides pourraient être mise en place sur des zones moins prioritaires que d'autres engendrant des coûts élevés.

Des principes d'actions sont ainsi énoncés sur les zones « prioritaires » pour la réduction de bruit ; ces principes seront repris sur les zones « à traiter » ensuite.

Les objectifs quantitatifs de réduction de bruit devront conduire à des valeurs de niveaux sonores inférieurs d'au moins 5 dB(A) des valeurs seuils des dépassements.

6.2.2 Zones de calme

Le thème des zones de calme est en principe marginal dans le cadre d'un PPBE de « grandes infras », puisque par nature ces infrastructures sont fortement circulées et donc bruyantes.

Généralement les zones de calme sont choisies dans le cadre des PPBE « Agglos » comme zones de ressourcement sur des territoires plutôt urbains où il s'agit de préserver des zones existantes ou futures en tant que telles. Souvent il s'agit d'espaces verts et parcs publics déjà entretenus et accessibles.

L'objectif du Département par rapport aux parcs départementaux est de les préserver au maximum des nuisances sonores ces espaces.

6.3 Thèmes et programme d'actions

Le Département entend poursuivre ses actions de prévention programmées lors du PPBE de deuxième et troisième échéances.

Le programme d'actions du Département est détaillé en huit fiches d'actions décrites ci-après et synthétisées dans les fiches en Annexe 4 ; elles sont organisées selon trois thèmes d'intervention :

Thème d'intervention	Action n°	Libellé
1 Actions de protection / correction	1.1	Aménagement et entretien du réseau routier départemental
	1.2	Mise en place de protections acoustiques
	1.3	Collaboration avec les collectivités
2 Actions de prévention et d'évaluation	2.1	Etudes complémentaires : pertinence de la CBS, études acoustiques détaillées des PNB effectifs
	2.2	Gestion des plaintes relatives au bruit de RD
	2.3	Politique multimodale du Département : aménagements cyclables, parkings de covoiturage, soutien aux TCSP...
3 Actions de sensibilisation	3.1	Sensibilisation des communes sur le classement sonore des infrastructures routières, conservation marges de recul...
	3.2	Rappel du pouvoir de police du maire, radars pédagogiques

6.3.1 Thème 1 : Actions de protection / correction

6.3.1.1 Action 1.1 relative à l'aménagement et entretien du réseau routier

Les projets du Département concernant la voirie ne visent pas directement des actions contre le bruit mais des améliorations plus ou moins sensibles qui pourraient être apportées à la suite des réalisations de :

- la déviation de Vallauris (RD 6107) ;
- la déviation de Borghéas (RD 21) ;
- Aménagements du diffuseur A8 de Mougins en lien avec ESCOTA.
- Études d'opportunité de la création d'un échangeur A8 aux Bréguières (accès Sophia) à Mougins en lien avec ESCOTA.
- Aménagement de l'échangeur des Tourrades à Cannes / Mandelieu en lien avec ESCOTA.
- RD6185 Échangeur La Paoute, carrefour La Halte, ¼ échangeur Rouquier
- Étude liaison RD6185 – 2562
- Amélioration de la desserte de la technopole : RD 35/103, RD 103 Bouillides, RD 635, RD 35 Hauts d'Antibes, RD 103/504 Lucioles, RD 535, RD 198, RD 98, RD 504, RD 604
- Prolongement RD 604 / 2085
- Amélioration secteurs Cannes-Grasse
- Amélioration secteurs Vallauris, Villeneuve-Loubet, Roquefort-les-Pins
- Étude d'amélioration des conditions de circulation Nice est/La Trinité + suite étude
- Résorption des points noirs autoroutiers A8

Sur la base de l'étude acoustique réalisée en 2023 le long de la RD6185 – Pénétrante Grasse Cannes sur la commune de Mougins, le Département a décidé de protéger les habitations des nuisances sonores en privilégiant la réfection des chaussées par un revêtement acoustique à partir de 2025.

L'Annexe 2 du présent document présente le plan pluriannuel d'investissements routiers par le Département et montre l'importance des travaux réalisés et de projets envisagés à court – moyen terme.

Ces projets vont induire une fluidification de trafic, parfois l'éloignement de la circulation vis-à-vis de zones sensibles, ce sont des facteurs favorables à la réduction de bruit.

Des aménagements ponctuels (mini-giratoires, sécurisation de carrefours, espaces partagés et zones 30...) seront également réalisés sur le réseau départemental. Ils seront de nature à apaiser la vitesse et donc à réduire les émissions sonores liées au trafic.

Par ailleurs, l'entretien du réseau routier, avec notamment les réfections prévues des enrobés de chaussées, participe à la maîtrise des émissions sonores en limitant les nuisances de routes qui seraient mal entretenues. Les types d'enrobés utilisés en milieu urbain présentent des caractéristiques similaires aux enrobés dits acoustiques (efficaces au-delà de 70 km/h).

Ces actions seront mises en œuvre selon un plan de charges qui est affiné chaque année, en fonction du contexte budgétaire.

6.3.1.2 Action 1.2 relative aux protections acoustiques en zones à traiter

Le programme des zones à traiter sera validé en fonction des zones prioritaires et secondaires inventoriées. Ces études pourraient être menées de manière privilégiée pour les zones à enjeux dont l'indice agrégé de population exposée est le plus élevé.

Le Département ajustera annuellement son programme d'actions en ce sens et selon son budget.

Cette action sur les études de protection sera associée avec l'action n°2.1 où les bâtiments pré-identifiés en dépassement de seuil de bruit seront répertoriés.

L'ensemble des informations collectées dans le diagnostic (Action 2.1) permettra de conclure de la pertinence ou non de protéger les riverains du bruit de l'infrastructure concernée.

Méthodologie

La présence de dépassement de seuils de bruit sera vérifiée, par exemple à l'aide de :

- Contrôle des hypothèses de trafics retenues pour l'élaboration de la CBS.
- Comptages du trafic.
- Mesures acoustiques in situ.

Les actions qui sont proposées viseront en premier lieu :

- à contrôler l'antériorité du bâti en potentiel dépassement de seuil de bruit : permis de construction antérieur à la DUP de l'infrastructure ou de tout acte d'urbanisme la modifiant ou antérieur à octobre 1978.

- à valider le bâti en dépassement de seuils de bruit (L_{den} notamment) par des études complémentaires ; en effet, les résultats de la CBS sont théoriques et méritent des vérifications par des campagnes de mesures acoustiques complémentaires et des études plus détaillées.
- dans le cas d'actions par renforcement des isollements de façades, à vérifier que les pièces principales des logements sont déjà suffisamment isolées ou non ; dans le cas contraire une étude de diagnostic donnera les prescriptions des travaux à réaliser pour l'isolation du logement.
- si les conditions d'éligibilité à la protection ont été vérifiées, des travaux pourront être réalisés avec des solutions à la source dans la mesure du possible afin de protéger un maximum de logements ainsi que les espaces extérieurs qui les entourent.

Par solution à la source, on peut envisager typiquement :

- o des actions sur le trafic : limitation des poids-lourds, baisse de vitesse, changement de revêtement routier ; à noter qu'un revêtement routier dit « acoustique » agit essentiellement sur le bruit de roulement et il sera proposé sur des voies dont la vitesse de circulation excède les 70 km/h (en deçà, le bruit moteur reste prépondérant par rapport au bruit de roulement).
 - o des actions près des voies par la mise en place d'obstacle : mur ou écran, butte, merlon...
- à défaut de solution à la source envisageable, un renforcement des isollements de façades peut être proposé : il concernera les pièces principales des logements et aura le net inconvénient de ne pas protéger les espaces extérieurs ni l'intérieur du logement si les fenêtres sont ouvertes.

Les actions possibles sont limitées pour réduire la nuisance sonore à la source, car en effet :

- Les habitations sont généralement proches de la route, empêchant la mise en place d'obstacles (murs/écrans) et cette solution n'est souvent pas réaliste : grandes longueurs, problèmes d'accès...
- Les vitesses de circulation moyennes sont déjà assez faibles (50 km/h) et la modification du revêtement routier (agissant sur le bruit de roulement) aurait peu d'incidence sur les émissions sonores du trafic.

Il reste néanmoins des possibilités sur le contrôle des flux de trafics et sur leur nature : notamment vitesses, proportions de poids-lourds et respect des normes sonores des 2 roues motorisées.

6.3.1.3 Action 1.3 relative à la collaboration avec les collectivités

Le Département répond aux sollicitations des communes et agglomérations impactées par le bruit de routes départementales.

Le Département participe au cas par cas au financement des projets communs qui pourraient avoir un impact sur l'environnement sonore (requalifications, giratoires, zones 30, etc.).

Le Département répond plus particulièrement aux demandes des collectivités impliquées dans l'élaboration de PPBE « Agglo » (Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Communauté d'Agglomération Pays de Grasse, Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins) et participe, le cas échéant, à des actions communes pour la réduction du bruit, à la définition de zones calmes à proximité de routes départementales afin de juger avec elles de la pertinence de leurs choix, aux investigations qui auraient trait à des zones de multi-expositions de bruit avec route départementale.

6.3.2 Thème 2 : Actions de prévention et d'évaluation

6.3.2.1 Action 2.1 relative aux études complémentaires

Ces études viseront à définir les impacts acoustiques effectifs dans les zones prioritaires.

Les études envisagées pourront être menées de la manière suivante avec la réalisation d'un diagnostic acoustique qui comprendra au minimum les actions suivantes :

- Mesure(s) acoustique(s) normalisée(s) (NFS 31-085, avec recalage des résultats sur les trafics de long terme) de longue durée (24h minimum) afin de confirmer ou non le(s) dépassement(s) de seuils de bruit L_{den} et L_n .

Ainsi que le cas échéant :

- Contrôle de l'antériorité du bâti par rapport à l'infrastructure.

et :

- Modélisation numérique acoustique détaillée du site pour le dimensionnement de solutions de protections (plusieurs scénarios) à la source.

et/ou :

- Caractérisation des isolements de façades aux bruits extérieurs (notamment par des mesures selon la norme NFS 31-057).

A l'issue de ces études complémentaires, les bâtiments sensibles seront identifiés en vue d'étudier des solutions de protections possibles (action n°1.2)

Les zones prioritaires pour la réduction de bruit routier concernent les 13 premières de la hiérarchisation réalisée et dont l'indice agrégé de population exposée est supérieur à 1 000.

Ordre de priorité - Linéaire	Numéro de la voie	Commune concernée	TMJA	Limitation de vitesse	Nature du revêtement	Année du revêtement	Indice agrégé de population exposé	Population au-dessus du seuil Lden	Habitations au-dessus du seuil Lden	Population au-dessus du seuil Ln	Habitations au-dessus du seuil Ln	Etablissement scolaire en dépassement de seuil
1 - 6,44	D6007	Roquebrune-Cap-Martin	20086	50	BBSG 0/10	2023	3540	1811	182	1209	120	Lycée Institution Saint-Joseph Carnolès
2 - 2,35	D22	Menton	14674	50	BBSG 0/10	2021	3493	1773	61	1440	33	
3 - 3,04	D6007	Mandelieu-la-Napoule	20631	50	BBSG 0/10	2020	2449	1513	69	865	34	
4 - 0,84	D109	Mandelieu-la-Napoule	10170	50	BBSG 0/10	2019	1876	1405	5	268	2	
5 - 1,86	D9	Cannes	18085	50		0	1642	1134	67	500	38	École Élémentaire Gosciny, École Maternelle Gosciny
6 - 1,16	D6007	Menton	20086	50	BBSG 0/10	2021	1472	651	28	569	25	
7 - 1,68	D6285	Le Cannet	51874	50	BBSG 0/10	2021	1411	793	44	483	26	
8 - 3,36	D6007	Menton	20086	50	BBSG 0/10	2023	1268	957	73	311	37	
9 - 2,21	D9	Pégomas	18085	50	BBSG 0/10	2021	1190	734	79	390	41	
10 - 1,3	D2	Villeneuve-Loubet	18480	50	ESU monocouche	2021	1179	450	69	375	42	École Primaire Saint-Georges
11 - 2,91	D135	Vallauris	13437	50	BBSG 0/10	2021	1088	758	88	330	35	École Maternelle Tilleuls, École Alphonse Daudet
12 - 2,11	D4	Grasse	17579	50	BBSG 0/10	2021	1055	935	28	115	7	
13 - 2,2	D6007	Vallauris	20631	50		0	1033	718	106	303	65	

Liste des zones prioritaires pour la mise en place d'actions.

Les zones secondaires avec un indice agrégé de population exposée supérieur à 200 sont au nombre de 39 :

Ordre de priorité - Linéaire	Numéro de la voie	Commune concernée	TMJA	Limitation de vitesse	Nature du revêtement	Année du revêtement	Indice agrégé de population exposé	Population au-dessus du seuil Lden	Habitations au-dessus du seuil Lden	Population au-dessus du seuil Ln	Habitations au-dessus du seuil Ln	Etablissement scolaire en dépassement de seuil
14 - 3,4	D52	Roquebrune-Cap-Martin	11416	50	BBSG 0/10	0	992	784	44	115	12	
15 - 0,93	D52	Menton	11416	50	BBSG 0/10	2019	936	416	26	384	20	
16 - 3,49	D6007	Antibes	20631	50	BBSG 0/10	2021	922	650	76	166	19	École Primaire la Fontonne
17 - 0,87	D409	Cannes	13459	50		0	911	716	32	195	5	
18 - 2,24	D435	Vallauris	24628	50	BBSG 0/10	2022	794	627	85	123	39	
19 - 3,36	D2562	Peymeinade	18353	50	BBSG 0/10	2019	756	443	55	306	26	École Primaire Mistral
20 - 0,55	D98	Valbonne	11453	50			745	745	2	0	0	
21 - 3,74	D2085	Grasse	11759	50	BBSG 0/10	2019	695	429	90	230	44	
22 - 1,21	D6098	Villeneuve-Loubet	19284	50		2022	669	384	18	261	12	
23 - 5,22	D6185	Mougins	47327	70	BBSG 0/10	2021	652	491	105	127	47	
24 - 0,84	D2562	Grasse	18353	50	BBSG 0/10	2023	650	543	60	106	16	
25 - 1,7	D9	Cannes	18085	50	BBSG	2019	630	605	18	23	5	
26 - 0,39	D123	Roquebrune-Cap-Martin	13947	50	BBSG 0/10	2023	610	310	11	300	10	École Élémentaire Saint-Joseph Carnolès
27 - 0,6	D803	Vallauris	13253	50	BBSG 0/10	2021	583	438	16	142	8	
28 - 1,07	D2566	Menton	14990	50	BBSG 0/10	2019	570	283	26	243	19	
29 - 1,69	D6098	Roquebrune-Cap-Martin	19284	50		0	562	302	77	248	58	
30 - 0,53	D803	Cannes	13253	50	BBSG 0/10	2020	544	277	42	175	26	
31 - 0,89	D3	Valbonne	13715	50	BBSG 0/10	2023	539	267	72	194	56	
32 - 2,06	D6007	Beausoleil	20086	50		2022	496	325	43	171	21	
33 - 3,46	D409	La Roquette-sur-Siagne	13459	50	BBSG 0/10	2019	466	317	96	149	45	École Primaire la Roquette-sur-Siagne
34 - 2,91	D6107	Antibes	24636	50		0	421	372	44	48	11	
35 - 1,26	D52	Roquebrune-Cap-Martin	11416	50	BBSG 0/10	2023	420	208	9	208	9	
36 - 4,95	D2085	Roquefort-les-Pins	11759	50	BBSG 0/14	2021	412	279	78	131	26	École Élémentaire Colombier Maria Mater, École Élémentaire Jean Camp
37 - 0,76	D307	Grasse	10334	50	BBSG 0/10	2022	400	255	23	146	13	École Élémentaire Gambetta
38 - 1,63	D2204	Blausasc	17065	50	BBTM 0/6	2019	398	171	37	167	35	
39 - 0,3	D6007	Antibes	20631	50		0	397	394	4	3	1	

Ordre de priorité - Linéaire	Numéro de la voie	Commune concernée	TMJA	Limitation de vitesse	Nature du revêtement	Année du revêtement	Indice agrégé de population exposé	Population au-dessus du seuil Lden	Habitations au-dessus du seuil Lden	Population au-dessus du seuil Ln	Habitations au-dessus du seuil Ln	Etablissement scolaire en dépassement de seuil
40 - 0,68	D2204B	Cantaron	22786	50	BBSG 0/10	2022	394	210	35	179	27	
41 - 2,9	D704	Antibes	12994	50	BBSG 0/10	2022	386	384	26	3	1	Lycée Professionnel Jacques Dolle
42 - 2,1	D2564	La Turbie	14659	50		0	368	268	87	99	27	
43 - 2,28	D9	La Roquette-sur-Siagne	18085	50	BBSG 0/10	2019	307	291	28	16	4	
44 - 0,21	D2204	Contes	17065	50	BBSG 0/10	2020	305	81	4	76	2	
45 - 2,34	D809	Le Cannet	14980	50	BBSG 0/10	2021	266	250	19	16	4	
46 - 1,15	D135	Vallauris	13437	50	BBSG 0/10	2019	263	161	12	100	3	
47 - 1,21	D9	Auribeau-sur-Siagne	18085	50	BBSG 0/10	2021	249	203	28	46	11	
48 - 1,34	D9	Grasse	18085	50	BBSG 0/10	2021	245	185	37	52	17	
49 - 1,74	D2085	Le Rouret	11759	50	BBSG 0/10	2019	233	149	29	84	8	
50 - 2,33	D2085	Châteauneuf-Grasse	11759	50	BBSG 0/10	2020	230	132	52	98	33	
51 - 1,23	D204	Roquefort-les-Pins	9329	50		0	230	220	19	8	4	Collège César
52 - 4,23	D6098	Théoule-sur-Mer	19284	50	BBSG 0/10	2022	209	149	76	58	30	

Liste des zones secondaires pour la mise en place d'actions.

6.3.2.2 Action 2.2 relative à la gestion des plaintes relatives au bruit de routes départementales

Le Département centralise les plaintes relatives au bruit de son réseau routier et y répond systématiquement.

Il gère les plaintes à l'aide d'un fichier de l'historique de toutes les plaintes depuis 2006 comprenant notamment : sources de bruit (RD), plaignants, dates des échanges, courriers de réponse, actions éventuelles mises en œuvre, informations sur les aides financières existantes.

Ces plaintes sont intégrées sur une couche spécifique dans le Système d'Information Géographique (SIG) du réseau routier départemental, qui comprend également la localisation des protections acoustiques (écrans et isolations façades).

Une adresse mail dédiée à l'envoi des plaintes de bruit est mise à disposition sur le site internet du Département.

6.3.2.3 Action 2.3 relative à la politique multimodale du Département

Dans le cadre de sa politique Green Deal, le Département poursuit le développement des mobilités durables avec les aménagements cyclables, parkings de covoiturage, soutien au ferroviaire et aux transports en commun en site propre (TCSP).

Par ailleurs le Département poursuit pour ses services l'achat de véhicules moins bruyants et plus propres, de types électrique et hybride.

Développement du vélo

Le Département poursuit la mise en œuvre de son plan vélo – horizon 2028, approuvé le 17/12/2021, dont les actions sont présentées en annexe 3.

Covoiturage :

Le Département propose une politique globale de soutien au covoiturage en réalisant les infrastructures nécessaires de parking à proximité des échangeurs et voies structurantes, à travers son plan de mobilité, approuvé le 17/12/2021 qui consacre un volet au covoiturage.

Le schéma départemental des aires de covoiturage vise ainsi à :

- Proposer un maillage fin d'aires de covoiturage : La multiplicité des aires de covoiturage favorise le développement de la pratique. Le choix des sites en lien avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité permet de répondre aux besoins des usagers.
- Favoriser l'intermodalité et la mutualisation des usages : Le Département privilégie les sites d'implantation des aires de covoiturage en connexion avec les réseaux de bus et aménagements cyclables. Elles peuvent ainsi faire également office de parking-relais.
- Implanter les aires sur des sites stratégiques et bien visibles : Les parkings sont implantés dans des secteurs déjà pratiqués ou à proximité immédiate d'échangeurs routier/ autoroutier ou le long d'un axe structurant.

Le schéma départemental du covoiturage sera actualisé avec une étude de covoiturabilité des pratiques actuelles (lignes de covoiturage) afin d'optimiser la programmation des aires de covoiturage dans le temps ainsi que l'ensemble des actions qui permettront de valoriser cette solution de déplacements (suivi de l'évaluation, totems signalétiques, plan de communication...). Un volet Fonds Vert est mobilisable pour l'ensemble de ces opérations.

Le tableau ci-dessous présente les aires de covoiturages à l'étude dans les prochaines années, selon un plan de charges ajusté en fonction du contexte budgétaire :

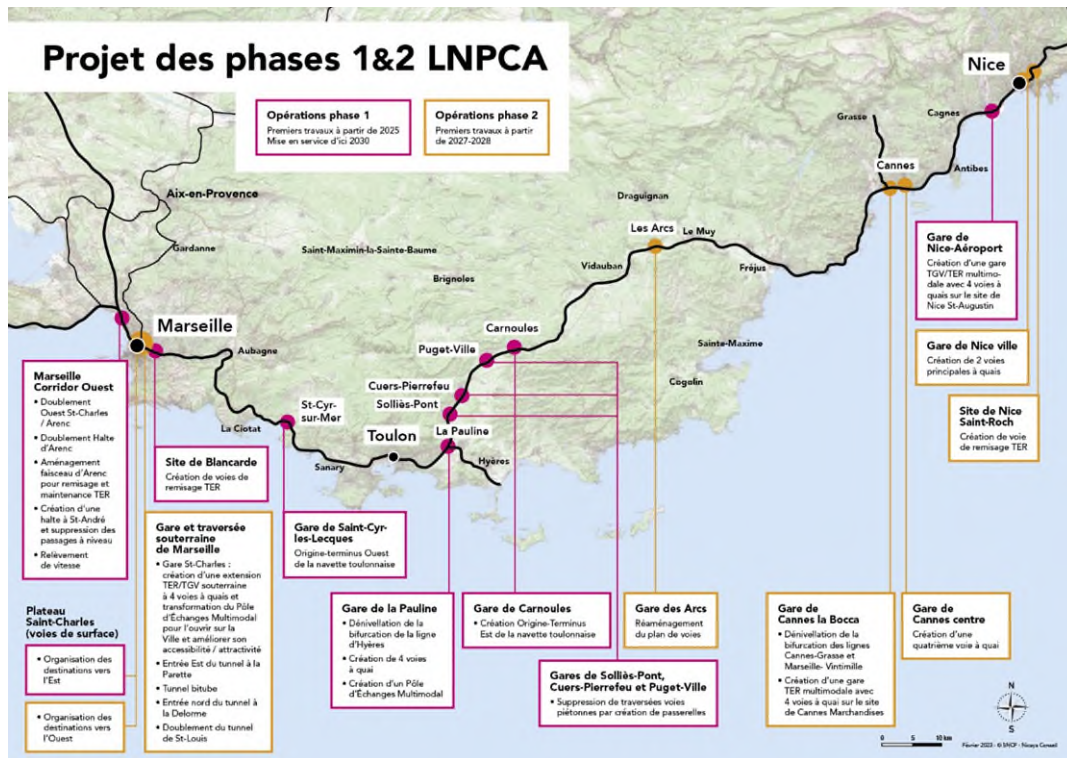
N°	Parkings	Réalisation	Places voiture
1	Antibes : Aires des Eucalyptus	2024: études	A définir
2	Cantaron : Extension de l'aire du giratoire de la main	2024 : à l'étude	40 env.
3	Contes : Aire de la Condamine	A l'étude - long terme	A définir
4	Mougins – Le Cannet : Les Campelières - Mont Joly PROVISoire	2023/25 : études et travaux	A définir
5	St Vallier : Parking du Thiey	2023 : études	50
6	Mouans sartoux : Tiragon 2ème phase	A moyen-terme	A définir
7	Grasse : Stade Jean GIRARD - St Jacques	2023/2025 : études et travaux	A définir
8	Speracedes	2023 : à l'étude	A définir
9	Blausasc: Aire de la pointe de Blausasc	2023 : études + début de travaux	100. Env.
10	Rigaud: aire du giratoire de Rigaud	2023/2024 : étude et travaux	15
11	Grasse: aire de La Paoute (parking mutualisé avec CASA)	2023 : études	A définir
Coût prévisionnel		1 M€ / an	
Financement 50% FONDS VERT			

Ferroviaire

Le Département travaille également avec ses partenaires pour le développement du transport ferroviaire et cofinance notamment les projets suivants :

- Amélioration de services sur les lignes ferroviaires :
 - La régénération de la ligne Breil / Tende, intégrant les travaux en urgence suite à la tempête Alex (2 M€).
 - La modernisation de la ligne des Chemins de fer de Provence avec la régénération de la partie haute et augmentation des capacités Nice/Plan du Var (3,6 Millions €).
- Développement des infrastructures des phases 1&2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et des projets de Pôles d'Échanges Multimodaux :
 - Le pôle d'échanges de Nice St Augustin - aéroport (3,2 Millions €). Ouverture de la gare transitoire le 1^{er} septembre 2022. Mise en service de la gare routière en septembre 2023.
 - Financement des études AVP Phase 1 de la LNPCA (817 907€) + AVP Phase 2 de la LNPCA (5 061 890€) d'ici à la fin de l'année 2023.
 - D'autres projets ferroviaires comme les pôles d'échanges multimodaux :
 - Cagnes-sur-Mer (2 Millions €) : ouverture au public du parc relais le 1 août 2022 + inauguration du parking en juin 2023.
 - Menton (254 000 €).

4 avenants aux conventions LNPCA et 2 conventions liées à la Société LNPCA ont été adoptées en Commission Permanente du 6 octobre 2023, avec une incidence financière de 4,87 M € à la charge du CD06.

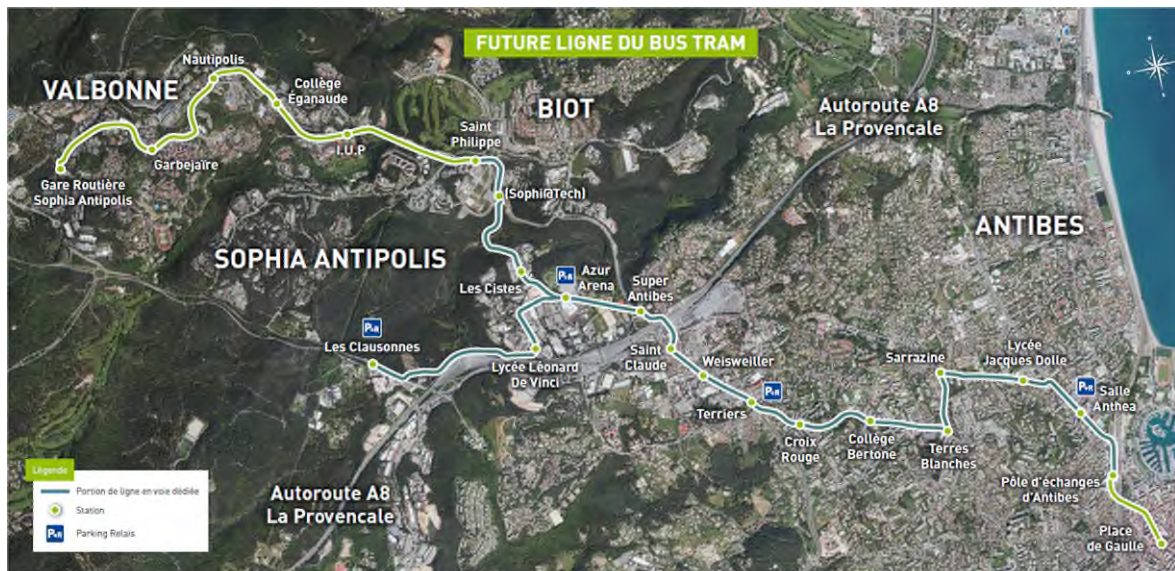


Transports en Commun en Site Propre

Concernant les infrastructures multimodales sur routes, le Département poursuit sa contribution aux projets menés par les différentes autorités organisatrices urbaines de la mobilité. En particulier :

Bus-tram de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis (CASA)

Le projet bénéficie d'une subvention de 7 millions € du Département.



Depuis janvier 2023, afin de réaliser le trait d'union entre les travaux déjà terminés au nord de l'autoroute A8 et les travaux de la route de Grasse, les travaux se poursuivent au niveau des Hauts d'Antibes. La fin des travaux est prévue fin 2025.

Ces travaux incluent la réalisation d'un autopont permettant de créer un accès direct du chemin de Saint-Claude à la voie rapide RD35 en direction de l'A8 Cannes et Sophia Antipolis.

Bus à Haut Niveau de Service de la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL)

Le projet bénéficie d'une subvention de 6 millions € du Département.

Phases déjà réalisées :

- Rénovation et embellissement de Bocca-Centre (2019).
- Prolongement de l'infrastructure BHNS de la Zone de la Canardière vers le centre-ville de Mandelieu-La Napoule (2020).
- Requalification et embellissement du boulevard Sadi Carnot au Cannet (2020).

Prochaines phases :

- Extension du BHNS vers Le Cannet Rocheville et Mougins Tournamy (2023-2024).
- Réaménagement des Allées de la Liberté et de la Pantiero à Cannes (dates à définir).



6.3.3 Thème 3 : Actions de sensibilisation

6.3.3.1 Action 3.1 relative à la sensibilisation des communes

A l'occasion de ses avis émis sur les documents d'urbanisme en tant que Personne Publique Associée, le Département informe et rappelle aux communes l'existence du classement sonore des voies bruyantes qui impose, pour les constructions réalisées après la voie, de se prémunir contre le bruit existant. Le classement sonore des voies bruyantes, approuvé par arrêté préfectoral du 18/08/2016, doit être intégré au Plan Local d'Urbanisme des communes. Il définit dans les secteurs affectés par le bruit les règles de construction des bâtiments dont le permis de construire est déposé postérieurement à l'arrêté préfectoral de validation du classement.

Par ailleurs, il rappelle les marges de recul à respecter le long des axes bruyants, ainsi que les modifications de règlement pour autoriser les particuliers à mettre en place des murs de protection acoustique de leur propre initiative.

Exemple : Extrait du règlement du PLU de Mouans-Sartoux autorisant l'implantation de murs acoustiques sous condition dans la zone UD – article 11 relatif à l'aspect extérieur des constructions :

« 5- Murs anti-bruit : Ils seront végétalisés et doublés d'une haie vive dans le recul par rapport à l'alignement. »

Des aides financières peuvent être apportées aux riverains, aux échelles locales (commune) ou nationales (Anah), pour la réalisation de leurs travaux d'isolation ou de création de murs protecteurs (guide pour leur conception sur le site du Centre d'information sur le Bruit (CidB) : http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide_particuliers_realiser_mur_antibruit.pdf)

6.3.3.2 Action 3.2 relative au rappel des pouvoirs de police du maire

Dans les courriers de réponse aux plaintes de riverains, le pouvoir de police du Maire est rappelé, notamment pour le contrôle et la verbalisation du non-respect des normes acoustiques des véhicules à moteur, en particulier les deux-roues motorisés, ainsi que le non-respect de la vitesse réglementaire.

6.4 Financements et échéances

Le Département s'engage à étudier l'impact du bruit par rapport au diagnostic acoustique du PPBE en profitant des opportunités des politiques actives (plans mobilité, aménagement et entretien du réseau routier).

Les financements seront adaptés pour chaque action en fonction de son avancée et des disponibilités budgétaires ; les échéances seront liées aux étapes d'études et de travaux des politiques engagées.

Le Département s'engage aussi à solliciter les aides financières éventuellement disponibles auprès des partenaires institutionnels (Ademe et Région notamment).

6.5 Motifs ayant présidé aux choix des actions

Les motifs des choix des mesures présentées ici concernent en partie des engagements déjà pris par le Département dans ses politiques d'aménagement, de mobilité et de PPBE de deuxième et troisième échéances.

La prise en compte du bruit dans la politique du Département, la sensibilisation des habitants et des divers acteurs locaux, sont autant d'outils et de dispositifs afin de garantir aux citoyens un environnement sonore de qualité pour mieux vivre ensemble.

Les actions prioritaires seront orientées vers les zones les plus sensibles, à savoir impactant de plus grandes quantités de population en dépassement de seuil de bruit et dans la limite du budget disponible du Département.

6.6 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit

Les mesures proposées par le Département relèvent en premier lieu des champs de compétences de planification / études ou de sensibilisation / communication ; il n'est donc pas possible d'en chiffrer précisément leur impact en termes de personnes protégées.

Vis-à-vis de la résorption des dépassements de seuils de bruit (Action 1.1), la population concernée dépendra des études à mener (Action 2.1).

Les populations protégées effectivement pourront être quantifiées à la suite des travaux réalisés.

Un bilan à 5 ans sera proposé.

7 Processus de validation

7.1 Procédures de réalisation et mise à disposition des documents

En tant que gestionnaire de voirie, le Département des Alpes-Maritimes est autorité compétente en matière de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et répond à ses obligations réglementaires dans la cadre de la directive européenne 2002/49/CE.

Le PPBE du Département des Alpes-Maritimes constitue le volet opérationnel du programme de lutte contre les nuisances sonores suite à la publication des CBS par l'Etat ; il répond à des obligations réglementaires, mais avant tout, il permet au Département d'assurer une politique de suivi sur le thème du bruit pour l'amélioration de l'environnement sonore sur son territoire.

7.2 Mise à disposition du public

Un avis d'information a été diffusé le 8 juin 2024 dans le journal Nice Matin pour la mise à disposition du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement – 4^e échéance sur le site internet du CD06.

Cette période de mise à disposition, qui a lieu du 24 juin au 9 septembre 2024 inclus, permet au public de prendre connaissance du projet et présenter ses observations en ligne.

Le projet du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement et la note de présentation sont consultables en version électronique sur le lien : [Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 06 - Département des Alpes-Maritimes \(departement06.fr\)](http://Plan.de.Prévention.du.Bruit.dans.l'Environnement.06-Département.des.Alpes-Maritimes(departement06.fr))

7.3 Observations du public

A l'issue de la consultation publique, les remarques formulées par le public figureront en Annexe 5 du présent document avec les réponses formulées par le Département des Alpes-Maritimes.

8 Résumé non technique

Le Département des Alpes-Maritimes, en tant que gestionnaire d'infrastructures routières, réalise son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), qui a pour but de définir une approche permettant d'éviter, de prévenir ou de réduire les nuisances de l'exposition au bruit routier dans l'environnement.

Ce Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) fait suite à l'établissement de la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS) de quatrième échéance par la DDTM des Alpes-Maritimes (infrastructures routières supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an), conformément à la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et aux textes d'application dans le droit français (décret n°20 06-361 du 24 mars 2006 et arrêté du 4 avril 2006).

Le présent document correspond ainsi à la quatrième échéance (2024) de la directive qui impose l'établissement de PBBE aux gestionnaires d'infrastructures routières supportant plus de 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules par jour).

La CBS du réseau routier départemental a été approuvée par arrêté du préfet des Alpes-Maritimes le 29/06/2022 et représente un ensemble de 80 voies cartographiées.

Il est à noter que depuis le 1^{er} janvier 2012, toutes les routes départementales traversant le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) ont été transférées à la Métropole et ne font pas partie des voies étudiées ici.

Afin d'effectuer une hiérarchisation des infrastructures les plus impactantes, le décompte des populations des habitations potentiellement exposées au bruit routier a été affiné et des zones à enjeux ont été déterminées de manière acoustiquement homogènes, notamment en termes de volume de trafic routier.

145 zones à enjeux ont été répertoriées sur le territoire, dont :

- 13 zones à enjeux prioritaires
- 39 zones à enjeux secondaires.

Afin de permettre une hiérarchisation efficace des zones à enjeux, qui tienne compte du nombre de personnes en dépassement de seuil mais aussi de l'importance des dépassements de seuil, la méthode de l'Indice agrégé de population exposée, proposé par Bruitparif dans sa « Trame de rédaction de PPBEi » (« i » pour intercommunal), a été utilisée.

Au travers du plan d'actions proposé, le Département des Alpes-Maritimes entend concourir à la prévention de la pollution sonore, aux côtés de l'État et des autres collectivités territoriales.

L'objectif est pour le Département de poursuivre des actions globales pour la prévention et la réduction du bruit routier, à travers :

- des actions de protection / correction ;
- des actions de prévention et d'évaluation
- des actions de sensibilisation.

Le plan d'actions est détaillé en 8 points regroupés sous 3 axes :

Thème d'intervention	Action n°	Libellé
1 Actions de protection / correction	1.1	Aménagement et entretien du réseau routier départemental
	1.2	Mise en place de protections acoustiques
	1.3	Collaboration avec les collectivités
2 Actions de prévention et d'évaluation	2.1	Etudes complémentaires : pertinence de la CBS, études acoustiques détaillées des PNB effectifs
	2.2	Gestion des plaintes relatives au bruit de RD
	2.3	Politique multimodale du Département : aménagements cyclables, parkings de covoiturage, soutien aux TCSP...
3 Actions de sensibilisation	3.1	Sensibilisation des communes sur le classement sonore des infrastructures routières, marges de recul...
	3.2	Rappel du pouvoir de police du maire, radars pédagogiques

Ce plan fera, d'ici juillet 2029, l'objet d'une révision dans le cadre du PPBE de 5^{ème} échéance. Ce sera l'occasion d'estimer à nouveau les populations potentiellement exposées sur la base de données de trafic fiabilisées et actualisées.

Un bilan des actions accomplies pourra être dressé accompagné d'une évaluation de leur efficacité. Le PPBE de 5^{ème} échéance pourra également identifier les mesures correctrices à mettre en œuvre au niveau des zones à enjeux prioritaires.

9 Annexes

9.1 Annexe 1 - Estimation de populations potentiellement exposées par RD et par commune

Numéro de RD	Commune concernée	Dépassement potentiel de seuil L _{den}					Dépassement potentiel de seuil L _n				
		Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment	Etablissement sensible	Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment	
D2	Villeneuve-Loubet	214	64	214	64	École Primaire Saint-Georges	133	33	133	33	
D2D	Villeneuve-Loubet	3	2	3	2		0	0	0	0	
D3	Châteauneuf-Grasse	4	2	332	89		0	0	203	60	
	Le Bar-sur-Loup	0	0				0	0			
	Le Cannet	0	0				0	0			
	Mouans-Sartoux	0	0				0	0			
	Mougins	35	14				7	3			
	Opio	6	2				2	1			
	Valbonne	287	78				194	56			
D4	Antibes	0	0	1451	165		0	0	262	59	
	Biot	207	56				École Primaire Langevin 1	20			6
	Cabris	0	0				0	0			
	Châteauneuf-Grasse	58	24				43	17			
	Grasse	992	49				139	15			
	Mouans-Sartoux	33	16				22	10			
	Opio	37	12				École Primaire les Campouns	24			7
	Valbonne	125	40				École Maternelle Daudet	13			4

Numéro de RD	Commune concernée	Dépassement potentiel de seuil L _{den}					Dépassement potentiel de seuil L _n			
		Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment	Etablissement sensible	Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment
D7	Grasse	8	2	16	4		0	0	0	0
	La Colle-sur-Loup	0	0				0	0		
	Saint-Paul-de-Vence	8	2				0	0		
D9	Auribeau-sur-Siagne	196	27	3134	249	École Élémentaire Gosciny	46	11	1028	116
	Cannes	1737	84				520	42		
	Grasse	165	28				50	16		
	La Roquette-sur-Siagne	291	28				16	4		
	Le Cannet	2	1				2	1		
	Pégomas	743	81				393	42		
D15	Blausasc	0	0	184	56		0	0	79	23
	Contes	184	56				79	23		
D22	Menton	1672	57	1676	59		1344	31	1345	32
	Sainte-Agnès	4	2				2	1		
D22A	Menton	0	0	0	0		0	0	0	0
D35	Antibes	14	8	151	61		4	2	63	27
	Mougins	136	52				57	24		
	Valbonne	2	1				2	1		
	Vallauris	0	0				0	0		
D35A	Antibes	2	1	2	1		0	0	0	0
D35B	Antibes	0	0	0	0		0	0	0	0
D35BIS	Antibes	54	22	54	22		5	3	5	3
D35C	Antibes	16	4	16	4		2	1	2	1
D35D	Mougins	37	7	37	7		28	3	28	3
D36	Saint-Paul-de-Vence	24	12	24	12		3	2	3	2

Numéro de RD	Commune concernée	Dépassement potentiel de seuil L _{den}					Dépassement potentiel de seuil L _n			
		Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment	Etablissement sensible	Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment
D47	Beausoleil	3	2	3	2		3	2	3	2
D51	Beausoleil	15	7	23	14		7	3	8	5
	Roquebrune-Cap-Martin	8	7				2	2		
D52	Menton	1102	42	1794	84		450	23	474	33
	Roquebrune-Cap-Martin	693	42				24	10		
D53	Beausoleil	12	4	12	4		8	3	8	3
D92	Mandelieu-la-Napoule	31	5	31	5		0	0	0	0
D98	Biot	0	0	868	6		0	0	4	1
	Mougins	88	3				4	1		
	Valbonne	780	3				0	0		
D103	Mouans-Sartoux	0	0	49	22		0	0	0	0
	Valbonne	49	22				0	0		
D104	Grasse	0	0	0	0		0	0	0	0
D107	La Colle-sur-Loup	16	5	16	5		4	1	4	1
D109	Mandelieu-la-Napoule	821	4	895	15	École Élémentaire Curie	64	1	93	4
	Pégomas	75	11				29	3		
D109A	Pégomas	6	2	6	2		3	1	3	1
D113	Peymeinade	0	0	0	0		0	0	0	0
D115	Contes	0	0	0	0		0	0	0	0

Numéro de RD	Commune concernée	Dépassement potentiel de seuil L _{den}				Dépassement potentiel de seuil L _n				
		Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment	Etablissement sensible	Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment
D123	Menton	0	0	320	13	École Élémentaire Saint-Joseph Carnolès	0	0	308	11
	Roquebrune-Cap-Martin	320	13				308	11		
D135	Mougins	5	2	996	104	École Maternelle Tilleuls	2	1	432	39
	Vallauris	991	102				431	38		
D152	Menton	0	0	0	0		0	0	0	0
D192	Cannes	0	0	4	1		0	0	0	0
	Mandelieu-la-Napoule	4	1				0	0		
D198	Valbonne	0	0	0	0		0	0	0	0
D204	Opio	0	0	220	19		0	0	8	4
	Roquefort-les-Pins	220	19				8	4		
	Valbonne	0	0				0	0		
D235	Mougins	2	1	2	1		0	0	0	0
D241	Villeneuve-Loubet	56	13	56	13		46	5	46	5
D298	Valbonne	0	0	0	0		0	0	0	0
D304	Grasse	119	22	119	22	Ecole Henri Wallon	29	4	29	4
D307	Grasse	255	23	255	23	École Élémentaire Gambetta	146	13	146	13
D309	Pégomas	0	0	0	0		0	0	0	0
D321	Blausasc	0	0	0	0		0	0	0	0
	Contes	0	0				0	0		

Numéro de RD	Commune concernée	Dépassement potentiel de seuil L _{den}					Dépassement potentiel de seuil L _n			
		Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment	Etablissement sensible	Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment
D336	Saint-Paul-de-Vence	66	32	66	32		44	20	44	20
D404	Grasse	7	2	15	6		7	2	9	3
	Mouans-Sartoux	8	4				2	1		
D407	Grasse	0	0	0	0		0	0	0	0
D409	Cannes	747	33	1210	153	École Primaire la Roquette-sur-Siagne	195	5	349	53
	La Roquette-sur-Siagne	282	94				144	44		
	Mouans-Sartoux	15	5				4	1		
	Mougins	166	21				6	3		
D435	Antibes	0	0	632	86		0	0	128	40
	Vallauris	632	86				128	40		
D436	La Colle-sur-Loup	0	0	0	0		0	0	0	0
D504	Antibes	0	0	103	6	École Polytechnique Université Nice	0	0	0	0
	Biot	103	6				0	0		
	Valbonne	0	0				0	0		
D515	Cantaron	0	0	0	0		0	0	0	0
D535	Antibes	4	2	4	2		0	0	0	0
	Biot	0	0				0	0		
D536	La Colle-sur-Loup	0	0	0	0		0	0	0	0
D604	Biot	0	0	0	0		0	0	0	0
	Valbonne	0	0				0	0		

Numéro de RD	Commune concernée	Dépassement potentiel de seuil L _{den}					Dépassement potentiel de seuil L _n			
		Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment	Etablissement sensible	Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment
D635	Antibes	0	0	0	0		0	0	0	0
	Valbonne	0	0				0	0		
	Vallauris	0	0				0	0		
D704	Antibes	384	26	384	26	Lycée Professionnel Jacques Dolle	3	1	3	1
D707	Opio	0	0	0	0		0	0	0	0
D803	Cannes	277	42	715	58		175	26	317	34
	Vallauris	438	16				142	8		
D809	Cannes	0	0	393	43		0	0	21	6
	Le Cannet	311	25				12	5		
	Mougins	82	18				9	1		
D909	Cannes	0	0	0	0		0	0	0	0
	Le Cannet	0	0				0	0		
D915	Cantaron	2	1	2	1		2	1	2	1
D1003	Grasse	7	3	9	4		0	0	0	0
	Mouans-Sartoux	2	1				0	0		
	Valbonne	0	0				0	0		
D1009	Cannes	0	0	54	17		0	0	11	2
	La Roquette-sur-Siagne	0	0				0	0		
	Mandelieu-la-Napoule	11	2				11	2		
	Pégomas	43	15				0	0		
D1109	Cannes	9	1	9	1		0	0	0	0
	Mandelieu-la-Napoule	0	0				0	0		

Numéro de RD	Commune concernée	Dépassement potentiel de seuil L _{den}					Dépassement potentiel de seuil L _n				
		Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment	Etablissement sensible	Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment	
D1115	Blausasc	0	0	0	0		0	0	0	0	
D1209	La Roquette-sur-Siagne	0	0	0	0		0	0	0	0	
	Pégomas	0	0				0	0			
D2085	Châteauneuf-Grasse	132	52	1172	274		98	33	549	113	
	Grasse	474	93				230	44			
	Le Rouret	149	29				84	8			
	Roquefort-les-Pins	279	78				École Élémentaire Jean Camp	131			26
	Villeneuve-Loubet	138	22					6			2
D2085B	Châteauneuf-Grasse	0	0	0	0		0	0	0	0	
D2204	Blausasc	240	41	815	150		229	36	695	121	
	Cantaron	0	0				0	0			
	Contes	24	10				13	6			
D2204A	La Turbie	15	6	15	6		3	1	3	1	
D2204B	Blausasc	0	0	24	7		0	0	2	1	
	Cantaron	13	5				2	1			
	Contes	0	0				0	0			
D2210	Châteauneuf-Grasse	9	2	19	5		7	1	9	2	
	Le Bar-sur-Loup	10	3				2	1			

Numéro de RD	Commune concernée	Dépassement potentiel de seuil L _{den}					Dépassement potentiel de seuil L _n				
		Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment	Etablissement sensible	Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment	
D2562	Grasse	655	90	1220	196		156	26	493	65	
	Le Tignet	109	46				21	10			
	Peymeinade	443	55				École Primaire Mistral	304			25
	Saint-Cézaire-sur-Siagne	13	5					11			4
	Spéracèdes	0	0					0			0
D2564	La Turbie	268	87	268	87		99	27	99	27	
	Roquebrune-Cap-Martin	0	0				0	0			
D2566	Menton	284	27	284	27	École Maternelle Carei	243	19	243	19	
D6007	Antibes	1042	79	8216	660	École Primaire la Fontonne	167	19	4279	372	
	Beausoleil	433	67				191	30			
	Cannes	0	0				0	0			
	La Turbie	14	9				5	4			
	Mandelieu-la-Napoule	2103	72				1069	35			
	Menton	2012	116				1278	74			
	Roquebrune-Cap-Martin	1841	194			Lycée Institution Saint-Joseph Carnolès	1228	131			
	Vallauris	726	115				306	68			

Numéro de RD	Commune concernée	Dépassement potentiel de seuil L _{den}					Dépassement potentiel de seuil L _n			
		Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment	Etablissement sensible	Population	Nombre de bâtiment	Population	Nombre de bâtiment
	Villeneuve-Loubet	45	18			École Primaire Fabre	35	11		
D6098	Antibes	0	0	1063	225		0	0	634	121
	Cannes	0	0				0	0		
	Mandelieu-la-Napoule	78	13				4	4		
	Roquebrune-Cap-Martin	304	78				248	58		
	Théoule-sur-Mer	195	111				78	45		
	Villeneuve-Loubet	485	23				304	14		
D6107	Antibes	446	50	446	50		82	13	82	13
	Vallauris	0	0				0	0		
D6185	Grasse	52	21	817	201		7	3	204	70
	Mouans-Sartoux	83	20				24	9		
	Mougins	682	160				173	58		
D6207	Mandelieu-la-Napoule	14	2	14	2		11	1	11	1
D6285	Le Cannet	795	45	811	53		483	26	488	28
	Mougins	16	8				5	2		

9.2 Annexe 2 - Plan pluriannuel d'investissements routiers : actions passées et projetées

Les opérations d'investissement routier listées ci-dessous sont issues du plan mobilité départemental approuvé le 17/12/2021. En fonction du contexte budgétaire, leur programmation peut être adaptée.

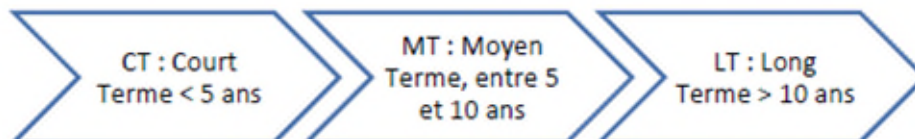
LE PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENTS ROUTIERS

Conscient que la facilité de déplacement en voiture ou à vélo passe par des infrastructures de qualité, le Département s'engage sur un plan pluriannuel d'investissements en faveur des infrastructures routières et multimodales à hauteur de près de 500 M €¹, réparti comme suit :

- 376 M € pour les infrastructures routières (dont 180 M € pour reconstruction tempête Alex)
- 28 M € pour le tunnel de Tende
- 45 M € pour les aménagements cyclables
- 50 M € pour la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (phases 1 et 2 partielles).

L'ensemble de ces investissements est mis en cohérence et en complémentarité des projets des communes, des Autorités Organisatrices de la Mobilité et du mode ferroviaire. L'objectif étant de créer une mobilité multimodale facile et performante en lieu et place d'un usage unique de la voiture particulière.

Concernant l'échéancier :



¹ Ne comprend pas les subventions départementales accordées aux Autorités Organisatrices de la Mobilité et au ferroviaire (sauf LNPCA)

Les principales opérations retenues dans le nouveau plan d'investissements routiers représentent un montant global de plus de 400 millions € :

SECTEUR	NATURE OPERATIONS	ESTIMATION M € TTC	DELAIS
RD 1009	Finalisation liaison intercommunale de la Siagne	2,5	2022
RD 6107	Déviation de Vallauris – liaison Massier / Eucalyptus	26	2024
RD 6185	Échangeur La Paoute, carrefour La Halte, échangeur Rouquier, Étude liaison RD6185 - 2562	25,7	Court / moyen terme Long terme
Sophia Antipolis	Amélioration de la desserte de la technopole : RD 35/103, RD 103 Bouillides, RD 635, RD 35 Hauts d'Antibes, RD 103/504 Lucioles, RD 535, RD 198, RD 98, RD 504, RD 604 Prolongement RD 604 / 2085	70	Court / moyen terme Long terme
Grand Ouest	Amélioration secteurs Cannes-Grasse Amélioration secteurs Vallauris, Villeneuve-Loubet, Roquefort-les-Pins	7,5 2,7	Court / moyen terme
Pailons	Étude d'amélioration des conditions de circulation Nice est/La Trinité + suite étude Déviation de Borghéas	8,5	Court / moyen terme
Est	Secteur de Menton : bretelle A8 Beausoleil Sécurisation des axes	1,2 1	Court terme
Ouvrages	Sécurisation des tunnels Mescla / Reveston, St Roch, Castillon Reconstruction du pont de la Trinité RD6202 à Puget Théniers Tunnel de Tende	27,9 9 28	Court / moyen terme
Sécurisation moyen et haut pays	Secteur Haut Var Secteur Préalpes Ouest Vallée Roya et suite tempête Alex	180	Court / moyen terme
Autoroute A8	Résorption des points noirs autoroutiers : échangeurs Mandelieu Tourrades et Mougins Churchil, aménagement voie réservée Car à Haut Niveau de Service entre Villeneuve-Loubet et Antibes, raccordement RM6202 bis à Nice et raccordement voie Mathis - phase 2 à Nice, études d'opportunité pour création échangeur aux Bréguières (accès Sophia) à Mougins	14,5	Court / moyen / long terme
	TOTAL	404,5 M €	

OPERATIONS STRUCTURANTES PREVISIONNELLES : SECTEUR OUEST GRASSE

	OPERATIONS	DESCRIPTIF	Coût global M € TTC	État d'avancement	Échéancier
SECTEUR OUEST GRASSE	RD 1009 - finalisation liaison intercommunale de la Siagne	Liaison nouvelle entre A8 et RD109 à Mandelieu	2,5	Travaux 1/2 L2 nord (750 ml)	2022
	RD 2562 / RD 609 La Halte à Grasse	Réorganisation du carrefour avec création d'une 2e voie montante sur RD 609, création d'un shunt et suppression de certains mouvements	0,7	Travaux	CT
	RD 6185 - échangeur La Paoute à Grasse	Création d'un échangeur en passage supérieur	23,5	Finalisation procédures Travaux échangeur	2022 2022 / 2024
	RD 6185 - finalisation échangeur Rouquier à Grasse	Création d'une bretelle de sortie sens Cannes / Grasse	1,5	Travaux	MT
	RD 6185 - Pénétrante Cannes Grasse	Mise en place d'un projet alternatif axé sur une diffusion du trafic		Études	MT/LT
	RD9 / RD1209 Pégomas – La Roquette sur Siagne	Création d'un giratoire	0,5		CT
	RD 2562 - Grasse	Élargissement du pont St Anne	0,5		CT

OPERATIONS STRUCTURANTES PREVISIONNELLES : SECTEUR CANNES

	OPERATIONS	DESCRIPTIF	Coût global M € TTC	État d'avancement	Échéancier
SECTEUR CANNES	RD809 carrefours Mont joli, Maurice Jean-Pierre, Blanchisserie à Cannes /Le Cannet/ Mougins	Création de 3 giratoires, aménagements cyclables sur toute la section en direction du collège des Campelières à Mougins, création d'un parking covoiturage	2		CT
	Échangeur 42 Mougins Churchill RD6285/6185	Élargissement à 2 voies de la sortie A8 en provenance de Mandelieu, élargissement à 3 voies de l'ouvrage d'art Est du giratoire Churchill, élargissement à 3 voies de la RD6285 en entrée de giratoire en provenance de Cannes, passage à 2 voies de la RD6185 en provenance de Grasse en entrée de giratoire, mise en place d'un système complet de régulation par feux de toutes les branches du giratoire	Opération inscrite dans la convention de financement État / Région - résorption des points noirs routiers du quotidien 2021/2030	Études et travaux par ESCOTA	CT/MT
	Échangeur 41 Mandelieu Tourrades /RD6007/6207	Création d'une bretelle d'accès direct A8 sens Cannes / Nice en amont du giratoire de Tourrades sur RD6007	Opération inscrite dans la convention de financement État / Région - résorption des points noirs routiers du quotidien 2021/2030		CT/MT
		Élargissement RD6207+ piste cyclable			
	RD803 Cannes / Vallauris	Élargissement avec création d'un trottoir à Cannes sur les 3 dernières sections à réaliser : section 1 (PR1+200 à PR1+420) + section 2 (phase 2 : PR1+030 à PR2+100) + section 3 (PR2+900)	4,5	Travaux	LT
	RD92/6098 à Mandelieu	Aménagement EV8 + piétons en front de mer avec un giratoire de connexion RD 6098/RD 92	subvention	Travaux réalisés par la commune de Mandelieu	CT/MT

OPERATIONS STRUCTURANTES PREVISIONNELLES : SECTEUR SOPHIA ANTIPOLIS

OPERATIONS	DESCRIPTIF	Coût global M € TTC	État d'avancement	Échéancier
RD 35 / 103 – Clausonnes - Valbonne	Dénivellation carrefours des RD103/35 et RD35/635, mise à 2 X 2 voies RD35 entre RD103 et hameau des Clausonnes, création de 2 giratoires d'accès à la ZAC	5	Opération avec CASA	CT
RD 635 – Vallauris / Valbonne / Antibes	Mise à double sens de la RD635 avec circulation du bus-tram et aménagements cyclables et réfection de l'ouvrage d'art de la Valmasque	7		CT
RD 35 - Hauts d'Antibes	Sur foncier communal et départemental : aménagement giratoire sur chemin des Terriers, construction autopont pour relier chemin St Claude à RD35 vers Grasse, réaménagement des voies d'entrée-sortie du giratoire de Provence, élargissement chemin St Claude à 3 voies entre giratoire Coutelier et BHNS, site bus-tram avec station centre commercial sur secteur St Claude, création voie d'accès à Antibes Activités, création d'une 3 ^e voie entre giratoires Provence / Weisweiler sur RD35. Pour information, sur DP autoroutier : aménagement shunt entre chemin de St Claude et barrière de péage, création nouvelle bretelle d'entrée vers Nice depuis giratoire des Terriers	2	Opération avec CASA	CT
RD 535a - Biot	Prolongement de la voie pour connexion à la RD 504	2	Études et travaux	MT
RD 103 / 504 Lucioles à Valbonne	Phase 1 : requalification RD 504 Phase 2 : dénivellation du carrefour Phase 3 : aménagement 3 ^e voie entre carrefour Lucioles et Clausonnes sens montant + piste cyclable	11		CT MT MT/LT
RD 103 – giratoire des Bouillides	Réaménagement	2	Travaux	CT
RD 4 / RD 504 – Biot	Réfection du pont Brejnev et aménagements cyclables	2		MT/LT
RD 198 - Valbonne	Élargissement pour mise à 2 x 2 voies et création de piste cyclable	5	Travaux	CT
RD 98 - Valbonne	Phase 1 : création d'une piste cyclable Phase 2 : création d'un barreau RD98/604	7	Études et travaux	MT LT
RD 604 – requalification - Valbonne	Réaménagement de la RD pour création de 2 voies en montée et 1 voie descendante et aménagements cyclables	2	Études et travaux	LT
RD 604 – prolongement	Création liaison RD604 vers RD2085 Roquefort-les-Pins	25	Études et travaux	LT

SECTEUR SOPHIA ANTIPOLIS

OPERATIONS STRUCTURANTES PREVISIONNELLES : SECTEUR ANTIBES / VALLAURIS

	OPERATIONS	DESCRIPTIF	Coût global M € TTC	État d'avancement	Échéancier
SECTEUR ANTIBES / VALLAURIS	RD 2d / 6007 - Villeneuve Loubet	Réaménagement Carrefour Logis du Loup	0,8	Travaux	CT
	RD 435 – Vallauris	Requalification de la voie entre RD35 et giratoire des Impiniers	0,2	Études	MT/LT
	RD 35 / 435	Création d'une liaison	0,2	Opération avec CASA et Ville d'Antibes	MT
	RD 6098 - bord de mer	Sécurisation de la voie contre les coups de mer	Four mémoire : 57		LT
	RD 6107 – déviation de Vallauris liaison Massier / Eucalyptus	Création d'un boulevard urbain avec piste cyclable	26	Études et travaux	CT
	RD 209 – Roquefort-les-Pins	Élargissement pont Curnier et création piste cyclable	0,5	Études et travaux	CT
	RD 2085 – Villeneuve-Loubet	Sécurisation modes actifs, aménagement d'axe	0,5	Études	MT
	RD 7 – Roquefort-les-Pins	Sécurisation modes actifs, aménagement d'axe	0,5	Études	MT

OPERATIONS STRUCTURANTES PREVISIONNELLES : SECTEURS PAILLONS, MENTON, MOYEN ET HAUT
PAYS

	OPERATIONS	DESCRIPTIF	Coût global M € TTC	État d'avancement	Échéancier
PAILLONS	Étude d'amélioration des conditions de circulation Nice est/La Trinité	Étude de déplacements (trafic et modélisation) et étude géométrique	0,3	Étude en cours	CT
	RD 21 - déviation de Borghéas à Peillon	Création de voie le long du Paillon, élargissement des trottoirs sur RD21 et sécurisation carrefour de l'école	8,2	Finalisation études et travaux	CT/MT
SECTEUR MENTON	Sécurisation axe Menton / Sospel / Breil	Sécurisation d'axe, réaménagements ponctuels	0,5	Études	CT/MT
	Bretelle Beausoleil – La Turbie	Réaménagement de la bretelle de service pour sortie sur RD2564 et éviter traversée de La Turbie	1,2	Travaux en lien avec ESCOTA	2021/2023
	Sécurisation axe Menton / Monaco	Sécurisation d'axe, réaménagements ponctuels	0,5	Études	CT/MT
	Tunnel de Castillon	Tunnel de plus de 300 m à mettre en conformité avec directive Mont Blanc	3	Travaux	2022/2023
SECTEUR MOYEN ET HAUT PAYS	RD 6202 pont de la Trinité à Puget Théniers	Remplacement du pont sur le Var avec reprise du tracé routier et création d'une liaison cyclable + démolition de l'ancien pont	9	Études et travaux	CT
	RD6202 - tunnels Mescla / Reveston	Sécurisation : création galeries d'évacuation et remise aux normes + mise au gabarit de la déviation RM6202/2205	23	Travaux Opération avec lien avec MNCA	2021/2023
	RD6204 tunnel de Tende	Sécurisation : mise aux normes de sécurité	28	Travaux sous maîtrise d'ouvrage intergouvernementale	CT
	Sécurisation tunnel de St Roch	Tunnel de plus de 300 m à mettre en conformité avec directive Mont Blanc	1,9	Travaux	2021/2022

Pour mémoire - RD 6107 – Vallauris – Antibes : création d'un boulevard urbain : 31 M€ TTC

- Section 1 du giratoire de l'Aube au giratoire Massier (Vallauris) : mise en service en 2018
- Section 2 du giratoire Massier à la limite communale (Vallauris) : travaux à court terme
- Section 3 de la limite communale au giratoire des Eucalyptus (Antibes) : travaux à court terme

Etudes acoustiques : Prestations confiées au BET CIA (420 k€) avec 4 phases :

- Phase 1 : Analyse de la situation initiale et de l'impact acoustique du projet au regard d'une projection de trafic 2040
- Phase 2 : Conception avec le projet de protections acoustiques et insonorisation de façade compatible avec le projet routier
- Phase 3 : Suivi des travaux et de la mise en œuvre des protections collectives et de l'insonorisation de façade
- Phase 4 : Vérification des mesures acoustiques après mise en service de la RD6107 pour vérification du respect des seuils

Protections collectives à la source (sections 2 et 3) : estimées à 4.760.000 € HT (mur de 2 à 3,5 m de hauteur à 1.000 €/m²) + murets de 1,5 m estimés à 500.000 € HT (380 €/m * 1.340 km)

Isolations de façade (sections 1 à 3) pour les ayants droits : estimés à 3 M € HT et pour les autres à 2.84 M € HT.

9.3 Annexe 3 - Plan vélo départemental horizon 2028

La stratégie de mise en œuvre du Plan vélo départemental se décline en plusieurs axes :

1) Sur les infrastructures

- Prioriser le développement des aménagements cyclables qui entrent dans le cadre des trajets domicile-travail (de la technopole de Sophia Antipolis, de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse et de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, etc.) pour constituer des réseaux cyclables continus, sécurisés et performants ;
- Poursuivre l'effort d'investissement sur les axes majeurs des schémas cyclables départementaux et régionaux que sont l'EuroVelo8 et la Route des Balcons d'Azur, en proposant des tronçons en voie verte ou en aménagements sécurisés incluant notamment la (re)construction d'ouvrages d'art ;
- Poursuivre la réalisation des aménagements cyclables des autres axes structurants ;
- Améliorer les accès aux collèges ainsi qu'aux autres établissements scolaires pour développer l'usage du vélo auprès des collégiens et des jeunes générations ;
- Renforcer les accès aux gares et aux pôles d'échanges multimodaux pour favoriser l'intermodalité et le report modal ;
- Coordonner l'action du Département avec celle des autres acteurs (communes, EPCI, Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur...) pour développer un réseau cyclable cohérent et supprimer les discontinuités notamment par une stratégie de financement incitative sur les actions prioritaires co-construites avec les communes et les EPCI compétents (autorités organisatrices de la mobilité) ainsi que par la délégation de maîtrise d'ouvrage ;
- Étudier la possibilité de valoriser certaines pistes de Défense des Forêts Contre l'Incendie (DFCI) en tant qu'itinéraires cyclables, en concertation avec l'Etat et les différents acteurs de la prévention et de la lutte contre les feux de forêt. Ces pistes traversant des espaces naturels protégés ou à protéger, le développement de la pratique du vélo devra respecter les enjeux environnementaux et ne pas induire de risque supplémentaire ;
- Garantir un entretien régulier des aménagements cyclables en partenariat avec les acteurs locaux ;
- Développer l'offre de stationnement sécurisé et l'installation d'équipements (stations de réparation, de recharge pour vélos à assistance électrique (VAE), de gonflage, de comptage) en lien avec les communes et les EPCI ;
- Actualiser et tenir à jour la base de données cartographique de l'ensemble du réseau cyclable (aménagements, jalonnement, mixité ou non des usages...).

2) Dans les collèges ou les bâtiments départementaux recevant du public

- Proposer et organiser un accueil des vélos chaque fois que cela est réalisable ;
- Mener une expérimentation 360° sur quatre collèges pilotes en partenariat avec l'ensemble des acteurs (enseignants, parents, élèves...) pour connaître la nature précise des besoins et répondre aux attentes exprimées (aide à l'acquisition ou prêt de matériel, vélos ou autres modes de déplacement, aménagement et sécurisation des accès, mise en place d'équipements à l'intérieur des établissements, formation et sensibilisation des collégiens...) ;
- Étendre les solutions qui ont fait leurs preuves aux autres collèges volontaires.

3) Au Département, employeur exemplaire

- Mettre en place une flotte de vélos « e-zvélo 06 » pour les déplacements professionnels ;
- Mettre en place le forfait mobilité durable dans le cadre des déplacements domicile-travail ;

- Équiper les implantations territoriales du Département de dispositifs d'accueil des vélos (stationnement, réparation...) à l'instar de ce qui a été fait au CADAM ;
- Favoriser la mise à disposition de vélos de prêt pour les agents départementaux ;
- Positionner le Département sur le label « Employeur Pro-Vélo » pour évaluer la politique cyclable départementale dans le cadre du programme Objectif employeur pro-Vélo (OEPV) financé par le dispositif des Certificats d'Economie d'Énergie.

4) En matière d'insertion

- Soutenir le développement d'actions favorisant l'accès au vélo comme mode de transport pour les publics précaires telles que la mise à disposition de VAE pour les bénéficiaires du RSA ;
- Soutenir les initiatives d'insertion liées au vélo telles que les ateliers de réparation.

5) En matière de sport, loisir et santé

- Poursuivre la politique de développement, soutien et valorisation de l'offre sportive pour tous les types de pratiquants ;
- Mettre la santé publique au cœur du développement des pratiques ;
- Actualiser le guide Randoxygène VTT
- Développer les dispositifs destinés aux personnes en situation de handicap et aux personnes âgées
- Soutenir les manifestations sportives ainsi que les ambassadeurs du vélo ayant valeur d'exemple ;
- Encourager l'organisation de stages d'équipes professionnelles ;
- Mettre en place une opération « cols connectés » ;
- Aménager la piste de descente VTT Loïc Bruni à Valberg pour qu'elle puisse accueillir des épreuves internationales.

6) En matière de tourisme

- Développer ou accompagner des services destinés aux touristes à vélo, notamment la location de vélos ;
- Actualiser les cartes « Les Alpes-Maritimes à Vélo » afin d'intégrer les nouveaux itinéraires, mettre à disposition les données sur le site internet du Département et les inscrire sur le site de France Vélo Tourisme ;
- Mettre en place un suivi de la fréquentation des boucles cyclables touristiques ;
- Suivre et optimiser l'animation de marque « Accueil vélo » et du label « Vélo & Fromages ».

7) En matière de communication et de numérique

- Mettre en place un plan de communication « vélo » pour sensibiliser, communiquer, accompagner et inciter afin de développer une culture vélo pour tous les maralpins ;
- Poursuivre la promotion du tourisme à vélo ;
- Valoriser la pratique du VTT et VTTAE sur des espaces propices et compatibles avec la préservation des espaces naturels ;
- Valoriser le soutien du Département aux grandes manifestations sportives et aux champions maralpins qui ont valeur d'exemple ;
- Valoriser les bénéfices du vélo dans le domaine du sport-santé ;

- Mener des campagnes de communication générales ou ciblées pour améliorer le partage de la voirie et la sécurité routière des cyclistes ;
- Soutenir la création de Maisons du vélo ouvertes à tous (services, formation, information du public) ;
- Soutenir la création d'une application informative et participative visant à diffuser de l'information partagée sur la disponibilité et la fréquentation des itinéraires, des propositions de parcours adaptés aux pratiques, le suivi des performances et les bénéfices santé personnalisés.

8) De manière transversale

- Poursuivre et étendre la recherche de financements dans les programmes européens et appels à projets nationaux ou régionaux ;
- Suivre la mise en œuvre des actions et évaluer de manière continue la politique cyclable du Département en associant les cyclistes, les associations et les fédérations qui les représentent.
- Soutenir les initiatives (GREEN Deal ou SMART Deal) des partenaires (communes, associations...) en faveur du vélo ;
- Affecter le cas échéant des moyens dédiés pour chaque composante de la politique.

Approuvé par délibération du 17/12/2021, le Plan vélo départemental est doté d'un budget de 55 M € en investissement et de 7,2 M € en fonctionnement à horizon 2028. Sa programmation est fonction du contexte budgétaire et le plan de charges adapté chaque année.

9.4 Annexe 4 - Fiches des actions types du PPBE

Il est détaillé en 8 fiches d'actions ci-après, organisées selon trois thèmes d'intervention :

Thème d'intervention	Action n°	Libellé
1 Actions de protection / correction	1.1	Aménagement et entretien du réseau routier départemental
	1.2	Mise en place de protections acoustiques
	1.3	Collaboration avec les collectivités
2 Actions de prévention et d'évaluation	2.1	Etudes complémentaires : pertinence de la CBS, études acoustiques détaillées des PNB effectifs
	2.2	Gestion des plaintes relatives au bruit de RD
	2.3	Politique multimodale du Département : aménagements cyclables, parkings de covoiturage, soutien aux TCSP...
3 Actions de sensibilisation	3.1	Sensibilisation des communes sur le classement sonore des infrastructures routières, marges de recul...
	3.2	Rappel du pouvoir de police du maire, radars pédagogiques

TYPE D'ACTION		ACTION DE PROTECTION / CORRECTION		1
NOM DE L'ACTION		ACTION 1.1 : AMENAGEMENT ET ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER		
Descriptif	<p>Les projets du Département concernant la voirie ne visent pas directement des actions contre le bruit mais des améliorations plus ou moins sensibles qui pourraient être apportées à la suite des réalisations de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la déviation de Vallauris (RD 6107) ; • la déviation de Borghéas (RD 21) ; • Aménagements du diffuseur A8 de Mougins, en lien avec ESCOTA. • Études d'opportunité de la création d'un échangeur A8 aux Bréguières (accès Sophia) à Mougins, en lien avec ESCOTA. • Aménagement de l'échangeur des Tourrades à Cannes / Mandelieu, en lien avec ESCOTA. • RD6185 Échangeur La Paoute, carrefour La Halte, ¼ échangeur Rouquier • Étude liaison RD6185 – 2562 • Amélioration de la desserte de la technopole : RD 35/103, RD 103 Bouillides, RD 635, RD 35 Hauts d'Antibes, RD 103/504 Lucioles, RD 535, RD 198, RD 98, RD 504, RD 604 • Prolongement RD 604 / 2085 • Amélioration secteurs Cannes-Grasse • Amélioration secteurs Vallauris, Villeneuve-Loubet, Roquefort-les-Pins • Étude d'amélioration des conditions de circulation Nice est/La Trinité + suite étude • Résorption des points noirs autoroutiers A8 <p>L'entretien du réseau, avec notamment les réfections prévues des enrobés de chaussées, participe à la maîtrise des émissions sonores.</p> <p>Des aménagements ponctuels visant le ralentissement du trafic sont réalisables en concertation avec les communes.</p>			
Objectif	<p>Les projets vont induire une fluidification de trafic, parfois l'éloignement de la circulation vis-à-vis de zones sensibles ou une limitation de vitesse, qui constituent des facteurs favorables à la réduction de bruit.</p> <p>Les réfections des enrobés de chaussées participent à la maîtrise des émissions sonores en limitant les nuisances. Les types d'enrobés utilisés en milieu urbain présentent des caractéristiques similaires aux enrobés dits acoustiques (efficaces au-delà de 70 km/h).</p>			
Autres effets	Sécurité et mobilité routières.			
Planning	De : Début du PPBE		A : fin PPBE	
Pilote	Département			
Partenaires	Communes, EPCI, ESCOTA			
Faisabilité : au cas par cas selon opérations	Coût / Financement		Indicateur de suivi	
	Elevé (budgets hors PPBE)		Travaux réalisés et dépenses correspondantes	

TYPE D'ACTION		ACTION DE PROTECTION / CORRECTION		1
NOM DE L'ACTION		ACTION 1.2 : PROTECTION ACOUSTIQUE DES ZONES PRIORITAIRES		
Descriptif	<p>Les bâtiments pré-identifiés en dépassement de seuil de bruit seront répertoriés en Action 2.1.</p> <p>Sur un plan réglementaire, le renforcement de l'isolement des façades n'est exigé que pour les pièces principales et les cuisines, et ne porte que sur les façades où le niveau sonore extérieur dépasse l'objectif.</p> <p>C'est dans cet état d'esprit que le Département se fixera un objectif de travaux de renforcements d'isolements acoustiques sur le bâti éligible en zone prioritaire à traiter, dans la limite de son budget spécifique annuel.</p>			
Objectif	Les travaux vont assurer une protection acoustique à l'intérieur des logements, parfois associée dans la mesure du possible à l'amélioration de l'isolation thermique des logements.			
Autres effets	Protection thermique et aération des logements.			
Planning	De : Début du PPBE		A : fin PPBE	
Pilote	Département			
Partenaires	Ademe, Région			
Faisabilité : moyenne	Coût / Financement		Indicateur de suivi	
	Moyen à élevé		Travaux réalisés et dépenses correspondantes	

TYPE D'ACTION		ACTION DE PROTECTION / CORRECTION		1
NOM DE L'ACTION		ACTION 1.3 : COLLABORATION AVEC LES COLLECTIVITES		
Descriptif	<p>Le Département répond aux sollicitations des communes et agglomérations impactées par le bruit de routes départementales. Il participe au cas par cas au financement des projets communs qui pourraient avoir un impact sur l'environnement sonore (requalifications, giratoires, zones 30, etc.).</p> <p>Le Département répond plus particulièrement aux demandes des collectivités impliquées dans l'élaboration de PPBE « Agglo » (Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Communauté d'Agglomération Pays de Grasse, Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins) et participe le cas échéant à des actions communes pour la réduction de bruit ou pour définir des zones de calmes à proximité de routes départementales afin de juger avec elles de la pertinence de leurs choix</p>			
Objectif	<p>Homogénéité des PPBE sur le département et actions communes de réduction de bruit des routes départementales. Le cas échéant, participation aux choix de zones calmes des agglomérations.</p>			
Autres effets	Actions possibles sur d'autres thèmes également (déplacements, qualité de l'air, etc.).			
Planning	De : Début du PPBE		A : fin PPBE	
Pilote	Département			
Partenaires	Collectivités, notamment CASA, CAPG et CACPL.			
Faisabilité : moyenne	Coût / Financement		Indicateur de suivi	
	modéré		Comptes rendus des échanges avec les collectivités, réalisations communes	

TYPE D'ACTION		ACTION DE PREVENTION ET D'EVALUATION		2
NOM DE L'ACTION		ACTION 2.1 : ETUDES COMPLEMENTAIRES		
Descriptif	<p>Le dépassement effectif de seuils de bruit devra être vérifié, par exemple à l'aide de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contrôle des hypothèses de trafics retenues pour l'élaboration de la CBS. • Comptages du trafic. • Mesures acoustiques in situ. • Etudes complémentaires. <p>En effet, les résultats de la CBS sont théoriques et méritent des vérifications par des campagnes de mesures acoustiques complémentaires et des études plus détaillées.</p> <p>Par ailleurs, le Département poursuit sa participation aux plans liés à l'amélioration des déplacements en termes d'émissions sonores : plans mobilité, SCoT, etc.</p>			
Objectif	<p>Les études viseront en premier lieu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à contrôler l'antériorité du bâti en potentiel dépassement de seuil de bruit : permis de construction antérieur à la DUP de l'infrastructure ou de tout acte d'urbanisme la modifiant ou antérieur à octobre 1978. - à valider le bâti en dépassement de seuils de bruit (L_{den} notamment) par des études complémentaires ; - à vérifier que les pièces principales des logements sont déjà suffisamment isolées ou non. 			
Autres effets	Données utilisables dans le cadre d'aménagements, de la mise à jour des cartes de bruit stratégiques, d'actualisation de PPBE, etc.			
Planning	De : Début du PPBE		De : Début du PPBE	
Pilote	Département			
Partenaires	Collectivités			
Faisabilité : moyenne	Coûts indicatifs		Indicateur de suivi	
	Boucle de comptage 2 x 1 voie 7 jours : ≈ 250 €HT Point de mesures acoustiques 24h : 500 à 1500 €HT Etude acoustique détaillée : variable (5 à 50 k€ HT)		Etudes produites et dépenses correspondantes	

TYPE D'ACTION		ACTION DE PREVENTION ET D'EVALUATION		2
NOM DE L'ACTION		ACTION 2.2 : GESTION DES PLAINTES RELATIVES AU BRUIT DES ROUTES DEPARTEMENTALES		
Descriptif	<p>Le Département centralise les plaintes relatives au bruit de son réseau routier et y répond systématiquement.</p> <p>Il gère les plaintes à l'aide d'un fichier de l'historique de toutes les plaintes depuis 2006 comprenant notamment : sources de bruit (RD), plaignants, dates des échanges, courriers de réponse, actions éventuelles mises en œuvre, informations sur les aides financières existantes. Ces plaintes sont intégrées sur une couche spécifique dans le Système d'Information Géographique (SIG) du réseau routier départemental, qui comprend également la localisation des protections acoustiques (écrans et isolations façades).</p>			
Objectif	Connaitre les sensibilités au bruit des habitants et agir en conséquence lorsque des dépassements de seuils de bruit sont effectifs (via les Actions 3.1 et 4.2).			
Autres effets	Effets psychologiques bénéfiques (le Département à l'écoute même pour les cas sans dépassement de seuil de bruit).			
Planning	De : Début du PPBE		A : fin PPBE	
Pilote	Département			
Partenaires	Habitants et associations			
Faisabilité : simple	Coût / Financement		Indicateur de suivi	
	Faible		Nombre d'enregistrements des plaintes et réponses traitées	

TYPE D'ACTION		ACTION DE PREVENTION ET D'EVALUATION		2
NOM DE L'ACTION		ACTION 2.3 : POLITIQUE MULTIMODALE DU DEPARTEMENT		
Descriptif	<p>Le Département poursuit sa politique de développement des déplacements multimodaux. Des études et aménagements seront réalisés en ce sens pour favoriser le vélo, le covoiturage et les transports en commun (ferroviaire et transports en commun en sites propres (TCSP)).</p> <p>Par ailleurs le Département poursuit, pour ses services, l'achat de véhicules moins bruyants et plus propres, de types électrique et hybride.</p>			
Objectif	Encourager la mobilité durable			
Autres effets	Effets bénéfiques sur la fluidité des trafics et sur la qualité de l'air.			
Planning	De : Début du PPBE		A : fin PPBE	
Pilote	Département			
Partenaires	Collectivités			
Faisabilité : simple	Coût / Financement		Indicateur de suivi	
	Moyen à élevé		Nombre d'aménagements financés	

TYPE D'ACTION	ACTION DE SENSIBILISATION		3
NOM DE L'ACTION	ACTION 3.1 : SENSIBILISATION AUPRES DES COMMUNES		
Descriptif	<p>A l'occasion de ses avis émis sur les documents d'urbanisme en tant que Personne Publique Associée, le Département informe et rappelle aux communes l'existence du classement sonore des voies bruyantes qui impose aux constructions réalisées après la voie de se prémunir contre le bruit existant.</p> <p>Le classement sonore des voies bruyantes, approuvé par arrêté préfectoral du 18/08/2016, doit être intégré au Plan Local d'Urbanisme des communes. Il définit dans les secteurs affectés par le bruit les règles de construction des bâtiments dont le permis de construire est déposé postérieurement à l'arrêté préfectoral de validation du classement.</p> <p>Par ailleurs, il rappelle les marges de recul à respecter le long des axes bruyants, ainsi que les modifications de règlement pour autoriser les particuliers prêts à mettre en place des murs de protection acoustique de leur propre initiative.</p> <p>Des aides financières peuvent être apportées aux riverains, aux échelles locales (commune) ou nationales (Anah), pour la réalisation de leurs travaux d'isolation ou de création de murs protecteurs (guide pour leur conception sur le site du Centre d'information sur le Bruit (CidB) : http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide_particuliers_realiser_mur_antibruit.pdf</p>		
Objectif	Le Département informe les communes des règles relatives au classement sonore des infrastructures de transports et des enjeux acoustiques correspondants dans la construction des bâtiments nouveaux.		
Autres effets	Prise en compte des autres infrastructures routières et ferroviaires.		
Planning	De : Début du PPBE	A : fin PPBE	
Pilote	Département		
Partenaires	Communes (services Urbanisme)		
Faisabilité : simple	Coût / Financement Faible		Indicateur de suivi Nombre d'avis et fiches transmis aux communes

TYPE D'ACTION		ACTION DE SENSIBILISATION		3
NOM DE L'ACTION		ACTION 3.2 : RAPPEL DU POUVOIR DE POLICE DU MAIRE ET RADARS PEDAGOGIQUES		
Descriptif	<p>Dans les courriers de réponse aux plaintes de riverains, le pouvoir de police du Maire est rappelé, notamment pour le contrôle et la verbalisation du non-respect des normes acoustiques des véhicules à moteur, en particulier les deux-roues motorisés, et aussi pour le non-respect de la vitesse réglementaire.</p> <p>A titre préventif, le Département pourrait mettre en place un radar pédagogique sur certains axes routiers départementaux problématiques.</p>			
Objectif	Rappeler aux maires leur pouvoir de réduction de bruit à la source via la prévention et la verbalisation éventuelle.			
Autres effets	Sur la vitesse et donc la sécurité.			
Planning	De : Début du PPBE		A : fin PPBE	
Pilote	Département			
Partenaires	Maires des communes et services de police			
Faisabilité : simple	Coût / Financement		Indicateur de suivi	
	Faible		Nombre d'envois d'informations aux communes Nombre de radars pédagogiques mis en place	

9.5 Annexe 5 - Bilan de la consultation du public

A produire à l'issue de la consultation du public