

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



# Sommaire

<b>1</b>	<b>Contexte et objet du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)</b>	<b>4</b>
1.1	Contexte général.....	4
1.2	Définition d'un PPBE.....	7
1.3	Généralités sur le bruit.....	7
<b>2</b>	<b>Synthèse de la CBS.....</b>	<b>16</b>
2.1	Contexte de la CBS.....	16
2.2	Exposition du bâti sensible .....	19
2.3	PPBE des agglomérations (> 100 000 habitants).....	21
<b>3</b>	<b>Diagnostic acoustique .....</b>	<b>23</b>
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
<b>4</b>	<b>Zones calmes : analyse des Espaces Naturels Sensibles départementaux ....</b>	<b>37</b>
4.1	La notion de zone calme dans la directive européenne .....	37
4.2	Identification des niveaux sonores dans les parcs départementaux .....	37
<b>5</b>	<b>Mesures arrêtées au cours des dix dernières années .....</b>	<b>42</b>
5.1	Amélioration du réseau routier départemental.....	42
5.2	Aménagement de parkings de covoiturage .....	48
5.3	Aménagements cyclables .....	50
<b>6</b>	<b>Mesures programmées pour les cinq années à venir .....</b>	<b>55</b>
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
<b>7</b>	<b>Processus de validation .....</b>	<b>71</b>
7.1	Procédures de réalisation et mise à disposition des documents.....	71
7.2	Consultation publique .....	71
7.3	Observations du public .....	71
7.4	Approbation du PPBE06.....	71
<b>8</b>	<b>Résumé non technique.....</b>	<b>72</b>

**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 publique..... 102

Date	Version	Modifications	Rédacteur	Vérificateur
10/09/2024	01	Édition initiale	G. Pottier	B. Masson
Destinataires			Organisme	
<p><b>Direction des Routes et des Infrastructures de Transport</b> 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 (1<sup>ère</sup> échéance) puis les voiries supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> échéances).

Le présent document constitue le PPBE de 4<sup>ème</sup> 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.

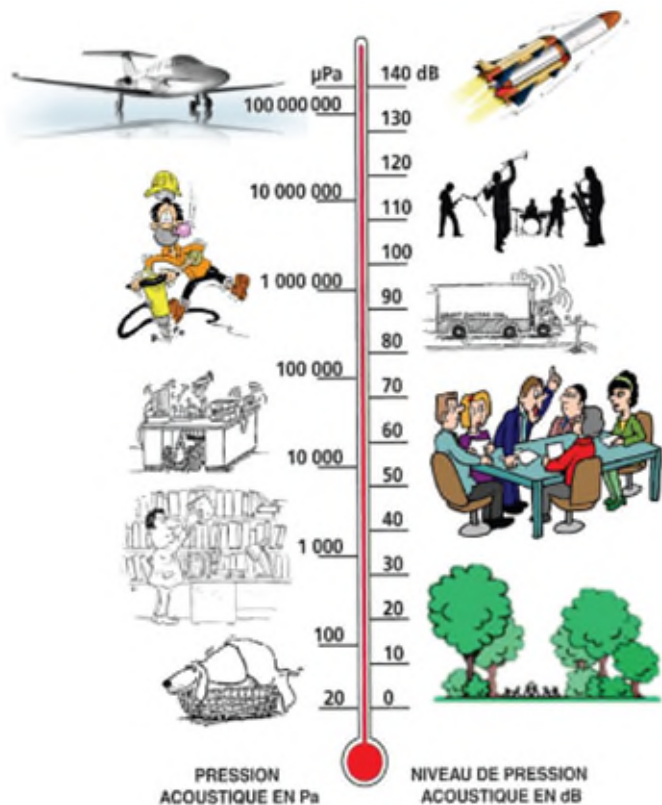
Le niveau de pression acoustique  $L_p$  se déduit donc de la relation suivante :

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

avec :  $p$  : La pression acoustique  
 $p_0$  : La pression acoustique audible minimale, soit 20  $\mu\text{Pa}$

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)

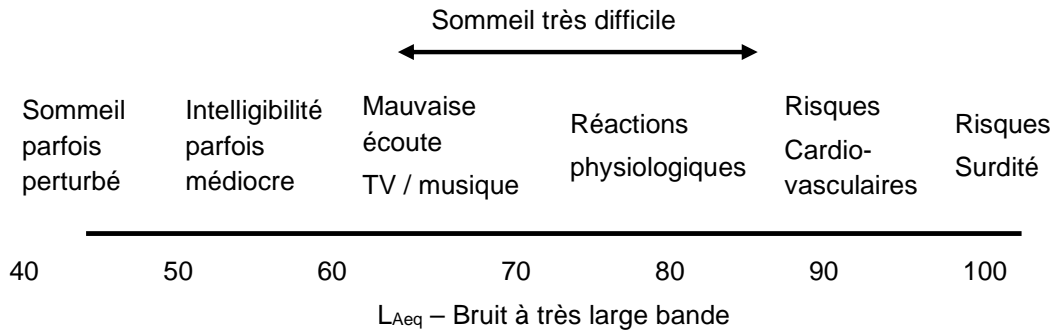
L'oreille humaine joue le rôle d'un filtre en fonction des fréquences du bruit : elle atténue certaines fréquences (inférieures à 1 000 Hz et supérieures à 4 000 Hz) et en amplifie d'autres (celles comprises entre 1 000 Hz et 4 000 Hz).

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.

<p><b>60 dB + 60 dB + 60 dB + 60 dB + 60 dB + 60 dB + 60 dB + 60 dB + 60 dB + 60 dB</b></p>	<p><b>70 dB</b></p>

## 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.

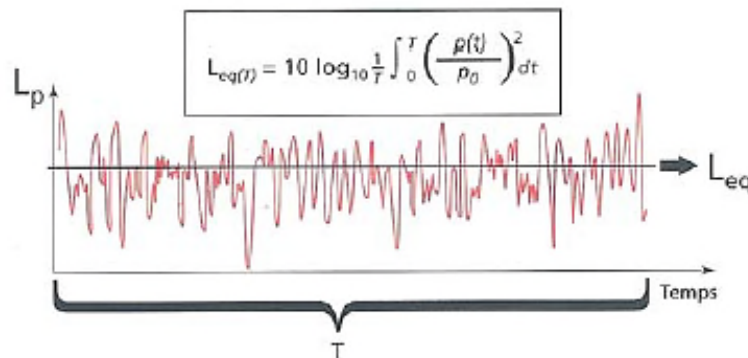


## Le Leq

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 Ln (ou Ln<sub>night</sub>) pour la nuit et l’indice L<sub>den</sub> représentatif de la période journalière de 24h (voir paragraphe suivant).

**Définition du niveau jour-soir-nuit : L<sub>den</sub>**

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<sub>den</sub> (indice de 24h) et Ln (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 Ln ou Ln<sub>night</sub> (‘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<sub>den</sub> (‘d’ pour ‘day’ : le ‘jour’, ‘e’ pour ‘evening’ : le ‘soir’, ‘n’ pour ‘night’ : la ‘nuit’).

Le L<sub>den</sub> 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<sub>den</sub> en décibels (dB) est défini par la formule suivante :

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

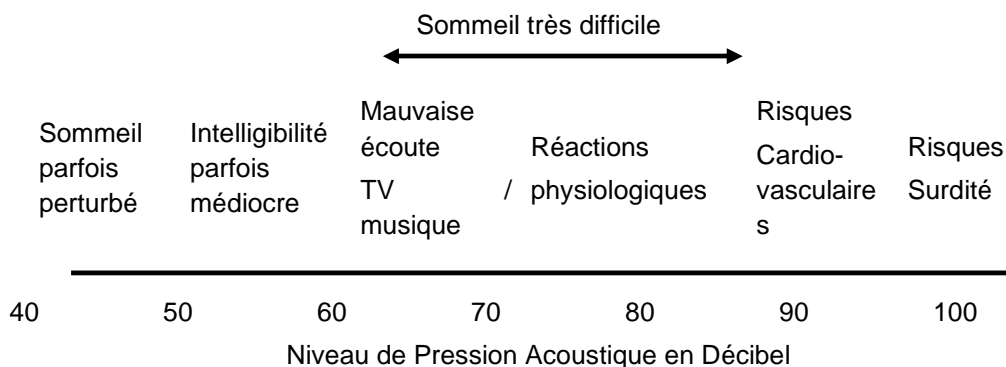
Sachant que c’est le son incident qui est pris en considération, ce qui signifie qu’il n’est pas tenu compte du son réfléchi sur la façade du bâtiment concerné (en règle générale, cela implique une correction de 3 dB lorsqu’on procède à une mesure).

La hauteur du point d’évaluation de L<sub>den</sub> 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<sup>ème</sup> échéance

**2018 : Révision des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement de 2<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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 <sub>den</sub>	55	<b>68</b>	73	71
L <sub>n</sub>	/	<b>62</b>	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<sub>den</sub> et L<sub>Aeq</sub>(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<sub>den</sub>
- 70 dB(A) pour la valeur seuil du L<sub>Aeq</sub>(6h-22h)

Sur les indices nocturnes, on retrouve des valeurs seuils assez proches entre indices européens et français, 62 dB(A) sur le L<sub>n</sub>, 65 dB(A) pour le L<sub>Aeq</sub>(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 :

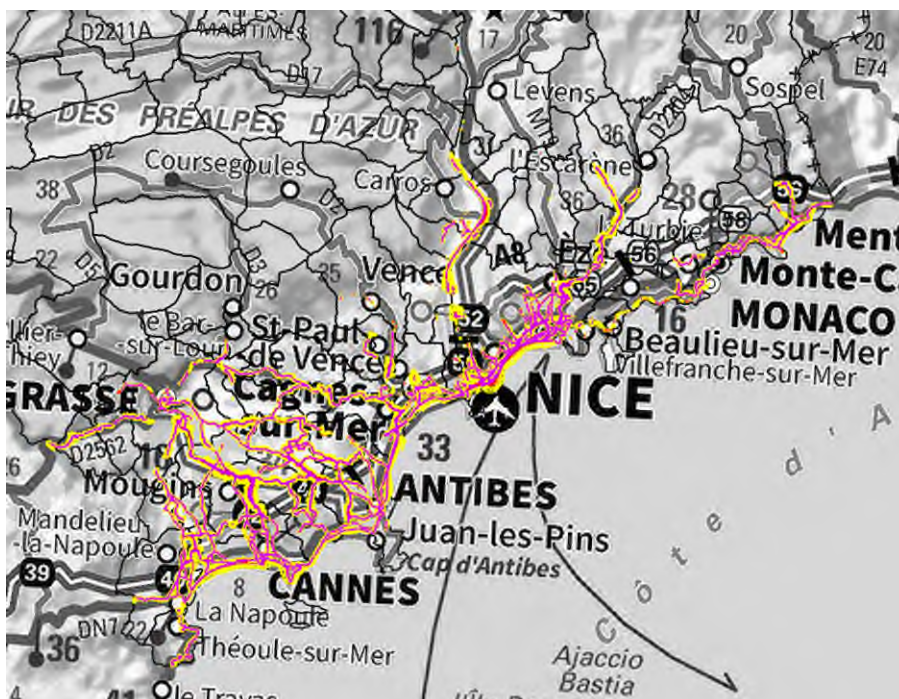
- **68 dB(A) selon l'indicateur L<sub>den</sub>,**
- **62 dB(A) selon l'indicateur L<sub>n</sub>.**

## 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 4<sup>ème</sup> 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.

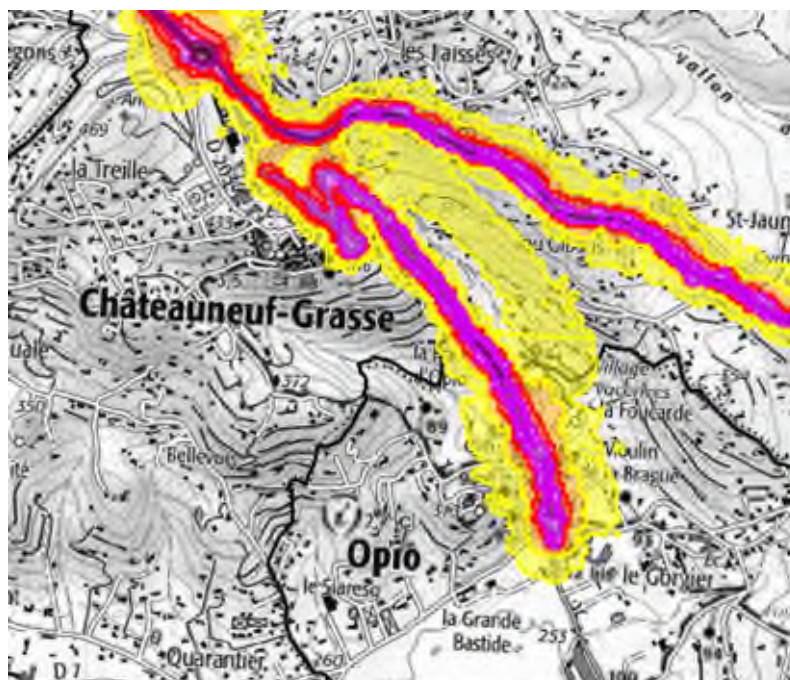


Ces données auraient été utiles aux investigations pour la réalisation du PPBE06 car des écarts entre modélisation et réalité peuvent parfois expliquer des résultats inattendus.

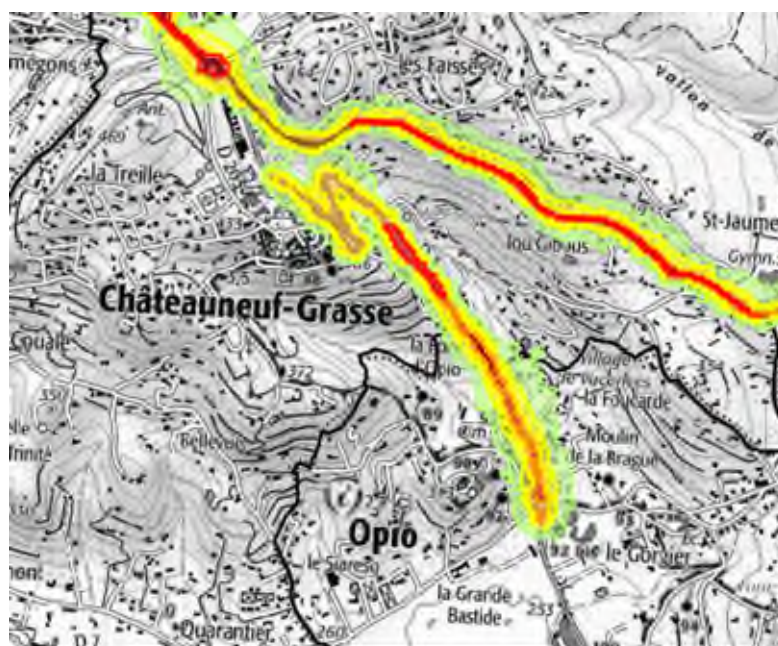
Également des résultats de calculs détaillés (par point de calcul ou maillages de calculs) des CBS – non disponibles ici - auraient permis une analyse plus fine de l'exposition au bruit du bâti sensible.

### 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 :

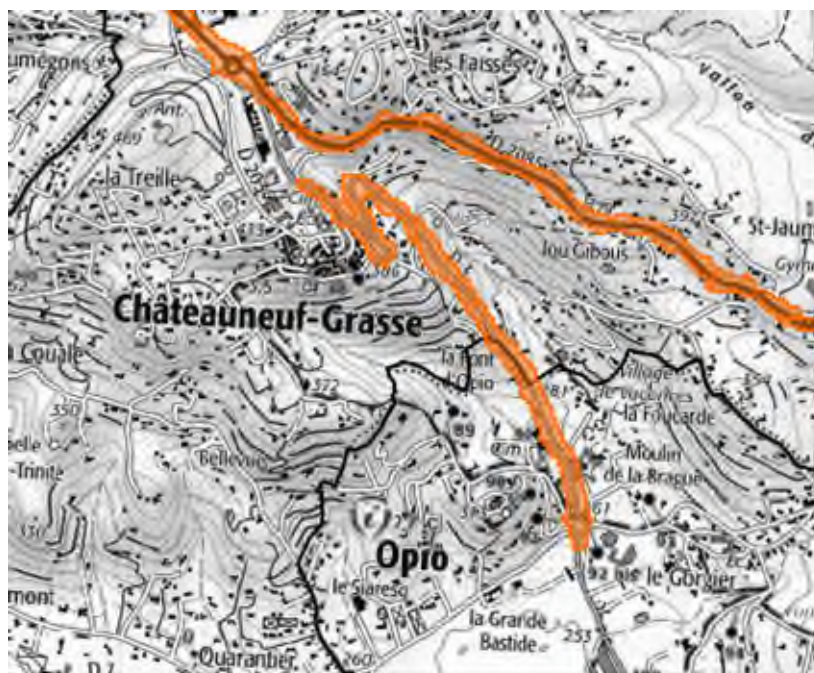


Exemple de carte de type A, indicateur  $L_{den}$  (extrait du site carto2.geo)

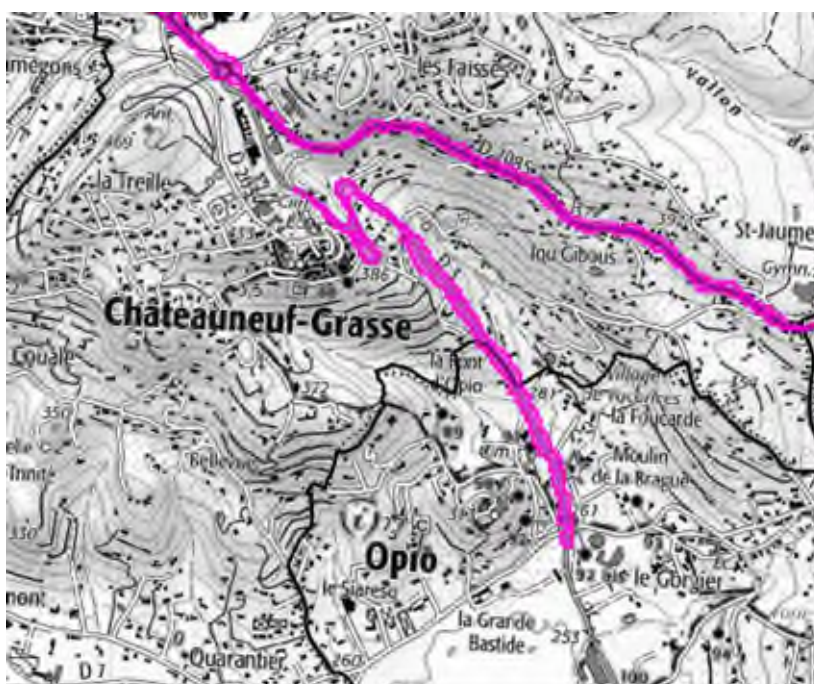


Exemple de carte de type A, indicateur  $L_n$  (extrait du site carto2.geo)

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 <sub>den</sub>	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés	L <sub>night</sub>	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 <sub>den</sub>	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés	L <sub>night</sub>	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

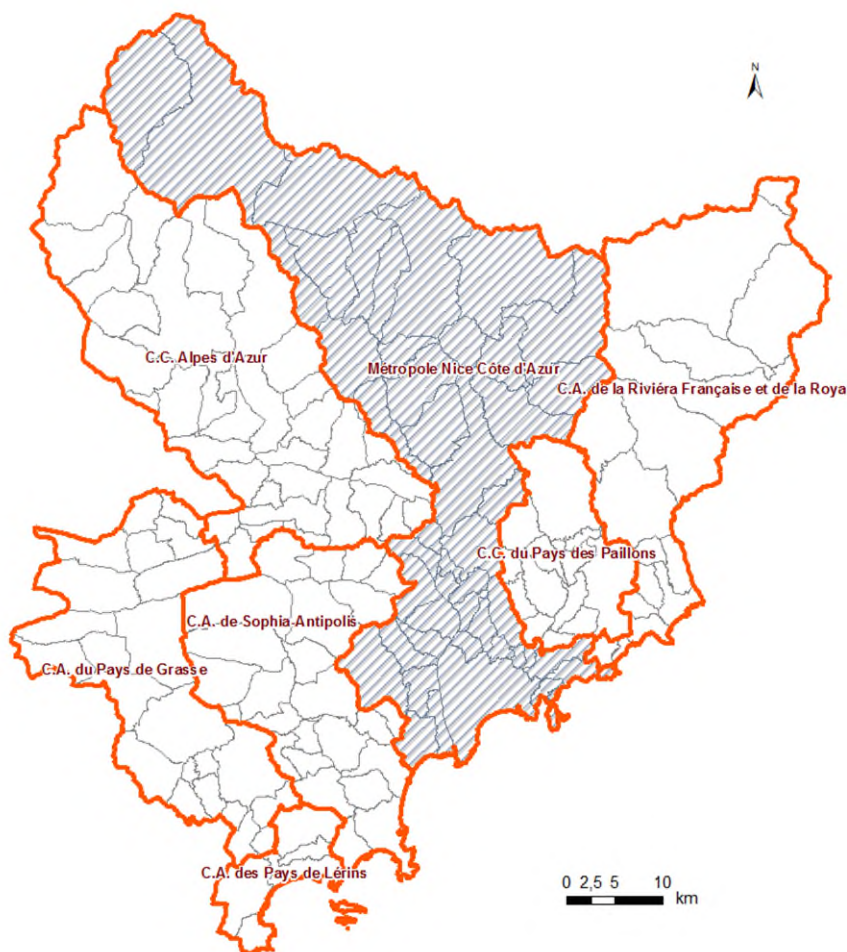
Les dépassements de seuils globaux des routes départementales représentent potentiellement d'après les résultats des CBS de 4<sup>ème</sup> échéance :

- en dépassements L<sub>den</sub>, 20 966 habitants,
- en dépassements L<sub>n</sub>, 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> échéance a également été intégrée.

Numéro RD	Dépassement potentiel de seuil $L_{den}$				Dépassement potentiel de seuil $L_n$			
	Population CBS - 2 <sup>ème</sup> échéance	Population CBS - 4 <sup>ème</sup> échéance	Population retenue	Nombre de bâtiments	Population CBS - 2 <sup>ème</sup> échéance	Population CBS - 4 <sup>ème</sup> 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 <sub>den</sub>				Dépassement potentiel de seuil L <sub>n</sub>			
	Population CBS - 2 <sup>ème</sup> échéance	Population CBS - 4 <sup>ème</sup> échéance	Population retenue	Nombre de bâtiments	Population CBS - 2 <sup>ème</sup> échéance	Population CBS - 4 <sup>ème</sup> 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



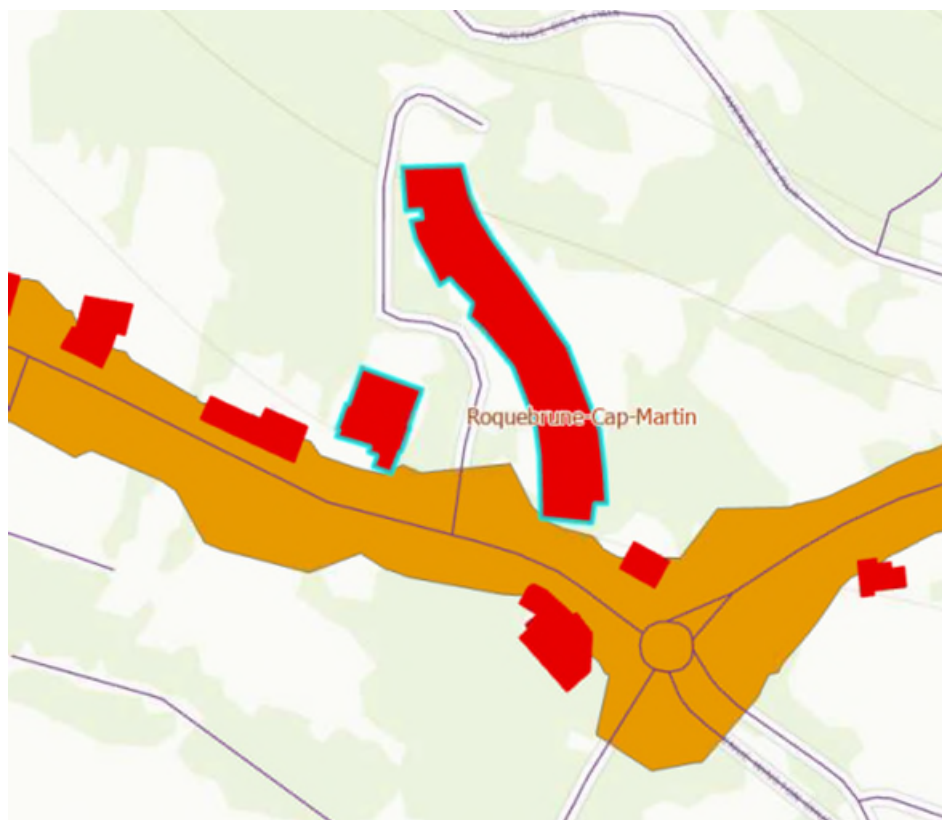
Numéro RD	Dépassement potentiel de seuil L <sub>den</sub>				Dépassement potentiel de seuil L <sub>n</sub>			
	Population CBS - 2 <sup>ème</sup> échéance	Population CBS - 4 <sup>ème</sup> échéance	Population retenue	Nombre de bâtiments	Population CBS - 2 <sup>ème</sup> échéance	Population CBS - 4 <sup>ème</sup> 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
<b>Total</b>	<b>30 063</b>	<b>20 966</b>	<b>31 177</b>	<b>3 474</b>	<b>13 852</b>	<b>9 124</b>	<b>12 939</b>	<b>1 520</b>

Tableau présentant les populations en dépassement potentiel de seuil par RD pour les cartographies de 2<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> 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<sub>den</sub> que pour l'indicateur L<sub>n</sub>, 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 <sub>den</sub>	55	68	73	71
L <sub>n</sub>	/	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<sub>den</sub> et L<sub>n</sub> 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 <sub>den</sub> ou L <sub>n</sub> )	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<sub>den</sub> et L<sub>n</sub>), que l'on additionne pour chaque bâtiment afin d'obtenir un indice-bâtiment (Ib) 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 (Ia). La formule ci-après récapitule le procédé :

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

Plusieurs exemples sont présentés ci-dessous :

1<sup>er</sup> 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 <sub>den</sub> : <b>70</b> dB(A)	1 x 10 habitants = 10	+	10
	62	L <sub>n</sub> : 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<sup>ème</sup> 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 <sub>den</sub> : <b>70</b> dB(A)	1 x 3 habitants = 3	+	3
	62	L <sub>n</sub> : 58 dB(A)	0 x 3 habitants = 0	+	
Bâtiment 2 de 10 habitants	68	L <sub>den</sub> : <b>75</b> dB(A)	2 x 10 habitants = 20	+	30
	62	L <sub>n</sub> : <b>63</b> 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 :

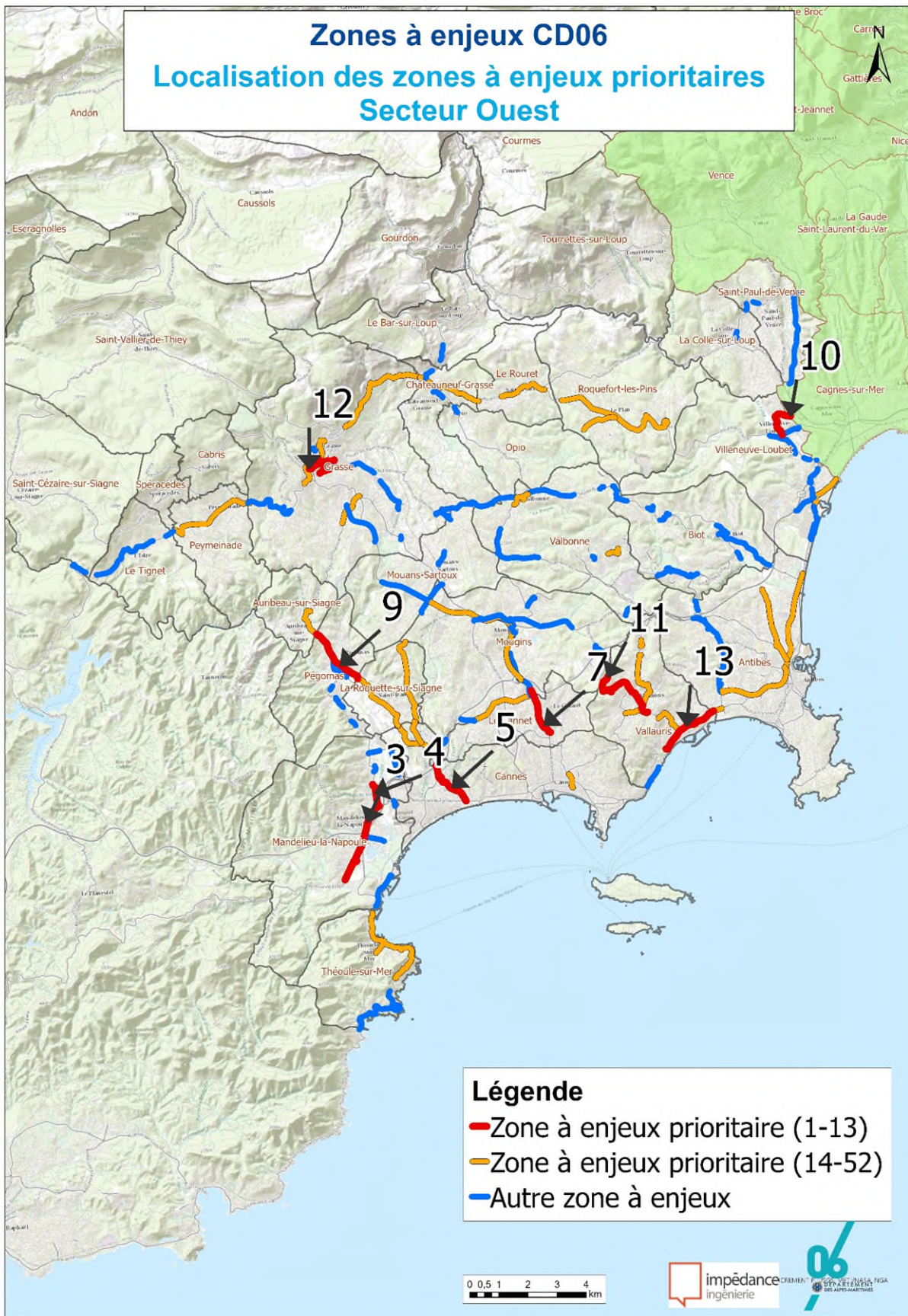
- 13 zones prioritaires : en rouge
- 39 zones secondaires : en orange
- 93 autres zones : en bleu.

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	70		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	70	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.

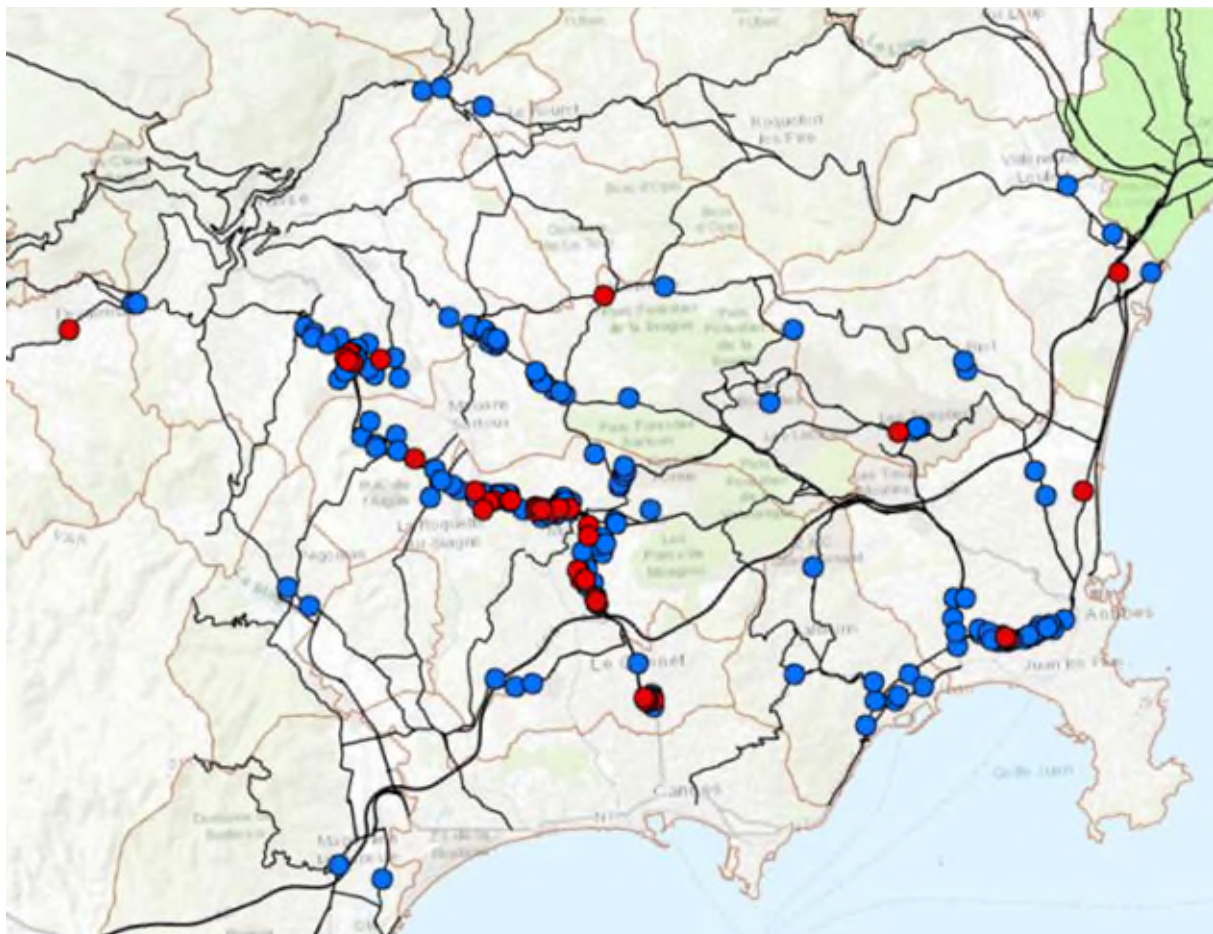
Aucune habitation recensée n'est soumise à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs de seuil réglementaire pour les deux sources : le bruit routier et le bruit ferroviaire.

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.

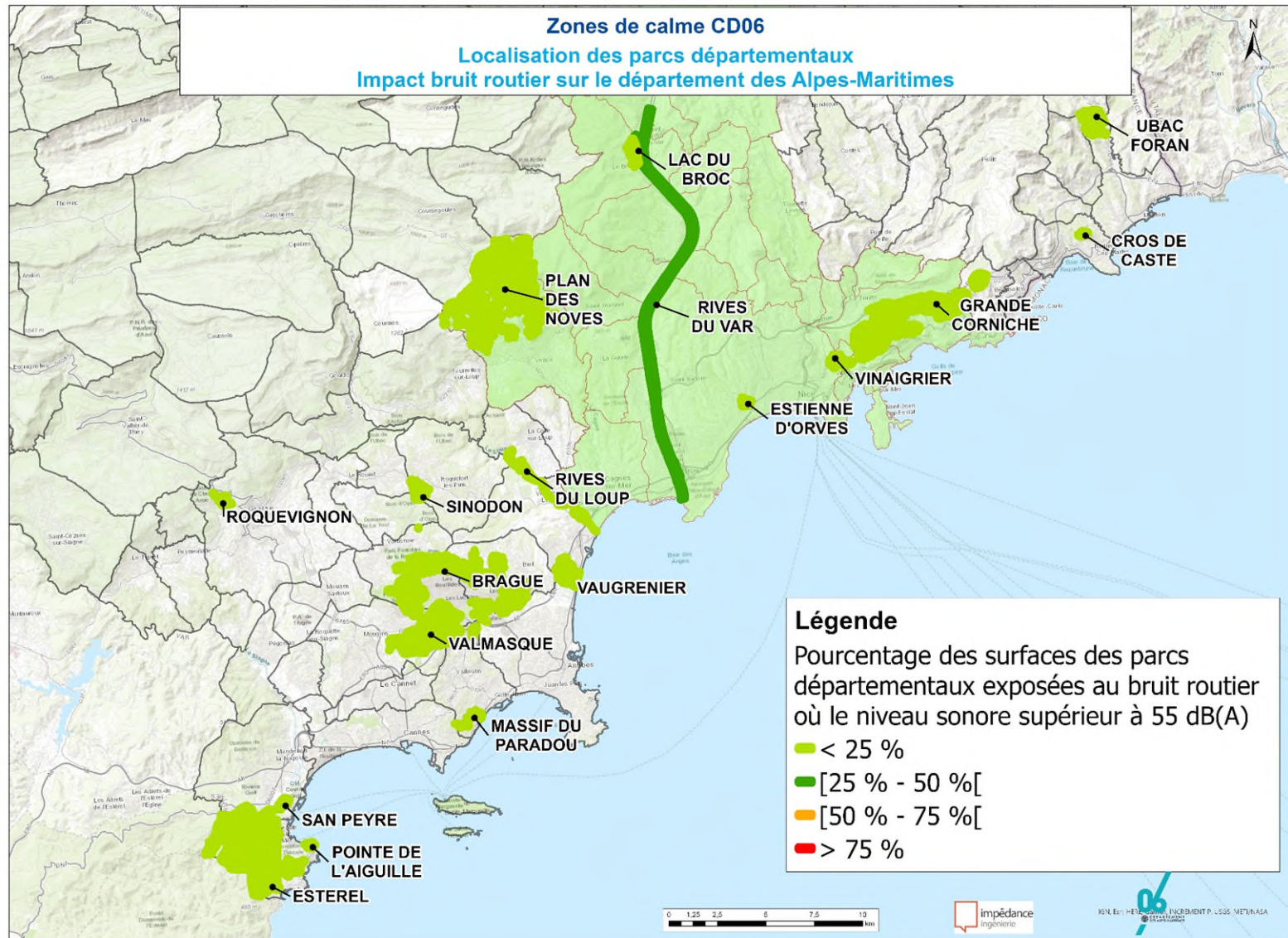
Afin d'apprécier l'impact des bruits routier et ferroviaire sur les parcs départementaux, une superposition des résultats de la cartographie de bruit stratégique pour les 2 sources de bruit a été réalisée et 2 indicateurs ont été mesurés : la surface du parc départemental soumise à un niveau supérieur 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 %

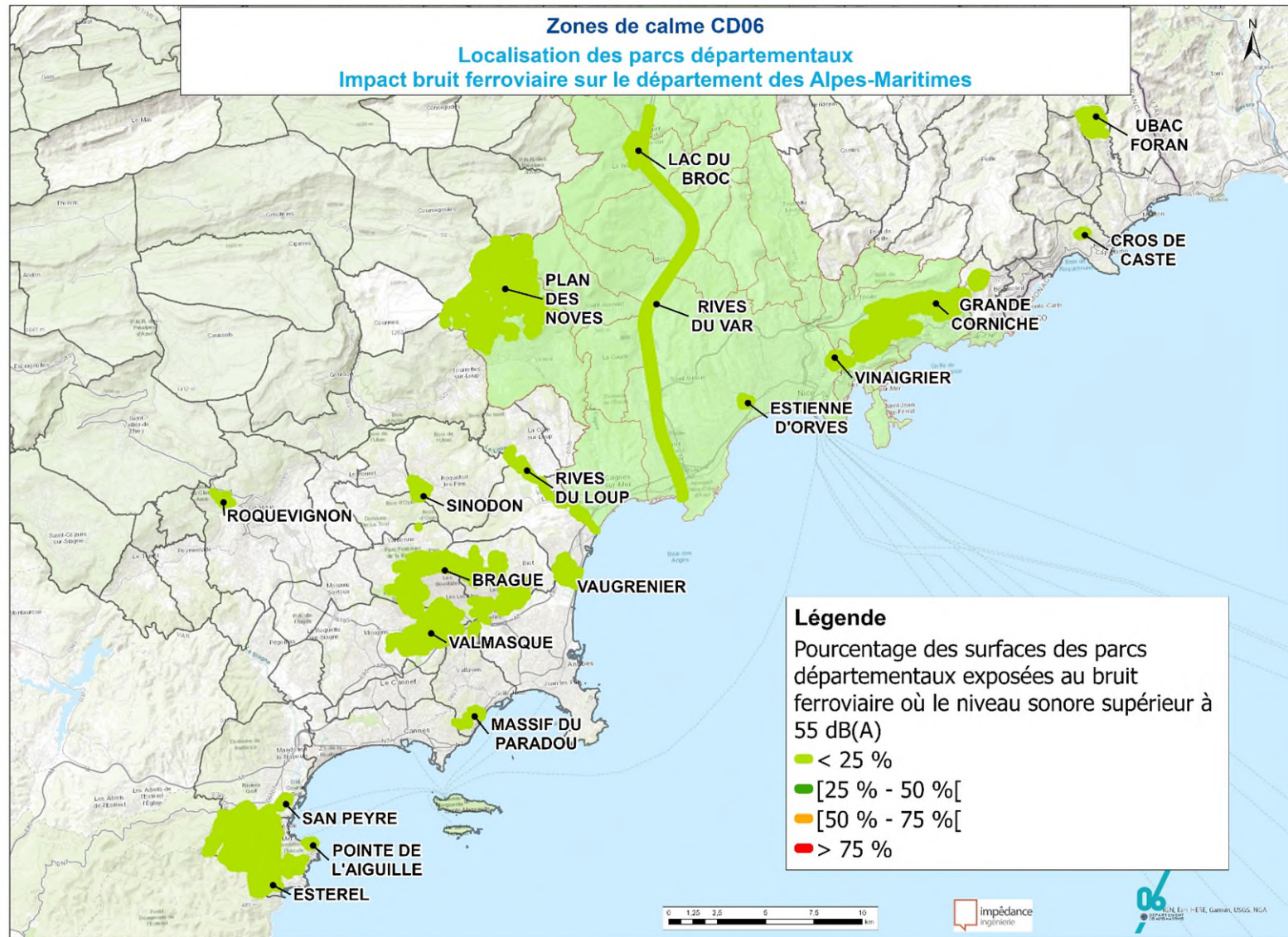
Les analyses des surfaces exposées des parcs aux bruits routier et ferroviaire permettent d'indiquer que tous les parcs départementaux sont très peu exposés au bruit ferroviaire.

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

### 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€	
<b>TOTAUX</b>				<b>18 107</b>		<b>8,6 M€</b>	<b>4,55 M€</b>

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 €
<b>Total subvention</b>					<b>266 394 €</b>

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 €
<b>Total subvention</b>				<b>3 889 600 €</b>

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)
<b>Sur le bâti</b>	Isolement de façades	+++	+++	20 000 / indiv 8 000 / collect.
	<b>Au bord des voies</b>	Mise en place d'écran ou de merlons	+++	+++
<b>Sur la voie</b>	Revêtement routier acoustique	***	***	Surcoût 20%
	Aménagement de la voirie (espace partagé, giratoire ...)	++	+++	+++
<b>Sur le trafic routier</b>	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<sup>ème</sup> 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	70		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	70	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 :

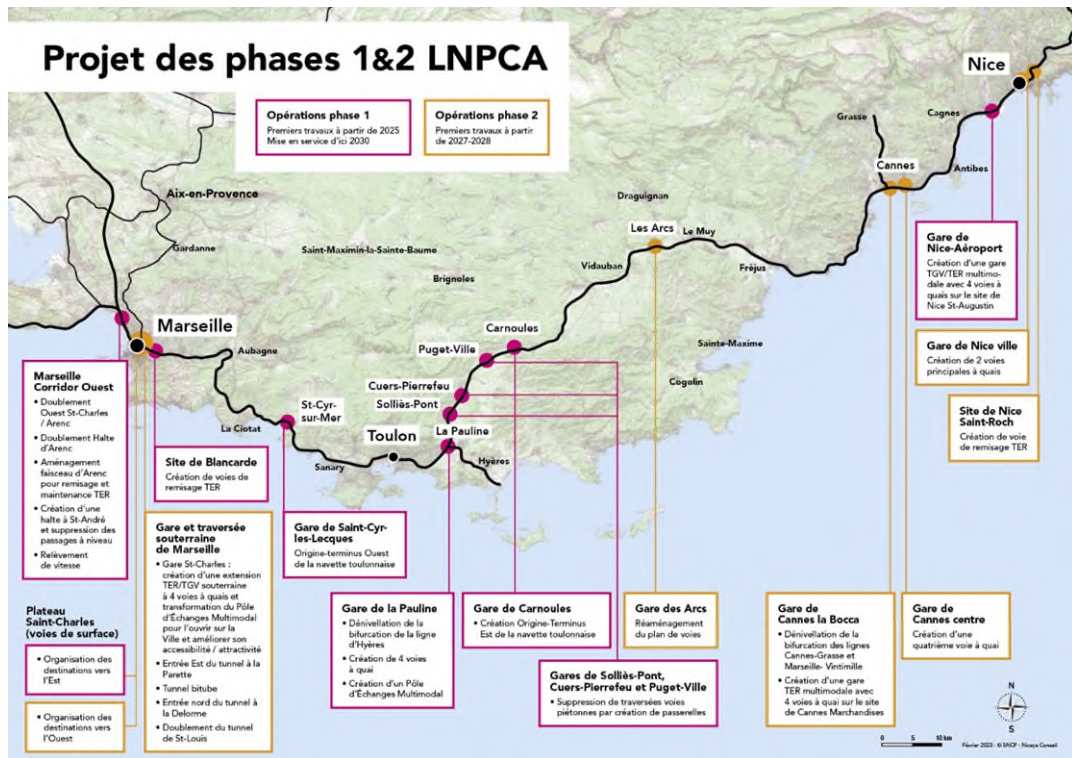
N°	Parkings	Réalisation	Places voiture
1	Antibes : Aires des Eucalyptus	2024: études	A définir
2	Cantaron : Extension de l'aire du giratoire de la main	2024 : à l'étude	40 env.
3	Contes : Aire de la Condamine	A l'étude - long terme	A définir
4	Mougins – Le Cannet : Les Campelières - Mont Joly PROVISoire	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
<b>Coût prévisionnel</b>		<b>1 M€ / an</b>	
<b>Financement 50% FONDS VERT</b>			

## 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<sup>er</sup> 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.

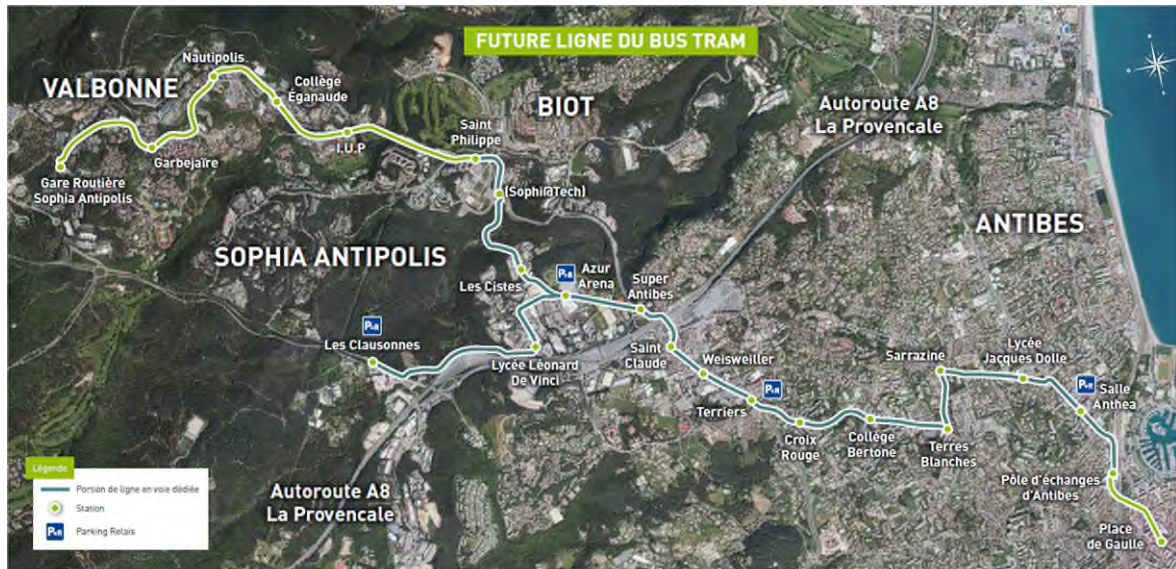


### Transports en Commun en Site Propre

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](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 Consultation publique

---

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<sup>e</sup> échéance sur le site internet du CD06.

Cette période de consultation, 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 figurent en Annexe 5 du présent document avec les réponses formulées par le Département des Alpes-Maritimes.

### 7.4 Approbation du PPBE06

---

Par délibération du 04/10/2024, le Conseil départemental des Alpes-Maritimes a approuvé le présent Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de 4<sup>e</sup> échéance pour la période 2024-2029.

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

Ce plan fera, d'ici juillet 2029, l'objet d'une révision dans le cadre du PPBE de 5<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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 <sub>den</sub>					Dépassement potentiel de seuil L <sub>n</sub>				
		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 <sub>den</sub>					Dépassement potentiel de seuil L <sub>n</sub>			
		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 <sub>den</sub>					Dépassement potentiel de seuil L <sub>n</sub>			
		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 <sub>den</sub>				Dépassement potentiel de seuil L <sub>n</sub>				
		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 <sub>den</sub>					Dépassement potentiel de seuil L <sub>n</sub>			
		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 <sub>den</sub>					Dépassement potentiel de seuil L <sub>n</sub>			
		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 <sub>den</sub>					Dépassement potentiel de seuil L <sub>n</sub>				
		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 <sub>den</sub>					Dépassement potentiel de seuil L <sub>n</sub>				
		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 <sub>den</sub>					Dépassement potentiel de seuil L <sub>n</sub>			
		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.

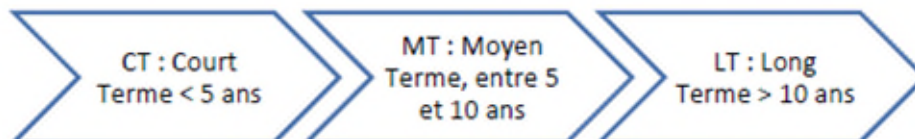
### LE PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENTS ROUTIERS

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 €<sup>1</sup>, 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 :



<sup>1</sup> 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 Churchill, 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
	<b>TOTAL</b>	<b>404,5 M €</b>	

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
SECTEUR SOPHIA ANTIPOLIS	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 <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> 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	

## 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	DESRIPTIF	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 €/m<sup>2</sup>) + 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'Energie.

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

TYPE D'ACTION		ACTION DE PROTECTION / CORRECTION		1
NOM DE L'ACTION		ACTION 1.1 : AMENAGEMENT ET ENTRETIEN DU RESEAU ROUTIER		
<b>Descriptif</b>	<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"> <li>• la déviation de Vallauris (RD 6107) ;</li> <li>• la déviation de Borghéas (RD 21) ;</li> <li>• Aménagements du diffuseur A8 de Mougins, en lien avec ESCOTA.</li> <li>• Études d'opportunité de la création d'un échangeur A8 aux Bréguières (accès Sophia) à Mougins, en lien avec ESCOTA.</li> <li>• Aménagement de l'échangeur des Tourrades à Cannes / Mandelieu, en lien avec ESCOTA.</li> <li>• RD6185 Échangeur La Paoute, carrefour La Halte, ¼ échangeur Rouquier</li> <li>• Étude liaison RD6185 – 2562</li> <li>• 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</li> <li>• Prolongement RD 604 / 2085</li> <li>• Amélioration secteurs Cannes-Grasse</li> <li>• Amélioration secteurs Vallauris, Villeneuve-Loubet, Roquefort-les-Pins</li> <li>• Étude d'amélioration des conditions de circulation Nice est/La Trinité + suite étude</li> <li>• Résorption des points noirs autoroutiers A8</li> </ul> <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>			
<b>Objectif</b>	<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>			
<b>Autres effets</b>	Sécurité et mobilité routières.			
<b>Planning</b>	De : Début du PPBE		A : fin PPBE	
<b>Pilote</b>	Département			
<b>Partenaires</b>	Communes, EPCI, ESCOTA			
<b>Faisabilité</b> : au cas par cas selon opérations	<b>Coût / Financement</b>		<b>Indicateur de suivi</b>	
	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		
<b>Descriptif</b>	<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>			
<b>Objectif</b>	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.			
<b>Autres effets</b>	Protection thermique et aération des logements.			
<b>Planning</b>	<b>De</b> : Début du PPBE		<b>A</b> : fin PPBE	
<b>Pilote</b>	Département			
<b>Partenaires</b>	Ademe, Région			
<b>Faisabilité</b> : moyenne	<b>Coût / Financement</b>		<b>Indicateur de suivi</b>	
	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		
<b>Descriptif</b>	<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>			
<b>Objectif</b>	<p>Homogénéité des PPBE sur le département et actions communes de réduction de bruit des routes départementales.</p> <p>Le cas échéant, participation aux choix de zones calmes des agglomérations.</p>			
<b>Autres effets</b>	Actions possibles sur d'autres thèmes également (déplacements, qualité de l'air, etc.).			
<b>Planning</b>	De : Début du PPBE		A : fin PPBE	
<b>Pilote</b>	Département			
<b>Partenaires</b>	Collectivités, notamment CASA, CAPG et CACPL.			
<b>Faisabilité : moyenne</b>	<b>Coût / Financement</b>		<b>Indicateur de suivi</b>	
	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		
<b>Descriptif</b>	<p>Le dépassement effectif de seuils de bruit devra être vérifié, par exemple à l'aide de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrôle des hypothèses de trafics retenues pour l'élaboration de la CBS.</li> <li>• Comptages du trafic.</li> <li>• Mesures acoustiques in situ.</li> <li>• Etudes complémentaires.</li> </ul> <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>			
<b>Objectif</b>	<p>Les études viseront en premier lieu :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- à valider le bâti en dépassement de seuils de bruit (<math>L_{den}</math> notamment) par des études complémentaires ;</li> <li>- à vérifier que les pièces principales des logements sont déjà suffisamment isolées ou non.</li> </ul>			
<b>Autres effets</b>	Données utilisables dans le cadre d'aménagements, de la mise à jour des cartes de bruit stratégiques, d'actualisation de PPBE, etc.			
<b>Planning</b>	De : Début du PPBE		De : Début du PPBE	
<b>Pilote</b>	Département			
<b>Partenaires</b>	Collectivités			
<b>Faisabilité : moyenne</b>	<b>Coûts indicatifs</b>		<b>Indicateur de suivi</b>	
	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		
<b>Descriptif</b>	<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>			
<b>Objectif</b>	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).			
<b>Autres effets</b>	Effets psychologiques bénéfiques (le Département à l'écoute même pour les cas sans dépassement de seuil de bruit).			
<b>Planning</b>	De : Début du PPBE		A : fin PPBE	
<b>Pilote</b>	Département			
<b>Partenaires</b>	Habitants et associations			
<b>Faisabilité : simple</b>	<b>Coût / Financement</b>		<b>Indicateur de suivi</b>	
	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		
<b>Descriptif</b>	<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>			
<b>Objectif</b>	Encourager la mobilité durable			
<b>Autres effets</b>	Effets bénéfiques sur la fluidité des trafics et sur la qualité de l'air.			
<b>Planning</b>	De : Début du PPBE		A : fin PPBE	
<b>Pilote</b>	Département			
<b>Partenaires</b>	Collectivités			
<b>Faisabilité : simple</b>	<b>Coût / Financement</b>		<b>Indicateur de suivi</b>	
	Moyen à élevé		Nombre d'aménagements financés	

TYPE D'ACTION	ACTION DE SENSIBILISATION		3
NOM DE L'ACTION	<b>ACTION 3.1 : SENSIBILISATION AUPRES DES COMMUNES</b>		
<b>Descriptif</b>	<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) : <a href="http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide_particuliers_realiser_mur_antibruit.pdf">http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide_particuliers_realiser_mur_antibruit.pdf</a></p>		
<b>Objectif</b>	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.		
<b>Autres effets</b>	Prise en compte des autres infrastructures routières et ferroviaires.		
<b>Planning</b>	De : Début du PPBE	A : fin PPBE	
<b>Pilote</b>	Département		
<b>Partenaires</b>	Communes (services Urbanisme)		
<b>Faisabilité : simple</b>	<b>Coût / Financement</b> Faible		<b>Indicateur de suivi</b> Nombre d'avis et fiches transmis aux communes

TYPE D'ACTION	ACTION DE SENSIBILISATION		3
NOM DE L'ACTION	<b>ACTION 3.2 : RAPPEL DU POUVOIR DE POLICE DU MAIRE ET RADARS PEDAGOGIQUES</b>		
<b>Descriptif</b>	<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>		
<b>Objectif</b>	Rappeler aux maires leur pouvoir de réduction de bruit à la source via la prévention et la verbalisation éventuelle.		
<b>Autres effets</b>	Sur la vitesse et donc la sécurité.		
<b>Planning</b>	De : Début du PPBE	A : fin PPBE	
<b>Pilote</b>	Département		
<b>Partenaires</b>	Maires des communes et services de police		
<b>Faisabilité : simple</b>	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 publique

Un avis mentionnant les dates de consultation publique et le site où le projet de PPBE était disponible a été publié le 8 juin 2024 dans le journal Nice-Matin et relayé sur le site internet du Département (page dédiée + 2 publications en page actualités le 24/06/24 et le 6/09/24), ainsi que dans un article de l'hebdomadaire Les Petites Affiches paru le 23/08/2024.

Certifié Nice-Matin - Paru dans édition Nice le 08/06/2024

### Légales

Conformément à l'article du 19 novembre 2012 relatif à la tarification et aux modalités de publication des annonces judiciaires et légales, le tarif ou caractère est fixé pour l'année 2024 à 0,030 € HT pour les Alpes-Maritimes. Pour l'objet d'une tarification forfaitaire. Pour information, les annonces relatives aux sociétés et fonds de commerce font l'objet d'une tarification sur la base de données numérotée centrale mentionnée au deuxième alinéa de l'article 1er de la loi du 4 janvier 1970 et regie par le décret du 25 décembre 2012.

---

**AVIS ADMINISTRATIFS**



**AVIS**

**Plan de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures routières du département des Alpes-Maritimes - 4<sup>e</sup> échéance 2024-2029**  
**Consultation publique organisée par le département des Alpes-Maritimes du 24 juin au 9 septembre 2024 inclus**

La consultation a pour objectif de recueillir les observations de public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement portant sur les routes départementales qui supportent un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an, conformément au code de l'environnement.

Pendant toute période, un dossier de présentation sera consultable sur le site internet du Département des Alpes-Maritimes : <https://www.departement06.fr/deplacements/plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-06-2-1426.html>.

Les observations seront à déposer en ligne à partir de ce même lien.




---

**FORMALITÉS DIVERSES**

**CONVOCATION AG**

La coopérative agricole de Gilette organise son assemblée générale ordinaire le samedi 22 juin 2024 à 10 heures, dans les locaux du moulin, 2, quai des Saïns-Pancras, 06030 Gilette. Si l'absence de quorum, une seconde assemblée générale ordinaire sera organisée, même lieu à 10 h 30.

Le président Emile SCOFFIER.

ACCUEIL, DÉPLACEMENTS

**Nouveau plan de prévention du bruit dans l'environnement 06 : participez à la consultation publique**

PUBLIÉ LE 24/06/2024



Services
Guide des aides
FR ▼

A VOTRE SERVICE
EXPLORER LES ALPES-MARITIMES
NOS ENGAGEMENTS
VOTRE COLLECTIVITÉ



DÉPLACEMENTS

**Nouveau plan de prévention du bruit dans l'environnement 06 : participez à la consultation publique**

PUBLIÉ LE 24/06/2024 - MIS À JOUR LE 6/09/2024



On en parle > Nouveau plan de prévention du bruit dans l'environnement 06 : participez à la consultation publique

Le Département, en tant que gestionnaire de grandes infrastructures routières, actualise son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Ce plan permet d'éviter, de prévenir



Semaine du 23 au 29 août 2024 • N°4233 • 1,00 € • [www.petitesaffiches.fr](http://www.petitesaffiches.fr) Les Petites Affiches Des Alpes Maritimes Les Petites Affiches des Alpes-Maritimes

CONSULTATION

LE DÉCRYPTAGE

ÉCONOMIE

DROIT

## « L'objectif final est de **RÉDUIRE LES NUISANCES SONORES** pour les riverains »

Une consultation publique sur le projet d'actualisation du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) du Département est ouverte jusqu'au 9 septembre inclus.

Laure Jouan est l'adjointe du service de la Mobilité et des Études générales au sein de la Direction des Routes et des Infrastructures de Transport du Département des Alpes-Maritimes. Elle détaille les objectifs du PPBE06, les actions du Département et l'importance de la consultation publique.

### En quoi consiste ce plan de prévention du bruit ?

C'est un document réglementaire qui



Le projet a été consultable en version électronique sur le lien [www.departement06.fr](http://www.departement06.fr) entre le 24 juin et le 09 septembre 2024. Le public a ainsi eu la possibilité de consigner ses commentaires et questions par voie électronique.

**Au total, 35 avis ont été exprimés. L'ensemble des remarques du public figurent dans le tableau qui suit, avec les réponses apportées par le Département.**

Adresse - Rue	Adresse - Ville	Votre avis concerne une route départementale (RD) ?	Nom de la RD	Votre sujet concerne une autre infrastructure	De quel autre sujet s'agit-il ?	Votre avis en quelques lignes	Réponse CD06
Rue des anciens combattants	Saorge	OUI	RD6204			L'Association REN réitère sa demande de prise en compte de la RD6204 (comme au PPBE 2019). La traversée de Breil, Fontan, St Dalmas et Tende est en catégorie 3 pour le classement sonore de 2016, soit plus de 70 dB(A) sur 100 m. Elle supporte plus de 8200 véhicules/jour au moins 4 mois de l'année. Le bruit et la pollution de l'air sont aggravés par l'encaissement. Les nuisances passées et futures du tunnel routier du col de Tende doivent être prises en compte pour la prévention du bruit (voir ci-après).	En vertu de la réglementation applicable en matière de lutte contre le bruit, telle que définie par la directive européenne 2002/49/CE du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, transposée en droit français dans le code de l'environnement aux articles L572-1 et suivants et R572-1 et suivants, les cartes de bruit stratégiques et plans de prévention de bruit dans l'environnement sont élaborés sur les voies supportant au moins 3 millions de véhicules par an. La RD 6204 supportant un trafic moindre, cette infrastructure ne peut être prise en compte dans le cadre du PPBE06.
Rue Albert Camus	Saint-Laurent-du-Var	NON	Avenue des Combattants AFN			Cette avenue limitée à 30 et interdite aux camions est à sens unique et en côte moyenne. Résultat : limitation absolument pas respectée alors que voie étroite et piétons en danger, camions de BTP matin et soir, 22 h, minuit et 4 h du matin motos en échappement trafiqué résonnent entre les murs. De plus cette voie sert de dégagement pour accéder à La Gaude et collines. Il y a donc le matin et le soir à peu près 1000 véhicules par heure pendant plus d'une heure. Jamais de policiers.	L'avenue des combattants AFN à St Laurent du Var est une voie communale sur territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur (hors périmètre du PPBE06). Le Département n'est pas compétent. Il convient de s'adresser à la mairie de St Laurent du Var pour étudier d'éventuelles solutions de réduction des nuisances.
Avenue de Belgique	Roquebrune-Cap-Martin	NON		Autres	Bruits très matinaux générés par les engins de nettoyage municipaux	Est-il normal que la population soit réveillée dès 5h30 le matin, au moins une fois par semaine, dans le quartier très dense et très peuplé de Carnolès commune de RCM, par la balayeuse arroseuse municipale qui génère 102 décibels, alors que la loi contre le bruit interdit toute activité bruyante entre 7 heures et 22 heures. Cette loi s'applique-t-elle dans cette commune ?	Cette remarque ne concerne pas le bruit lié au trafic routier. Le pouvoir de police appartient au maire. Hors compétence CD06. Il convient de s'adresser à la mairie de Roquebrune-Cap-Martin pour étudier d'éventuelles solutions de réduction des nuisances.



Adresse - Rue	Adresse - Ville	Votre avis concerne une route départementale (RD) ?	Nom de la RD	Votre sujet concerne une autre infrastructure	De quel autre sujet s'agit-il ?	Votre avis en quelques lignes	Réponse CD06
Route des Breguieres	Le Cannet	NON		Autoroute A8			Cet avis porte sur la voirie autoroutière. Le Département n'est pas compétent. Il convient de s'adresser à ESCOTA, concessionnaire autoroutier, pour étudier d'éventuelles solutions de réduction des nuisances.
Rue Magenta	Menton	OUI	RD 2566A			Trop de véhicules à moteurs font du bruit en accélérant, doublant comme sur un circuit de course sur une route très utilisée par des habitants de Sospel et jusqu'à Moulinet ainsi que des sportifs à vélo	Le problème du respect de la réglementation se pose : émissions sonores des deux-roues motorisés et vitesses réglementaires. La vitesse autorisée est limitée à 70 voire 80 km/h, selon les tronçons. Le pouvoir de police appartient au maire et aux forces de l'ordre pour effectuer les contrôles et verbaliser les contrevenants. S'agissant du bruit généré par les 2 roues motorisées, depuis le 15 avril 2024, toutes les motos immatriculées avant 2017 doivent passer un contrôle technique. Les autres motos sont concernées en fonction de leur date de mise en circulation selon le calendrier prédéfini par décret, entre 2025 et 2027. Un des points contrôlés porte sur les nuisances dont le niveau sonore. L'impact devrait être mesurable positivement à court terme.
Rue des Soeurs Munet	Menton	OUI	RD6007			L'ASPONA souhaite présenter ses observations et ses propositions d'amélioration sur le PPBE, forte de ses adhérents qui résident notamment à Menton, Roquebrune Cap Martin, Beausoleil et La Turbie (voir in fine - après le tableau)	S'agissant de l'Avenue de Sospel (ex-RD2566 entre la voie ferrée et le giratoire des Douaniers) sur la commune de Menton, cette voirie n'est plus de la compétence départementale mais communale. Le CD06 n'est pas l'autorité compétente sur cette infrastructure. C'est pourquoi, elle n'est pas identifiée dans le diagnostic du PPBE06 au même titre que l'ensemble des voiries communales. S'agissant du bruit généré par les 2 roues motorisées, depuis le 15 avril 2024, toutes les motos immatriculées avant 2017 doivent passer un contrôle technique. Les autres motos sont concernées en fonction de leur date de mise en circulation selon le calendrier prédéfini par décret, entre 2025 et 2027. Un des points contrôlés porte sur les nuisances dont le niveau sonore. L'impact devrait être mesurable positivement à court terme. S'agissant de la remarque sur la non prise en compte des 2 roues dans les modélisations acoustiques, la nouvelle méthode de calcul CNOSSOS intègre bien le trafic lié à ces véhicules dans les paramètres de calculs, alors que cela n'était pas le cas lors des cartographies de bruit précédentes. S'agissant de la végétalisation dans le cadre des opérations de travaux sur les routes départementales du secteur de l'ARD

Adresse - Rue	Adresse - Ville	Votre avis concerne une route départementale (RD) ?	Nom de la RD	Votre sujet concerne une autre infrastructure	De quel autre sujet s'agit-il ?	Votre avis en quelques lignes	Réponse CD06
							<p>Menton/Roya/Bévéra et en présence d'arbres, le Département procède systématiquement au dégagement du pied et du tronc des arbres situés dans l'emprise des travaux afin d'y maintenir un espace perméable. Pour mémoire, le Département a réalisé l'aménagement de la RD 22 avenue Cernuschi sur la commune de Menton du pont SNCF jusqu'au croisement avec la RD 6007, chaque arbre (platane) a fait l'objet d'un traitement particulier afin de maintenir cette bande de terre (soit pose de bordure en périphérie ou découpe de l'enrobé). Chaque nouvelle opération de voirie prend désormais en considération ces dispositions et le Département reste sensibilisé et mobilisé pour créer et aménager de nouveaux espaces végétalisés (cf travaux à Menton au niveau giratoire du tunnel Molinari).</p> <p>Sur la désimperméabilisation des 2 contre-allées de la RD22, le Département n'est propriétaire et gestionnaire que des espaces situés entre l'alignement des platanes et le bâti, c'est-à-dire la voie de circulation, la zone éventuelle de stationnement longitudinal et le cheminement piétons au droit des habitations. Ces emprises sont difficilement désimperméalisables au regard de l'usage quotidien et pour des raisons évidentes de sécurité des usagers. Les seules zones pouvant être désimperméabilisées sont les zones de stationnement en épi situées sur le domaine public communal, sur lequel le Département ne peut intervenir et dont les aménagements et les interventions sont de la compétence de la commune de Menton).</p> <p>S'agissant du respect de la réglementation en matière d'émissions sonores des deux-roues motorisés et vitesses réglementaires, le pouvoir de police appartient au maire et aux forces de l'ordre pour effectuer les contrôles et verbaliser les contrevenants.</p> <p>S'agissant des aires de covoiturage, le Département a étudié la faisabilité d'aménager sur plusieurs sites des parkings à proximité de ses routes départementales structurantes. Sur le territoire de la CARF, les opportunités foncières sont très limitées, voire contraintes par des enjeux géologiques et environnementaux. La compétence en matière de services au développement de la mobilité durable appartient à la CARF, le CD06 n'étant pas Autorité Organisatrice de la Mobilité.</p>

Adresse - Rue	Adresse - Ville	Votre avis concerne une route départementale (RD) ?	Nom de la RD	Votre sujet concerne une autre infrastructure	De quel autre sujet s'agit-il ?	Votre avis en quelques lignes	Réponse CD06
							S'agissant du plan vélo départemental, l'itinéraire de l'EuroVélo8 entre Menton et la Principauté de Monaco est un axe prioritaire qui a fait l'objet d'une étude de faisabilité et d'apaisement, en partenariat avec les 2 communes concernées et Monaco. Les aménagements proposés pour sécuriser la circulation des cyclistes sont à l'étude par les services techniques communaux, en vue d'une mise en œuvre progressive à court-moyen termes.
Avenue Cernuschi	Menton	OUI	RD22			<p>C'est juste de considérer la RD 22 comme un point noir : mais il n'est pas mentionné qu'en plus des autos et des poids-lourds, le trafic des travailleurs vers Monaco le matin et le soir (qui habitent et descendent des vallées) est constitué (comme pour la RD6007) à 30% de 2 roues encore plus bruyants (BMX et autres - qui ne sont jamais verbalisés). Pourquoi le Département n'aide pas les communes et la CARF à faire un plan de mobilité pour réduire le trafic quotidien ? + texte :</p> <p>« La plantation d'arbres le long d'un boulevard, sur une place urbaine ou dans une cour intérieure ne permet pas de réduire significativement les niveaux sonores issus des transports terrestres. Cependant, l'absorption et la diffusion par les branches ou les feuilles peuvent avoir un effet positif dans le cas où elles viennent corriger une situation initiale réverbérante. L'ajour de végétation se traduit par une diminution de la durée de réverbération du lieu, c'est-à-dire par une atténuation perceptible de son caractère « minéral » et « réfléchissant ». « Les arbres et les forêts peuvent-ils contribuer à l'amélioration de l'environnement sonore ? » par Jérôme Defrance, Philippe Jean et Nicolas Barrière in Santé publique 2019 HS1 (pp 187 à 195) Que fait le CD 06 pour végétaliser la RD 22 ? Notamment que fait-il pour que les 2 contre-allées soient désimpermeabilisées ?</p>	<p>Ce secteur est classé en agglomération (vitesse autorisée limitée à 50 km/h). S'agissant du respect de la réglementation en matière d'émissions sonores des deux-roues motorisés et vitesses réglementaires, le pouvoir de police appartient au maire et aux forces de l'ordre pour effectuer les contrôles et verbaliser les contrevenants. Hors compétence CD06 S'agissant du bruit généré par les 2 roues motorisées, depuis le 15 avril 2024, toutes les motos immatriculées avant 2017 doivent passer un contrôle technique. Les autres motos sont concernées en fonction de leur date de mise en circulation selon le calendrier prédéfini par décret, entre 2025 et 2027. Un des points contrôlés porte sur les nuisances dont le niveau sonore. L'impact devrait être mesurable positivement à court terme. La compétence en matière de services au développement de la mobilité durable appartient à la CARF, le CD06 n'étant pas Autorité Organisatrice de la Mobilité. S'agissant de la végétalisation dans le cadre des opérations de travaux sur les routes départementales du secteur de l'ARD Menton/Roya/Bévéra et en présence d'arbres, le Département procède systématiquement au dégagement du pied et du tronc des arbres situés dans l'emprise des travaux afin d'y maintenir un espace perméable. Pour mémoire, le Département a réalisé l'aménagement de la RD 22 avenue Cernuschi sur la commune de Menton du pont SNCF jusqu'au croisement avec la RD 6007, chaque arbre (platane) a fait l'objet d'un traitement particulier afin de maintenir cette bande de terre (soit pose de bordure en périphérie ou découpe de l'enrobé). Chaque nouvelle opération de voirie prend désormais en considération ces dispositions et le Département reste sensibilisé et mobilisé pour créer et aménager</p>

Adresse - Rue	Adresse - Ville	Votre avis concerne une route départementale (RD) ?	Nom de la RD	Votre sujet concerne une autre infrastructure	De quel autre sujet s'agit-il ?	Votre avis en quelques lignes	Réponse CD06
						Rien n'est prévu dans le Plan pour des aires de covoiturage dans la CARF et surtout aux entrées et sorties d'autoroute ou entrées de villes de Menton, RCM, La Turbie	de nouveaux espaces végétalisés (cf travaux à Menton au niveau giratoire du tunnel Molinari). Sur la désimperméabilisation des 2 contre-allées de la RD22, le Département n'est propriétaire et gestionnaire que des espaces situés entre l'alignement des platanes et le bâti, c'est-à-dire la voie de circulation, la zone éventuelle de stationnement longitudinal et le cheminement piétons au droit des habitations. Ces emprises sont difficilement désimperméabilisables au regard de l'usage quotidien et pour des raisons évidentes de sécurité des usagers. Les seules zones pouvant être désimperméabilisées sont les zones de stationnement en épi situées sur le domaine public communal, sur lequel le Département ne peut intervenir et dont les aménagements et les interventions sont de la compétence de la commune de Menton).
Val de Gorbio	Menton	OUI	RD23			Il y a de plus en plus de constructions sur cette route à Menton et à Gorbio. Le passage des véhicules est constant. De plus, la route est en mauvais état et comporte des plaques d'égouts mal fixées faisant beaucoup de bruit au passage des véhicules. Il faudrait arrêter de construire des logements qui ne profitent pas aux actifs avec des programmes immobiliers commercialisés à l'étranger, augmenter la fréquence des transports en commun et aménager correctement les abribus.	Bien que situés sur routes départementales, les plaques d'égout et autres fontes de voiries n'appartiennent pas au Département mais aux concessionnaires de réseaux (CARF pour l'assainissement, Orange pour les Télécoms...). Une attention particulière est apportée sur ces équipements mais aussi sur les interventions de génie civil sur le Domaine Public Routier Départemental afin d'assurer la pérennité et la conservation du patrimoine routier, ainsi que la sécurité et salubrité des voiries. Le Département a validé un programme pluriannuel de réfection de chaussée dont certaines sections ont déjà été réalisées. La programmation des autres sections est en attente de la réalisation de travaux concessionnaires pour achever la réfection définitive de cet itinéraire et éviter des interventions ultérieures sur des chaussées neuves. Le Département n'est pas compétent en matière d'urbanisme. Le pouvoir d'autoriser les constructions appartient au maire. La compétence en matière de services au développement de la mobilité durable appartient à la CARF, le CD06 n'étant pas Autorité Organisatrice de la Mobilité.

Adresse - Rue	Adresse - Ville	Votre avis concerne une route départementale (RD) ?	Nom de la RD	Votre sujet concerne une autre infrastructure	De quel autre sujet s'agit-il ?	Votre avis en quelques lignes	Réponse CD06
Avenue de la Madone	Menton	OUI	RD6007			Cette avenue qui passe devant mon immeuble supporte un fort trafic routier avec des nuisances sonores jour et nuit. C'est presque un passage obligé pour traverser la ville ou pour les véhicules qui viennent d'Italie et se dirigent vers Monaco s'ils ne prennent pas l'autoroute. Ceci dit, la ville de Menton est très bruyante quel que soit l'endroit où l'on se trouve ! y contribuent les mobylettes boostées par leurs conducteurs.	<p>Ce secteur est classé en agglomération (vitesse autorisée limitée à 50 km/h). S'agissant du respect de la réglementation en matière d'émissions sonores des deux-roues motorisés et vitesses réglementaires, le pouvoir de police appartient au maire pour effectuer les contrôles et verbaliser les contrevenants. Hors compétence CD06</p> <p>S'agissant du bruit généré par les 2 roues motorisées, depuis le 15 avril 2024, toutes les motos immatriculées avant 2017 doivent passer un contrôle technique. Les autres motos sont concernées en fonction de leur date de mise en circulation selon le calendrier prédéfini par décret, entre 2025 et 2027. Un des points contrôlés porte sur les nuisances dont le niveau sonore. L'impact devrait être mesurable positivement à court terme.</p>
Porte de France	Menton	OUI	RD6007			Très grosse circulation avec des pics le matin et en fin d'après-midi. Bruit jour et nuit, chaleur et pollution garanties. Cette situation ne fait qu'empirer.	<p>Dans le cadre de son plan vélo, le Département considère l'itinéraire de l'EuroVélo8 entre Menton et la Principauté de Monaco comme un axe prioritaire, et notamment pour les trajets domicile/travail. C'est pourquoi, afin d'encourager le report modal, il a mené une étude de faisabilité et d'apaisement, en partenariat avec les 2 communes concernées et Monaco. Les aménagements proposés pour sécuriser la circulation des cyclistes sont à l'étude par les services techniques communaux, en vue d'une mise en œuvre progressive à court-moyen termes.</p>
Rue Antoine Pégion	Roquebrune-Cap-Martin	OUI	RD6007			Il existe de nombreux axes bruyants dans les communes de Menton et Roquebrune Cap Martin du fait d'une circulation intensive et, essentiellement, d'un manque de contrôle régulier des deux-roues dont la plupart ont des pots non autorisés.	<p>Le Département n'est pas en compétent en matière d'urbanisme. Le pouvoir d'autoriser les constructions appartient au maire. S'agissant du respect de la réglementation en matière d'émissions sonores des deux-roues motorisés, vitesses réglementaires, et bruit de chantiers, le pouvoir de police appartient au maire pour effectuer les contrôles et verbaliser les contrevenants. Hors compétence CD06</p> <p>S'agissant du bruit généré par les 2 roues motorisées, depuis le 15 avril 2024, toutes les motos immatriculées avant 2017 doivent passer un contrôle technique. Les autres motos sont concernées en fonction de leur date de mise en circulation selon le calendrier prédéfini par décret, entre 2025 et 2027. Un des points contrôlés porte sur les nuisances dont le niveau sonore. L'impact devrait être mesurable positivement à court terme.</p>
La Sigua	Gorbio	OUI	RD23			Route très bruyante, trafic en hausse en raison la construction de nouveaux immeubles alors que la voie reste dans la même configuration. Le niveau sonore des deux roues est insupportable.	<p>S'agissant du bruit généré par les 2 roues motorisées, depuis le 15 avril 2024, toutes les motos immatriculées avant 2017 doivent passer un contrôle technique. Les autres motos sont concernées en fonction de leur date de mise en circulation selon le calendrier prédéfini par décret, entre 2025 et 2027. Un des points contrôlés porte sur les nuisances dont le niveau sonore. L'impact devrait être mesurable positivement à court terme.</p>
Route du Val de Gorbio	Menton	OUI	RD23			L'urbanisation de plus en plus effrénée de cette RD entraîne une augmentation insupportable des nuisances sonores, de nuit comme de jour, en particulier en raison de l'augmentation du nombre de deux roues, motos et scooters, de leur niveau sonore débridé. D'autre part, il y a de plus en plus de chantiers bruyants sur cette voie. Sans concertation publique.	<p>S'agissant du bruit généré par les 2 roues motorisées, depuis le 15 avril 2024, toutes les motos immatriculées avant 2017 doivent passer un contrôle technique. Les autres motos sont concernées en fonction de leur date de mise en circulation selon le calendrier prédéfini par décret, entre 2025 et 2027. Un des points contrôlés porte sur les nuisances dont le niveau sonore. L'impact devrait être mesurable positivement à court terme.</p>

Adresse - Rue	Adresse - Ville	Votre avis concerne une route départementale (RD) ?	Nom de la RD	Votre sujet concerne une autre infrastructure	De quel autre sujet s'agit-il ?	Votre avis en quelques lignes	Réponse CD06
Rue Jean Cresp	Cannes	NON		Route communale			La rue Jean Cresp à Cannes est une voie communale. Le Département n'est pas compétent. Il convient de s'adresser à la mairie de Cannes pour étudier d'éventuelles solutions de réduction des nuisances.
Avenue de Diane	Antibes	OUI	RD6107			Importantes nuisances sonores et pollution !! Situation de notre appartement : dernier étage face et au-dessus de la D6107.	<p>Il est courant de relever des pics de bruit importants aux passages de véhicules, qui peuvent dépasser les 80 dB(A). Mais, c'est effectivement le niveau sonore équivalent (moyenne énergétique), sur le jour ou la nuit par exemple, qui est pris en compte réglementairement pour juger des impacts sonores routiers sur la population.</p> <p>Cette résidence, construite antérieurement à la RD6107, a bénéficié de protections acoustiques (isolation de façades réalisée par l'Etat avant la mise en service, en 1983). Lorsque l'isolement acoustique des logements est faible, la sensibilité des riverains peut être effectivement d'autant plus forte quand les bruits sont transitoires, tels que ceux de motos bruyantes.</p> <p>Plusieurs organismes publics sont susceptibles d'apporter des conseils techniques personnalisés et des aides financières afin de réaliser des travaux d'isolation phonique et thermique sur les logements :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Centre d'information et de documentation sur le bruit : <a href="http://www.bruit.fr">www.bruit.fr</a></li> <li>- Espace info-énergie : <a href="http://www.renovation-info-service.gouv.fr">www.renovation-info-service.gouv.fr</a> (pour la CASA : <a href="http://www.casa-infos.fr/environnement/eie">www.casa-infos.fr/environnement/eie</a>)</li> <li>- Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie : <a href="http://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/financer-projet/">www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/financer-projet/</a></li> <li>- Agence Nationale de l'Habitat : <a href="http://www.anah.fr">www.anah.fr</a></li> </ul> <p>Par ailleurs, le problème du respect de la réglementation se pose : émissions sonores des deux-roues motorisés et vitesses réglementaires. En effet, la vitesse constatée est souvent supérieure à la vitesse réglementaire de cette voie rapide urbaine qui est limitée à 70 km/h. Le pouvoir de police appartient au maire pour effectuer les contrôles et verbaliser les contrevenants. L'autorisation d'installer des radars relève de l'autorité du préfet sur la base de données d'accidentologie.</p> <p>S'agissant du bruit généré par les 2 roues motorisées, depuis le 15 avril 2024, toutes les motos immatriculées avant 2017 doivent passer un contrôle technique. Les autres motos sont concernées en</p>
Avenue de Diane	Antibes	OUI	RD6107			Beaucoup de bruit dû à la circulation notamment en été. Circulation dense. Les motos roulent trop vite, certaines voitures aussi et sorte de courses poursuites la nuit...	
Avenue de Diane	Antibes	OUI	RD6107			Vitesse autorisée non respectée, mise en place limite à 50 Km/h. Installation radar fixe et mur couvre bruits	
Avenue de Diane	Antibes	OUI	RD 6107			Bruits insupportables dus à la vitesse excessive des 4 roues et les échappements bridés des 2 roues. La limitation à 50 km/h avec pose d'un radar serait un geste humanitaire à hauteur du giratoire des Autrichiens. La pose de clôture anti-bruit serait la bienvenue. En plus du passage des avions. La voie rapide est un bon investissement routier, un désastre auditif pour les riverains, particulièrement pour la résidence du Mont Joyeux, avenue de Diane.	
Avenue de Diane	Antibes	OUI	RD 6107			Absence de mur anti bruit en face du bâtiment Mercantour alors que ces murs ont été installés tout le long de cette RD06107	
Avenue de Diane	Antibes	OUI	RD6107			Les bruits de motos circulant la nuit à très grande vitesse sans aucun contrôle ne permettent pas de dormir la fenêtre ouverte (et pourtant je suis malentendant).	

Adresse - Rue	Adresse - Ville	Votre avis concerne une route départementale (RD) ?	Nom de la RD	Votre sujet concerne une autre infrastructure	De quel autre sujet s'agit-il ?	Votre avis en quelques lignes	Réponse CD06
Avenue de Diane	Antibes	OUI	RD6107			Double voie très passante et donc bruyant	fonction de leur date de mise en circulation selon le calendrier prédéfini par décret, entre 2025 et 2027. Un des points contrôlés porte sur les nuisances dont le niveau sonore. L'impact devrait être mesurable positivement à court terme.
Avenue de Diane	Antibes	OUI	RD 6107			Le bruit constant de cette voie rapide est insupportable. On doit tout fermer pour atténuer le bruit malgré la chaleur. Il faudrait passer à 50 km/h.	
Avenue de Diane	Antibes	OUI	RD6107			Le bruit des véhicules en excès de vitesse sur la RD6107 est inacceptable et insupportable et nous pourrit la vie. Un contrôle permanent de la vitesse et du bruit doit être installé et tous les conducteurs qui dépassent les limites doivent être poursuivis.	
Avenue de Diane	Antibes	OUI	RD6107			Changer la vitesse limite de 70 à 50 km/h diminuerait le bruit.	
Avenue de Diane	Antibes	OUI	RD6107			Bruit dû à l'énorme circulation et surtout les deux roues	
Avenue de Diane	Antibes	OUI	RD6107			Malgré une modification de la chaussée qui a été bénéfique il faudrait envisager une réduction de la vitesse à 50 km pour obtenir une réelle amélioration du bruit, mais des signaux électriques de vitesse ainsi que des radars seront indispensables (rodéos nocturnes entre autres)	
Avenue de Diane	Antibes	OUI	RD6107			Pour la RD 6107 : vitesse autorisée 70km/h et non pas de 50 km/ h sur votre tableau. Si passage à 50 km/h = -2,5dB soit bruit divisé par presque 2 et perte de « temps » de moins de 1mn pour véhicule. Vitesse actuelle dépassée (AUCUN radar). Nombreux véhicules bruyants dépassant 100db voire 110 dB (exclus lors des enquêtes !!) y compris la nuit motos et véhicules +/- tunnés) ... Depuis des années on promet une	

Adresse - Rue	Adresse - Ville	Votre avis concerne une route départementale (RD) ?	Nom de la RD	Votre sujet concerne une autre infrastructure	De quel autre sujet s'agit-il ?	Votre avis en quelques lignes	Réponse CD06
						« information » des usagers : à quand l'éducation par PV ?	
Chemin des Comtesses	Grasse	OUI	RD6185			Le problème principal concernant le bruit, sur les routes RD6185, RD9 et Route Napoléon (entre rond-point des 4 chemins jusqu'au rd point du bataillon des chasseurs alpins) provient des motos à pot d'échappement trafiqué pour générer spécifiquement du bruit. Certaines voitures de sport sont également dans ce cas-là. Il devient urgent d'installer un radar-bruit dans le tunnel d'accès à la pénétrante Grasse-Cannes afin de dissuader les motards d'installer des pots non homologués.	Ce secteur est classé en agglomération (vitesse autorisée limitée à 50 km/h). Le pouvoir de police appartient au maire pour contrôler les vitesses, le respect des normes bruit des véhicules et les comportements des automobilistes et motocyclistes - hors compétence CD06. S'agissant du bruit généré par les 2 roues motorisées, depuis le 15 avril 2024, toutes les motos immatriculées avant 2017 doivent passer un contrôle technique. Les autres motos sont concernées en fonction de leur date de mise en circulation selon le calendrier prédéfini par décret, entre 2025 et 2027. Un des points contrôlés porte sur les nuisances dont le niveau sonore. L'impact devrait être mesurable positivement à court terme.
Avenue de Boutiny	Peymeinade	NON		Autres	BLANCHISSERIE	Une blanchisserie implantée dans une résidence	Cet avis ne concerne pas le bruit lié au trafic routier. Le pouvoir de police appartient au maire. Hors compétence CD06. Il convient de s'adresser à la mairie de Peymeinade pour étudier d'éventuelles solutions de réduction des nuisances.
Avenue de la Paix	Roquebrune-Cap-Martin	OUI	RD6007			Le bruit de la RD 6007, comme sur l'ensemble de la commune de Roquebrune-Cap-Martin et environ, vient essentiellement des scooters et motos.	Ce secteur est classé en agglomération (vitesse autorisée limitée à 50 km/h). Le pouvoir de police appartient au maire pour contrôler les vitesses, le respect des normes bruit des véhicules et les comportements des automobilistes et motocyclistes - hors compétence CD06. S'agissant du bruit généré par les 2 roues motorisées, depuis le 15 avril 2024, toutes les motos immatriculées avant 2017 doivent passer un contrôle technique. Les autres motos sont concernées en fonction de leur date de mise en circulation selon le calendrier prédéfini par décret, entre 2025 et 2027. Un des points contrôlés porte sur les nuisances dont le niveau sonore. L'impact devrait être mesurable positivement à court terme.



Adresse - Rue	Adresse - Ville	Votre avis concerne une route départementale (RD) ?	Nom de la RD	Votre sujet concerne une autre infrastructure	De quel autre sujet s'agit-il ?	Votre avis en quelques lignes	Réponse CD06
Avenue du Général De Gaulle	Vallauris	OUI	RD435			Cela fait deux ans que j'essaie d'avoir une solution avec le maire, qui dit pas de ralentisseurs car trop dangereux (je l'entends et comprends). Route limitée à 30 sur une pente à 12 %. Depuis 2016 une trentaine de villas construites qui en tous cas ne respectent pas le cadre et pas du tout intégrées au paysage. Nous sommes une dizaine de villas dans notre copropriété, outre la nôtre il y en a encore 4 autres. Avec la zone industrielle et les nouvelles constructions de ces 5 dernières années le bruit augmente.	Ce secteur est classé en agglomération (vitesse autorisée limitée à 50 km/h). Le pouvoir de police appartient au maire pour contrôler les vitesses et les comportements des automobilistes + pose de ralentisseurs - hors compétence CD06
Bretelle du Centre	Beausoleil	OUI	RD47			Cette route est un grand danger, passages protégés en très mauvais état (3 écoles dans le quartier), revêtement très très dégradé. Déjà signalé aux services compétents depuis 15 ans environ (à MENTON / BEAUSOLEIL). Je suis un conducteur de travaux retraité de l'entreprise SPADA.	Ce secteur est classé en agglomération (vitesse autorisée limitée à 50 km/h). La réfection du revêtement est programmée à très court terme par le Département. Cette voie sera transférée à la commune ultérieurement. Le pouvoir de police appartient au maire pour contrôler les vitesses et les comportements des automobilistes - hors compétence CD06
Avenue du Château de la Brague	Antibes	OUI	RD4			Dérapiage contrôlé de nuit sur le rond-point de Marineland et trafic intense bruyant avec camion en montée et descente de Sophia Antipolis	Ce secteur est classé en agglomération (vitesse autorisée limitée à 50 km/h). Le pouvoir de police appartient au maire pour contrôler les vitesses et les comportements des automobilistes - hors compétence CD06
Avenue de la Gare	Roquebrune-Cap-Martin	OUI	RD6007			La RD6007 connaît depuis des années une circulation exponentielle. Seul véritable lien routier entre Menton, Roquebrune et Monaco, cette route est surchargée, surpolluée, dangereuse, avec plusieurs accidents par an et pour certains mortels, des bus n'ont pas la place de passer, etc. Rien n'est fait par les élus locaux pour améliorer cela, en 1er lieu favoriser le train et le co-voiturage, modifier l'échangeur de St Roman qui est un goulet, et autres.	Ce secteur est classé en agglomération (vitesse autorisée limitée à 50 km/h). Le pouvoir de police appartient au maire pour contrôler les vitesses et les comportements des automobilistes. La CARF est compétente en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité pour favoriser le covoiturage et les transports collectifs dont le train en lien avec la Région PACA Le CD06 intervient également pour promouvoir la mobilité durable : en 2023/24 réalisation d'une étude de faisabilité et d'apaisement de l'itinéraire cyclable EV8 entre Menton et Monaco. Sur cette base, des projets d'aménagements sécurisés seront proposés en lien avec les communes concernées.

Adresse - Rue	Adresse - Ville	Votre avis concerne une route départementale (RD) ?	Nom de la RD	Votre sujet concerne une autre infrastructure	De quel autre sujet s'agit-il ?	Votre avis en quelques lignes	Réponse CD06
Chemin la Coste d'Or Inferieur	Grasse	OUI	RD111 + RD2085			Un ralentisseur mal placé, vitesses excessives, sont causes de nuisances sonores émanant notamment des poids lourds et motos	Ce secteur est classé en agglomération (vitesse autorisée limitée à 50 km/h). Le pouvoir de police appartient au maire pour contrôler les vitesses et les comportements des automobilistes + pose de ralentisseurs - hors compétence CD06
Route de Valbonne	Grasse	OUI	RD 4			Beaucoup de circulation en augmentation depuis 2002 et Depuis ouverture du supermarché U qui reste ouvert le dimanche Bruit et vitesse. Beaucoup de camions aussi.	Ce secteur est classé en agglomération (vitesse autorisée limitée à 50 km/h). Le pouvoir de police appartient au maire pour contrôler les vitesses et les comportements des automobilistes - hors compétence CD06

Association Roya Expansion Nature  
Agrément pour la protection de l'environnement renouvelé en avril 2024  
15 rue des anciens combattants 06540 Saorge  
<https://ren.valroya.org>  
associationren06@gmail.com

### **Contribution de l'Association Roya Expansion Nature à la Consultation publique - Plan de prévention du bruit dans l'environnement 06**

L'association Roya Expansion Nature avait déjà déposé un avis lors de la consultation du public pour le PPBE en 2019.

Nos propositions avaient été rejetées au motif que la RD 6204 ne rentraient pas dans les critères de sélection pour faire partie du plan.

Nous réitérons ces propositions pour la consultation de 2024 en insistant sur les points suivants :

- la traversée des villages : Breil sur Roya, Fontan, St Dalmas de Tende et Tende de la RD6204 est en catégorie 3 pour le classement sonore de 2016, soit plus de 70 dB(A) sur une bande de 100 mètres (R571-32 Code de l'environnement),
- l'infrastructure supporte plus de 8200 véhicules par jour au moins 4 mois de l'année (critère d'inclusion au PPBE à l'année),
- le caractère encaissé de la vallée de Breil-sur-Roya à Tende constitue un facteur aggravant de bruit et de pollution de l'air.

En raison de la fermeture du tunnel du col de Tende depuis octobre 2020 la circulation routière a drastiquement diminué. **Cependant dans la perspective d'une réouverture dans les prochaines années nous anticipons un rapide retour à la situation d'avant 2020. Pour que soient prises en compte dès à présent les nuisances qu'il a générées et générera à nouveau pour la vallée de la Roya, nous joignons le courrier que nous vous avons fait parvenir en 2019.**

Avec un rappel de la conclusion : « **Le Conseil départemental peut élargir le champs du PPBE en incluant la RD6204 dans l'action relative aux campagnes de sensibilisation des communes et en proposant tout l'arsenal des mesures décrites: des ralentisseurs, des radars pédagogiques, des contrôles de bruit et pourquoi pas un passage en zone 30 de chaque ville traversée par la RD6204.** »

Résumé du cadre « Votre avis en quelques lignes » du formulaire de saisie :

*L'Association REN réitère sa demande de prise en compte de la RD6204 (comme au PPBE 2019). La traversée de Breil, Fontan, St Dalmas et Tende est en catégorie 3 pour le classement sonore de 2016, soit plus de 70 dB(A) sur 100 m; elle supporte plus de 8200 véhicules/jour au moins 4 mois de l'année; le bruit et la pollution de l'air sont aggravés par l'encaissement. Les nuisances passées et futures du tunnel routier du col de Tende doivent être prises en compte pour la prévention du bruit(voir PJ).*

Le 8 septembre 2024

Annexes en pages suivantes :

- la contribution de REN au PPBE 2019 (voir paragraphe 2 et conclusion)
- le courrier adressé au président du Conseil départemental en avril 2019

**Association Roya Expansion Nature (REN)**

Agréée le 4 août 1994 - Agrément renouvelé le 17 janvier 2014 et le 2 avril 2019

15, rue des anciens combattants - 06540 Saorge

[associationren06@gmail.com](mailto:associationren06@gmail.com)

<http://ren.roya.org>

A l'attention des membres de la commission d'enquête du PPBE

Objet : Contribution de l'association REN à l'enquête publique sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Conseil départemental des Alpes-Maritimes (PPBE06).

Madame, Monsieur,

Nous souhaitons contribuer à l'enquête publique sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Conseil départemental des Alpes-Maritimes (PPBE06).

Après lecture du dossier de présentation, nous proposons quelques remarques et une requête.

**1 – Remarques générales sur dossier de présentation du PPBE06**

La démarche du PPBE, issue d'une réglementation européenne, a pour but de proposer des objectifs de réduction de bruit à la source en s'appuyant sur le diagnostic acoustique constitué par les cartes de bruit stratégiques (CBS) élaborées par l'Etat. Les infrastructures gérées par le Conseil départemental et concernées par cette législation sont les routes départementales supportant plus de 8000 véhicules de TJMA.

***Concernant le diagnostic, les mesures acoustiques et la méthodologie***

Le bureau d'étude explique qu'il n'a pas pu travailler sur les CBS parce que les données de trafic et les détails par point de calcul n'étaient pas fournis. Il a donc refait des mesures acoustiques et des relevés de trafic pendant une période de 7 jours, en 15 points choisis selon des critères non explicités; puis a fait un découpage des RD en 131 zones liées à la nature du bâti. Dans ces zones, [...des requêtes ont été menées afin de dénombrer en estimation sommaire mais réelle, les quantités d'habitants en dépassement potentiel de seuil de bruit *L<sub>den</sub>*]. Les évaluations du nombre d'habitants accompagnant les CBS n'ont donc pas été prises en compte.

Au final, le dossier de présentation contient deux évaluations du niveau de bruit et deux évaluations du nombre d'habitants qui ne coïncident pas entre elles.

Le cas de la RD2 constitue un exemple :

- Tableau des CBS (p. 19): 357 personnes exposées de jour, 1 établissement d'enseignement exposé, tout le parcours en dépassement du seuil 68 dB(A)*L<sub>den</sub>*
- Estimation du bureau d'étude (p. 41): 84 personnes exposées de jour sur une zone réduite de la RD (zone 81).

Deux cartes extraites de l'étude sont reproduites en figure 1 pour illustrer l'écart.

D'autre part, la détermination des zones prioritaires pour le traitement des nuisances se fait selon une hiérarchisation en fonction du nombre d'habitants concernés des 131 zones précédemment évoquées, sans tenir compte du niveau sonore. Ainsi Peymeinade et Roquebrune-Cap-Martin, en tête des nuisances sonores dans les 15 points de mesure évalués par le bureau d'étude, se retrouvent en 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> position dans la hiérarchie des priorités et ne seront pas traitées avant longtemps. De même La RD2 se retrouve en 28<sup>ème</sup> position dans la hiérarchie des priorités et ne sera pas traitée.

1/4

La double évaluation des paramètres du diagnostic et le choix de hiérarchisation uniquement en fonction du nombre d'habitants introduisent un doute sur la pertinence des conclusions du dossier.  
Ne faudrait-il pas aussi traiter en priorité les zones où il y a dépassement même si cela concerne moins de personnes ?

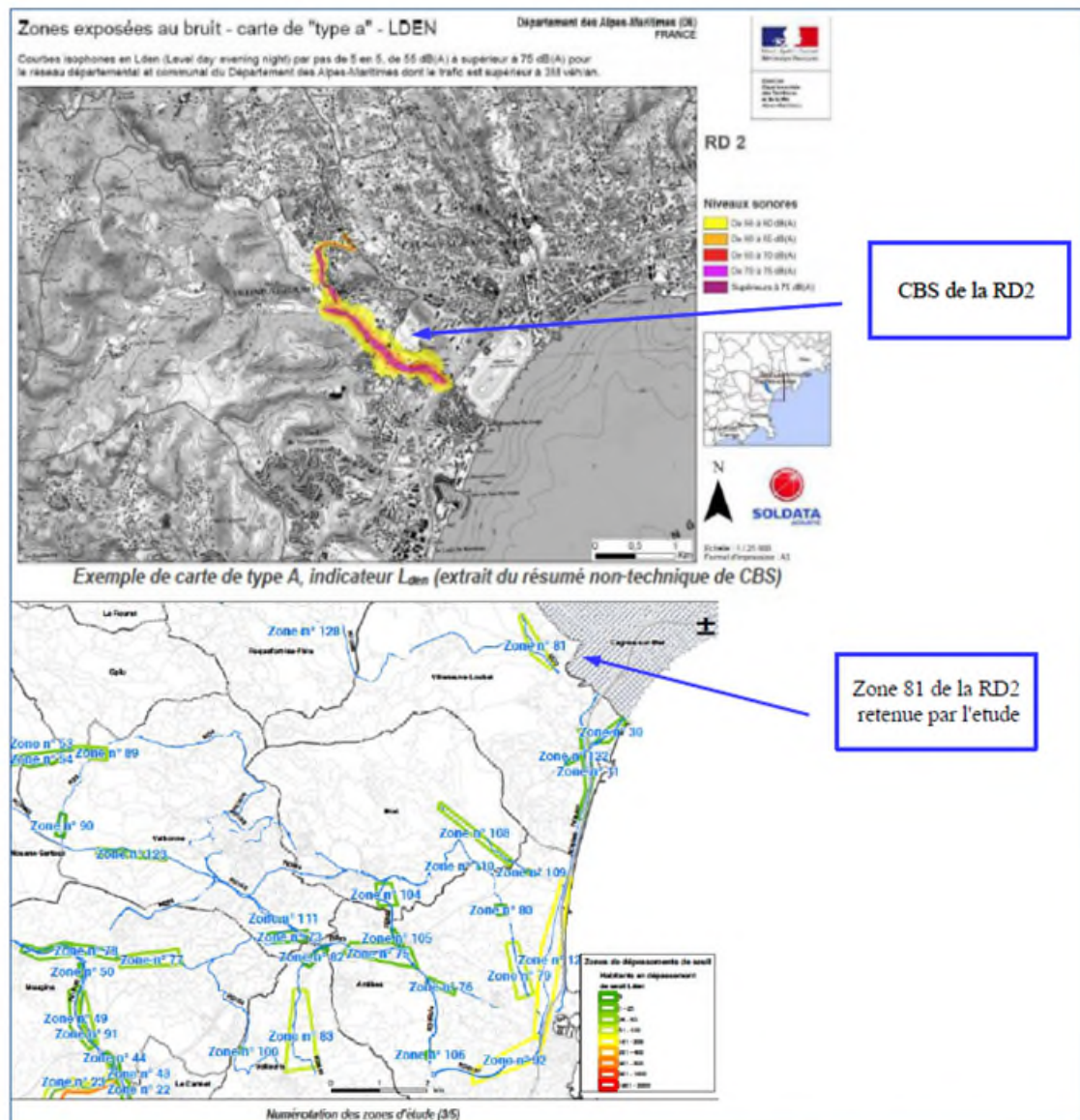


Figure 1: extrait du document de présentation. Carte de bruit stratégique de la RD2 comparée à la zone 81 selon les évaluations de l'étude.

**Concernant les mesures programmées**

La liste des actions à la source et correctives est très fournie, ainsi que celle des actions de prévention et de sensibilisation (p.61 et 62). Il y en a de très coûteuses, comme l'isolement des façades, d'autre moins, comme le monitoring du bruit, et d'autres à coût zéro comme les zones 30 ou le contrôle des deux roues motorisées.

Malheureusement, les actions proposées, y compris pour les 13 zones prioritaires, sont presque exclusivement des isolations de façades, assorties d'un constat d'impuissance sur la réduction à la source: *[Aucune protection à la source n'a été proposée ici du fait des contraintes sur le bâti à protéger, soit parce qu'il est dispersé, soit parce qu'il est continu en ville à proximité des voies ; également parce que les vitesses de circulation sont déjà réduites, leur réduction ou la mise en place de revêtement acoustique ne sont pas envisagés.]*(p.66)

Pourtant la limitation de vitesse à 30 km/h a fait ses preuves par ailleurs surtout si elle est accompagnée de radars pédagogiques et de surveillance. De même le contrôle du niveau de bruit des deux roues semble incontournable tant leur impact sonore, du scooter aux grosses cylindrées, est considérable.

Il n'est pas question ici de s'opposer aux actions sur les isolations de façade, mais de rappeler que les réductions de vitesse et la surveillance acoustique des deux roues sont beaucoup moins coûteuses et, contrairement à ce qui est écrit dans la présentation, au moins aussi efficaces quand elles sont correctement appliquées. Elles ont aussi l'avantage de réduire les nuisances pour les piétons et contribuer à la sécurité.

## 2 – Demande concernant le PPBE06 et la Route Départementale RD6204

Notre association a adressé deux courriers au président du Conseil départemental pour demander l'insertion de la RD6204 dans le PPBE06. La réponse des services techniques est négative (denier courrier en annexe). Nous saisissons la présente enquête pour faire valoir à nouveaux nos arguments.

La RD6204 a fait l'objet d'un classement sonore en 2016, et se trouve en catégorie 3.

Ce classement signifie que le niveau de bruit est supérieur à 70 dB(A) sur le LAeq(6h-22h) et donc qu'il est supérieur au seuil de bruit de la réglementation française (voir encadré 1 pour les équivalences de seuil des législations française et européenne). Tous les habitants des immeubles situés le long de la route sont donc en dépassement potentiel de seuil de bruit  $L_{den}$ .

*Dans une configuration routière classique, les écarts entre  $L_{den}$  et LAeq(6h-22h) seront 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 LAeq(6h-22h)*  
*Egalement, 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 LAeq(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).*

*Encadré 1 : extrait du document de présentation. Rappel sur les valeurs de seuil.*

Le texte de loi qui régit le classement sonore impose une analyse du bruit pour les voies supportant un trafic de plus de 5000 véhicules en TJMA, ce qui est le cas de la RD6204. Il prévoit des mesures à prendre pour la protection sonore des nouveaux bâtiments construits à proximité de la voie. Mais en aucun cas il ne réglemente la source du bruit et il ignore les effets sur les habitants des bâtiments existants et sur les piétons dans les traversées des bourgs.

D'où notre souhait d'inclure la RD6204 dans le PPBE, qui oblige les gestionnaires à identifier les causes du bruit et à s'attaquer à leur source.

Les niveaux de bruit ont déjà été mesurés lors du classement sonore. Il ne reste donc qu'à proposer des aménagements en suivant les actions préconisées dans la présentation :

- respect de la vitesse réglementaire *[le Département pourra à titre préventif mettre en place un radar pédagogique sur son réseau.]*

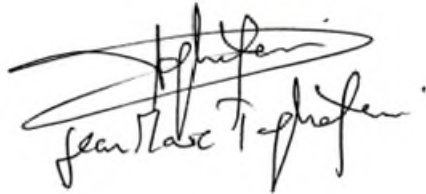
- rappel de pouvoirs de police du maire *[notamment pour le contrôle et la verbalisation du non-respect des normes acoustiques des véhicules à moteur, en particulier les deux-roues motorisés.]*
- campagnes de sensibilisation *[... au niveau des collèges, notamment sur le bruit des 2-roues motorisés. Cette thématique pourra être élargie aux problèmes de surdité liés à l'écoute de la musique amplifiée.]*

Nous souhaitons que, en plus de répondre aux sollicitations des collectivités comme indiqué dans la présentation, le Conseil départemental leur propose des solutions quand elles sont concernées par une route qui a fait l'objet d'un classement sonore impactant. Sur la RD6204 le trafic n'atteint pas les 8000 véhicules en TJMA, mais les 8000 véhicules en journée sont très fréquemment atteints à Breil-sur-Roya, et l'encaissement de la vallée rend le bruit très présent sur les versants.

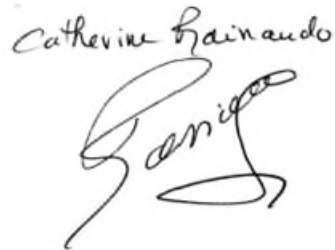
Le Conseil départemental pourrait élargir le champs du PPBE en incluant la RD6204 dans l'action relative aux campagnes de sensibilisation des communes et en proposant tout l'arsenal des mesures décrites: des ralentisseurs, des radars pédagogiques, des contrôles de bruit et pourquoi pas un passage en zone 30 de chaque ville traversée par la RD6204.

Avec nos cordiales salutations.

Pour le conseil d'administration de Roya Expansion Nature.



Jean-Benoît Téphren



Catherine Binaudo



## ASPONA

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE LA NATURE ET DES SITES  
DE ROQUEBRUNE – CAP MARTIN, MENTON ET ENVIRONS

B.P. 17 – 06501 MENTON CEDEX  
AGREER N° SIREN 401 480 827 N° SIRET 401 480 827 000 21

Menton, le 18 août 2024

### **Objet : Consultation publique sur le Plan de prévention du bruit dans l'environnement dans les Alpes-Maritimes**

<https://www.departement06.fr/actualites/nouveau-plan-de-prevention-du-bruit-dans-lenvironnement-06-participez-la-consultation>

L'ASPONA, en tant qu'association environnementale agréée au niveau départemental, forte de ses adhérents et leurs familles résidant à Menton, Roquebrune-Cap-Martin (RCM), Beausoleil et La Turbie, dont certains sont riverains des RD 6007, 22, 47, 51, 52, 152, 2204, 2264, 2566, 6098, souhaite transmettre des observations et propositions sur le projet de PPBE 2024-2029 :

#### 1 – Un constat globalement partagé sur les « points noirs » de l'Est du département :

L'ASPONA a conduit une enquête en 2018 auprès de la population de Menton et RCM qui faisait apparaître un haut niveau de nuisances sonores dans les RD 6007, 6098, 22, 152, 52 et 2566 (<http://aspona.org/pdf/Bilan%20bruit.pdf> et PJ). Si les résultats convergent majoritairement avec le diagnostic du PPBE, elle s'étonne que la moyenne vallée du Careï / avenue et route de Sospel entre la voie ferrée et l'autoroute ne soit pas davantage identifiée dans le diagnostic du PPBE.

#### 2 – Des divergences sur l'approche méthodologique :

Alors que le diagnostic se focalise sur la proximité avec les immeubles d'habitation, les établissements scolaires et de santé, il ne tient pas compte de l'usage des routes concernées. Ainsi, les 2 RD 6007 et 52 étant situées en bord de mer, l'usage des trottoirs à RCM et Menton, pour la promenade ou l'accueil des terrasses de café-restaurants, aggrave encore le degré des nuisances. Par ailleurs, la particularité du fort trafic lié aux déplacements domicile-travail vers et depuis Monaco est sa composante à hauteur de 30% de 2 roues à moteur thermique, scooters et motos. Or, ceux-ci sont nettement plus bruyants que les automobiles ; peu d'amélioration technologique sont enregistrées depuis 20 ans et même une dégradation avec la multiplication de TMax, JTM, Harley Davidson, etc. Il en résulte une sous-estimation des nuisances sonores à l'Est du département et surtout une inadéquation des actions proposées dans le PPBE 2024-2029.

#### 3 – Des interrogations, voire des doutes, sur l'efficacité des 3 PPBE précédents :

Le bilan des Plans depuis 2014 montre que d'importants travaux routiers ont été effectués dans les communes de RCM et Menton et que le Département a aidé à l'achat de vélos électriques, ainsi qu'à la réalisation de la nouvelle gare de Menton. L'absence de réduction des nuisances sonores conduit donc à douter de l'efficacité, voire de la pertinence des actions menées bien que très coûteuses (amélioration technique des chaussées). L'ASPONA a bien noté que le Département s'en remet largement aux actions complémentaires conduites par les communes, mais en l'absence de telles actions, pourquoi le PPBE n'élargit pas sa palette d'interventions en direction des communes pour les encourager ou les obliger à se saisir de cet enjeu ?



Il est vrai que sur un sujet complémentaire, la pollution de l'air, la CARF ne participe pas aux réunions du COPIL sur le PPA 06 et n'a toujours pas installé de capteurs fixes sur son territoire.

Une autre interrogation porte sur les interventions techniques de l'Agence départementale des routes basée à Menton, qui vont à l'encontre de l'objectif de réduction du bruit, sachant qu'elles vont bien au-delà des seules voies de type RD. Il est établi que, bien que la végétalisation le long des routes contribue faiblement à l'atténuation du bruit au sol, l'effet acoustique s'avère déterminant pour les habitants des immeubles des étages élevés, les branches et feuilles empêchant l'effet de réverbération en hauteur (voir « Les arbres et les forêts peuvent-ils contribuer à l'amélioration de l'environnement sonore ? » par Jérôme Defrance, Philippe Jean et Nicolas Barrière in *Santé publique* 2019 HS1 (pp 187 à 195). Or, l'ASPONA se bat depuis 5 ans à chaque opération de réfection des parkings latéraux ou des trottoirs pour que les pieds et troncs des arbres d'alignement soient dégagés de leur gangue de goudron sur une surface d'environ 1 m<sup>2</sup>. A défaut d'un arrosage spécifique, les arbres doivent pouvoir recevoir l'eau de pluie. La désimperméabilisation des bords de route ou des espaces de stationnement devrait aussi être inscrite dans le PPBE, car la pleine terre a aussi un effet positif d'absorption du bruit.

La question de l'effectivité des verbalisations des motos et scooters trop bruyants se pose aussi : des mesures rigoureuses, comme cela se fait avec des policiers à l'entrée Est de Monaco, devraient être mises en place pour enregistrer les décibels des véhicules avec un sonomètre couplé avec le relevé des plaques minéralogiques.

Cela explique, d'ailleurs, « automatiquement » que les parcs départementaux soient caractérisés par un bas niveau sonore : il est prouvé par les scientifiques que la forêt est un atténuateur de bruit, non seulement par la concentration d'arbres mais aussi du fait d'un sol profond.

#### 4 – Des propositions pour étoffer le PPBE et améliorer son efficacité

L'ASPONA regrette vivement qu'alors que 20 sites de covoiturage ont déjà été réalisés dans le département et que 11 nouveaux sites de covoiturage sont à l'étude, aucun ne l'a été dans la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française et que rien ne soit prévu jusqu'en 2030. Il faudrait programmer l'aménagement de 2 ou 3 sites à proximité des sorties d'autoroute à Menton, La Turbie et Beausoleil, ainsi qu'un ou deux dans la vallée de la Roya.

Pour ce qui est du Plan Vélo, si l'ASPONA s'est fortement mobilisée depuis 2017 et a vu avec satisfaction l'aménagement à Menton du tronçon entre la frontière et le Square Victoria, le prolongement le long du bord de mer de Menton jusqu'à RCM n'est pas évoqué. La CARF ne fait toujours pas partie du comité d'itinéraire français de l'Eurovélo 8. Le PPBE devrait donc prévoir une incitation forte à la réalisation de ce nouveau tronçon, ainsi qu'une piste en bord de mer à Roquebrune Cap Martin (avenue Winston Churchill).

Plus généralement, le PPBE devrait prévoir l'encouragement - avec appuis financier ou méthodologique - à l'adoption de plans de mobilité au niveau communal et/ou intercommunal (qui sont également requis par le SRADDET) et surtout à la mise en œuvre de mesures concrètes (verbalisation ou interdiction de circulation pour les véhicules trop bruyants, mise en place de parkings de covoiturage, mise en place de parking de délestage avec service de bus réguliers, révision du plan de circulation en zone urbaine dense, etc.).

Frédérique LORENZI, Présidente