

Arrondissement de Grasse

**COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS**

Siège social:
Hôtel de Ville
BP 2205

06606 ANTIBES CEDEX

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS**

Séance du 21 décembre 2020

Effectif légal	Présents ou Représentés	Procurations + Absents
80	60	20

N° de la séance : 14

Objet de la délibération : Environnement -
Nuisances sonores - Plan de Prévention
du Bruit de l'Environnement (PPBE) -
Approbation

Original
 Expédition certifiée conforme à
l'original
Pour le Président,
Le Directeur Général des Services

Stéphane PINTRE

N° Enregistrement : CC.2020.245

Date de la convocation :
Le 15/12/2020

Certifié exécutoire compte tenu

de l'affichage
en date du **22 DEC. 2020**

de la réception s/Préfecture
en date du **22 DEC. 2020**

Pour le Président,
La Responsable de Service



Corinne SAINTE

L'an deux mil vingt et le 21 décembre à 16h00, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, régulièrement convoqué conformément aux dispositions des articles L 5211-1, L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, au Chapiteau des Espaces du fort carré - avenue du 11 novembre à Antibes en session ordinaire du mois de décembre, sous la présidence de Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Maire d'Antibes Juan-Les-Pins.

PRESENTS :

Jean LEONETTI, Kevin LUCIANO, Lionnel LUCA, Joseph CESARO, Jean-Pierre DERMIT, Jean-Bernard MION, Michel ROSSI, Gérald LOMBARDO, Frédéric POMA, Emmanuel DELMOTTE, Jean-Pierre CAMILLA, Thierry OCCELLI, Jean-Pierre MASCARELLI, Eric MELE, Sophie NASICA, Gilbert TAULANE, Gilbert HUGUES, Richard THIERY, Marc MALFATTO, Dominique TRABAUD, Jean-Paul ARNAUD, Georges TOSSAN, Alexis ARGENTI, Michèle MURATORE, Eric CHALVIN, Jacques GENTE, Marguerite BLAZY, Marie-Rose BENASSAYAG, Anne-Marie BOUSQUET, Christian LATY, Thérèse DARTOIS, Henriette VENTRE, Albert CALAMUSO, Sylvie MARCHAND, Denis FERRER, Serge JOVER, Marie ANASSE, Geneviève PIERRAT, Simone TORRES-FORET DODELIN, Eric DUPLAY, Michel MANAGO, Marinette LANGLAIS, Christophe FONCK, Catherine LANZA, Marika ROMAN, Martine SAVALLI, Carole BONAUT, Claire BAES, Elisabeth DEBORDE, Laurence HARTMANN, Eric PAUGET, David SIMPLOT, Marc BORIOSI, Hassan EL JAZOULI, Isabelle GARCIA, Marion MUSSO, Céline LAMBIN, Xavier WIJK, Delphine CAROSI, Alexia MISSANA

PROCURATIONS :

François WYSZKOWSKI à Eric MELE, René TRASTOUR à Alexis ARGENTI, Georges VAZIA à Eric CHALVIN, Bernard GARNIER à Céline LAMBIN, Yves DAHAN à Hassan EL JAZOULI, Audouin RAMBAUD à Eric DUPLAY, Serge AMAR à Jacques GENTE, Nathalie DEPETRIS à Anne-Marie BOUSQUET, Olivia LEVINGSTON à Emmanuel DELMOTTE, Khéra BADAOUI HUGUENIN VUILLEMIN à Alexia MISSANA

ABSENTS :

Monique GAGEAN, François ZEMA, Tanguy CORNEC, Christophe ETORE, Laurent CHARTIER, Françoise THOMEL, Valérie ROLLAND, Marie OZENDA, Aline ABRAVANEL, Alain BERNARD

Les Délégués communautaires présents formant la majorité des membres en exercice, il a été procédé à la nomination d'un secrétaire pris au sein du Conseil.

Madame Alexia MISSANA, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

Monsieur LUCA,

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA), tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006, s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore réalisée en 2019 et approuvée par le Conseil Communautaire le 14 octobre 2019.

Il s'agit pour la CASA d'une démarche volontaire, non obligatoire, l'arrêté du 14 avril 2017 ayant modifié les périmètres des territoires soumis à l'obligation d'élaboration des PPBE.

Conformément à la réglementation en vigueur, le PPBE tient compte de l'ensemble des sources de bruit identifiées par la directive européenne 2002/49/CE à savoir tous les axes routiers (incluant le réseau autoroutier, national, départemental et communal), l'aéroport de Nice Côte d'Azur, le réseau ferré et les principales activités industrielles classées pour la protection de l'environnement soumis à autorisation de type A (ICPE-A).

L'objectif du PPBE est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique, les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité de l'environnement sonore des habitants et de leur cadre de vie.

Il intègre les actions mises en place par l'ensemble des gestionnaires (communes, CASA, Conseil Départemental 06, VINCI Autoroutes, Aéroport Nice Côte d'Azur, SNCF Réseau).

A cet égard, la réalisation du PPBE a pris appui sur :

- ▶ Les éléments de diagnostic issus de la cartographie de l'environnement sonore ;
- ▶ La réalisation d'un diagnostic acoustique relatif aux zones de dépassements ;
- ▶ La connaissance des actions engagées et prévues en matière de réduction du bruit par la CASA et ses partenaires.

Ce plan énonce deux objectifs principaux :

- ▶ La réduction des nuisances sonores dans les zones à enjeux ;
- ▶ L'anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d'aménagements du territoire.

La réduction des nuisances sonores concerne majoritairement les bruits issus de sources routières. La concertation avec les gestionnaires d'infrastructures a permis de recenser les mesures réalisées et prévues ainsi que celles envisageables à terme.

A cet égard, on peut citer notamment la mise en place par VINCI Autoroutes d'écrans acoustiques sur la commune de Villeneuve-Loubet et l'isolation de façades le long de l'A8 sur plusieurs communes de la CASA. VINCI Autoroutes s'est engagé à résorber progressivement les Points Noirs Bruit en menant :

- des actions à la source : de type renouvellement de revêtement ;
- des actions sur le chemin de propagation : de type écran ou butte de terre ;
- des actions sur les récepteurs : isolation acoustique des bâtiments ;
- des actions de communication et sensibilisation et de partenariat avec les acteurs locaux, pour une meilleure maîtrise de l'urbanisation et des activités au bord de l'infrastructure autoroutière.

Par ailleurs, le Conseil Départemental 06 a réalisé et prévoit d'effectuer des opérations de renouvellement d'enrobés et des aménagements de voiries ainsi que des actions de prévention et de sensibilisation. Des aménagements de pistes cyclables ont été réalisés en partenariat avec les communes notamment le long des routes départementales D135 et D2085.

Dans son propre PPBE, le Département considère comme prioritaires ou secondaires plusieurs zones à enjeux identifiées dans le PPBE de la CASA.

L'anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d'aménagements sera intégrée au SCOT CASA, prescrit par délibération n° CC.2020.180 du 05 octobre 2020, et prise en compte dans les grands projets d'aménagement de la CASA.

Par-delà les objectifs portés par le PPBE de la CASA, conformément aux textes en vigueur, les différentes autorités compétentes en matière d'infrastructures de transport (Etat, Conseil Départemental, SNCF Réseau, autoroutiers, communes) ont vocation à se doter de leur propre PPBE. En tant que gestionnaire de voies routières communales supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an, **la Ville d'Antibes** est concernée par :

- Un PPBE d'agglomération, réalisé par la CASA ;
- Un PPBE relatif à ses « grandes infrastructures » routières basé sur les cartes de bruit établies par l'Etat.

Afin d'en simplifier la procédure d'élaboration, dans un contexte de délais contraints, il a été proposé que le PPBE d'agglomération de la CASA puisse englober le PPBE de « grandes infrastructures » de la Ville d'Antibes, celle-ci pouvant néanmoins choisir de le réaliser par elle-même.

Une convention a donc été signée entre la Ville d'Antibes et la CASA le 14/04/2020. Un chapitre du présent PPBE de la CASA est donc dédié au PPBE de la Ville d'Antibes pour les voies communales identifiées par l'Etat.

Le projet de PPBE a été mis à disposition du public pour une période de deux mois du 20 juillet au 20 septembre 2020, au siège de la CASA avec un registre des doléances dédié et sur le site internet de la CASA avec un formulaire de questions en ligne.

42 avis d'habitants, associations ou élus ont été recueillis. Les remarques portaient sur les thématiques suivantes : bruit routier (dont poids-lourd et deux-roues), bruit ferroviaire, bruit industriel, bruit aérien (dont l'aviation de tourisme et les hélicoptères), mais aussi sur le bruit de chantiers et le bruit dit de voisinage qui est hors-champ d'action du PPBE.

A l'issue de la période de consultation, les remarques formulées ont été analysées et transmises à l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures et aux communes concernées afin qu'ils puissent apporter des éléments de réponses complémentaires. Une note de synthèse intégrant les réponses apportées aux remarques est intégrée en annexe du document finalisé.

Une mise en ligne du document sur le site internet de la CASA est prévue à l'issue de la démarche : www.agglo-sophiaantipolis.fr

Vu, la Directive Européenne CE 2002/49 du Parlement et du Conseil en date du 25 juin 2002 et du décret 2006-361 du 24 mars, relative à l'évolution et la gestion du bruit dans l'environnement qui porte obligation aux grandes infrastructures et aux agglomérations de plus de 100 000 habitants des états membres, de réaliser des cartes stratégiques du bruit et des plans de prévention associés ;

Vu, les articles L.572-8 du Code de l'Environnement et n°6 du décret n°2006-361 ;

Vu, les cartes de bruits stratégiques approuvées par délibération n°CC.2019.134 du Conseil Communautaire en date du 14 octobre 2019 ;

Considérant, que la CASA a élaboré son plan de prévention avec le soutien de SIXENSE Engineering conformément aux exigences réglementaires en vigueur ;

Considérant, que le présent PPBE intègre les remarques du public, et qu'il appartient au Conseil Communautaire d'arrêter le document ;

En conséquence, il est proposé au Conseil Communautaire :

- d'arrêter le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la CASA, joint en annexe ;
- d'autoriser les services concernés à procéder à la publication du document par voie électronique.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE, OUI L'EXPOSE DU VICE-PRESIDENT ET APRES EN AVOIR DELIBERE, A L'UNANIMITE, DECIDE :

- d'arrêter le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la CASA, joint en annexe ;
- d'autoriser les services concernés à procéder à la publication du document par voie électronique.

AINSI FAIT ET DELIBERE
A ANTIBES LE 21 décembre 2020
Suivent les signatures
Pour extrait certifié conforme,

Le Président,



Jean LEONETTI

Hear me.

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) DE LA CASA 2020-2025

RA16081-07-A - 04/12/2020



COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
SOPHIA ANTIPOLIS



SIXsense
Engineering

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) DE LA CASA 2020- 2025

RA16081-07-A - 04/12/2020

Sommaire

<u>1</u>	Résumé non technique	3
<u>2</u>	Introduction	5
<u>3</u>	Diagnostic relatif aux zones à enjeux	8
<u>4</u>	Synthèse des documents d'orientations stratégiques	17
<u>5</u>	Synthèse des actions réalisées et programmées	28
<u>6</u>	PPBE « grandes infrastructures » communales d'Antibes	33

Annexes

<u>A1</u>	Tableaux des actions réalisées pendant les 10 dernières années	44
<u>A2</u>	Tableaux des actions programmées pour les 5 prochaines années	56
<u>A3</u>	Actions réalisées par la Ville d'Antibes	62
<u>A4</u>	Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique	70

Rédaction

Marie-Laure PRETO

Approbation

Amandine MOULIN

1 RESUME NON TECHNIQUE

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA), tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore réalisée en 2019 et approuvée par le Conseil Communautaire le 14 octobre 2019.

Il présente, dans un premier temps, le contexte réglementaire, la démarche de réalisation et l'étendue d'application du Plan.

La réalisation du PPBE a pris appui sur :

- ▶ Les éléments de diagnostic issus de la cartographie de l'environnement sonore.
- ▶ La réalisation d'un diagnostic acoustique relatif aux zones de dépassements.
- ▶ La connaissance des actions engagées et prévues en matière de réduction du bruit par la CASA et ses partenaires.

Ce plan énonce deux objectifs principaux :

- ▶ La réduction des nuisances sonores dans les zones à enjeux.
- ▶ L'anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d'aménagements du territoire.

La réduction des nuisances sonores concerne majoritairement les bruits issus de sources routières. La concertation avec les gestionnaires d'infrastructures a permis de recenser les mesures réalisées et prévues ainsi que celles envisageables à terme. VINCI Autoroutes a réalisé la mise en place d'écrans acoustiques sur la commune de Villeneuve-Loubet et l'isolation de façades le long de l'A8 sur plusieurs communes de la CASA et situées le long de l'A8. VINCI Autoroutes **s'est engagé à résorber progressivement les Points Noirs Bruit** en menant des actions à la source : de type renouvellement de revêtement ; des actions sur le chemin de propagation : de type écran ou butte de terre ; des actions sur les récepteurs : isolation acoustique des bâtiments ; des actions de communication et sensibilisation et de partenariat avec les acteurs locaux, pour une meilleure maîtrise de l'urbanisation et des activités au bord de l'infrastructure autoroutière.

Le Conseil Départemental 06 a réalisé et prévoit de réaliser des opérations de renouvellement d'enrobés et des aménagements de voiries ainsi que des actions de prévention et de sensibilisation. Des aménagements de pistes cyclables ont été réalisés en partenariat avec les communes notamment le long des routes départementales D135 et D2085. Dans son propre PPBE, le Département considère comme prioritaires ou secondaires plusieurs zones à enjeux identifiées dans le PPBE de la CASA.

L'anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d'aménagements sera intégrée au SCOT CASA actuellement en projet et prise en compte dans les grands projets d'aménagement de la CASA.

Par-delà les objectifs portés par le PPBE de la CASA, conformément aux textes en vigueur, les différentes autorités compétentes en matière d'infrastructures de transport (Etat, Conseil Départemental, SNCF Réseau, autoroutiers, communes) ont vocation à se doter de leur propre PPBE. En tant que gestionnaire de voies routières communales supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an, **la ville d'Antibes** est concernée par :

- ▶ Un PPBE d'agglomération, réalisé par la CASA.
- ▶ Un PPBE relatif à ses « grandes infrastructures » routières basé sur les cartes de bruit établies par l'Etat.

Afin d'en simplifier la procédure d'élaboration, dans un contexte de délais contraints, il a été proposé que le PPBE d'agglomération de la CASA puisse englober le PPBE de « grandes infrastructures » de la Ville d'Antibes, celle-ci pouvant néanmoins choisir de le réaliser par elle-même.

Une convention a donc été signée entre la Ville d'Antibes et la CASA le 14/04/2020. Un chapitre du présent PPBE de la CASA est donc dédié au PPBE de la Ville d'Antibes pour les voies communales identifiées par l'Etat.

2 INTRODUCTION

2.1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA), compétente en matière de lutte contre les nuisances sonores est soumise à l'établissement d'un PPBE.

La Directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, et sa transposition dans le droit français (décret et arrêté d'application du 24 mars et du 4 avril 2006), rendent obligatoire la réalisation d'une cartographie stratégique du bruit ainsi qu'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sur le territoire de l'unité urbaine des grandes agglomérations.

La CASA était concernée par les textes, au lancement de l'étude en 2016, au titre de son appartenance à l'unité urbaine de Nice, au sens INSEE (comportant plus de 250 000 habitants).

L'arrêté du 14 avril 2017 a modifié les périmètres des territoires soumis à l'obligation, déchargeant la CASA de son obligation. La démarche étant déjà bien engagée, la CASA a choisi en concertation avec les 2 autres agglomérations du groupement de commande (la CACPL et la CAPG) de poursuivre l'élaboration commune de ces documents, de manière volontaire pour la CAPG et la CASA, étant donné que les obligations sont maintenues pour la CACPL.

Les **cartes du bruit**, approuvées par le Conseil Communautaire **du 14 octobre 2019**, présentent un état des lieux de la situation sonore entre 2016 et 2019. Ces cartes permettent de visualiser la situation sonore et d'estimer la part de population et de bâtiments sensibles impactés par de forts niveaux de bruit.

La CASA a ensuite poursuivi la démarche pour l'élaboration du PPBE avec l'aide de SIXENSE Engineering, bureau d'études spécialisé en management de l'environnement sonore, ayant réalisé les cartes de bruit sur le territoire.

Conformément au Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des plans de prévention du bruit dans l'environnement, le PPBE concerne l'ensemble des sources de bruit concernées par la directive mentionnée ci-dessus, à savoir : tous les axes routiers, l'aéroport de Nice Côte d'Azur, le réseau ferré et les principales industries classées pour la protection de l'environnement soumis à autorisation de type A (ICPE-A).

Le Plan de Prévention du Bruit sur l'ensemble du territoire comporte également les éléments relatifs aux actions mises en place par l'ensemble des gestionnaires (Communes, CASA, Conseil Départemental 06, VINCI Autoroutes, Aéroport de Nice Côte d'Azur, SNCF Réseau).

L'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des endroits remarquables.

La cartographie stratégique du bruit ainsi que le PPBE sont des documents d'information non opposables.

2.2. DEMARCHE DE REALISATION

Un comité de suivi de l'étude s'est réuni à plusieurs reprises afin de statuer sur l'avancée du projet et valider des aspects techniques.

Dans un premier temps, à partir d'avril 2019, un **diagnostic acoustique du territoire** a été effectué, dont les résultats sont présentés au titre 2. Les zones à enjeux du territoire ont été déterminées à l'aide des cartes de bruit présentant les dépassements des valeurs limites définies par les textes. Il s'agit de zones dans lesquelles des bâtiments sensibles au bruit sont soumis à des niveaux sonores trop élevés au regard de la réglementation française.

L'inventaire des actions réalisées et programmées a été mené au cours de l'année 2019 avant d'être portées au PPBE.

Le projet de PPBE a été mis à la disposition du public pour une période de 2 mois du 20 juillet au 20 septembre 2020, au siège de la CASA avec un registre des doléances dédié et sur le site Internet de la CASA avec un formulaire de questions en ligne. A l'issue de la période de consultation, les remarques formulées ont été analysées et une note de synthèse exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur sera donnée est annexée au présent PPBE. L'ensemble constitue le PPBE qui fera l'objet d'approbation en Conseil Communautaire et d'une publication par voie électronique.

2.3. ETENDUE D'APPLICATION DU PPBE

2.3.1. Sources de bruit

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement tient compte de l'ensemble des sources de bruit concernées par la Directive Européenne et ses textes de transposition en droit français (décret n°2006-361 du 24 Mars 2006 et arrêté du 4 Avril 2006), à savoir :

- ▶ Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et communal.
- ▶ Les infrastructures de transport ferroviaire.
- ▶ Les infrastructures de transport aérien.
- ▶ Les activités industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

2.3.2. Territoire

La CASA est composée de 24 communes mais seulement 13 communes sont concernées par le PPBE, il s'agit de : Antibes Juan-les-Pins, Biot, Châteauneuf, La Colle-sur-Loup, Le Bar-sur-Loup, Le Rouret, Opio, Roquefort-les-Pins, Saint-Paul de Vence, Tourrettes-sur-Loup, Valbonne Sophia Antipolis, Vallauris Golfe-Juan et Villeneuve-Loubet.

2.3.3. Qui souhaite-t-on protéger ?

La **population** est bien évidemment au cœur de ces mesures. La qualité de l'environnement sonore des habitants et de leur cadre de vie est recherchée.

Les établissements au sein desquels un environnement sonore modéré est nécessaire pour du repos et/ou de l'apprentissage sont également concernés. Il s'agit des **établissements d'enseignement et de santé**.

2.3.4. Qui agit ?

La CASA n'est pas seul acteur de ce document. Les partenaires sont essentiels pour mener à bien cette démarche, la prise de conscience étant collective :

- ▶ Les communes, en tant que gestionnaire du réseau routier communal et en tant que gestionnaire des écoles, et partenaires sur les questions du logement.
- ▶ Les autres gestionnaires des sources de bruit : l'Etat, le Département, SNCF Réseau, les sociétés d'autoroutes (VINCI Autoroutes), l'Aéroport Nice Côte d'Azur.

3 DIAGNOSTIC RELATIF AUX ZONES A ENJEUX

Les cartes de bruit stratégiques constituent un premier état des lieux des nuisances sonores du territoire, en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles, vis-à-vis des sources considérées.

Elles sont disponibles sur le site suivant : <https://www.agglo-sophiaantipolis.fr/> rubrique vivre et habiter / évoluer dans son environnement.

Les cartes de bruit ont fait l'objet d'analyses approfondies basées sur le croisement entre les données démographiques et les données liées au bruit.

Ces diagnostics affinés du territoire ont permis d'identifier et de hiérarchiser des zones à enjeux.

3.1. INDICATEURS ACOUSTIQUES

Pour mémoire, les **indicateurs de niveau sonore** représentés sont exprimés en dB(A) mais ils traduisent une **notion de gêne** globale ou de risque pour la santé :

- ▶ Le **L_{DEN}** caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « L_{day}, L_{evening}, L_{night} », niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.
- ▶ Le **L_N** est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

Les indicateurs acoustiques utilisés (L_{DEN} et L_N) correspondent à des « doses » d'énergie sonore intégrées sur des périodes représentatives (journée complète, nuit). Ils ont de ce fait l'inconvénient de « moyenner » le bruit lié à des événements sonores brefs tels que survols d'avions ou passages de trains. Il s'agit cependant d'une « moyenne énergétique » qui donne plus de poids aux niveaux élevés et traduit ainsi la potentialité de gêne globale. Ces indicateurs présentent certes des limites d'interprétation pour les bruits fluctuants mais ils ont l'avantage d'être une référence européenne, commune à tous les pays membres, pour tous les types de bruit, et permettent donc des analyses croisées, cartes de bruit cumulé, statistiques, comparaison entre situations, etc.

3.2. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC CARTOGRAPHIQUE

3.2.1. Méthodologie et hypothèses

Les cartes stratégiques du bruit ont été réalisées par SIXENSE Engineering en août 2019 pour les infrastructures de transport (routier, ferroviaire, aérien) et les installations industrielles classées, soumises à autorisation (ICPE-A).

L'exposé sommaire de la méthodologie utilisée pour réaliser les cartes de bruit et les principales hypothèses sont décrits dans le Résumé Non Technique accompagnant les cartes de bruit. Les calculs ont été réalisés via le logiciel CadnaA. Les données utilisées (topographie, bâti, trafics routiers, ferroviaires et aérien, localisation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, etc.)

sont les données numériques les plus récentes disponibles au moment de la structuration des bases de données, exploitées en entrée du modèle cartographique. Néanmoins, ces données ont été complétées par des hypothèses ou valeurs forfaitaires en l'absence d'autres données utilisables (cas des trafics sur certaines voiries communales par exemple). Pour les données relatives aux établissements sensibles, aux principales activités industrielles et au réseau routier communal, des échanges ont eu lieu avec les communes pour les consolider et les valider. Le nombre d'habitants présents dans un bâtiment est estimé en fonction du volume des bâtiments habités et des données de recensement de la population disponibles (par commune). Les dates de référence retenues pour chaque source de bruit sont les suivantes :

- ▶ 2018 à 2019 pour le bruit routier.
- ▶ 2016 pour le bruit ferroviaire.
- ▶ Plan d'exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Nice Côte d'Azur arrêté également le 8 février 2005 pour le bruit aérien. A noter que ces cartes ne sont pas réalisées par SIXENSE Engineering puisqu'elles reprennent les résultats des PEB arrêtés, réalisés par les services techniques de l'Aviation civile.
- ▶ 2017 pour le bruit industriel.

Des mesures acoustiques in situ ont été effectuées parallèlement aux calculs informatiques afin de comparer localement avec le modèle et conforter le choix de certaines hypothèses.

3.2.2. Principaux résultats

Le premier objectif du PPBE est de diminuer les niveaux sonores dans les zones où les populations et établissements sensibles sont soumis à des niveaux excessifs. Les valeurs limites sont précisées par le Code de l'Environnement (article L.572.6 et arrêté du 4 avril 2006), et rappelées ci-dessous :

Valeur Limite, en dB(A)	L _N	L _{DEN}
Route et/ou LGV	62	68
Voie ferrée conventionnelle	65	73
Aérodromes	-	55*
Activités industrielles	60	71

* Il est rappelé que la valeur limite réglementaire de 55 dB(A) en période L_{DEN} dans le cas de la cartographie de la CASA est différente de la valeur de la zone C du PEB de l'aéroport de Nice Côte d'Azur qui est de 57 dB(A).

Les cartes de dépassements des seuils de bruit réglementaires (cartes de type C) identifient les secteurs les plus exposés pour chacune des sources de bruit.

Le tableau ci-après dénombre, pour chaque source de bruit et chaque période réglementaire, les personnes et établissements sensibles potentiellement exposés à des niveaux de bruit dépassant les valeurs seuils définies dans l'arrêté du 4 avril 2006.

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit aérien
Lden : Valeurs limites en dB(A)	68	73	71	55
Nb d'habitants	7200	0	0	0
Nb d'établissements d'enseignement	5	0	0	0
Nb d'établissements de santé	0	0	0	0
		0	0	0
Ln : Valeurs limites en dB(A)	62	65	60	X
Nb d'habitants	1000	0	0	x
Nb d'établissements d'enseignement	1	0	0	x
Nb d'établissements de santé	0	0	0	x

Il est important de rappeler la méthode de calcul des statistiques. **L'évaluation de l'exposition au bruit** est réalisée selon les préconisations de la Directive Européenne, c'est-à-dire en fonction du niveau sonore maximal calculé en façade du bâtiment à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel, 2 mètres en avant des façades et sans prise en compte de la dernière réflexion. Ainsi les résultats **surestiment la réelle exposition**, tous les habitants d'un même bâtiment sont soumis au même niveau, celui calculé à 4 mètres de hauteur sur la façade la plus exposée. De même l'établissement sensible est classé selon le bâtiment le composant le plus impacté. Des études affinant les résultats devront être réalisées avant mise en place des actions afin de s'assurer de leur nécessité.

Les résultats d'exposition au bruit sont également disponibles à l'échelle communale.

Commentaires :

- ▶ Sur le territoire de la **CASA**, sur la période globale (24h), près de 7 200 personnes sont potentiellement exposées à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites réglementaires, liés au bruit routier. Les autres sources considérées n'engendrent aucun dépassement des valeurs limites.
- ▶ Sur la période nocturne, environ 1 000 personnes sont potentiellement exposées à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites réglementaires, liés au bruit routier.
- ▶ 5 établissements d'enseignement sont potentiellement exposés à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs limites liés au bruit routier sur la période globale :
 - ▶ Groupe scolaire Anthony Fabre à Villeneuve-Loubet vis-à-vis **de l'A8 et de la D6007**. Une mesure de bruit réalisée dans le cadre du PPBE en 2017 devant le groupe scolaire a confirmé des niveaux dépassant les valeurs limites de jour comme de nuit. **Une mesure de bruit réalisée en 2018 par VINCI Autoroutes infirme en revanche un dépassement. Le gestionnaire ne retient donc pas cet établissement comme un PNB. Le CD06 a mis en place sur la RD6007 à proximité de l'établissement un nouveau revêtement routier ayant des propriétés similaires à un revêtement acoustique absorbant en 2018. Cette action peut avoir entraîné une diminution des niveaux sonores liés aux véhicules circulant sur l'axe.**
 - ▶ Ecole Fontonne à Antibes (RD6007). On notera qu'une mesure de bruit réalisée en 2018 devant l'Ecole Jacques Boissière (et située sur le même axe routier et à proximité de l'Ecole Fontonne) **a confirmé des niveaux dépassant les valeurs limites de jour comme de nuit**. Le CD06 n'a pas retenu l'Ecole Fontonne comme établissement à enjeux du fait d'une façade aveugle du bâtiment sur l'axe principal. La zone est identifiée comme zone secondaire par le CD06.

- ▶ Ecole de Super à Antibes vis-à-vis de l'A8 (**mais à relativiser avec la mesure réalisée à proximité de l'Ecole et qui n'a pas confirmé des niveaux dépassant les valeurs limites**). VINCI Autoroutes ne considère pas cet établissement comme un PNB étant donné que les niveaux de bruit ne sont pas dépassés en raison de sa situation derrière un écran.
- ▶ Lycée Léonard de Vinci à Antibes vis-à-vis de l'A8. VINCI Autoroutes a confirmé que cet établissement était considéré comme PNB.
- ▶ Groupe scolaire Maria Mater à Roquefort-les-Pins vis-à-vis de la D2085. Le CD06 considère ce secteur comme à enjeux. En 2017, le CD06 a réalisé un giratoire devant l'entrée de l'école. Cette action peut entraîner une baisse de la vitesse de circulation des véhicules et donc une diminution des niveaux sonores.

Au-delà de cette première approche statistique issue des cartes de bruit, l'identification des bâtiments impactés est nécessaire. Il s'agit de cibler au mieux les actions à mettre en place ainsi que leur acteur (identification du ou des gestionnaires d'infrastructures générant les niveaux sonores élevés).

3.2.3. Détermination des zones à enjeux

Méthodologie

Les zones à enjeux sont définies par les critères suivants : **zone soumise à des dépassements de seuils réglementaires et présence de bâtiments d'habitation ou d'établissements sensibles**.

Le croisement des données de l'exposition des populations et des cartes de dépassement des seuils a permis la création d'une base de données des bâtiments soumis à des dépassements de seuils par source de bruit (indicateur LN et LDEN confondus). Cette base permet notamment d'identifier les situations de multi-exposition.

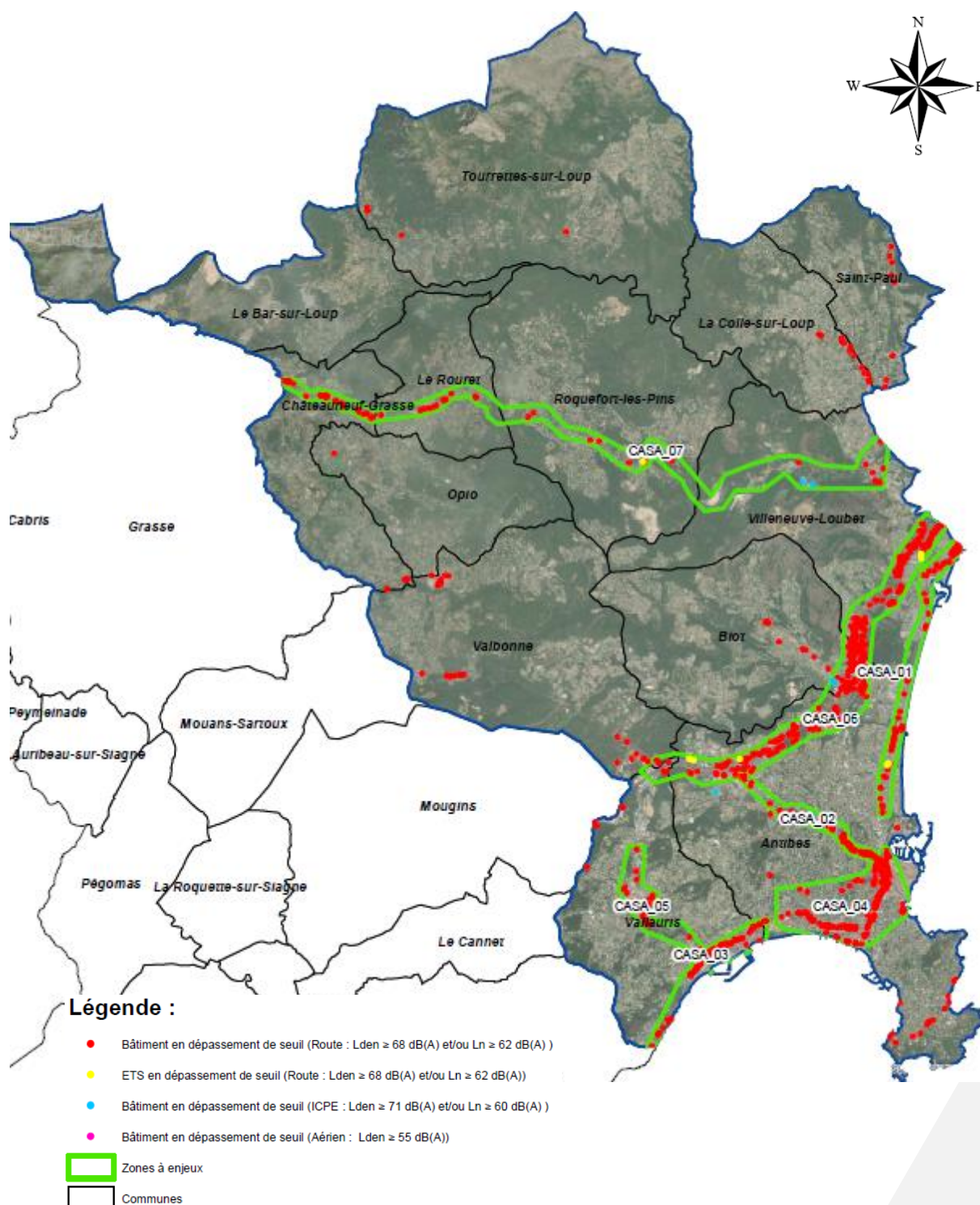
Localisation des zones à enjeux

L'identification des bâtiments soumis à des dépassements des valeurs limites est présentée sur la planche suivante, à l'aide d'un code couleur en fonction de la source à l'origine du dépassement. Sur la base de ces dépassements 7 zones regroupant des bâtiments soumis à des dépassements ont été identifiées, comme le montre la planche suivante.

L'analyse détaillée de ces secteurs permet d'identifier la source à l'origine de la nuisance. Les éventuelles mesures à mettre en place pour diminuer l'exposition au bruit des populations dans ces secteurs seront détaillées dans le prochain rapport (plan d'action).

Il faut noter que quelques bâtiments faisant l'objet de dépassement ne permettent pas la caractérisation d'une zone à enjeux du fait de leur dispersion isolée sur le territoire.

Planche 1 - Localisation des zones à enjeux proposées



Description des zones à enjeux

Le tableau suivant présente pour chaque zone le nombre d'habitants ainsi que les établissements sensibles soumis potentiellement à des dépassements de seuils, ainsi qu'une description de la source à l'origine des dépassements.

Un code couleur allant du jaune au marron permet une hiérarchisation des zones en fonction du nombre d'habitants de la zone.

Nombre de d'habitants potentiellement exposés à des dépassements	Code couleur
Moins de 250 habitants	
250 à 1000 habitants	
Plus de 1000 habitants	

Enfin, les deux dernières colonnes précisent le gestionnaire de l'infrastructure à l'origine de la nuisance et les communes concernées.

Planche 2 - Tableau des caractéristiques des zones à enjeux

Référence zone	Nb personnes exposées à des niveaux supérieurs aux seuils	Etablissements sensibles exposés à des niveaux supérieurs aux seuils	Source de bruit	Gestionnaire	Communes concernées
CASA_01	445	Ecole Fontonne Groupe Scolaire Anthony Fabre	D6007	Conseil départemental 06	Villeneuve Loubet - Antibes
CASA_02	298		D35	Conseil départemental 06	Antibes
CASA_03	449		D6007	Conseil départemental 06	Antibes - Vallauris
CASA_04	3359		Centre d'Antibes plusieurs rue concernées	Antibes	Antibes
CASA_05	662		D135 / D435	Conseil départemental 06	Vallauris
CASA_06	1671	Groupe Scolaire Anthony Fabre, Ecole de Super Antibes et Lycée Léonard de Vinci	A8	VINCI Autoroutes	Villeneuve Loubet - Antibes - Biot - Valbonne - Vallauris
CASA_07	150	Groupe scolaire Maria Mater	D2085 (rte de Nice / rte de Grasse)	Conseil départemental 06	Villeneuve Loubet - Roquefort les Pins - Le Rouret - Châteauneuf Grasse

Le tableau suivant présente les zones à enjeux par ordre de priorisation en fonction du nombre de personnes potentiellement soumises à des dépassements des valeurs limites :

Planche 3 - Tableau de priorisation des zones à enjeux

Référence zone	Priorité	Nb personnes exposées à des niveaux supérieurs aux seuils	Niveaux moyens sonores Lden	Source de bruit
CASA_04	1	3359	69,7	Centre d'Antibes plusieurs rues concernées
CASA_06	1	1671	71,9	A8
CASA_05	2	662	69,1	D135 / D435
CASA_03	2	449	70,6	D6007
CASA_01	2	445	70,2	D6007
CASA_02	2	298	70,0	D35
CASA_07	3	150	69,6	D2085 (rte de Nice / rte de Grasse)

Commentaires :

- ▶ **La zone dite CASA 04 concerne le centre d'Antibes (plusieurs rues) où** plusieurs actions ont été menées **par la ville d'Antibes** comme le renouvellement d'enrobé sur de nombreuses rues et la piétonisation d'une partie du centre-ville.

La commune d'Antibes a délégué à la CASA la réalisation de son PPBE au titre de gestionnaire de voies communales cartographiées par l'Etat. Le PPBE de la CASA intègre donc un chapitre spécifique dédié afin de répondre à cette obligation.

- ▶ **La zone dite CASA 06 le long de l'A8** impacte de nombreuses personnes. Les actions mises en œuvre par VINCI Autoroutes doivent se poursuivre afin de continuer à protéger les personnes exposées. **Pour rappel VINCI Autoroutes s'est engagé à résorber progressivement les PNB** en menant des actions à la source : de type renouvellement de revêtement ; des actions sur le chemin de propagation : de type écran ou butte de terre ; des actions sur les récepteurs : isolation acoustique des bâtiments ; des actions de communication et sensibilisation et de partenariat avec les acteurs locaux, pour une meilleure maîtrise de l'urbanisation et des activités au bord de l'infrastructure autoroutière.
- ▶ **Pour la zone dite CASA 05 le long de la D135 et de la D435**, la commune de Vallauris et le CD06 ont aménagé des pistes cyclables le long de la D135. Cette zone ne fait pas partie des zones prioritaires ou secondaires dans le PPBE du conseil départemental 06.
- ▶ **Pour la zone dite CASA 03 le long de la 6007**, aucune action n'est prévue par les communes d'Antibes et de Vallauris, mais ce secteur a été identifié en zone prioritaire dans le PPBE du conseil départemental 06.

- ▶ **Pour la zone dite CASA 01 le long de la 6007**, aucune action n'est prévue par les communes d'Antibes et de Villeneuve-Loubet, mais ce secteur a été identifié en **zone secondaire dans le PPBE du conseil départemental 06**.
- ▶ **Pour la zone dite CASA 02 le long de la D35**, aucune action n'est prévue par la commune d'Antibes, d'autre part cette zone ne fait pas partie des zones prioritaires ou secondaires dans le PPBE du conseil départemental 06 étant donné le déclassement de l'axe acté par le CD06. Ce projet de déclassement n'est pour l'instant pas validé par la Ville de Vallauris. La RD35 bis réalisée devait permettre le déclassement de la RD35. Un projet de bus en site propre est prévu sur la partie Nord de la zone.
- ▶ **Pour la zone dite CASA 07 le long de la D2085**, la commune de Roquefort-les-Pins a installé un ralentisseur pour réduire la vitesse sur la D2085 et a créé, en collaboration avec le CD06, une piste cyclable sur cet axe. Ce secteur ne fait pas partie des zones prioritaires ou secondaires dans le PPBE du conseil départemental 06.

La CASA n'est pas gestionnaire des principales infrastructures impactant son territoire, néanmoins afin d'apporter un plus grand confort à ses administrés, la CASA peut intervenir en concertation avec les gestionnaires pour réduire le bruit.

3.2.4. Etablissements sensibles soumis à des dépassements

Concernant les établissements sensibles, soumis à des dépassements de bruit, l'analyse met en évidence :

- ▶ 5 établissements dépassant les seuils d'exposition au bruit routier, selon l'indicateur LDEN.
- ▶ Aucun ne dépassant les seuils d'exposition au bruit ferroviaire, au bruit aérien et au bruit industriel.

Le tableau ci-dessous décrit les établissements sensibles concernés par ces dépassements, la source à l'origine du dépassement, et le niveau de bruit LDEN calculé en façade du bâtiment le plus exposé :

Nom de l'établissement	Commune	Source de bruit à l'origine du dépassement	LDEN, en dB(A)	LN en dB(A)
Ecole Fontonne	Antibes	D6007	70,5	58,9
Groupe Scolaire Anthony Fabre	Villeneuve-Loubet	A8 et D6007	70,9	61,9
Ecole de Super Antibes	Antibes	A8	68,3	59,9
Lycée Léonard de Vinci	Antibes	A8	72,7	63,8
Groupe scolaire Maria Mater	Roquefort-les-Pins	D2085	69,1	57,5

3.3. OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

Outre les valeurs limites définies dans l'arrêté du 4 avril 2006, les gestionnaires de bruit routier et ferroviaire, hors collectivité vont s'appuyer sur les objectifs de réduction du bruit définis dans la circulaire du 25 mai 2004 pour **les Points Noirs du Bruit** (PNB) du réseau et rappelés dans la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

La recherche du **respect des objectifs** suivants **de réduction à la source** sera privilégiée dans un premier temps :

Objectifs acoustiques relatifs aux contributions sonores dans l'environnement après réduction à la source, en dB(A)			
Indicateurs de bruit *	Route	Fer	Cumul route fer
LAeq(6h-22h)	65	68	68
LAeq(22h-6h)	60	63	63
LAeq(6h-18h) soit Ld+3dB	65	/	/
LAeq(18h-22h) soit Le+3dB	65	/	/

* : Il s'agit des indicateurs définis à l'article 1 de l'arrêté du 5 mai 1995 ; ils sont évalués à 2 mètres en avant des façades, fenêtres fermées ; ils sont mesurables selon les normes NF S 31-085 pour le bruit routier et NF S 31-088 pour le bruit ferroviaire.

Si des mesures sonométriques effectuées après traitement de la source montrent le respect de ces niveaux, les objectifs seront atteints.

Si ce n'est pas le cas, des actions de type isolation de façade seront à réaliser. L'objectif est alors défini en termes de bonne isolation des personnes vis-à-vis des bruits extérieurs lorsqu'elles sont à l'intérieur du bâti.

L'**isolement acoustique visé après travaux** devra respecter les conditions suivantes, le $DnT_{A,tr}$ étant l'isolement acoustique standardisé pondéré défini selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée «Evaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction » (indice de classement français S 31-032-1) :

- ▶ $DnT_{A,tr} \geq LAeq(6h-22h) - 40$
- ▶ $DnT_{A,tr} \geq LAeq(6h-18h) - 40$
- ▶ $DnT_{A,tr} \geq LAeq(18h-22h) - 40$
- ▶ $DnT_{A,tr} \geq LAeq(22h-6h) - 35$
- ▶ $DnT_{A,tr} \geq 30dB(A)$

Le Conseil Départemental fixe ses propres conditions et priorités de traitement pour les axes départementaux.

Les communes devront également fixer leurs propres conditions et priorités de traitement pour les axes communaux concernés par des dépassements de valeurs limites.

4 SYNTHÈSE DES DOCUMENTS D'ORIENTATIONS STRATEGIQUES

Les mesures de planification urbaine sont inscrites dans les documents d'orientations stratégiques applicables sur le territoire. Ils constituent des outils privilégiés de prévention et de rattrapage de situations de conflits habitat/bruit.

Les documents stratégiques disponibles ont donc été examinés afin :

- ▶ D'une part, d'identifier d'éventuelles pistes de travail inscrites dans ces documents, y compris de manière implicite.
- ▶ D'autre part, de s'assurer de la meilleure cohérence possible entre les priorités d'actions du PPBE et les axes préconisés dans les documents de planification, notamment en ce qui concerne les déplacements.

Les projets prévus pour les 5 prochaines années par la CASA ont également été examinés et sont présentés.

4.1. ORIENTATIONS POUR UN ENVIRONNEMENT SONORE DE QUALITE

4.1.1. SCOT DE LA CASA

Institué par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000, le Schéma de cohérence territoriale (Scot) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification territoriale. Il est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques publiques notamment sur l'habitat, les déplacements, l'économie, l'environnement, l'organisation de l'espace. Il oriente l'avenir d'un territoire dans une démarche de développement durable.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) est un document stratégique, fondamental pour l'avenir des territoires. Des grandes lignes de ce SCOT vont découler des actions concrètes qui seront mises en œuvre.

Le SCOT de la CASA est actuellement en cours de lancement et intégrera les enjeux bruit.

Le SCOT fixe plusieurs orientations visant à améliorer l'offre en matière de déplacements, notamment au travers des transports en commun en s'appuyant sur une armature composée principalement de la voie ferrée et des pôles d'échanges, un transport en commun en site propre (TCSP), des voies réservées et l'intégration de transports en commun sur les voies structurantes et principales. En parallèle et à proximité de ces axes seront localisés les secteurs de développement mixte à dominante habitat. Cet objectif combiné du SCOT va accentuer l'adéquation entre la desserte en transport en commun et les secteurs d'habitat et devrait, d'une part, réduire les émissions polluantes et la consommation d'énergie et, d'autre part, rendre plus efficaces les transports en commun dans le périmètre CASA. Des itinéraires de circulations douces seront aménagés afin de desservir les centres anciens, les équipements collectifs, les gares et arrêts des réseaux de transports publics.

A cela s'ajoute également :

- ▶ La révision du Programme Local de l'Habitat (PLH), approuvé le 14 octobre 2019.
- ▶ La participation de la CASA aux Trophées Climat Energie des Alpes Maritimes. L'édition 2019 des Trophées s'inscrit dans la dynamique du Plan Climat départemental et permettra comme chaque année au Département de mettre en lumière : les initiatives concrètes menées à bien et invitant à la mobilisation de tous, un échange des bonnes pratiques et des connaissances sur les solutions bas-carbone. La CASA a été récompensée dans la catégorie transport.
- ▶ Le PCET Ouest 06 et le PCET CASA sont des démarches complémentaires qui sont menées en commun avec la CAPG et la CAPL dans le cadre du Pôle métropolitain. L'élaboration des nouveaux PCAET CASA et Ouest 06 sont en cours de lancement.
- ▶ Le Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes est en cours de révision, l'arrêt du projet est prévu pour fin 2020 et son adoption pour septembre 2021.

Le nouveau SCOT de la CASA, prescrit le 5 octobre 2020, tiendra lieu de Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). De manière concomitante à cette démarche, la CASA a délibéré pour acter de l'élaboration d'un Plan de Mobilités (PDM), en application de la loi d'Orientations des Mobilités (LOM), afin de renforcer la cohérence des politiques de planification sur le territoire et le lien entre urbanisme, mobilités et climat-air-énergie. L'arrêt est envisagé pour 2023 et l'approbation pour 2024.

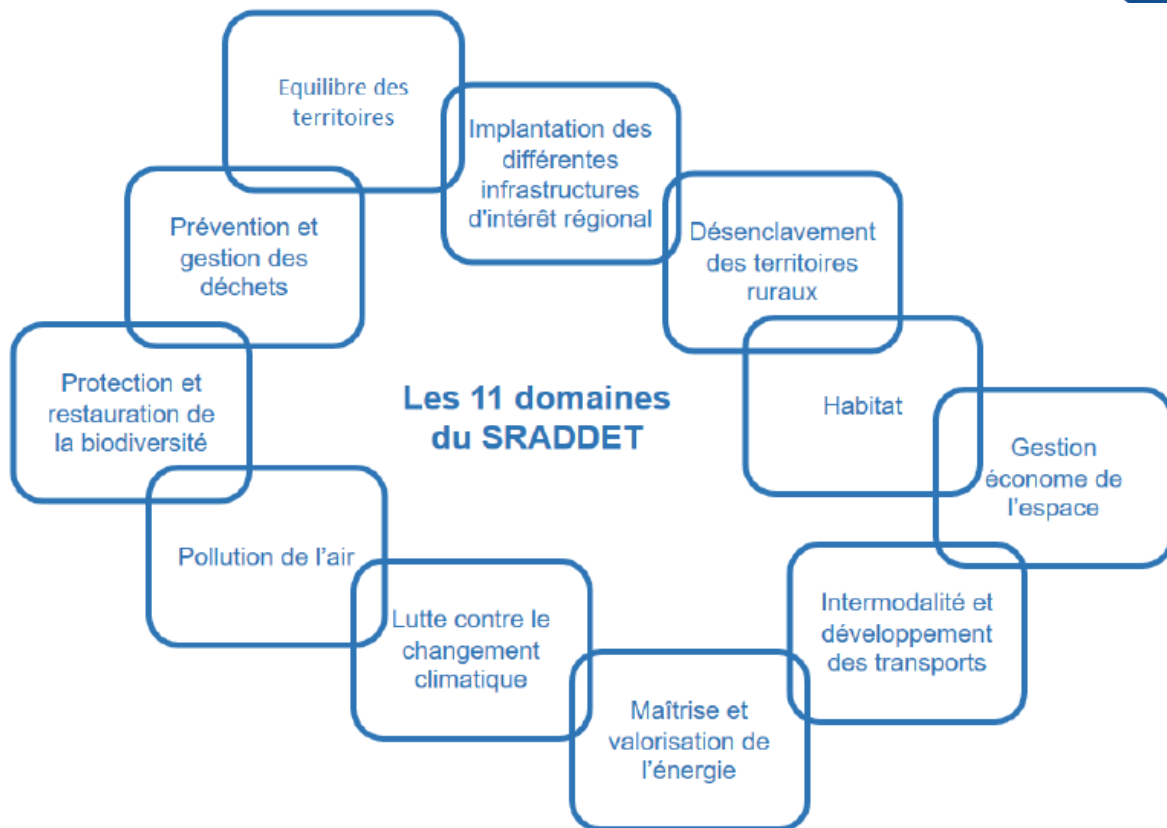
Le nouveau SCOT valant PCAET de la CASA et le PDM de la CASA intégreront les travaux de la cartographie du bruit et du PPBE.

4.1.2. SRADDET

Le SRADDET pour la Région Sud Provence Alpes Côtes d'Azur a été adopté le 15 octobre 2019.

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, le SRADDET, porte la stratégie régionale pour **un aménagement durable** et attractif du territoire. C'est un schéma de planification et d'aménagement du territoire à moyen et long terme (2030-2050).

Le SRADDET permet la mise en œuvre d'une politique régionale cohérente couvrant 11 domaines obligatoires :



Le SRADDET définit des lignes directrices, la première ligne directrice consiste à renforcer le rayonnement, notamment économique, du territoire (axe 1), **à préserver ses atouts de long terme, notamment environnementaux**, (axe 2) et à accompagner la transition environnementale et énergétique (axe 3). Le défi consiste à affirmer sa position dans une économie en mutation, dans le respect des objectifs de développement durable.

On peut citer l'objectif 23 « Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durable » qui peut donc aller vers une amélioration de l'environnement sonore du territoire. Le SRADDET fixe l'objectif de 15% de report modal à horizon 2030 afin de rejoindre le niveau moyen des régions qui ont un bon niveau de report modal en France.

4.1.3. Programme Développement durable CASA'VENIR

Dès 2016, un diagnostic complet du territoire a été réalisé au regard des compétences de la CASA : Aménagement, Habitat, Mobilités, Environnement, Economie, Culture, Vivre ensemble et Exemplarité interne. Les résultats du diagnostic permettent d'identifier les points forts et pistes d'amélioration possibles pour chacune des thématiques. L'année 2018 a permis, au travers de ce diagnostic et en collaboration avec l'ensemble des directions, d'établir un programme d'actions sur 5 ans et donc de proposer une politique de développement durable adaptée aux besoins du territoire s'articulant autour des 5 enjeux du développement durable.

Le programme CASA'VENIR a été adopté le 18 novembre 2019.

De ces trois piliers du développement durable et du travail engagé au travers de l'élaboration de CASA'Ve nir ressortent cinq grandes finalités :

1. La poursuite de la transition du modèle d'aménagement du territoire dans une logique de développement durable
2. L'exploitation du fort « potentiel de développement durable » du territoire
3. Le développement de l'attractivité de l'ensemble du territoire dans une logique durable
4. L'amélioration de la qualité de vie et solidarité pour l'ensemble de la population
5. L'implication des habitants et des acteurs du territoire, y compris de la CASA elle-même en faveur du développement durable

Cette approche du développement durable prend en considération l'impact des projets développés sur le territoire au regard des cinq enjeux du développement durable.



2019

Rapport sur la situation en matière de Développement Durable et bilan annuel du Programme Développement Durable CASA'Ve nir



4.1.4. Plan de Déplacement Urbain (PDU)

Dans la continuité et la compatibilité des orientations du SCOT, le Plan de Déplacements Urbains fixe pour la décennie à venir un programme de réalisation des aménagements pour une mobilité ouverte à tous et respectueuse de la qualité de vie. Le PDU s'applique sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Le PDU définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transport urbain, avec pour finalité obligatoire **la lutte contre la pollution** et en faveur du cadre de vie, **la maîtrise de l'étalement urbain**, et la maîtrise des coûts collectifs. Ce document est révisé tous les 5 ans.

Le nouveau PDU a été arrêté le 16 décembre 2019.



L'un des principaux enjeux de la Révision du Plan de Déplacements Urbains de la CASA est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Il doit viser à **limiter l'usage de l'automobile** et à **développer des modes de transports plus durables**. Un des enjeux du PDU est de répondre à cette problématique de nuisance sonore et notamment :

- ▶ De favoriser la réduction des flux de circulation, en particulier dans les zones accueillant une forte densité de population et/ou des établissements sensibles (centres-villes, centres-bourgs...).
- ▶ D'envisager des solutions qui pourront contribuer à limiter le bruit généré par le flot de circulation (revêtements, vitesse et fluidité du trafic, bruit émis par les véhicules de transport en commun, ...).

Le nouveau PDU participe à l'amélioration de l'environnement sonore du territoire au regard des différents axes du PDU suivants, notamment :

AXE 1 : FAIRE CONNAITRE ET ADOPTER L'OFFRE DE MOBILITE EXISTANTE

Au-delà de la poursuite des objectifs listés dans les axes suivants, il semble nécessaire de mieux faire connaître les offres de mobilités déjà existantes afin que les usagers puissent choisir de les utiliser et de réinterroger la nécessité de chaque déplacement afin d'en réduire le nombre.

Ainsi, le changement de comportement constitue l'élément clé pour la mobilité de demain et donc un enjeu fort dans la révision du PDU.

AXE 2 : DEVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

La CASA au travers de la révision du PDU a comme ambition d'attirer des automobilistes actuels et futurs dans les transports collectifs. Pour cela, elle souhaite proposer un réseau de transports collectifs performant en termes de vitesse commerciale et de fréquence, bénéficiant d'une meilleure desserte, accessibilité et qualité de service. C'est pourquoi, la CASA vise une part modale de 10% (+4% par rapport au précédent PDU).

AXE 3 : DEVELOPPER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

Utilisés seuls ou en complément d'autres modes de déplacement, la CASA souhaite mettre en avant la marche et le vélo afin que ces modes retrouvent une place essentielle dans les déplacements quotidiens. Ils ont un rôle déterminant à jouer dans la diminution du trafic automobile, de la pollution et des nuisances liées aux centres villes, notamment.

Le PDU révisé vise une part modale de 9 % pour le vélo, en lien avec l'objectif national de 2025 (soit +8% par rapport au précédent PDU) et une part modale de 25 % pour la marche (soit +3% par rapport au précédent PDU).

AXE 4 : ARTICULER LES MODES DE DEPLACEMENTS ENTRE EUX

La révision du PDU s'attache à développer l'intermodalité sur le territoire. Il s'agit de garantir un accès facilité et de qualité aux pôles d'échanges multimodaux en aménageant les gares du territoire et en complétant ce maillage par la création de parcs-relais.

AXE 5 : REINTERROGER LA NECESSITE DE CHAQUE DEPLACEMENT

Afin de réduire le nombre de déplacement, il semble nécessaire de promouvoir le télétravail et d'accompagner les projets d'aménagements générateurs de déplacements, notamment.

AXE 6 : REPENSER LA PLACE DE LA VOITURE

Au regard des enjeux de développement durable et en vue de faire évoluer ces parts modales, la CASA a pour ambition dans le cadre de son PDU révisé, de développer toutes les alternatives à l'automobile (y compris le covoiturage, l'autostop).

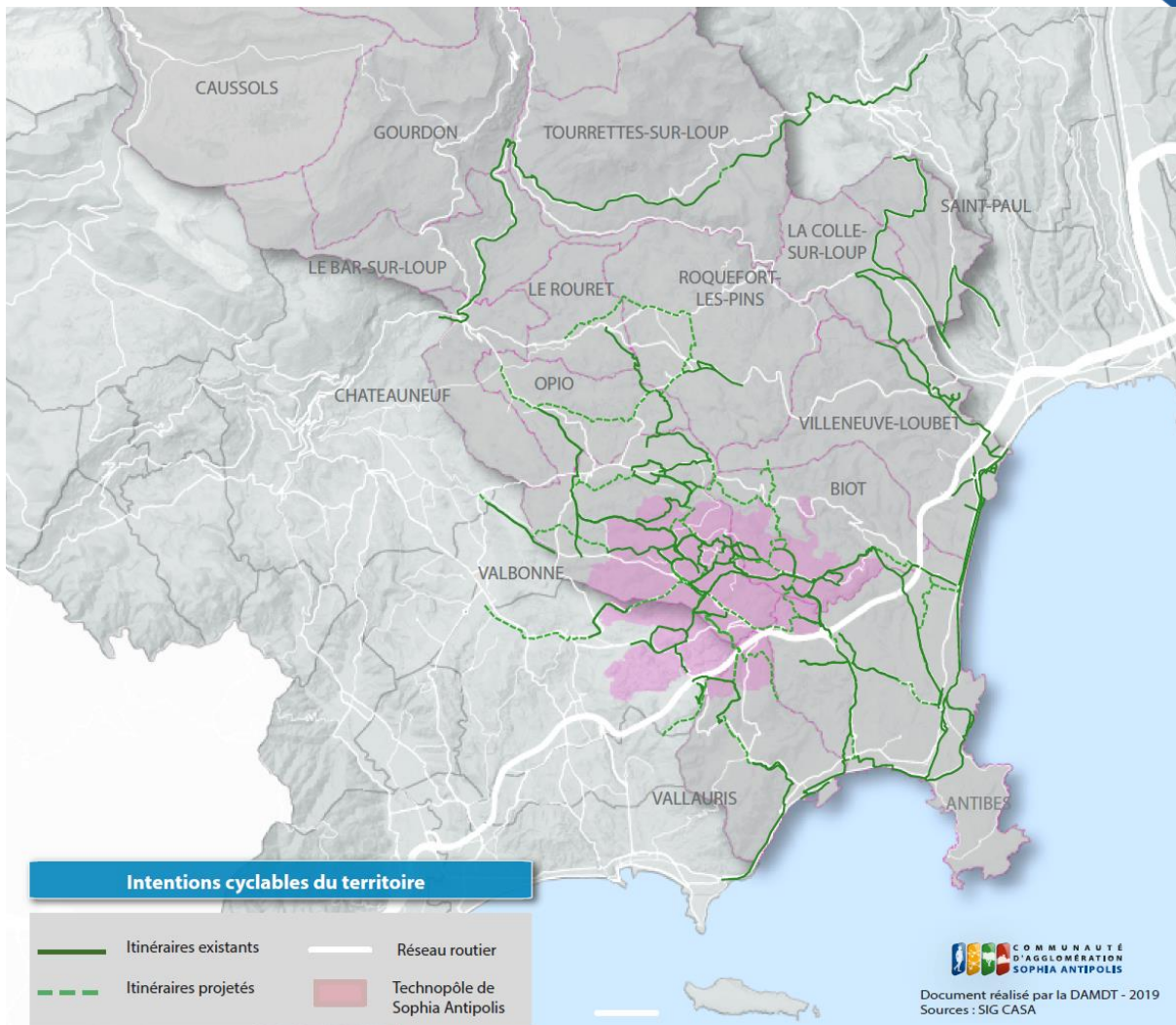
La place de la voiture doit être repensée et mieux maîtrisée afin de préserver le territoire.

Les actions menées dans ce cadre, celles liées à la mise en service du bus-tram et ses extensions ainsi que celles liées aux aménagements cyclables tendent à diminuer la part modale de la voiture pour atteindre 51 % (-15% par rapport au précédent PDU) à l'horizon du PDU révisé et celle des deux roues motorisés 5 %.

AXE 7 : ORGANISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le rayonnement et la concentration des livraisons sur quelques pôles urbains et très commerciaux plaident pour la définition d'une réglementation d'accès à mener dans le cadre du PDU en tenant compte non seulement du stationnement et de l'arrêt mais aussi de la circulation des véhicules de marchandises.

Planche 4 - Carte des intentions cyclables de la CASA



4.1.5. Programme Local de l'Habitat (PLH)

Le Programme Local de l'Habitat (PLH), document stratégique par lequel la CASA définit pour une durée de six ans (2020-2025) sa politique pour le logement et l'habitat, a été approuvé le 14 octobre 2019.

Le PLH comprend plusieurs volets (l'état des lieux diagnostic, les orientations, le programme d'actions, l'effort financier nécessaire pour la mise en œuvre du programme) ayant permis d'élaborer un programme en trois orientations traduites en 20 fiches actions.

Orientations

Mobiliser toutes les ressources pour satisfaire les besoins en logements

Garantir une offre diversifiée au service du lien emploi déplacements

Aller vers des réponses plus ambitieuses pour répondre aux attentes de tous les ménages

Les actions du PLH sont compatibles avec les objectifs du PPBE :

- ▶ La création de nouvelles zones habitées génère des besoins en termes de déplacements, pris en compte dans le PDU, permettant ainsi une maîtrise de l'évolution de l'environnement sonore lié à la circulation.
- ▶ La localisation de ces nouvelles zones habitées est intégrée via le PLU, afin de minimiser la création de logements dans des zones bruyantes.
- ▶ La mise en place de dispositifs financiers pour lutter contre l'habitat indigne, et d'opérations de requalification et de renouvellement urbain sont cohérents et participent à la réduction des nuisances sonores pour les populations.
- ▶ Le PLH veut inscrire résolument le soutien à la production de logements neufs en l'articulant au développement d'un urbanisme des courtes distances, limitant ainsi les déplacements et les émissions de gaz à effet de serre.

4.1.6. Rénovation énergétique des bâtiments

La politique de rénovation énergétique poursuit un objectif social de lutte contre la précarité énergétique, un sujet depuis longtemps porté par la CASA dans le cadre de sa politique de réhabilitation du parc locatif social.

Forte de son engagement, la CASA entend poursuivre et renforcer ses actions en faveur de la rénovation énergétique du parc de logement, dans la continuité des objectifs portés dans le 3ème Programme Local de l'Habitat 2020-2025.

Les objectifs en matière de rénovation énergétique à l'échelle de la CASA sont les suivants :

- ▶ Dans le parc privé : Les objectifs à atteindre sur le territoire de la CASA (hors périmètre OPAH –RU sont de rénover 40 logements par an de propriétaires occupants et propriétaires bailleurs. Concernant l'OPAH RU de Vallauris 2020-2026, l'objectif est la réhabilitation de 11 logements par an (3 propriétaires occupants et 8 propriétaires bailleurs).
- ▶ Dans le parc public : l'objectif de la CASA est de rénover 50% des 1024 logements classés en étiquette D, E, F et G en matière de consommation énergétique sur le territoire, pour la durée du PLH 2020-2025.

Les moyens mis en œuvre sur le territoire de la CASA sont :

- ▶ Aides financières sous la forme de subventions pour l'amélioration du parc public et du parc privé.
- ▶ Mettre en place un pilotage resserré associant tous les acteurs de la rénovation énergétique.
- ▶ Améliorer le conseil et l'accompagnement des particuliers et faciliter la connaissance et l'accès aux données.
- ▶ Simplifier les parcours aides, financements et incitations pour tous les ménages, y compris en copropriété.
- ▶ Sensibiliser le public.

4.1.7. Plan local d'urbanisme ou Plan d'occupation des sols

En France, le plan local d'urbanisme (PLU) est le principal document d'urbanisme de planification de l'urbanisme au niveau communal ou éventuellement intercommunal. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000, dite loi SRU.

Certaines communes de la CASA ont adopté leur PLU : Le-Bar-sur-Loup, Châteauneuf, Opio, Roquefort-les-Pins, La-Colle-sur-Loup, Saint-Paul-de-Vence, Villeneuve-Loubet, Biot, Antibes, Le Rouret et Vallauris.

Les communes de la Valbonne et de Gréolières ont arrêté la révision de leur PLU.

Les autres communes de la CASA n'ont actuellement pas de document d'urbanisme et sont sous le régime du Règlement National d'Urbanisme (RNU).

Les PLU intègrent en annexe du plan, les arrêtés de classement des infrastructures de transports terrestres de son territoire.

4.2. ACTIONS ET PROJETS POUR UN ENVIRONNEMENT SONORE DE QUALITE

Les actions et grands projets menés par la CASA en appui ou en compléments des orientations pour un environnement sonore de qualité permettant une amélioration de l'environnement sonore du territoire sont affichés ci-après.

4.2.1. Bornes de recharge pour véhicules électriques

Le réseau WiiiZ permet de recharger un véhicule électrique ou hybride sur tout l'Ouest des Alpes-Maritimes. Le réseau compte 95 bornes réparties sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Pays de Grasse et Cannes Lérins. 34 bornes publiques sont actuellement accessibles sur les communes de la CASA.

Plus d'informations sur le site : www.wiiiz.fr.



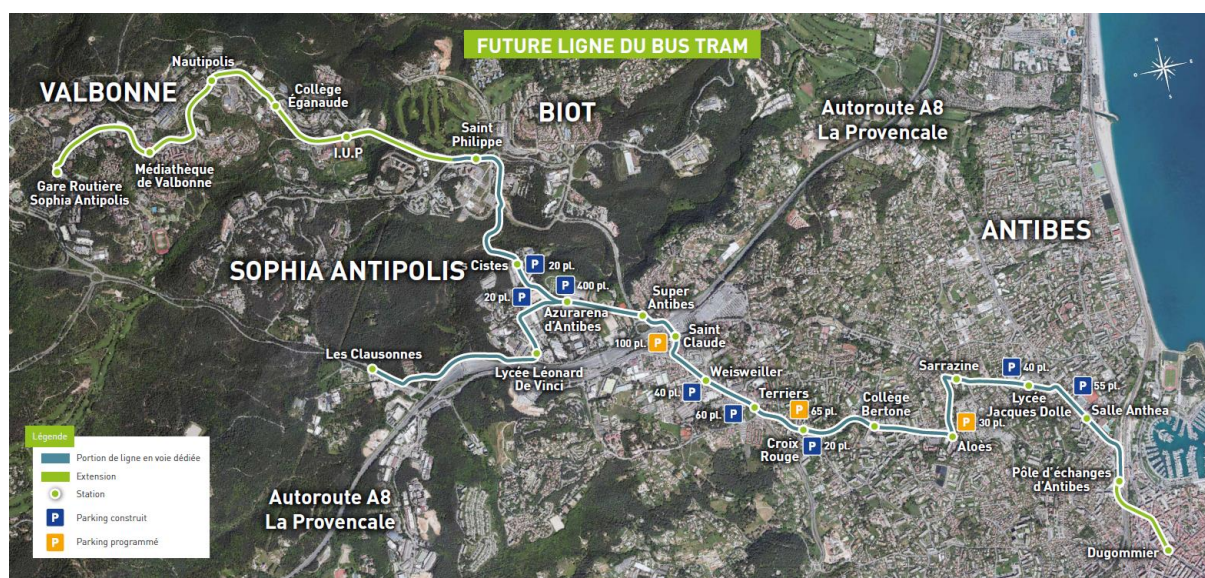
4.2.2. Projet de BHNS dénommée « Bus-tram »

Pour faire face à l'évolution prévisible des besoins en déplacements, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) poursuit le déploiement de son projet de bus à haut niveau de service (BHNS), **dénommé bus-tram**.

Destiné à changer en profondeur l'organisation des déplacements et à répondre aux défis du développement durable, ce bus-tram assurera une desserte de proximité régulière entre le pôle d'échanges d'Antibes et Sophia. Afin d'être indépendant des aléas de circulation, un site propre (c'est-à-dire une voie dédiée) sera aménagé de Croix Rouge aux Trois Moulins, puis d'un côté vers le nord, en direction du quartier Saint-Philippe à Biot et de l'autre vers l'ouest, en direction de la future zone d'activités des Clausonnes à Valbonne.

Les travaux sont en cours, une partie du tracé a été mis en service début août 2019 sur les secteurs du chemin de Saint Claude et de Sarrazine et la voie entre Antibes les 3 moulins et Sophia Saint Philippe a été ouverte en janvier 2020.

Planche 5 - Tracé du bus-tram



Plus d'informations sur le site : <http://www.bustramcasa.fr>

Au-delà de la réalisation du site propre, le projet prévoit :

- ▶ La création d'itinéraires cyclables sécurisés.
- ▶ Des possibilités d'interconnexion du réseau futur de bus, en particulier à Saint-Philippe, à la salle Antibes Azur Arena, à Weisweiller, aux Terres-Blanches et au pôle d'échanges d'Antibes.
- ▶ La création de 2 parcs relais et la mutualisation de parkings publics : l'un à proximité du giratoire de la Croix-Rouge (Rue des Terriers / RD35bis) et l'autre à la salle Antibes Azur Arena (zone d'activité des Trois Moulins), en plus des aménagements réalisés par d'autres collectivités aux abords de l'itinéraire (parcs de stationnement du théâtre Anthéa, de la salle Antibes Azur Arena et de la zone d'activités des Clausonnes).
- ▶ L'acquisition d'un nouveau matériel roulant de grande capacité (véhicule articulé) confortable, peu polluant, accessible et esthétique.

4.2.3. Actions diverses sur la mobilité

Des synergies sont aujourd'hui possibles entre la diminution de l'exposition au bruit des populations, la transition énergétique, la protection contre les aléas climatiques et la lutte contre la pollution de l'air.

Les agglomérations peuvent mener des actions concrètes et efficaces convergentes notamment dans le domaine des transports et de la mobilité offrant à moyen ou long terme des perspectives de gains acoustiques conséquents et durables. Ces actions sont bénéfiques sur le plan environnemental, mais aussi sanitaire, social et économique.

La CASA réduit la dépendance aux carburants de sa mobilité en menant les actions concrètes et bénéfiques pour les 4 enjeux Climat, Air, Energie et Bruit. Et notamment en :

- ▶ Mutualisant certains véhicules de la flotte entre plusieurs directions de l'agglomération.
- ▶ Acquérant des véhicules électriques (4 acquis et 2 en cours d'acquisition) et 2 navettes électriques pour le réseau Envibus.
- ▶ Installant des bornes de recharge électriques privées pour ENVIBUS et pour le siège de l'agglomération.
- ▶ Mettant en place des abris sécurisés vélos, en ouvrant une consigne vélo à Antibes, en mettant en place les itinéraires cyclables sur Sophia, en mettant en œuvre le plan vélo et les éléments relatifs à la promotion du vélo.
- ▶ Aménageant et valorisant des parkings de covoiturage aux abords des centres villes, pôles urbains ou encore de la technopole Sophia Antipolis.
- ▶ Accompagnant les projets d'aménagements générateurs de déplacements ou les projets d'infrastructures en lien avec les différents partenaires institutionnels.
- ▶ Promouvant le covoiturage et l'autostop, etc.

5 SYNTHÈSE DES ACTIONS REALISEES ET PROGRAMMEES

Comme spécifié par les textes réglementaires, le PPBE contient un recensement des mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement réalisées au cours des 10 dernières années, constituant autant d'éléments complémentaires au diagnostic territorial, et permettant d'avoir une vision globale de la politique de lutte contre le bruit menée sur le territoire.

Dans ce cadre, chacun des acteurs concernés sur le territoire a été consulté pour transmettre ces mesures réalisées ou engagées depuis 2008.

Les principales actions recensées sont de type :

- ▶ Limitation de vitesse, notamment avec des zones 30 ou 20 aménagées.
- ▶ Limitation de vitesse avec mise en place ralentisseurs, plateaux, chicanes.
- ▶ Limitation de la circulation des véhicules les plus bruyants par développement de modes doux (notamment pour se rendre à l'école), achat de véhicules électriques, interdiction de circulation des PL.
- ▶ Mise en place d'enrobé acoustique sur les chaussées et actions de réfection.
- ▶ Isolation des bâtiments au bruit extérieur, notamment pour les bâtiments publics.
- ▶ Sensibilisation du grand public et des jeunes.

Les raisons principales ayant motivé ces actions sont souvent associées à la sécurité routière, à l'entretien de voirie ou la recherche de réponse à une plainte.

La date, le coût, les motifs et gains liés à ces actions sont précisés, dans la mesure du possible.

5.1. ACTIONS REALISEES ET PROGRAMMES PAR LES COMMUNES

Les différentes mesures recensées par les communes de la CASA sont résumées dans les **tableaux en annexe 1**.

5.2. ACTIONS REALISEES ET PROGRAMMES PAR LES GESTIONNAIRES

Sur le territoire de la CASA VINCI Autoroutes, le Conseil Départemental 06 ainsi que l'Aéroport Nice Côte d'Azur ont élaboré et approuvé leur propre PPBE pour les grandes infrastructures de transport terrestres ou aériennes dont ils sont gestionnaires.

5.2.1. VINCI Autoroutes

Pour l'A8 qui traverse la CASA, le PPBE de VINCI Autoroutes recense également les actions passées et futures.

- ▶ Sur l'ensemble du linéaire une campagne de renouvellement de l'enrobé est réalisée régulièrement.
 - ▶ Plus précisément sur la commune de Villeneuve-Loubet, 625 mètres linéaires de protections acoustiques à la source ont été réalisés.
- ▶ **Environ 59 logements ont bénéficié d'un traitement d'isolation de façade sur le territoire de la CASA et plusieurs écrans anti-bruit ont été mis en place.**
- ▶ VINCI Autoroutes continue de mettre en œuvre la politique définie par l'Etat pour la résorption progressive des Points Noir Bruit. Les actions sont reconduites à savoir : renouvellement de revêtement, écran anti-bruit ou butte de terre, isolation acoustique des bâtiments et communication et sensibilisation pour une meilleure maîtrise de l'urbanisation et des activités aux abords de l'infrastructure autoroutière.

5.2.2. Conseil départemental 06

Pour les routes départementales traversant la CASA, le PPBE du Conseil Départemental 06 approuvé le 18 octobre 2019 a recensé :

- ▶ Des zones à enjeux dont 39 sont situées sur le territoire de la CASA.
- ▶ Des actions passées et prévues par le CD06 et notamment :
 - ▶ des opérations de renouvellement d'enrobés réalisées par le Département qui ont eu lieu entre 2008 et 2018 (le détail est donné dans le PPBE du conseil départemental 06).
 - ▶ des aménagements de voiries ainsi que des actions de prévention et de sensibilisation (le détail est donné dans le PPBE du conseil départemental 06).

En complément, le PPBE du CD06 présente un tableau résumant les actions possibles sur le bruit routier (non exhaustive). Ce tableau est rappelé ci-après.

Planche 6 - Tableau des actions possibles sur le bruit routier (PPBE CD06)

Action	Type	Pertinence d'efficacité acoustique *	Pertinence de délai pour la mise en œuvre **	Coût (en € HT)
Sur le bâti	Isolement de façades	+++	+++	20 000 / indiv 8 000 / collect.
Au bord des voies	Mise en place d'écran ou de merlons	+++	+++	500 / m ²
Sur la voie	Revêtement routier acoustique	***	***	Surcoût 20%
	Aménagement de la voirie (ralentisseur, giratoire ...)	++	+++	+++
	Réduction du trafic	++	++	0
	Modification du plan de circulation	++	+++	0
	Restriction de circulation PL	++	+++	0
Sur le trafic routier	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	++	+	+	

La codification utilisée est la suivante : +++=action très pertinente, ++=action pertinente, +=action peu pertinente
Des ordres de grandeurs de gains indicatifs seraient de +++ : 5 à 15 dB, ++ : 2 à 5 dB, + : 1 à 2 dB.

Dans les zones à enjeux définies par le conseil départemental 06 dans son propre PPBE, **1 zone prioritaire et 2 zones secondaires se trouvent sur les communes de la CASA.**

La zone prioritaire est celle de la RD6007 à Vallauris. Les zones secondaires sont les RD6007 et RD6107 à Antibes.

Les objectifs de réduction définis par le conseil départemental 06 dans son PPBE sont les suivants :

- ▶ poursuivre les actions de PPBE de 1ère échéance ;
- ▶ poursuivre sa politique d'aménagements et d'entretiens des infrastructures ;
- ▶ collaborer avec les collectivités impactées par le bruit de routes départementales, et notamment pour certaines, dans l'élaboration de leur propre PPBE (CASA, CAPG, CAPL).

- ▶ 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.

D'autre part le Conseil Départemental 06 a mis en place un programme de 9 fiches actions décrites ci-après (fiches disponibles dans le PPBE du conseil départemental 06) :

Planche 7 - Fiches actions – PPBE du CD06

Thème d'intervention	Action n°	Libellé
1 Actions de protection / correction	1.1	Aménagements 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, TCSP...
3 Actions de sensibilisation	3.1	Sensibilisation dans les collèges : bruit des 2-roues motorisés, musique amplifiée...
	3.2	Sensibilisation des communes sur le classement sonore des infrastructures routières, les murs de particuliers, marges de recul...
	3.3	Rappel du pouvoir de police du maire, radars pédagogiques

5.2.3. Aéroport Nice Côte d'Azur

Pour l'aéroport de Nice Côte d'Azur, le PPBE approuvé le 10 mai 2011 recensait :

- ▶ Des mesures de prévention.
- ▶ Des mesures de lutte contre le bruit.
- ▶ Des mesures d'insonorisation des logements.

En complément, d'autres actions menées et à venir ont été précisées en décembre 2019 par l'Aéroport Nice Côte d'Azur.

Les actions portent sur les sujets suivants :

- ▶ Spécialisation des pistes (décollage sur la piste Sud, la plus éloignée du littoral).
- ▶ Interdiction des avions les plus bruyants la nuit entre 23h30 et 06h (arrêté le plus contraignant de France).
- ▶ Procédure de descente continue (configuration « lisse » pour limiter le bruit aérodynamique en approche de l'aéroport).
- ▶ Evolution de la flotte, pour diminuer le bruit à la source : avions de moins en moins bruyants (gamme Airbus NEO).
- ▶ Briefing environnement aux pilotes et amendes en cas de non-respect des trajectoires et des vols de nuit.
- ▶ Système de monitoring bruit et trajectoires avions afin de contrôler, mesurer et informer.
- ▶ Trajectoires en mer au décollage : virage sur la mer puis passage à la côte au-dessus de 2000m (plus de la moitié des trajectoires au décollage passent la côte au-dessus de 3000m). L'Aéroport de Nice dispose d'actions de suivi et d'information régulière sur les trajectoires et les altitudes de passage à la côte).
- ▶ Trajectoires en mer à l'atterrissage : diminution du survol d'Antibes (18% en 2019).

Depuis début 2019, une étude de faisabilité de révision des conditions de mise en œuvre de la RNAV A et en particulier de la condition relative au plafond nuageux aujourd'hui fixées à 3000ft a été lancée. Le but serait de diminuer le t'aux d'utilisation de l'ILS (survol d'Antibes). Les premiers résultats seront présentés courant 2020.

Ci-après sont listés les étapes historiques montrant la réelle amélioration du taux de survol d'Antibes :

- ▶ 1987 : 100% survol d'Antibes : création du CAPSSA
- ▶ 1994 : installation d'une balise à Cagnes-sur-Mer pour procédure d'évitement d'Antibes
- ▶ 1996 : manifestation Antibes (74% de survol d'Antibes)
- ▶ 2000 : 53% de survol d'Antibes
- ▶ 2003 : 43% de survol d'Antibes

- ▶ 2004 : nouvelle procédure en 22 qui évite le survol d'Antibes
- ▶ 2008 : 31% de survol d'Antibes
- ▶ 2011 : 24% de survol d'Antibes
- ▶ 2015 : 20% de survol d'Antibes
- ▶ 2017 : 17% de survol d'Antibes
- ▶ 2019 : mise en place de procédure satellitaire RNAV A (mars) et baisse du plafond nuageux (novembre)
- ▶ Années à venir : guidage satellitaire encore plus précis permettant de diminuer encore le plafond nuageux de la procédure d'évitement d'Antibes et donc d'augmenter sa mise en service et de diminuer le survol d'Antibes.

La DGAC révisé fin 2020 le PPBE et les cartes de bruit stratégiques de l'aéroport de Nice, qui seront approuvées en 2021. Ces cartes sont basées sur le trafic de l'année 2019 et sur du long terme avec une hypothèse de trafic à 15 ans.

6 PPBE « GRANDES INFRASTRUCTURES » COMMUNALES D'ANTIBES

La commune d'Antibes est traversée par des infrastructures routières cartographiées par l'Etat (voies routières de plus de 8 200 véhicules/jour) devant faire l'objet d'un PPBE établi par le gestionnaire des voies concernées.

La commune d'Antibes est donc dans l'obligation d'élaborer un PPBE en tant que gestionnaire d'infrastructures routières cartographiées par l'Etat.

Une convention a été actée le 14 avril 2020 entre la commune d'Antibes et la CASA pour permettre la prise en compte d'un chapitre PPBE « grandes infrastructures » intégré au PPBE de l'agglomération.

Au travers de cette convention, Antibes a délégué sa compétence à la CASA.

6.1. SYNTHÈSE DES RESULTATS DES CARTES DE BRUIT

Dans le diagnostic de la cartographie établie par l'Etat le nombre de personnes exposées à un dépassement du seuil Lden est de **1 574 personnes** et concerne les voies communales d'Antibes suivantes : Av de Cannes, Av de la Libération, Av des Frères Roustan, Av du 11 Novembre, Bd Charles Guillaumont, Bd James Wyllie, Bd Président Wilson, Bd Raymond Poincaré, Rte de la Badine, Sq Dulys.

Le diagnostic cartographique établi par la Communauté d'Agglomération dans le cadre de la cartographie de la CASA met en évidence les mêmes infrastructures routières de gestion communale

(**SAUF** Av des Frères Roustan et Bd James Wyllie) mais également des infrastructures supplémentaires : l'Avenue Guy de Maupassant, Bd Maréchal Leclerc, Bd Gustave Chancel, Place Général de Gaulle, Bd Dugommier et Avenue Robert Soleau.

Pour rappel, la cartographie établie par la CASA porte sur tous les axes routiers sans restriction de trafic alors que la cartographie établie par l'Etat porte sur les voies routières communales supportant un trafic de plus de 8 200 véhicules/jour soit 3 millions de véhicules/an). Cela explique certaines différences entre les deux diagnostics.

Aucun établissement de santé ou d'enseignement n'a été identifié en dépassement de la valeur limite le long de ces axes, que ce soit en période Lden (globale) ou en période Ln (nocturne), que ce soit pour le diagnostic de l'Etat ou de la CASA.

La carte ci-après localise les dépassements identifiés par la cartographie de la CASA :

Planche 8 - Localisation des zones à enjeux – Centre d'Antibes



Légende :

- Bâtiment en dépassement de seuil (Route : $L_{den} \geq 68 \text{ dB(A)}$ et/ou $L_n \geq 62 \text{ dB(A)}$)
- ▭ Zones à enjeux



Commentaire :

- ▶ Il est important de rappeler la méthode de calcul des statistiques. **L'évaluation de l'exposition au bruit** est réalisée selon les préconisations de la Directive Européenne, c'est-à-dire en fonction du niveau sonore maximal calculé en façade du bâtiment à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel, 2 mètres en avant des façades et sans prise en compte de la dernière réflexion. Ainsi les résultats **surement la réelle exposition**, tous les habitants d'un même bâtiment sont soumis au même niveau, celui calculé à 4 mètres de hauteur sur la façade la plus exposée. De même l'établissement sensible est classé selon le bâtiment le composant le plus impacté. Des études affinant les résultats devront être réalisées avant mise en place des actions afin de s'assurer de leur nécessité.

6.2. ACTIONS REALISEES ET PROGRAMMEES PAR LA COMMUNE D'ANTIBES

Les actions passées et prévues par la commune d'Antibes ont été listées en annexe 1 de manière succincte et en annexe 3 de manière plus fine en ce qui concerne la Direction Infrastructures et Réseaux de la Ville d'Antibes.

La Ville d'Antibes mène des actions de **réduction du bruit à la source** en réduisant la vitesse de circulation des véhicules (aménagement de voiries notamment avec des giratoire, réduction des voies de circulation, mise en place de ralentisseurs, limitation 20 km/h ou encore chaussée partagée) mais également en améliorant la qualité des voiries (réfections continues des voies communales).

La Ville d'Antibes **supprime la source de bruit routier** en rendant certains axes aux piétons de manière continue ou mensuelle.

Le **développement des modes doux** ou des alternatives à la voiture individuelle diesel ou essence fait partie des actions menées par la Ville : création de pistes cyclables (3 km créé en 2017), installation de bornes Wiiiiz en partenariat avec la CASA pour véhicules électriques (4 bornes en 2018), création de consignes à vélos (Boulevard Vautrin au pôle d'échange), navette électriques et gratuites (Juan les Pins gare vers Juan les Pins centre et Vieil Antibes secteur piéton).

Le tableau suivant récapitule les actions réalisées ou prévues permettant une amélioration directe ou indirecte de la situation pour les zones identifiées à enjeux.

Pilote au sein de la Ville d'Antibes	Description de l'action	Cout	Date de réalisation (ou prévue)	Raison et objectif
Direction de l'urbanisme	Intégration dans le PLU : - Des informations relatives aux mesures imposées pour réduire la propagation des nuisances sonores (hauteur, retrait...) - Des mesures d'isolement acoustique (classement sonore des voies bruyantes)	ND	En continu	Anticipation des nuisances lors des constructions Obligation réglementaire
Direction environnement	Créations, améliorations d'espaces verts	ND	En continu	Amélioration du cadre de vie Obligation réglementaire
Direction environnement	Mesures organisationnelles ou techniques appliquées			
Direction logistique	Flotte de véhicules électriques/hybrides : - 5 véhicules hybrides et 7 véhicules électriques - 16 vélos à assistance électrique	ND	Depuis 2018	Développement modes doux et alternatives à la voiture individuelle diesel ou essence
Direction sécurité domaine / Police Municipale	221 contrôles et informations sur la réglementation relative aux nuisances sonores et aux deux-roues Trois agents / quatre mois par an, sont chargés de cette sensibilisation dans les collèges et les lycées de la commune.	ND	Année 2019 et en continu	Sensibilisation et répression Obligation réglementaire

La carte suivante présente les zones piétonnes existantes de la Ville d'Antibes.

Planche 9 - Cartes des zones piétonnes – Ville d'Antibes



Veil Antibes

Annuel, 24h/24h - Livraisons autorisées de 7h à 10h

- 1- Bd d'Aguillon
entrée contrôlée-sortie automatique
- 2- Rue Lucan
entrée contrôlée
- 3- Rue Thuret - Place Nationale
entrée contrôlée
- 4- Chessel
entrée contrôlée-sortie automatique
- 5- Porte Marine
entrée contrôlée
- 6- Place Malespine
entrée et sortie contrôlées
- 7- Montée Dor de la Souchère
entrée contrôlée-sortie automatique
- 8- Rue du Haut Castelet
entrée contrôlée-sortie automatique
- 9- Vandenberg
entrée contrôlée-sortie automatique
- 10- Aubarnon - Clémenceau
sortie automatique
- 11- Rue Fersen
entrée contrôlée-sortie automatique

Annuel 24h/24h
Livraisons autorisées de 7h à 7h45 et de 8h45 à 10h (proximité école)

- 12- Rue Paul Arène
entrée contrôlée
- 13- Rue Thuret - Andréossy
entrée contrôlée

Annuel 24h/24h
Pas de livraisons
accès secours uniquement

- 14- Place Guynemer
entrée et sortie contrôlées

Mise en service ponctuelle
en fonction de manifestations

- 15- Rue de la Tourraque
entrée contrôlée
- 16- Rue Aubarnon - Audiberti
sortie automatique

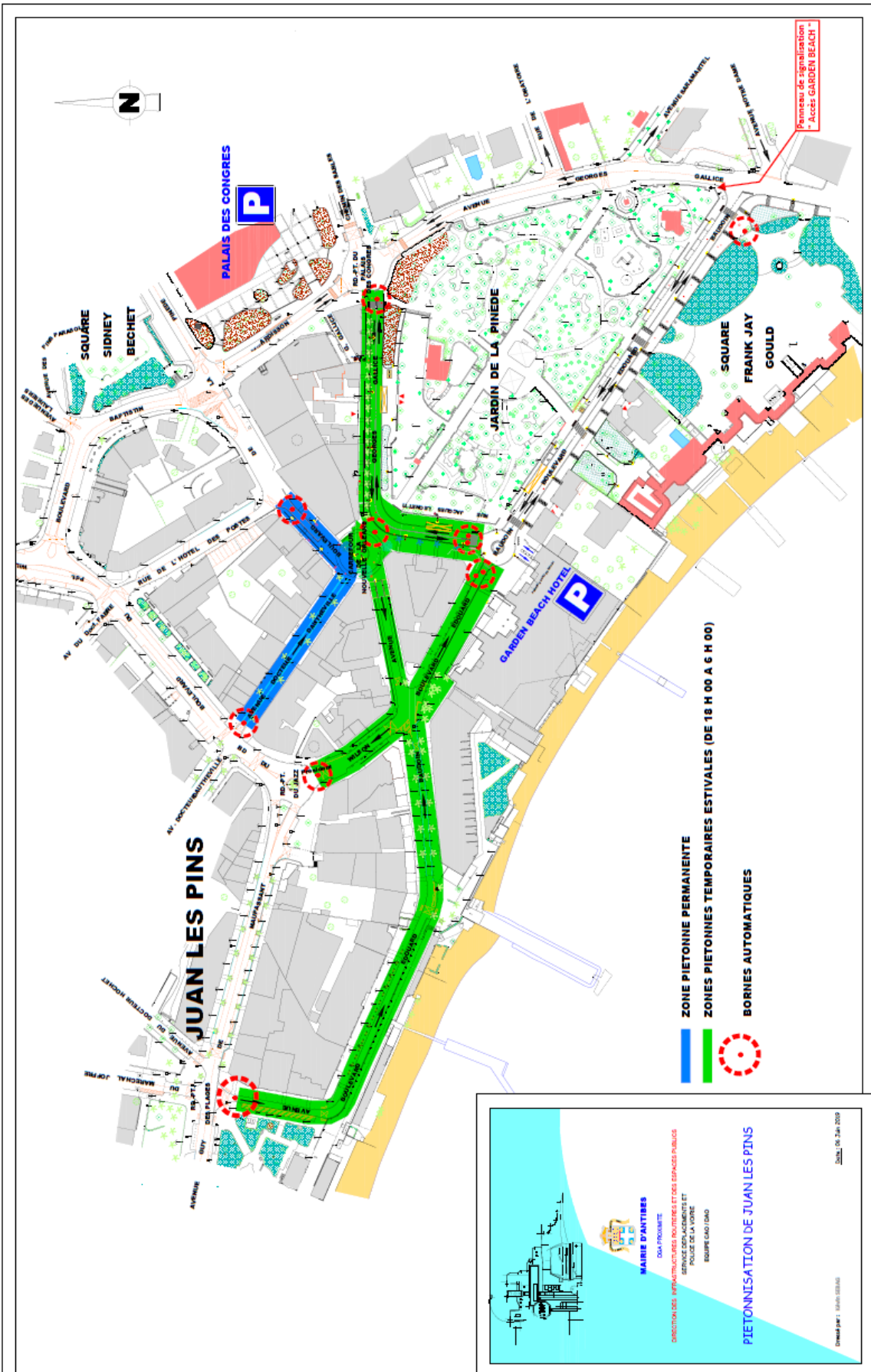
Juan-les-Pins

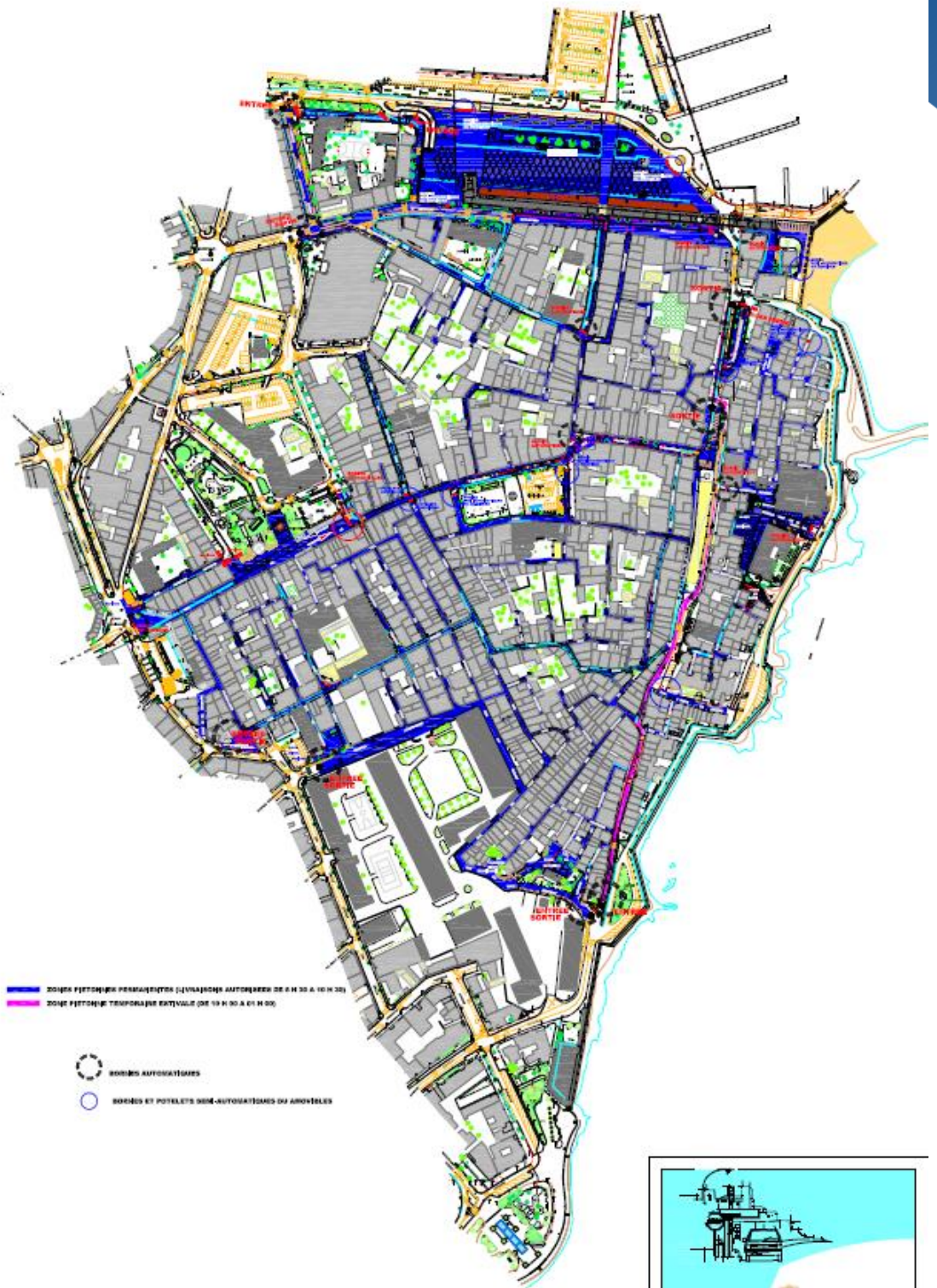
Annuel, 24h/24h. Livraisons autorisées de 7h à 10h

- 17- Rue Dautheville
entrée contrôlée

Uniquement en saison estivale
(1^{er} Juillet – 3 Septembre)
de 18h à 4h

- 18- Avenue Joffre
entrée contrôlée
- 19- Avenue Gallice
sortie automatique
- 20- Boulevard Boudoin
entrée contrôlée
- 21- Pinède
sortie automatique
- 22- Boulevard Wilson
sortie automatique





6.1. PLANIFICATION ET PROJET URBAIN

6.1.1. Le Plan Local d'Urbanisme

En France, le plan local d'urbanisme (PLU) est le principal document d'urbanisme de planification de l'urbanisme au niveau communal ou éventuellement intercommunal. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000, dite loi SRU.

Le PLU de la Ville d'Antibes révisé a été approuvé le 29 mars 2019 :

<http://www.antibes-juanlespins.com/urbanisme/plan-local-d-urbanisme/plu-en-vigueur>

Un arrêté en date du 18 août 2016 est venu révisé le classement sonore des voies routières bruyantes, intégré dans l'annexe du PLU révisé « 12_Périmètres bruyants ».

A ces informations sur le bruit viennent s'ajouter des obligations réglementaires pouvant en atténuer l'impact :

Le règlement du PLU révisé a augmenté les prospects et tout particulièrement l'implantation des constructions par rapport aux voies publiques, aux voies privées et emprises publiques (article 6). Au-delà de favoriser un tissu urbain plus aéré, il diminue aussi la gêne occasionnée par la circulation sur les grands axes de circulation devenus de plus en plus passants.

Les principes d'aménagement des Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) prévoient quant à eux :

- ▶ Une hauteur des bâtiments adaptée à la propagation du bruit :
 - ▶ Une hauteur progressive (épannelage) pour le secteur Jules Grec / Anthéa.
 - ▶ Une hauteur dégressive (bâtiments écrans) pour le secteur des Quatre Chemins.
- ▶ Un retrait par rapport aux voies publiques :
 - ▶ Retrait de 10 m sur l'avenue Jules Grec et avenue Michard Pellissier.
 - ▶ Retrait de 8 m sur le chemin de la Constance et chemin des Quatre Chemins.
 - ▶ Implantation à 5 m de l'alignement existant sur l'avenue Jules Grec.
 - ▶ Recul autour du rond-point du secteur des Quatre Chemins.
- ▶ Une zone d'implantation des activités commerciales en RDC (espace le plus exposé au bruit).
- ▶ Des franges tampons paysagères dans le secteur Gare-Pétroliers.

6.1.2. Le projet « Marena Lacan ».

En terme de voirie, le projet a deux impacts :

- ▶ L'avenue Paul Doumer a été supprimée.
- ▶ Plusieurs rues vont rentrer dans la zone piétonne du centre-ville (hors accès riverains, livraison et véhicules d'urgences). Ce sera le cas de la rue Lacan, la rue Fontvieille (section Lacan / Vauban), la rue Championnet, le bd Aguillon (Section Rond-Point Vauban / rue Lacan).

En terme d'habitat, le projet prévoit la construction de 200 logements.

A1 Tableaux des actions réalisées pendant les 10 dernières années

Antibes :

Actions déjà menées périodes 2008-2020

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
1	Programme de réfection d'enrobé	Programme pluriannuel de réfection d'enrobé (voir liste)			En continu
2	Réduction de vitesse	Zone 30 (voir plan transmis)			
3	Restriction de circulation PL	Limitations de tonnage et de gabarits (plan disponible sur demande)			
4	Aménagement	Mise en place de plateaux, ralentisseurs et coussins berlinois (plan disponible sur demande)			

Biot :

Actions déjà menées périodes 2008-2020

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
1	Revêtements routiers	Renouvellement d'enrobé sur la voirie communale au fur et à mesure (mais pas de changement dans la revêtement utilisé)	Réduction du bruit généré par revêtements dégradés	600 K€TTC (voirie communale sur les 5 dernières années)	Au fur et à mesure
2	Réduction de vitesse	Chemin des Soullières - installation chicanes et limitation de vitesse à 30 km/h	Réduction du bruit des véhicules dans ce secteur résidentiel		2017
		Action du CD06 dans la commune : limitation de vitesse à 30 km/h sur tronçon village de RD4 et sur rte d'Antibes (proche carrefour Quatre chemins)	Réduction du bruit des véhicules dans ce secteur urbain		2008/2009
3	Développement des modes doux	Subvention pour aider aux particuliers à acquérir un vélo à assistance électrique	Le développement des modes doux vise notamment à réduire le trafic routier	10 000 €TTC (enveloppe mise à disposition pour 2019)	2019
		Installation de parkings à vélo à proximité des bâtiments municipaux		1 200 €TTC	2018
		Campagne citoyenne sur le thème d'éco-mobilité (communications, animations, essais gratuits de vélos à assistance électrique)		2 500 €TTC	2018-2019
4	Développement de l'autostop organisé	Mise en place d'un réseau d'autostop organisé en partenariat avec "Rezo Pouce" Implantation d'une cinquantaine d'arrêts. Communications et animations.	Vise à réduire l'autosolisme et donc le trafic routier	10 000 €TTC	2018 et depuis
5	Procédures d'urbanisme	De l'information sur le classement sonore des voies est systématiquement inclut dans les certificats d'urbanisme émis	Information de la population		
6	Règlement du Plan Local d'Urbanisme	Rappel des normes d'isolement acoustique dans les secteurs exposés au bruit. Prescription de la distance minimale à respecter entre l'implantation des constructions et l'autoroute (50m), ou les routes départementales (15m en générale).	Limiter l'exposition des habitations au bruit routier		PLU en vigueur depuis 2010

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
		Autorisation des clôtures pleines et des murs justifiés par une nuisance sonore avérée.			
7	Rénovation des bâtiments scolaires	Remplacement de simple vitrage par double vitrage dans plusieurs bâtiments scolaires (Dojo - 2 menuiseries ; EAC (école des arts) - ensemble des menuiseries centrales ; Ecoles du Moulin Neuf et de Saint Roch - une centaine de vitrages)	Réduction d'exposition au bruit pour les occupants (élèves, enseignants, agents municipaux)	"Dojo 16 000 €TTC EAC environs 40 000€TTC Ecoles 300 000€TTC	2019
8	Réduction de vitesse	Ancien chemin de Biot à Grasse – installation chicanes et limitation de vitesse à 30 km/h	Réduction de bruit des véhicules dans ce secteur résidentiel	2 000 €TTC	2019
9	Plan Local d'Urbanisme	La modification 6 du PLU intègre le classement sonore des voies routières bruyantes révisé par l'Etat en 2016 (l'arrêté préfectoral et cartographie)	Information de la population		2019

Châteauneuf-Grasse

La ville de Châteauneuf n'a pas transmis de réponse sur ses actions.

La Colle sur Loup :

Actions déjà menées périodes 2008-2020

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
1	Limitation vitesse	Création de zone 30 (voir tableau de réponse pour les rue concernée)			2006 à 2019
2	Aménagement	Création feux tricolores Chemin des Campons/Caillades	Moins de vitesse	14 000 €	2016
		Création feux tricolores Route du Pont de Pierre	Moins de vitesse	14 000 €	2016
		Rue Joffre passage à un sens de circulation et réfection de chaussée	Moins de circulation et moins de bruit de la chaussée		2008
		Chemin de Montfort création d'un ralentisseur	Moins de vitesse	3 996 €	2015

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
		Chemin des Moulières création chicanes+ bordures-crétation trottoirs	Moins de vitesse	24 000 €	2015
		Chemin de l'Escours création 2 ralentisseurs	Moins de vitesse	6 000 €	2009
		Boulevard Teisseire Aménagement ralentisseur, ilot central et passage piétons	Moins de vitesse		2017
3	Ecole Daniel PENNAC	Nouvelle école BBC, bâtiment très bien isolé	Moins de bruit dans l'école	15 Millions €	2013
4	Aménagement	Chemin du Béal : création trottoirs pour limiter le champ visuel et réduire la vitesse	Moins de vitesse	60 000 €	2019
		Bd Layet : pose de chicanes	Moins de vitesse	14 000 €	2019
		Rue Klein : pose de borne automatique avec horaires	Moins de circulation la nuit	25 000 €	2019

Le-Bar-sur-Loup

La ville de Le-Bar-sur-Loup n'a pas transmis de réponse sur ses actions.

Le Rouret

La ville de Le Rouret n'a pas d'action à afficher dans le PPBE.

Opio :

Actions déjà menées périodes 2008-2020

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si possible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non
1	Réfection chaussée et aménagements voirie	- Création ralentisseur au n°19 Che Taméyé - Réfection voirie Chemin des colles - Création plateforme intersection Che Camp Courdéou/Rancé - Réfection ch. de La poste			2009
		- Revêtement Ch. Poudeirac (n°24 à 36) - Revêtement ch. du Logis - Création ralentisseur ch. San Peyre (face au n°38) - Aménagement de l'accès piéton à l'école maternelle/Che Eigages			2010
		- Revêtement ch. Camp Courdéou - Création ralentisseur ch. du Tuvéyé - Création d'un plateau Che Restanques/siaresq) - Reprise de ralentisseur ch. des Croix			2011
		- Revêtement Che des Constantins - Revêtement Che des Roures - Revêtement Che Louisiane (côté Club Med) - Aménagement plateau RD7 / Che de la source - Création d'un plateau traversant RD7 (aux abords du n°19, quartier San Peyre), supprimé 2 ans après suite à mise normes PMR quais bus (CASA)			2012
		- Aménagement ralentisseur Che Font des Dônes - Enrobé Che du Moulin (n°28) au Lauron - Enrobé che Poudeirac - Création plateau che Camp Courdéou /Rancé) - Enrobé partiel che du Bois d'Opio - Création ralentisseur RD7 (devant la crèche) - Enrobé Camp Courdéou (tranche 1) - Enrobé RD3/ Camp Courdéou			2013
		- Enrobé che Moulin (en plusieurs tranches) - Enrobé che source L'Orée (avec Le rouret)			2014
		- Création ralentisseur Che de la Poste - Réfection chaussée che du Taméyé - Création d'un espace partagé côté RD3 - Réfection Che Moulin, côté Lauron			2015

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si possible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non
		- Réfection che Cambarnier suite intempéries - Enrobée montée du Village RD707 (font Neuve jusqu'au cimetière) - Enrobé che taméyé (du n°19 jusque RD3/face Che combe)			2016
		- Réfection chaussée ch de la Vergèle - Création chicane au 17 che du taméyé - Réfection chaussée Che Tourreviste (RD3 au che des Colles)			2017
		- Réfection partielle Che du Poudeirac - Création d'un giratoire Che Font des Dônes au carrefour avec Bois Fleuri - Réfection Che Riou Merlet (participation travaux sur Châteauneuf)			2018
		- Réfection Che collet (du n°5 au 21) - Réfection Route du village (abords mairie et chemin du baguier) - Réfection voirie Che des Picholines - Aménagement carrefour San Peyre/Che Saut			2019
2	Mesures de police municipale	Création de zones 30km/h : - Chemin du Piol (Tennis Club Municipal) - Chemin des Eigages (Maternelle / S.Polyvalente) - Chemin de la Poste - Chemin des Croix - Chemin San Peyre - RD7 de l'intersection che de la Source à la Place Font Neuve : tout linéaire de l'agglomération, commerce, crèche, centre village			
3	Aménagements piétons	- Création trottoir du rond-point Font Neuve au rond-point Coluche - Aménagement itinéraire piéton le long de la RD4 (village Campons). - Aménagement itinéraire piéton du Rd pt Coluche au tennis municipal			2008/2010
		- Aménagement itinéraire piéton à l'arrière de la RD7 (en face du chemin de la source jusqu'à l'intersection avec che du château) dit chemin des Cayans			2012/2013
		- Création sentier depuis la fin du chemin de la Louisiane au chemin du Tuvéyé (env 200m, dont revêtement stabilisé en 2018) - Sentier piéton depuis Che Bois fleuri au che des Tourdres (environ 1 km, chemin rural)			2010

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si possible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non
		<ul style="list-style-type: none"> - Création du sentier depuis le 2 chemin de la source jusqu'au chemin du Collet (chemin rural) : environ 300m - Création du sentier depuis l'impasse au 6 Che des Eigages jusqu'au chemin du saut (environ 100 m) 			2012/2013
		- Création sentier « Land Art » (env 500m) au droit du Club Med (che Cambarnier) vers le che du Taméyé			2015/2016
		- Inscription au PDIPR de 7 km dans le Bois d'Opio : depuis 1 che du bois d'Opio, vallon du Lauron, source puis vallon de Fontaine du Curnier, piste DFCI jusqu'à la RD204			2017
		- Création sentier contournant les Jardins d'Elaïa (5 Route de Cannes), depuis la RD3 vers le chemin du Saut (environ 450 m), en jonction avec la RD7 via le Cœur de Village (2 route de Nice) et le centre commercial Font Neuve (création d'une liaison piétonne : escalier/rampe pmr)			2018/2019
4	Aménagements vélos	Arceaux vélos : 2 crèches, 2 rd point Tourreviste, 4 parc de loisirs, 6 école élémentaire 2 box sécurisés à la place Font Neuve			
5	Urbanisme	<p>Diagnostic :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aujourd'hui l'instruction des autorisations d'urbanisme ne prend pas en compte l'exposition au bruit des bâtiments - Les voies communales sont limitées aux camions de 5T mais des dérogations peuvent être acceptées pour des camions allant jusqu'à 19T. 			

Roquefort-les-Pins :

Actions déjà menées périodes 2008-2020

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
1	Création de ronds-points	Création de rond-point pour réduire la vitesse sur RD2085 et route de la Valbonne	Diminuer la vitesse		Opérations achevées
2	Création et pose de ralentisseurs	Ralentisseur pour réduire la vitesse sur des axes stratégiques	Diminuer la vitesse		Opérations achevées

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
		(RD2085, route de Notre Dame, ...)			
3	Création de parcs de co-voiturage	Parcs de co-voiturage pour réduire les déplacements individuels			Opérations achevées
4	Création de piste cyclables et parcs vélo	Favoriser l'usage du vélo sur la commune (RD2085, ...)	Limiter l'usage de la voiture		Opérations achevées et projets à initier
5	Dérogations de tonnage sur certains chemins	Limiter la taille des véhicules pour sécuriser les chemins	Réduire le bruit et la circulation		Opération achevée et d'actualité

Saint-Paul de Vence :

Actions déjà menées périodes 2008-2020

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
1	Travaux de réfection de chaussées	Renouvellement de l'enrobé			En continu
2	Réduction de vitesse	Mise en place de zone 30	Diminuer la vitesse		2017
3	Aménagement	Mise en place de plateau surélevé, coussins berlinois	Diminuer la vitesse		2017 2018 et 2019
4		Mise en place de chicane	Diminuer la vitesse		2017 2018 et 2019
5		Modification de la signalisation verticale et horizontale	Sécuriser et diminuer la vitesse		2018

L'ensemble des actions détaillées par lieux a été fournies par la commune de Saint Paul.

Tourrettes-sur-Loup :

Actions déjà menées périodes 2008-2020

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si possible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non
1	Limitation Vitesse	Limitation de la vitesse à 30 km/h sur la RD2210 dans la traversée du village			2014
		Contrôle de la vitesse par la gendarmerie et la police municipale (convention pour le			2019

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si possible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non
		prêt du cinémomètre par la PM de Vence)			
2	Aménagement	Mise en place de 3 plateaux surélevés			2019
		Mise en place de radars pédagogiques			2019
		Mise en place de feux de circulation à l'intersection RD2210 et rte de la Madeleine			2019
		Création d'une piste cyclable est-ouest en partenariat avec le conseil départemental 06			2018-2019
3	Adaptation du plan de circulation du quartier de la Madeleine	Sécurisation du débouché de la rte de la chapelle de la Madeleine sur la RD2210			2019
		Nouveaux STOP sur la rte de la Madeleine			2019

Valbonne Sophia Antipolis :

Actions déjà menées périodes 2008-2020

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
1	Rénovation de l'école Sartoux 1 ^{ère} tranche	Changement des fenêtres et portes fenêtres Insonorisation des classes primaires et maternelles		1 375 400e	2009
2	Chemin de Peyrebelle	Réfection de chaussée en enrobés			2009
3	Rénovation de l'école Sartoux 2 ^{ème} tranche	Création d'une classe et d'un atelier aux normes HQE		850 000€	2010
4	Centre Multi-accueil de Garbejaire	Extension et rénovation des locaux existants avec isolation thermique et phonique et remplacement de toutes les menuiseries extérieures avec pose de double vitrage		1 383 000€	2010
5	Salle Sainte-Hélène	Construction d'une salle de quartier en bâtiment durable exemplaire (BDM) + isolation thermique et phonique		850 000€	2010
6	Chemin du Tameyé	Réfection de chaussée en enrobés à chaud et réduction de la vitesse à 30km/h		94 000€	2010

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
7	Rénovation de l'école Sartoux 3 ^{ème} tranche	Travaux d'extension et réfection aux normes HQE		620 000€	2011
8	Quartier Ile Verte Allée des Plaqueminières	Réfection de chaussée en enrobés et de l'éclairage public		190 000€	2011
9	Chemin de Peyniblou	Aménagement de voirie avec réfection de chaussée et réduction de la vitesse à 30km/h		1 061 979€	2013
10	Chemin de la Veyrière	Réfection de chaussée en enrobés entre le chemin de Ste Hélène et la Route des Macarons avec réduction de la vitesse à 30km/h		178 389€	2013
11	Chemins de Peïdessalle, du Tameyé, des Bruisses, de Font Martine, de Villebruc et Traverse des Bourrelles	Réfection de chaussée en enrobés et réduction de la vitesse à 30km/h		249 911€	2013
12	Chemin du Caladou	Réfection de chaussée en enrobés et réduction de la vitesse à 30km/h		105 487€	2013
13	DOJO Garbejaire	Construction d'un dojo aux normes HQE		5 442 000€	2013
14	Rue de la Vigne Haute	Aménagement de voirie avec réfection de chaussée en enrobés		138 054€	2014
15	Ferme Bermond	Extension et rénovation aux normes HQE y compris rénovation thermique et phonique			2016/2017
16	Chemin du Ribas	Recalibrage de la voie et réfection de la chaussée en enrobés		936 827€	2016
17	Chemin du Val Martin	Requalification de la voirie y compris réfection de chaussée et aménagement en zone 30		2 378 320€	2017
18	Stade Chabert	Extension et rénovation du stade aux normes HQE et BDM		2 065 250€	2017/2018
19	Chemin du Clos de Brassat	Réfection de chaussée en enrobés		165 190€	2017
20	Promenade de la Bouillide	Réfection de chaussée en enrobés		98 000€	2017
21	Boulevard Carnot	Renouvellement du réseau d'eau potable et aménagement de voirie avec réfection des trottoirs et de la chaussée			2018
22	Carrefour Traverse des Bourrelles/ Route de Biot	Aménagement sécuritaire de voirie avec revêtement de chaussée en enrobés			2018
23	Pré de la Vignasse	Réfection de chaussée en enrobés avec réduction de la vitesse à 30km/h			2018

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
24	Chemin de Villebruc	Aménagement de voirie avec réfection de chaussée et réduction de la vitesse à 30km/h		874 000€	2019
25	Chemin du Val Martin	Réfection de chaussée en enrobés entre le chemin du Clos de Brasset et la Route d'Antibes		250 000€	2019

Vallauris Golfe-Juan :

Actions déjà menées périodes 2008-2020

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
1	Mise en place de ralentisseurs pour réduire la vitesse				De façon régulière depuis 10 ans
2	Création de pistes cyclables (RN7, RD6107, RD135)				2016 pour la RD135 2018 pour la RD6107 2014 pour la RN7
3	Traitements acoustiques réalisés dans le cadre de la création de la RD6107				2018
4	Action de sensibilisation au bruit	Ateliers réalisés dans les écoles de la ville en partenariat avec l'association Méditerranée 2000. Chaque année 25 classes sont sensibilisées à des thématiques environnementales. Le bruit en fait partie. Un atelier bien spécifique a été mené en 2016			2016 (atelier spécifique bruit) sensibilisation annuelle
5	Isolation thermique de bâtiments communaux	Isolation thermique des combles de la crèche Farandole, petits cœurs, Li Pichoun, et des écoles Gachon maternelle, Daudet élémentaire			

Villeneuve-Loubet :

Actions déjà menées périodes 2008-2020

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
1	A8	Action VINCI AUTOROUTE/COMMUNE : isolation des façades des bâtiments existants à proximité de l'autoroute A8 et de la 3e voie	Diminuer les nuisances sonores		2015-2017
2	A8	Mise en place d'écrans acoustiques par VINCI AUTOROUTE	Diminuer les nuisances sonores		2009-2018
3	Voie ferrée	Ecrans acoustiques / Ecrans végétaux	Diminuant les nuisances sonores et visuelles		2017-2019
4	Axes bruyants	Dans les nouveaux programmes immobiliers, développement de systèmes d'isolation performants : doubles fenêtres	Diminuant les nuisances sonores		2015-2020

A2 Tableaux des actions programmées pour les 5 prochaines années

Antibes :

Actions programmées pour les 5 ans à venir 2020-2024

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
1	Zone piétonne	Plusieurs rues vont rentrer dans la zone piétonne du centre-ville (hors accès riverains, livraison et véhicules d'urgences). Ce sera le cas de la rue Lacan, la rue Fontvieille (section Lacan / Vauban), la rue Championnet, le bd Aguilon (Section Rond-Point Vauban / rue Lacan) et la rue Vauban (section Place Guynemer, rue Macé)	Réduction d'exposition au bruit		

Biot :

Actions programmées pour les 5 ans à venir 2020-2024

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
1	Développement des modes doux	Réflexions en cours avec la CASA sur le développement des infrastructures pour la mobilité douce.	Le développement des modes doux vise notamment à réduire le trafic routier		
2	Développement des transports en commun	Discussions avec la CASA afin d'améliorer le service du réseau Envibus sur la commune (itinéraires, horaires)	Un service adapté aux déplacements quotidiens peut aider à réduire la dépendance à la voiture, afin de réduire le trafic routier		
3	Revêtements routiers	Plusieurs projets de réfection d'enrobé à programmer sur la voirie communale	Réduction de bruit généré par les revêtements dégradés ; bénéficier des revêtements récents plus performants	300 000€TTC	

Châteauneuf :

La ville de Châteauneuf n'a pas transmis de réponse sur ses actions.

La Colle sur Loup :

La ville de La Colle sur Loup ne disposait pas d'actions au moment de la consultation pour la période 2020-2024.

Le-Bar-sur-Loup

La ville du Bar-sur-Loup n'a pas transmis de réponse sur ses actions.

Le Rouret

La ville du Rouret n'a pas d'action à afficher dans le PPBE.

Opio :

Actions programmées pour les 5 ans à venir 2020-2024

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
1	Réfections chaussées et aménagements voirie	Poursuite des travaux de réfection et d'aménagement de voirie : enrobé, chicane, ralentisseurs...		Budget de 250 000 € / an	Programmation annuelle
2	Aménagements piétons	Réouverture via le déplacement du sentier piéton depuis le che du Moulin jusqu'au chemin San Peyre (environ 500 m).		ND	2020-2021
3	Urbanisme	<p>Pas pris en compte jusqu'à ce jour mais principes intégrés dans les réflexions pour intégrer le dépassement des niveaux sonores :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adapter les recommandations aux pétitionnaires en fonction des sources de bruit identifiées et leur propagation - Adapter les règles d'urbanisme en matière de clôture face aux routes départementales - Prévoir des recommandations de matériaux pour les constructions et les clôtures <ul style="list-style-type: none"> - Prévoir dans les futurs lotissements des aménagements prenant en compte l'impact sonore de la route départementale sur les habitations (exemples : aménagement particulier de la voirie interne au lotissement, orientation des bâtiments, etc.) - Prévoir des zones tampons paysagères dans les emplacements réservés en bordure des routes départementales - Prévoir dans le PLU les zones éloignées des secteurs d'habitation où des activités bruyantes peuvent être permises et inversement - Prévoir dans le PLU des règles liées à l'implantation du bâti dans des secteurs proches de routes départementales (ex : continuité du bâtiment pour limiter la propagation du bruit et recul des bâtiments par rapport à la voie) - Adapter dans le PLU la destination des bâtiments en fonction de l'exposition au bruit 			
4	Nouveaux projets	Le projet de groupe scolaire en cours de construction est organisé autour d'un patio central, toutes les ouvertures donnent côté verdure alors que la cours de l'école actuelle est contre la RD7			

Roquefort-les-Pins

La ville de Roquefort-les-Pins n'a pas d'action actée à afficher dans le PPBE.

Saint-Paul de Vence :

La ville de Saint-Paul de Vence n'a pas d'action actée à afficher dans le PPBE.

Tourrettes-sur-Loup :

Actions programmées pour les 5 ans à venir 2020-2024

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
4	Projet	Préprojet de rétablissement de la continuité est-ouest par la construction d'une passerelle vélos/piétons sur le vallon de Pascaressa en partenariat avec la CASA et le Conseil Départemental 06			

Valbonne Sophia Antipolis :

Actions programmées pour les 5 ans à venir 2020-2024

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
1	Ecole Ile verte	Rénovation globale y compris isolation thermique et phonique		6 000 000€	2019/2023
2	La Poste Village	Rénovation intérieure et extérieure avec changement des menuiseries		250 000€	2020
3	Equipements sportifs des Bouillides	Rénovation globale y compris isolation thermique et phonique		2 200 000€	2020/2023
4	Avenue de Pierrefeu	Aménagement de voirie avec réfection de chaussée en enrobés et renouvellement des réseaux		688 000€	2020
5	Traverse du Barri	Aménagement de voirie avec réfection de chaussée en enrobés		900 000€	2019/2020
6	Quartier Ile Verte Allée des Micocouliers, Magnolias, Eglantiers, Genévriers	Aménagement de voirie avec réfection de chaussée en enrobés		490 000€	2019/2020
7	Chemin de Peyniblou	Aménagement de voirie avec réfection de chaussée en enrobés et renouvellement des réseaux entre le chemin du Val Martin et la route d'Antibes		996 000€	2020
8	Carrefour RD3/RD4	Création d'un giratoire avec réfection de chaussée		531 720€	2021
9	RD 98 Route des Dolines	Aménagement de circulation avec réfection de chaussée en enrobés		140 000€	2021
10	Rues de la Peyrière et du Jas	Requalification du secteur des bâtons bleus avec réfection de chaussée en enrobés		325 000€	2021
11	Rue Henri Bosco	Requalification du secteur des bâtons bleus avec réfection de chaussée en enrobés		90 000€	2020-2026
12	Rue de la Vigne Haute Place Carée	Aménagement de voirie avec réfection de chaussée en enrobés		460 000€	2020/2026
13	Traversée Médiathèque Avenue Georges Pompidou	Aménagement de voirie du quartier avec réfection de chaussée en enrobés		2 000 000€	2020/2026

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
14	Domaine Val de Cuberte	Création d'une maison de quartier aux normes BDM		6 000 000€	2020/2026
15	Chemin de la Veyrière	Aménagement de voirie du quartier avec réfection de chaussée en enrobés		1 600 000€	2020/2026
16	Requalification du secteur des bâtons rouges	Aménagement de voirie du quartier avec réfection de chaussée en enrobés			2020/2026
17	Pré de la Vignasse	Aménagement du parking		3 257 000€	2020/2026
18	Rue Alphonse Daudet	Aménagement de voirie		330 000€	2020/2026
19	Rue Bastide Vieille Rue Bastide Vieille Rue Soutrane	Aménagement de voirie du quartier avec réfection de chaussée en enrobés		225 000€	2020/2026
20	Rue Henri Bosco et descente des orangers	Aménagement de voirie du quartier avec réfection de chaussée en enrobés		225 000€	2020/2026

Vallauris :

Actions programmées pour les 5 ans à venir 2020-2024

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
1	Etude de circulation cœur de ville				Fin 2019, début 2020
2	Ecoquartier Nature en ville				

Villeneuve-Loubet :

Actions programmées pour les 5 ans à venir 2020-2024

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
1	Cœur des Maurettes	Mise en œuvre d'une trouée verte reliant l'avenue du Docteur Lefebvre à la RD 6007 pour les piétons et vélos	Favoriser le mode de déplacement doux		2020-2021

A3 Actions réalisées par la Ville d'Antibes

Liste des opérations de travaux réalisées depuis 2015 qui permettent de réduire les nuisances sonores liées au trafic routier, par année :

Année 2019 :

- Aménagement des abords de la pinède

Ces travaux d'aménagement des abords de la Pinède s'insèrent dans le projet global de requalification du secteur de la Pinède :

Semi piétonisation

Circulation apaisée

Valorisation des espaces naturels

Les zones concernées par les travaux sont le boulevard BAUDOIN, la rue LEONETTI et l'avenue GALLICE.

Ces aménagements ont été les suivants :

Des élargissements des trottoirs

Un recalibrage des voiries

Une réorganisation du stationnement

Une mise en valeur des espaces

Un renforcement de l'éclairage public

Cout global des travaux est de 2 000 000 € TTC

- Aménagement du boulevard Poincaré

Réalisation d'une nouvelle tranche d'aménagement du boulevard POINCARE :

Entre la rue Saint HONORAT et la rue des Iles (phase n°3)

Rappel des objectifs du projet et des principaux aménagements :

Sécurisation des cheminements piétons, rendre les espaces aux piétons avec un réaménagement des trottoirs

Réorganiser les zones de stationnement (VL, PMR, zones de livraison) et supprimer les stationnements anarchiques

Mise aux normes des arrêts de transport en commun

Coût des travaux : 200.000 €

- *Aménagement de l'impasse Juan*
Ouverture de l'impasse sur l'avenue du Maréchal De Lattre De Tassigny et mise en sens unique de l'impasse (Bd Wilson □ Ave. De Tassigny)
Les principaux aménagements sont :
Démolition des ouvrages existants sur la partie basse de l'impasse
Création du nouveau carrefour
Création de trottoirs et aménagement des continuités piétonnes
Réorganisation des zones de stationnement de part et d'autre de la voie avec une place PMR
Mise en place de plantation
Suppression des réseaux aériens existants (Enedis, Orange, Numéricable)
Renforcement et modernisation de l'éclairage public
Coût des travaux : 110 000 € TTC

- *Aménagement du Cœur de Juan les Pins*
Continuité des aménagements des abords de la Pinède et du projet global de requalification du cœur de Juan Les Pins :
Semi piétonisation
Circulation apaisée
Requalification environnementale
Les zones concernées par les travaux sont le boulevard BAUDOIN, l'avenue GALLICE et le carrefour MAUPASSANT / WILSON.
Ces aménagements comprendront :
Des élargissements des trottoirs
Un recalibrage des voiries
Une réorganisation du stationnement
Une mise en valeur des espaces
Une modernisation de l'éclairage public
Un renforcement de la vidéo protection
Cout global des travaux : 1 600 000 € TTC

- *Aménagement de l'entrée de Ville – Avenue de Cannes - Exflora*
Les objectifs de l'opération sont :
Proposer un aménagement pour « marquer » l'entrée de la ville d'Antibes-Juan-les-Pins
Relier les deux jardins existants (Parc Exflora et le Square Delaunay)
Sécuriser et promouvoir les différents modes de déplacement (piétons, vélos, transports en commun)
Réorganiser le stationnement (VL, 2 roues, PMR, livraison)
Créer un nouvel espace public de qualité avec une mise en valeur du quartier.
Cout global des travaux : 2 200 000 € TTC

- *Place Nationale*
Ces travaux concernent la phase n°2.
Les caractéristiques de cet aménagement ont consisté à réaménager la place Nationale sur la zone actuelle des terrasses des restaurants. Les matériaux mis en œuvre sont identiques à la première tranche réalisée en 2017.

Les bordures existantes ont été supprimées. Une bordure en pierre calcaire Comblanchien est venue ceinturer la place.
Le revêtement de la place est en béton désactivé teinte beige foncé. Des bandes structurantes en pierre calcaire clair Comblanchien ont été posées selon un calepinage bien défini et afin d'assurer la continuité de la première tranche.
Des arbres d'alignements ont été plantés et répartis de façon homogène.
Le réseau d'éclairage public a été modernisé.
Coût global de l'opération : 500 000 € TTC

- *Avenue des Châtaigniers*

Mise en accessibilité d'un arrêt de bus
Coût des travaux : 35 000 € TTC

- *Opérations proximités*

Chemin des vieux brusquets

Elargissement de voie (n°157) – Coût des travaux : 30 000 € TTC

Carrefour Brika / St Honora

Sécurisation du carrefour piéton - Coût des travaux : 65 000 € TTC

Chemin des Basses Bréguières

Création de trottoir au n°390 et sécurisation de la traversée piétonne au n° 455 - Coût des travaux : 32 000 € TTC

Année 2018 :

- *Aménagement du boulevard Wilson dans sa section comprise entre l'impasse Juan et la rue du Printemps – 1.000.000 €*

Ce projet a pour objectif l'amélioration de la sécurité des usagers de l'espace public, la mise en valeur du cadre de vie et de l'environnement en général.

Cette opération s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement pluriannuel du boulevard Wilson.

Ce projet d'aménagement privilégie les déplacements des piétons en agrandissant les espaces qui leurs sont dédiés, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, la réduction de la vitesse des véhicules avec notamment la mise en œuvre d'un plateau surélevé, la mise en place et pose de mobilier urbain anti-stationnement (type potelet et borne manuelle).

- *Aménagement du boulevard Albert 1^{er} dans sa section comprise entre l'avenue Lemeray et la Place de Gaulle – 700.000 €*

Ces aménagements du boulevard Albert 1^{er} entre l'avenue Lemeray et la place De Gaulle s'inscrit également dans un programme pluriannuel de réaménagement du boulevard Albert 1^{er} entre la place De Gaulle et le boulevard Maréchal Leclerc.

Les objectifs sont identiques à ceux du boulevard Wilson :

- Amélioration de la sécurité des usagers de l'espace public,

- La mise en valeur du cadre de vie et de l'environnement en général.
- Aménagement du boulevard Raymond Poincaré entre l'avenue Courbet et la rue Pauline – 200.000 €

Les objectifs du projet et les principaux aménagements :

- ✓ Sécurisation des cheminements piétons, rendre les espaces aux piétons avec un réaménagement des trottoirs
- ✓ Réorganiser les zones de stationnement (VL, PMR, zones de livraison) et supprimer les stationnements anarchiques
- ✓ Mise aux normes des arrêts de transport en commun

Coût des travaux : 200.000 €

- Réalisation d'aménagements de sécurisation des cheminements piétons :

Chemin des Combes – 110.000 €

Elargissement du trottoir avec un alignement des propriétés privées.

- Avenue du 11 novembre – 140.000 €

Création d'un cheminement pour les piétons jusqu'au parking du Fort Carré

- Boulevard du Maréchal Juin – 30.000 €

Création d'un cheminement pour les piétons jusqu'au parking du Crouton

- Avenue de Nice – 130.000 €

Elargissement des trottoirs de l'avenue de Nice au niveau du chemin du petit four

Sécurisation des traversées piétonnes

Mise en accessibilité des arrêts bus

Année 2017 :

- Aménagement du boulevard Poincaré

Réalisation de la 1^{ère} tranche d'aménagement du boulevard POINCARE :

Entre la rue Villemorin et Pauline

Rappel des objectifs du projet et des principaux aménagements :

Sécurisation des cheminements piétons, rendre les espaces aux piétons avec un réaménagement des trottoirs

Réorganiser les zones de stationnement (VL, PMR, zones de livraison) et supprimer les stationnements anarchiques

Mise aux normes des arrêts de transport en commun

Coût des travaux : 170.000 €

- Boulevard d'Aguillon

Aménagement de voirie Rue des Cordiers/Rue du Gal. d'Andréossy

Sécurisation des cheminements piétons, rendre les espaces aux piétons avec un réaménagement des trottoirs

Réorganiser les zones de stationnement (VL, PMR, zones de livraison) et supprimer les stationnements anarchiques

Coût des travaux : 400.000 €

Année 2016 :

- Aménagement du boulevard Wilson dans sa section comprise entre l'impasse Juan et le passage Marie-Antoinette – 650.000 €

Ce projet a pour objectif l'amélioration de la sécurité des usagers de l'espace public, la mise en valeur du cadre de vie et de l'environnement en général.

Cette opération s'inscrit dans le cadre du programme d'aménagement pluriannuel du boulevard Wilson.

Ce projet d'aménagement privilégie les déplacements des piétons en agrandissant les espaces qui leur sont dédiés, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, la réduction de la vitesse des véhicules avec notamment la mise en œuvre d'un plateau surélevé, la mise en place et pose de mobilier urbain anti-stationnement (type potelet et borne manuelle).

- Chemin de la Constance
Elargissement de trottoir sur la section Maures / Spagnon
Coût des travaux : 380.000 €

- TRAVAUX D'AMENAGEMENT DE L'EXTENSION DU PARKING COURBET
Coût des travaux : 300.000 €

Année 2015 :

- TRAVAUX D'AMENAGEMENT DU CARREFOUR MAUPASSANT/JOFFRE - 2ème tranche Bd BAUDOIN

Ce projet a pour objectif l'amélioration de la sécurité des usagers de l'espace public, la mise en valeur du cadre de vie et de l'environnement en général.

Coût des travaux : 500.000 €

- PARKING 11 / 13 RUE DULYS
Travaux d'aménagement d'un parking
Coût des travaux : 120.000 €

- CHEMIN DES COMBES

Rappel des objectifs du projet et des principaux aménagements :

Sécurisation des cheminements piétons, rendre les espaces aux piétons avec un réaménagement des trottoirs

Réorganiser les zones de stationnement (VL, PMR, zones de livraison) et supprimer les stationnements anarchiques

Coût des travaux : 640.000 €

- CHEMIN DE SAINT CLAUDE - entre beauvert et sarrazine
Sécurisation des cheminements piétons, rendre les espaces aux piétons avec un réaménagement des trottoirs

Coût des travaux : 250.000 €

Liste les surfaces de réfection de chaussées réalisées par la Ville d'Antibes depuis 2015 par année :

SERVICE ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES ET REGIES BILAN ANNEES 2015 à 2020								
DENOMINATION DE LA VOIE	DEBUT	FIN	SURFACE TROTTOIRS (m ²)	SURFACE CHAUSSEE (m ²)	LONGUEUR CHAUSSEE (ml)	OBSERVATIONS CONTRAINES	CALENDRIER PREVISIONNEL	
chemin des Encalyptus - Piste cyclable	Entre le N°1166	et le N°819	1 800			du 29 juin au 10 juillet	juil-20	
Boulevard R. Poincaré	Avenue Courbet	Rue Pauline		1 200		du 15 au 19 juin	juin-20	
Carrefour giratoire D6007	chaussée amputaire	(Voies d'accès Clos de Beauvert)		1 600		du 2 au 5 juin	juin-20	
Chemin de Beauvert	Impasse			600			mai-20	
Avenue G. De Maupassant (chaussée)	Bb Wilson	Rond point avenue Courbet (non compris)		2 500	285		mars-20	
Avenue G. De Maupassant (Trottoirs)	Bb Wilson	Rond point avenue Courbet (non compris)	200			Réfections localisées pour améliorer la déambulation des piétons		
Bd G. Apollinaire	bd Breton	croisement rue Desnos (les Silènes)		4 280	700		févr-20	
Avenue Meissonnier	boulevard Albert 1 ^{er}	Avenue Maréchal Reille (y/c croisement)		877	150		janv-20	
Chemin de Fontmerle	Route de Saint Jean	Chemin des Plateaux Fleuris		2 000	225	PROXI 2019	janv-20	
TOTAL ANNEE 2020							1 075	
Chemin des Quatres Chemins	chemin des Basses Bréguières	Route de Nice		1 800	210		nov-19	
Route de la Badine	Carrefour giratoire de la Badine	Bd R. Poincaré		5 100	650		déc-19	
Chemin de la Colle (chaussée + parking)	Vieux chemin de la Colle	rue Emilie			240			
Vieux ch. De la Colle	carrefour avec Nicolas AUSSEL	Chemin de la Colle		5 400	140		2019	
Rue Pauline	Chemin de la Colle	Rue Fédon			90			
Allées de la Pinede	Allées principales du Jardin		1 600		180	Réfection des allées en sable stabilisé pour améliorer le cheminement piétons	2019	
Boulevard du Littoral	Rue ste Marguerite	Epi		3 250	465	Travaux de nuit	2019	
Avenue Courbet	bd R. Poincaré	Av. Guy de Maupassant		2 600	285	PC EBRAD et permission de voies accordés. L'accès au chantier se fera par Courbet.	2019	
Rue Bricka	Avenue Courbet	Rue des Iles		3 200	375		2019	
Rue Gouverneur de Chavannes				800	125		2019	
Chemin des Quatres Chemins	Section Michard Pélusier	Moyennes Bréguières (y compris carrefour)		3 000	355		2019	
Parking Bouygues	Extension Partie sud Est				150	Extension du Parking réliai	2019	
Avenue des Chataigniers	N°15 (Roi Soleil)	N°31 (trottoir TANAGRA)			250		2019	
Boulevard Baudouin	av. Gallice	R. Léonetti		1 580	210	BB noir - PPI 2018/2019	2019	
Avenue G. Gallice	R. Léonetti	Bd Ardisson		610	150	BB clair - PPI 2018/2019	2019	
TOTAL ANNEE 2019							3 875	
Rue J. Léonetti	bd Baudouin	av. Gallice		300	55	BB clair - PPI 2018/2019	2019	
Boulevard Ardisson	Bd Wilson	Pinede		1 400	130	lié aux travaux Pinede/Wilson	PPI - 2018/2019	
Avenue du 24 août	traversée pour piétons au droit du cinéma			70	20	traversée pour piétons au droit du cinéma	2018	
Directeur Chandon	N°10	N°22 boulevard chancel (salon coiffure)		200	60	PROXI 2018 : réfection pour nouvelle voie de droite	2018	
Avenue de Diane	Traverse Diane/Apollon	Chemin de la Peyregones		1 850	220	PROXI 2018	2018	
Beu Ravage prolongé	N°55	N°99		2 500	630	PROXI 2018	2018	
Chemin Vieux Brusquets	N°415	N°455		230	50	PROXI 2018 : réfection pour nouvelle	2018	
St. Marynes	au droit du N°785	an N°806		300	75	PROXI 2018 : réfection pour nouvelle	2018	
Chemin des 4 chemins	Basses Bréguières	Moyennes Bréguières		2 600	370	Réfection de la couche de roulement	2018	

Bb G. APPOLINAIRE	Desnos	Breton			900		Réfection partielle suite reconstruction trottoirs de la chaussée	2018
Bb G. APPOLINAIRE	Desnos	Breton			600	130	Réfection partielle suite reconstruction trottoirs de la chaussée	2018
Route de Saint Jean/F. Peiraud	Croisement	N°1270 (jusque 1ère impasse à gauche St Jean)			1 000	100	amont et aval du croisement	2018
Avenue de CANNES					120	30	Réparation localisée	2018
BIJOUX PLAGE					100	50	Réparation localisée	2018
Rue du SAFRANIER	Entière				250	80	PROXI	2018
Rue des PECHEURS	Entière				200	50	PROXI	2018
Avenue des PALMIERS	Entière				700	120	PPI	2018
Bd WILSON	Impasse Juan	Rue du Printemps			2 310	225	PPI	2018
Bd ALBERT 1 ^{er}	Meissonnier	Place de Gaulle			1 720	180		2018
Barreau RN7	Giratoire MAC DO	chemin de Vallauris			3 500	400		2018
Boulevard A. BRETON					2 600	190	y/c voie entre Desnos et entrée cimetière	2018
Chemin des COMBES	N°655	N°793			500	140		2018
TOTAL ANNEE 2018								
3 325								
Ch du Vallbosquet	Rastines	Coutellier			3 000	600		2017
Ch des Terriers	Weisweiler	Breton			5 250	480		2017
Route de la Badine	Bourget	Fournel Badine			3 000	340		2017
Chemin de la Valmasque	voir sur terrain	voir sur terrain			1 800	300	demande subvention intempéries 03/10/2015	2017
Ch Annes du Purgatoire	Rte de Grasse	Rabiac partie basse			4 700	700	partie basse	2017
Ave du Mas ensolleillé	avenue P. Rochat	chemin du Puy			1 800	270	crédits proxci	2017
Bd Wilson	Audiberti	Impasse Juan			2 000	220	PPI	2017
ave du Maréchal Reille	avenue principal Pastour	avenue Meissonnier			1 500	200		2017
TOTAL ANNEE 2017								
3 110								
Ch de la Constance	de Spagnon	à Maures			1 000	130		2016
Av des Martyrs de la Résistance	chemin des Combes	route de Grasse			3 000	283	crédits suppl, fin 2016	2016
Avenue Maizières	Albert 1 ^{er}	St Donatien			2 150	270	crédits suppl, fin 2016	2016
Chemin des Rastines	Suquette	Valbosquet			4 600	630	crédits supplémentaires fin 2016	2016
TOTAL ANNEE 2016								
1 315								
Chemin de Vallauris	Ch. des Encalyptus	Ch. De Vallauris			3 150	365		2015
Avenue Niquet	Bd Albert 1er	avenue du 24 août			500	65	réparation racines	2015
Chemin des Combes	Baie des Combes	Villa Raphaël			1 300	140	réparation racines	2015
Ch de St Claude	Sarrazine	Beauvert			2 000	190		2015
TOTAL ANNEE 2015								
760								

Liste des aménagements que le service des espaces verts de la Ville d'Antibes a réalisé depuis 2015

- ▶ Aménagements de l'aire loisir des Semboules (plantation d'une centaine d'arbres, aménagement d'aire de jeux, de piquenique etc...).
- ▶ Création du jardin Lutécia
- ▶ Création d'un jardin Bd Foch
- ▶ Aménagement d'un jardin et création d'un aire de jeux salle du pont romain à la Fontonne
- ▶ Aménagement de jardin et plantations d'arbres parking Jules Grec
- ▶ Aménagement d'espaces verts et plantations au centre nautique
- ▶ Aménagement du jardin Lombart
- ▶ Réaménagement pour l'amélioration du cadre de vie des rocailles av barques en cannes en collaboration avec les habitants du quartier afin de diminuer les nuisances
- ▶ Aménagement d'un espace vert devant l'Ecole Paul Arène
- ▶ Plantation de pins parasols à la pinède dans le cadre d'une restructuration
- ▶ Plantation d'une trentaine d'arbres dans le parc Exflora
- ▶ Création d'un espace canin de 1500 m² à Exflora
- ▶ Aménagement d'un espace boisé (chênaie) en jonction entre Antibes et Golfe Juan
- ▶ Aménagement de jardins partagés à Saint Maymes (1500 m²)
- ▶ Aménagement du carrefour de la Joie avec la pose de suspensions fleuries et jardinières, plantation de palmier
- ▶ Aménagement de la plateforme multimodale
- ▶ Aménagement d'un jardin Bd de la Garoupe en bord de mer
- ▶ Mise à disposition de deux terrains (semboules /Rochat) pour une exploitation d'apiculture
- ▶ Mise à disposition d'un terrain ch. de l'orangerie pour une agricultrice
- ▶ Aménagement d'une nouvelle aire de jeux Macé
- ▶ Aménagement d'une nouvelle aire de jeux aux semboules.

La mise en place d'horaires continue pour les agents afin de limiter le bruit dans la journée (7h /14h15) est une action importante.

Certains agents sont dotés de matériels électriques afin de diminuer les nuisances sonores, notamment pour des souffleurs et des tailles haies.

A4 Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique

Période de consultation : du 20 juillet au 20 septembre 2020.

Le présent bilan présente et analyse l'ensemble des observations apportées par les habitants durant la consultation. Toutes les observations sont affichées, même lorsque celles-ci sont en dehors de l'objet de la consultation (exemple avec le bruit de voisinage). Lorsque le contributeur a formulé un avis, une question ou une proposition sur différents sujets, son observation est décomposée selon le thème abordé.

Afin d'informer le public de la tenue de la consultation, les outils suivants ont été utilisés :

- ▶ Un avis a été publié dans la presse le samedi 4 juillet 2020 (Nice-Matin).
- ▶ Une rubrique « *Consultation publique relative au projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)* » a été créée dans les Actualités sur le site Internet de la CASA.

Le rapport complet était consultable dans les locaux de la CASA à Sophia Antipolis, sur prise de RDV uniquement (en raison des conditions sanitaires liées à l'épidémie de COVID19) par téléphone au 04.89.87.70.00 ou par courriel : environnement@agglo-casa.fr. Il était également disponible sur le site Internet de la CASA sous forme numérique.

Les observations du public pouvaient être consignées sur un registre papier ouvert spécialement à cet effet ou envoyées par courriel à environnement@agglo-casa.fr.

Durant les 2 mois de consultation du public, 42 particuliers, associations ou collectif sont intervenus pour apporter leurs observations.

Le tableau suivant récapitule les observations déposées et les réponses apportées par les services de la CASA et/ou les services communaux et/ou les gestionnaires de la source de bruit faisant l'objet d'une observation.

Les informations ont été anonymisées dans la version finale du PPBE.

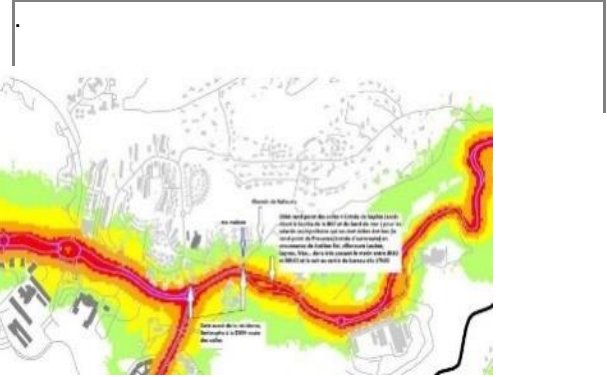
Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
1	17/08/2020		Bruit routier	Observations concernant la Commune d'Antibes :	
				1-Incohérence entre les zones impactées par le bruit (les bd Poincaré et Wilson et route de Grasse) et les « solutions » proposées (piétonisation de rue de la vieille ville pour des rues qui ne ressortent pas des mesures, ainsi que l'orientation stratégique qui ne propose rien de concret).	Réponse Antibes : La route de Grasse sera empruntée prochainement par le trajet du bus-tram : réduction du trafic et amélioration des transports en commun. Aménagement du boulevard Wilson en 2018 : réfection de l'enrobé, réduction de la vitesse, agrandissement des espaces pour piétons. Boulevard Poincaré : réaménagement, sécurisation des aménagements piétons, mise aux normes des arrêtes des transports en commun.
				2-Le bus-tram ne résoudra pas ou peu les problèmes des bruits liés aux déplacements automobiles et des deux-roues motorisés en centre-ville.	Réponse SIXENSE : La proposition de solutions alternatives à la voiture permet de réduire le bruit.
				3-Il manque des solutions pragmatiques :	
				a) Implémentation de radars de vitesse, de radars tronçons répétés et réguliers.	Réponse Antibes : Il n'y a pas de radars de vitesse ou tronçon dans le centre-ville d'Antibes
				b) Mise en sens unique (bd Wilson et Poincaré) pour basculer le trafic sur la D6107.	Réponse Antibes : La mise en sens unique de ces voies n'est pas, à ce jour, envisagée
				c) Développer d'autres modes de transport Est-Ouest pour faciliter les déplacements doux (piétons, vélos).	Réponse Antibes : les actions et les projets sont consultables sur le PDU Antibes/CASA
d) Pourquoi ne pas tester des radars anti-bruit et les utiliser si les tests sont concluants ?	Réponse Antibes Les radars anti-bruit (actuellement en phase d'expérimentation sur quelques sites) ne sont pas reconnus par la législation actuelle et ne permettent pas de verbalisation.				

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				4-Les radars sont à privilégier par rapport aux plateaux surélevés qui entraînent une augmentation du bruit (accélération, amortisseurs, inconfort). Les limitations de vitesse ne sont pas respectées ni imposées par la police locale.	Réponse Antibes : contrôles et sensibilisations effectués (nuisances sonores et deux roues).
2	20/07/2020	route de Gourdon Châteauneuf-Grasse	Bruit routier (poids-lourd)	La riveraine est très gênée par le passage fréquent des camions de la Sarrée.	Réponse CASA : la carrière de la SEC est en activités depuis 1981 (concassage) et 1985 (extraction) et est désormais autorisée jusqu'en 2047 (arrêtés préfectoraux en vigueur). Pour la ZAE la Sarrée, le lotissement date de 1995, par contre les installations de Mane sont plus anciennes.
3	20/08/2020	Avenue des fauvelles Biot	Bruit routier	Les riverains sont gênés par une nuisance sonore liée au bruit routier la route des crêtes (route des macarons RD604). La nuisance sonore a augmenté suite à des travaux d'élargissement de la route pour une nouvelle voie cyclable créant une « caisse de résonance ». Les riverains souhaiteraient une solution pour diminuer la nuisance.	<p>Réponses du Département 06 : Nous tiendrons compte de votre demande lors des choix techniques sur les revêtements routiers afin d'utiliser des matériaux atténuant la résonance de la circulation. De plus l'Etat imposant des mesures de bruits sur les axes importants dans le cadre des Plans de Protection du Bruit dans l'Environnement, les prochaines mesures permettront de mesurer l'évolution sur ce secteur.</p> <p>Réponses du Département 06 : Une piste cyclable a été aménagée sur la RD604 dans les emprises existantes (pas d'élargissement), avec pour objectif une réduction du trafic routier pendulaire à destination de la technopole Sophia-Antipolis. Par ailleurs, le diagnostic acoustique de la voie réalisé dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Département ne fait ressortir aucun dépassement potentiel des seuils sonores admissibles.</p>

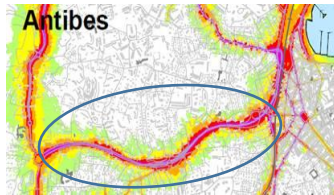
4	14/08/2020	av ST Philippe residence Colline Biot	Bruit routier (automobiles mais également deux-roues et poids-lourds)	<p>Riverain habitant entre le carrefour des Chapes et le carrefour de la mariée (RD504) donc en zone rouge (65 à 70 dB), je souhaite ici reformuler notre préoccupation sur la nuisance sonore d'origine routière. Pourquoi la zone n'est pas retenue comme une zone à enjeux (vitesse excessive + nuisance sonore et saturation +pollution de l'air non corrélé dans le PPBE. L'étude de bruit a été menée en vacances scolaires (donc trafic routier vers Sophia diminué et par temps de pluie donc vitesse abaissée).</p>	<p>Réponse du Département 06 : Dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Département, une mesure acoustique a été réalisée en juin 2018 chez un riverain proche de la RD504, domicilié dans votre résidence, 30 avenue St Philippe. Les résultats n'ont montré aucun dépassement des seuils admissibles de jour comme de nuit.</p> <p>Réponse Sixense : Les indicateurs acoustiques utilisés (LDEN et LN) correspondent à des « doses » d'énergie sonore intégrées sur des périodes représentatives (journée complète, nuit). Ils ont de ce fait l'inconvénient de « moyenner » le bruit lié à des événements sonores brefs tels que survols d'avions ou passages de trains. Il s'agit cependant d'une « moyenne énergétique » qui donne plus de poids aux niveaux élevés et traduit ainsi la potentialité de gêne globale. Ces indicateurs présentent certes des limites d'interprétation pour les bruits fluctuants mais ils ont l'avantage d'être une référence européenne, commune à tous les pays membres, pour tous les types de bruit, et permettent donc des analyses croisées, cartes de bruit cumulé, statistiques, comparaison entre situations, etc. (voir détails chapitre 3.1 du PPBE). Les cartes sur lesquels les zones à enjeux ont été déterminés sont les cartes de dépassements des seuils de bruit réglementaires (cartes de type C) qui identifient les secteurs les plus exposés pour chacune des sources de bruit.</p> <p>Réponse du Département 06 : Les enrobés qui étaient très dégradés ont été refaits en 2019, réduisant ainsi les niveaux sonores.</p>
---	------------	---	--	---	--


Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				Les deux-roues motorisés doivent être considérées car les échappements sont hors normes et les accélérations malvenues sur cette portion (sensibilisation/communication). Les camions ou les bus sont générateurs de nuisances spécifiques.	Les contrôles des deux roues et du respect de la vitesse autorisée doivent être effectués par la police > pouvoir de police de votre maire.
5	22/07/2020	Chemin de St Claude Antibes	Bruit routier (deux-roues)	Automobiles et motos roulent trop vite Chemin de St Claude. Solution possible : radars de bruit, ralentisseurs.	Réponse Antibes : Direction sécurité domaine : contrôles et sensibilisations effectués (nuisances sonores et deux roues). Les radars anti-bruit sont pas reconnus par la législation actuelle et ne permettent pas de verbalisation Réponse SIXENSE : Les contrôles des deux roues et du respect de la vitesse autorisée doivent être effectués par la police > pouvoir de police de votre maire.
			Bruit de voisinage	Utilisation de souffleurs, tronçonneuses, débroussailleuse ou autre engin de jardinage mécanique et très bruyants le dimanche après-midi ou le samedi entre midi et 2. Solution avec une brigade anti-bruit qui verbalise. Les horaires d'utilisation sont trop larges le week-end.	Observation hors champ du PPBE (relève du bruit de voisinage > pouvoir de police de votre maire).
6	20/07/2020	Résidence Vaugrenier 938 avenue du Dr Julien Lefebvre Villeneuve Loubet	Bruit routier (deux-roues)	Fléau des deux-roues motorisés (pots d'échappement non homologués). Solutions : contrôles et répressions. Impact sur la santé des riverains et des passants.	Réponse SIXENSE : Les contrôles des deux roues et du respect de la vitesse autorisée doivent être effectués par la police > pouvoir de police de votre maire.
				Quartier des Maurettes : forte implantation des nouveaux bâtiments qui engendrent un écho du bruit routier sur les tranquillité des résidences pourtant situées en bordure du parc. La réverbération du bruit s'est anormalement accentuée. La végétation ne protège pas les habitations.	Réponse Sixense : La végétation n'a en effet qu'une efficacité très faible sur la propagation des niveaux sonores. Elle a en revanche un effet psychologique car protégée par une haie végétale on a l'impression d'être moins exposé au bruit. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) établi par votre commune indique les zones à densifier ou non. Nous vous invitons à écrire à votre mairie afin de leur fait part de votre gêne nouvelle.

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
7	31/08/2020	route d'Antibes Valbonne	Bruit de voisinage	Aboiements de chiens au moindre petit bruit dans le quartier ; déchets (excréments) qu'on peut trouver dans les espaces publics (étang de Fontmerle, parc pour enfants, chemin de randonnée...). Solutions : les propriétaires de chiens devraient payer un impôt pour le travail de nettoyage que cela impose.	Observation hors champ du PPBE (relève du bruit de voisinage > pouvoir de police de votre maire).

8	10/09/2020	Avenue Saint Philippe Biot	Bruit routier	<p>Nous sommes particulièrement gênés par le bruit des circulations routières de la D504 et le chemin de Vallauris aux heures de pointes du matin et du soir. L'étude présente le bruit sur 24h et en nocturne (22h-6h) mais pas la période des « heures de pointe » (soit environ 8h-9h30 et le soir 17h-18h30). L'étude nous place en zone orange, nous serions donc certainement en zone rouge pendant les heures de pointe. Solutions : mise en place d'un mur anti-bruit ou équivalent, remplacement du revêtement par un revêtement acoustique</p> 	<p>La commune de Biot souhaite étudier avec plus de précision l'exposition au bruit de ces endroits et le financement possible de murs antibruit adaptés (cf. courrier de la commune de Biot du 26 août 2020). Réponse du Département 06 : Dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Département, une mesure acoustique a été réalisée en juin 2018 chez un riverain proche de la RD504, domicilié dans votre résidence, 30 avenue St Philippe. Les résultats n'ont montré aucun dépassement des seuils admissibles de jour comme de nuit. Réponse Sixense : Les indicateurs acoustiques utilisés (LDEN et LN) correspondent à des « doses » d'énergie sonore intégrées sur des périodes représentatives (journée complète, nuit). Ils ont de ce fait l'inconvénient de « moyenner » le bruit lié à des événements sonores brefs tels que survols d'avions ou passages de trains. Il s'agit cependant d'une « moyenne énergétique » qui donne plus de poids aux niveaux élevés et traduit ainsi la potentialité de gêne globale. Ces indicateurs présentent certes des limites d'interprétation pour les bruits fluctuants mais ils ont l'avantage d'être une référence européenne, commune à tous les pays membres, pour tous les types de bruit, et permettent donc des analyses croisées, cartes de bruit cumulé, statistiques, comparaison entre situations, etc. (voir détails chapitre 3.1 du PPBE). Les cartes sur lesquels les zones à enjeux ont été déterminés sont les cartes de dépassements des seuils de bruit réglementaires (cartes de type C) qui identifient les secteurs les plus exposés pour chacune des sources de bruit.</p>
---	------------	----------------------------	---------------	--	--

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				La crèche municipale Orange Bleue qui se trouve aussi le long de la D504 est en zone rouge mais aucune mesure spécifique n'est prévue.	<p>Réponse SIXENSE Engineering : Une attention particulière a été apportée aux établissements sensibles.</p> <p>Réponse du Département 06 : Les enrobés a proximité de la crèche qui étaient très dégradés ont été refaits en 2019, réduisant ainsi les niveaux sonores.</p>
9	10/09/2020	Juan les Pins	Bruit routier	Les riverains de l'ex RN7 et des quartiers environnants subissent les conséquences négatives de « l'entonnoir » qui subsiste au rond-point des Eucalyptus. Le projet de contournement de l'ex RN7 qui concerne le tronçon entre le rond-point des Eucalyptus à Juan les Pins et le rond-point Clément Massier à Golfe Juan est justifié puisque ce secteur est défini comme « zone à enjeu prioritaire » par le conseil départemental 06 dans son propre PPBE. Solution : le projet de contournement (V6) paraît un bon compromis environnemental et semble garantir un impact sonore très modéré et non comparable avec les nuisances subies actuellement par les riverains de la RN6007 et des quartiers environnants.	<p>Réponse de la CASA : La création de cet axe fait partie des axes prioritaires du CD06. Il devrait faire l'objet d'un conventionnement CD06/CASA pour sa réalisation dans les années prochaines.</p> <p>Réponse du Département 06 : Les travaux de réalisation des derniers tronçons de la déviation RD6107 entre Antibes et Vallauris seraient programmés par le Département en 2021/2023. Cette opération permettra de délester le trafic sur la RD6007, qui pourrait alors être requalifiée.</p>
					Réponse SIXENSE :

Ref	Date	Commune/Ru e du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				<p>L'école Ste Maymes à Juan les Pins et son complexe sportif ne sont pas identifiés dans le document, bien qu'ils subissent quotidiennement l'augmentation des pollutions sonores et chimiques générées par les encombrements systématiques des voies attenantes durant des périodes importantes de la journée. Nuisance venant de la RD35bis</p>	<p>Une attention particulière a été apportée aux établissements sensibles, les niveaux calculés spécifiquement sur le bâtiment de l'école Ste Maymes sont en dessous des seuils réglementaires.</p>
				<p>Réflexion sur la partie existante de la RD6107 (illustration ci-contre) : le revêtement de ce tronçon est assez bruyant ; sur ce tronçon à 4 voies les voies de gauche servent essentiellement à doubler à grande vitesse les véhicules qui circulent normalement à 70 km/h. Solution : Faire un essai de condamnation des voies de gauche, ce qui permettrait peut-être un écoulement plus homogène de la circulation aux heures de pointe. Les voies libérées pourraient être utilisées sous différentes formes : pistes cyclables ou voies réservée aux transports en commun.</p> 	<p>Réponse du Département 06 : la RD6107 est une voie à vocation de liaison interurbaine, configurée pour absorber un trafic d'échanges et de transit, afin de délester le trafic des voies urbaines et permettre un accès à l'A8 via la RD35bis. Une réduction du nombre de voies ne permettrait pas découler le trafic journalier (>24,000 véhicules /jour). Les aménagements cyclables sont plutôt aménagés sur les voies plus urbaines, où la vitesse est moindre et les lieux de vie et de commerce accessibles. Ce sera le cas sur la future section de la RD6107 entre Vallauris et Antibes configurée en voie urbaine avec vitesse limitée à 50 km/h, traversées piétonnes et pistes cyclables.</p> <p>Par ailleurs, dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Département, une mesure acoustique a été réalisée en juin 2018 chez un riverain proche de la RD6107, domicilié résidence Montjoyeux, 5 avenue de Diane. Les résultats n'ont montré aucun dépassement des seuils admissibles de jour comme de nuit.</p>

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
10	10/09/2020	chemin du Pont Romain, Antibes	Bruit industriel	<p>Gêne liée au bruit et à la poussière produit par le travail des machines de concassage de l'entreprise Aimaretti, implanté à l'angle de l'Avenue Michard Pelissier et Chemin du Pont à Antibes. La clinique Montsinery et l'EPAD St Paul ainsi que les maisons individuelles et les Ecuries d'Eden sont impactés par ces nuisances.</p> 	<p>Activité de l'entreprise : Négoce de matériaux de construction, traitement de gravats, transport de matériaux, camionnage de terre et matériaux, vente de matériaux et leur livraison, terrassement, travaux publics, location de camions bennes et carrières et sablières, recyclage des déchets, BTP.</p> <p>Réponse d'Antibes : L'entreprise est une ICPE, un signalement relatif aux poussières a été effectué auprès de la DREAL. Pour les nuisances sonores, les relevés sonométriques effectués à l'extérieur de l'entreprise n'ont pas révélé de dépassements aux valeurs fixées par la réglementation en vigueur.</p>
11	06/09/2020	Sophia Antipolis	Bruit routier / bruit de voisinage	<p>Certains chauffeurs de bus utilisent leur klaxon pour se saluer lorsqu'ils croisent un autre chauffeur de bus sur les routes de l'agglomération de Sophia Antipolis et ceci le matin (avant 6h30). Solution : rappeler les dispositions du code de la route aux chauffeurs de bus, il est interdit d'utiliser le klaxon sauf en cas de danger immédiat</p>	<p>Pouvoir de police de votre maire.</p> <p>REPONSE DE LA CASA - DAMDT - Direction Adjointe Mobilité Déplacements Transports : Des opérations de sensibilisation auprès des conducteurs sont régulièrement organisées. La CASA signalera auprès des services de transports ce sujet : Envibus et Département feront part de ces plaintes à leur exploitant.</p>

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				<p>Les véhicules qui nettoient la voirie et qui génèrent du bruit passent à 5h du matin. Solution : Envisager un autre créneau horaire à partir de 20h30 et durant 2h maximum.</p>	<p>Le ramassage des ordures ménagères est géré par la CASA.</p> <p>REPONSE DE LA CASA - ENVINET : La CASA a déjà lancé des réflexions internes pour changer l'organisation des tournées en nocturne mais cela engendre des problématiques humaines compliquées (recrutement, absentéisme, pénibilité, accident...), des soucis de synergie avec les services de propreté et les exutoires, mais également avec les commerces de bouche et les restaurants. La CASA porte davantage son travail d'amélioration sur le choix des véhicules de collecte moins bruyants (avec des lève conteneurs électriques et/ou des dispositifs de compaction à énergie cinétique). Depuis l'utilisation de ce type d'engins, même les agents de collecte constatent une amélioration car ils n'ont plus besoin de se parler fort pour se parler entre eux. A terme, les benne à ordures seront certainement tout électrique mais leur cout est aujourd'hui encore très élevé (environ le double à celui d'une benne classique).</p>
				<p>Les véhicules équipés de radars sonores de recul comme les camions de ramassage des ordures ménagères et les véhicules de chantier, la plupart émettent un son très aigu, agressif pour notre audition. Solution : Remplacer le signal sonore par un son plus grave, ce système existe déjà sur des camions dans la Principauté de Monaco.</p>	<p>Réponse aggro CASA : Le radar de recul est effectivement quelque chose d'obligatoire pour la sécurité des personnes. Depuis plusieurs années maintenant tous les véhicules neufs qui sont achetés sont équipés d'un bruiteur de marche arrière de type « cri du lynx », qui fait un bruit plus sourd et homologué en France.</p>
				<p>En début d'été, beaucoup de bruit engendré par les tronçonneuses et les débroussailluses dans le parc des Bouillides. Solutions : engins moins bruyants, animaux tels que des ânes pour effectuer ce nettoyage.</p>	<p>Observation hors champ du PPBE (relève du bruit de voisinage > pouvoir de police de votre maire). Les travaux bruyants sont autorisés selon horaires nationaux (les jours ouvrables, de 8 h 30 à 12h et de 14 h à 19 h, les samedis, de 9 h à 12h et de 15 h à 19 h, les dimanches et les jours fériés, de 10 h à</p>

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
					12h.), en dehors cela relève du pouvoir de police du maire.
12	04/09/2020	Chemin du Moulin, Opio	Bruit aérien	Nuisances sonores aériennes engendrées par des petits avions de tourisme qui provoquent une gêne surtout à l'heure des repas en juillet août. Ces avions viennent de l'aérodrome de Mandelieu, de Monaco ou de Fayence. Il n'y a pas de couloir affecté dans cette zone, pourtant ces avions passent et repassent à intervalles réguliers. Solutions : contrôler et interdire les survols des villas Un ULM privé très bruyant vole régulièrement en fin d'après-midi au-dessus des villes à Opio, est ce légal ? Est-ce que le niveau sonore est réglementé ?	<p>Réponse SIXENSE Engineering : Les aéronefs ultralégers motorisés sont réglementés par trois arrêtés du 17 juin 1986 : l'arrêté relatif à l'autorisation de vol des aéronefs U.L.M. fixe les obligations auxquelles sont soumis ces aéronefs, à savoir notamment l'identification de l'appareil et la possession par l'utilisateur d'une carte d'identification valable pour deux ans et délivrée par le commissaire de la République ; l'arrêté relatif à l'utilisation des aéronefs en fixe certaines règles concernant les obligations de l'équipage et les documents de bord ; l'arrêté relatif au bruit émis par ces appareils fixe à 65 dB (A) le niveau sonore maximal que peut produire tout U.L.M. en dehors des manœuvres liées à l'atterrissage et au décollage et des vols rasants autorisés.</p> <p>REPOSE DGAC ou aérodrome : Opio est située sous la TMA de Nice de classe D qui commence à 1000ft sol. Cet espace est géré par le contrôle de Nice. En dessous de 1000ft sol, c'est de l'espace « G » donc libre d'accès et sans contact radio. Opio, est également à proximité d'un point de report hélicoptères/avions, le point « EW », utilisé pour les arrivées et départs de Nice de de Cannes.</p>

Ref	Date	Commune/Ru e du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
13	02/09/2020	Villeneuve- Loubet	Bruit aérien	<p>La cartographie concernant le bruit aérien généré par l'aéroport de Nice Côte d'Azur date de 2005. Depuis 15 ans, il me semble que le nombre de vols ainsi que le nombre de destinations ont augmenté, et que de nouveaux couloirs aériens sont utilisés. Nous sommes plusieurs riverains à avoir constaté depuis plusieurs années une augmentation des nuisances sonores liées au secteur aérien avec des survols de la commune de Villeneuve-Loubet au niveau du village à des altitudes telles que le bruit généré est relativement sensible. Solution : demander une cartographie plus récente à l'aéroport de Nice.</p>	<p>Réponse SIXENSE Engineering : Le PEB peut être révisé à la demande du préfet ou sur proposition de la CCE.</p> <p>REPONSE Aéroport de NICE : Les cartes de bruit stratégiques sont en cours de révision et seront présentées en CCE en 2021. Le PPBE sera également mis à jour. La surveillance des altitudes de survol est quotidienne et disponible dans nos publications ou à la demande.</p>

14	02/09/2020	Route des Colles, Biot	Bruit routier	<p>La résidence Colline située dans le quartier de Saint Philippe à Biot ainsi que les maisons en bordure de la route des Colles sont exposés à des nuisances sonores du au trafic routier important sur la route des Colles. Depuis 2004 un projet de mur anti-bruit est évoqué. Le PLU impose une barrière de végétation uniquement ce qui rend impossible de se protéger du bruit avec un système plus en adéquation avec la nuisance sonore. Le trafic ne cesse d'augmenter depuis 20 ans, avec une augmentation de la nuisance nocturne avec les vacanciers qui quittent la zone Marineland et Villeneuve-Loubet. La piste cyclable a généré plus de bruit et une nuisance visuelle : élagage de la végétation entre la piste et les maisons ainsi que l'abattage d'un grand pin. Solution : construction d'un mur anti-bruit route de Colles.</p>	<p>La commune de Biot souhaite étudier avec plus de précision l'exposition au bruit de ces endroits et le financement possible de murs antibruit adaptés (cf. courrier de la commune de Biot du 26 août 2020). Réponse Département 06 : Dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Département, une mesure acoustique a été réalisée en juin 2018 chez vous et votre voisine proche de la RD504, domiciliée dans votre résidence, 30 avenue St Philippe. Les résultats n'ont montré aucun dépassement des seuils admissibles de jour comme de nuit.</p> <p>Réponse Sixense : Les indicateurs acoustiques utilisés (LDEN et LN) correspondent à des « doses » d'énergie sonore intégrées sur des périodes représentatives (journée complète, nuit). Ils ont de ce fait l'inconvénient de « moyenner » le bruit lié à des événements sonores brefs tels que survols d'avions ou passages de trains. Il s'agit cependant d'une « moyenne énergétique » qui donne plus de poids aux niveaux élevés et traduit ainsi la potentialité de gêne globale. Ces indicateurs présentent certes des limites d'interprétation pour les bruits fluctuants mais ils ont l'avantage d'être une référence européenne, commune à tous les pays membres, pour tous les types de bruit, et permettent donc des analyses croisées, cartes de bruit cumulé, statistiques, comparaison entre situations, etc. (voir détails chapitre 3.1 du PPBE). Les cartes sur lesquels les zones à enjeux ont été déterminés sont les cartes de dépassements des seuils de bruit réglementaires (cartes de type C) qui identifient les secteurs les plus exposés pour chacune des sources de bruit.</p>
----	------------	------------------------	---------------	---	---

15	10/09/2020	Avenue Saint Philippe, Biot	Bruit routier	<p>Nous sommes très impactés par les nuisances sonores le long de la RD504. La résidence Colline a fait l'objet de plusieurs études dont la dernière ne correspond pas à la réalité de notre gêne. Les mesures ont été réalisées dans un jardin plus éloigné de la route lors du début des vacances estivales lors de jours de pluies torrentielles. La machine qui nettoie les abords de la nouvelle piste cyclable dégage un bruit insupportable. Le bruit et la pollution restent un problème dans notre vie quotidienne. Solution : mur anti-bruit.</p>	<p>La commune de Biot souhaite étudier avec plus de précision l'exposition au bruit de ces endroits et le financement possible de murs antibruit adaptés (cf. courrier de la commune de Biot du 26 août 2020).</p> <p>Réponse Département 06 : Dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Département, une mesure acoustique a été réalisée en juin 2018 chez vous et votre voisine proche de la RD504, domiciliée dans votre résidence, 30 avenue St Philippe. Les résultats n'ont montré aucun dépassement des seuils admissibles de jour comme de nuit.</p> <p>Réponse Sixense : Les indicateurs acoustiques utilisés (LDEN et LN) correspondent à des « doses » d'énergie sonore intégrées sur des périodes représentatives (journée complète, nuit). Ils ont de ce fait l'inconvénient de « moyenner » le bruit lié à des événements sonores brefs tels que survols d'avions ou passages de trains. Il s'agit cependant d'une « moyenne énergétique » qui donne plus de poids aux niveaux élevés et traduit ainsi la potentialité de gêne globale. Ces indicateurs présentent certes des limites d'interprétation pour les bruits fluctuants mais ils ont l'avantage d'être une référence européenne, commune à tous les pays membres, pour tous les types de bruit, et permettent donc des analyses croisées, cartes de bruit cumulé, statistiques, comparaison entre situations, etc. (voir détails chapitre 3.1 du PPBE). Les cartes sur lesquels les zones à enjeux ont été déterminés sont les cartes de dépassements des seuils de bruit réglementaires (cartes de type C) qui identifient les secteurs les plus exposés pour chacune des sources de bruit.</p>
----	------------	-----------------------------	---------------	---	--

16	22/07/2020	- Corniche des Cougoulins, Antibes	Bruit routier	Beaucoup de bruit d'autoroute. Solutions : installation de mur anti-bruit ou équivalent en bordure de l'A8 entre Biot et le péage.	<p>REPONSE ESCOTA :</p> <p>Sur ses sections d'autoroutes existantes (hors élargissements et nouvelles sections), ESCOTA met en œuvre sous réserve de l'accord de l'état et avenant au contrat pour un financement conformément au contrat de concession avec l'Etat une politique de lutte contre le bruit en application de la réglementation en la matière (circulaire du 25 mai 2004). Cette politique de rattrapage consiste à traiter les logements identifiés comme Point Noir du Bruit (PNB). Sont identifiés comme Points noirs du bruit, conformément aux dispositions légales et réglementaires que nous sommes tenus d'appliquer, les logements qui cumulent un critère d'antériorité (une date de permis de construire antérieure à 1978) et un niveau d'exposition au bruit en façade élevé supérieur à 70 décibels de jour et 65 de nuit.</p> <p>Après analyse et localisation du quartier de la corniche des cougoulins à Antibes, une partie des habitations du quartier ne bénéficie pas du critère d'antériorité.</p> <p>Parmi les habitations bénéficiant du critère d'antériorité, les programmes de traitement validés par l'Etat ont permis de traiter les logements éligibles situés au plus proche de l'A8 ont déjà bénéficié d'une protection individuelle contre le bruit via la prise en charge du remplacement des menuiseries par ESCOTA entre 2000 et 2016. En ce qui concerne la demande de protections acoustiques, un diagnostic acoustique a été réalisé en 2018 afin de déterminer les bâtis éligibles à protection.</p> <p>Ces travaux de protection sont en attente de validation de l'Etat, dans le cadre de l'opération de résorption des PNB validée le 8 novembre 2019 au sein du Contrat de Plan 2017-2021 signé entre ESCOTA et l'Etat.</p>
----	------------	------------------------------------	---------------	--	---

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
17	24/07/2020	-	Bruit industriel	<p>Nous subissons depuis de longs mois des nuisances importantes et de diverses natures dues aux agissements de l'entreprise SARL GALGANI. Entreprise de terrassement à l'origine, cette entreprise qui ne stationnait que des engins de chantier sur un terrain familial dans le bois de la Sine a diversifié son activité avec l'acquisition d'engins de concassage très puissants. Accueil continu des camions de gros tonnages qui déchargent des mètres cubes de gravats et matériaux divers provenant de démolition. Ces matériaux sont concassés avant que d'autres camions ne viennent acheter et charger ces agrégats recyclés. Les troubles occasionnés pour la population locale sont notoires :</p>	<p>Réponse Sixense : L'entreprise n'est pas dans le registre des ICPE, le concassage fait partie des activités des ICPE (rubrique 2515). Cette nuisance sonore d'activité non classée relève donc du bruit de voisinage et donc du pouvoir de police du maire de votre commune.</p>
				<p>- Dès 7h du matin jusqu'à 18h (quelques fois même le samedi) des camions de fort tonnage circulent sur le chemin de la Sine, environ 50 par jour soit 100 trajets. La voirie communale n'est pas dimensionnée pour ces poids lourds, la chaussée est étroite, il n'y a pas de trottoir pour les collégiens qui empruntent cette voie, le croisement avec les bus scolaire est également très difficile</p>	<p>Pouvoir de police du maire Tourette sur Loup et Vence</p>
				<p>- A proximité immédiate du site de concassage et de stockage, de nombreux riverains doivent supporter le bruit infernal des concasseurs et des engins de chantiers toute la journée.</p>	
				<p>- Si le temps est sec, des nuages de poussière bouchent l'horizon. L'air est irrespirable et les riverains ne peuvent même plus mettre sécher leur linge dehors car il est aussitôt souillé par ces poussières. Si le temps est pluvieux, des torrents de boue dévalent sur la route et la rendent extrêmement glissante. Et que sait-on de la toxicité éventuelle de certains déchets ? (Amiante dans déchets de démolition)</p>	<p>Réponse Sixense : Observation hors champ du PPBE. Pouvoir de police du maire de votre commune par rapport au code de l'urbanisme.</p>

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				- L'entreprise s'étend en surface et n'hésite pas à couper des arbres ou à déverser des mètres cubes de terres autour pour les faire crever. Notre massif de la Sine, considéré comme « le poumon vert » de Vence mérite-t-il ce carnage écologique ?	
				Notre collectif se pose des questions :	
				- Les activités de cette entreprise sont-elles en corrélation avec la législation en vigueur ? Sont-elles conformes avec le document d'urbanisme ? (PLU)	
				- S'agit-il d'une ISDI (Installation de stockage de déchets inertes) ou d'une ICPE (installation classée pour l'environnement) ? Dans un cas comme dans l'autre, les diverses démarches préliminaires, déclarations et formalités, enquête publique, contrôles ont-ils été réalisés ?	Réponse Sixense : L'entreprise n'est pas dans le registre des ICPE, le concassage fait partie des activités des ICPE (rubrique 2515). Cette nuisance sonore d'activité non classée relève donc du bruit de voisinage et donc du pouvoir de police du maire de votre commune.
				- À l'heure où l'on parle de plus en plus de « bilan carbone », est-il normal que des camions de 45 tonnes en provenance de Monaco traversent tout le département pour venir « polluer » la commune de Vence ?	
				- De nombreux sites de stockage ont été fermés sur la Côte d'Azur (exemple La Turbie) : pourquoi ?	
				- Un hangar est en train de se construire illégalement, sans permis de construire et la mairie de Vence n'intervient pas !	Pouvoir de police du maire Tourette sur Loup et Vence
18	30/07/2020		Bruit aérien		Réponse SIXENSE Engineering :

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				Il n'est pas mentionné les nuisances causées par les passages d'avions de tourisme, hélicoptères qui survolent notre commune de Bar sur Loup, très souvent et parfois tôt.	<p>La méthodologie utilisée pour cette étude ne prend pas en compte le bruit des avions de tourisme et les hélicoptères car on s'appuie sur le PEB en vigueur.</p> <p>Réponse Aéroport de NICE : Le flux de trajectoires majoritaire concerne les atterrissages et les décollages mais il existe tout de même une réglementation concernant les autres survols.</p> <p>Réponse DGAC ou aérodrome: Le Bar sur Loup est une commune identifiée sur les cartes aéronautiques et la symbologie issue de l'arrêté du 10 octobre 1957 impose un survol à une hauteur d'au moins 1700ft pour les hélicoptères et avions monomoteur / 3300ft pour les autres aéronefs.</p>
19	05/08/2020	Boulevard du Président Wilson, Juan les Pins	Bruit routier	<p>Alors que cette partie du boulevard est juste avant la zone 30, nous subissons régulièrement le bruit des véhicules en pleine accélération et notamment les scooters faisant parfois des levés de roue avant. En effet certains automobilistes ou utilisateur de scooters confondent le boulevard avec une piste de course. Cela est plus fréquent le soir mais intervient également dans la journée.</p> <p>Solutions : extension de la zone 30 ; radar antibruit se déclenchant avec un seuil sonore ; dos d'ânes sur toute la largeur de la voie afin d'éviter que les scooters slaloment entre des coussins berlinois par exemple ; surveillance policière fréquente et visible notamment en soirée à des fins dissuasives et effectives avec verbalisation des contrevenants ; des mesures incitatives telles que l'implantation des services de scooter électriques et / ou vélos électriques ou mécaniques.</p>	<p>Réponse Antibes : Aménagement du boulevard Wilson en 2018 : réduction de la vitesse, agrandissement des espaces pour piétons. Direction sécurité domaine : contrôles et sensibilisations effectués (nuisances sonores et deux roues).</p> <p>Réponse Antibes : Les radars anti-bruit (actuellement en phase d'expérimentation sur quelques sites) ne sont pas reconnus par la législation actuelle et ne permettent pas de verbalisation. La ville se dote de véhicules hybrides et électriques, lors du renouvellement de son parc automobile, et de vélos électriques.</p>

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
20	20/08/2020	-	Bruit des deux-roues	La plus grande nuisance sonore en nombre d'occurrences et en effet néfaste pour le bien-être de chacun est liée aux deux-roues. Je suis surpris de ne pas voir plus d'actions de contrôle sur les deux-roues qui font un bruit très perturbant et non respectueux de la collectivité.	Les contrôles des deux roues et du respect de la vitesse autorisée doivent être effectués par la police > pouvoir de police de votre maire.
21	05/08/2020	- Boulevard du Président Wilson, Juan les Pins	Bruit routier	Je tiens tout d'abord à signaler ce qui me semble être une erreur sur la planche 10 (page 40/70) : sur cette planche, la section du Boulevard Wilson située entre l'intersection avec l'Avenue Gaston Bourgeois et l'intersection avec rue du Printemps est surlignée en vert (limitation à 30 km/h). S'il existe bien un ralentisseur 30 km/h au niveau de l'impasse Juan, il n'y a aucune limitation à 30 km/h sur la section entre l'allée Venet et la rue du Printemps (et même jusqu'au boulevard Ardisson).	Réponse Antibes : Effectivement, il s'agit d'une erreur, la section du bd Wilson entre l'allée Venet et la rue du Printemps n'est pas une zone 30 La limitation ponctuelle à 30 se situe au croisement du bd Wilson et de l'impasse Juan.
				Sur cette section des véhicules roulent particulièrement vite, au-delà des 50 km/h générant un bruit élevé. Il y a beaucoup de scooters très bruyants à toute heure de la journée et en soirée (dont les réglages corrects du moteur et de l'échappement semblent douteux).	Réponse Antibes : Les contrôles des vitesses et des deux roues doivent être effectués par la police > pouvoir de police de votre maire. Contrôles et sensibilisations effectués (nuisances sonores et deux-roues)
				Solutions : Prévoir dans cette section au moins un ralentisseur à 30 km/h au niveau du passage piéton, création d'un passage piéton additionnel vers l'allée Venet permettrait de ralentir les véhicules et améliorer la sécurité. Mise en place de radars mesurant le bruit émis par les véhicules et scooters.	Réponse Antibes : Les radars anti-bruit (actuellement en phase d'expérimentation sur quelques sites) ne sont pas reconnus par la législation actuelle et ne permettent pas de verbalisation.
22	27/07/2020	-	Bruit routier	Je souhaite que l'on n'oublie pas la zone qui s'étend entre le carrefour de la Croix Rouge, jusqu'à la Tournière, chemin Rabiac Estagnol en passant par le chemin des Ames du Purgatoire qui subit, quotidiennement des nuisances engendrées par le flux des véhicules (voitures et deux roues) en augmentation depuis quelques années à cause	Réponse SIXENSE : Les routes mentionnées n'engendrent pas de dépassement néanmoins il peut y avoir une gêne, il faut se tourner vers le maire ou la police municipale.

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				des nouvelles constructions et de l'absence de contrôle de vitesse et sonores.	
23	24/08/2020	Valbonne	Bruit industriel	<p>Étant riverain de la déchèterie de Valbonne et malgré les multiples signalements fait par l'ensemble du voisinage sur les nuisances sonores de cette dernière depuis plus d'un an, je m'étonne de ne rien voir concernant cette dernière dans les cartes. La déchèterie est plus bruyante qu'un chantier. Et cela est permanent. Vidage de gravats dans des containers en métal, grue en activité la moitié de la journée pour les déchets verts, ballet incessant des camions et voitures. Même quand la déchèterie est fermée les véhicules attendent moteur allumé devant nos habitations. Malgré un réaménagement récent de la déchèterie rien a été fait pour protéger les riverains du bruit. Les camions arrivent toujours aussi tôt avant l'ouverture (parfois avant 7h).</p>	<p>Réponse Antibes : Concernant la déchetterie de Valbonne qui est depuis septembre 2018 de compétence UNIVALOM des dispositions ont été prises pour limiter les nuisances en maintenant justement un gros talus végétalisé pour faire office de mur antibruit. Les arbres qui ont été replantés comme les lauriers n'ont pas encore atteints leur taille adulte mais ils limitent quand même le bruit. Le réaménagement a aussi pris en compte l'entrée et sortie du site pour justement limiter les engorgements de véhicules. Certes il y a toujours un peu de bouchons à certaines heures mais les attentes de véhicules moteurs allumés au droit des habitations ont été grandement diminuées et par la même les nuisances sonores ont été réduites</p>

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				Solutions : un mur anti-bruit ; quelques mesures sur le fonctionnement, intégration de la problématique dans les cartes de bruit.	Par ailleurs, dans l'organisation du site, les prestataires ne viennent quasiment plus avant 8h sur le site et les interventions avant 8 h sont marginales. De manière régulières cette condition d'accès au site aux heures d'ouverture 8h30/11h45 et 14h 16h45 du lundi au samedi est rappelée aux prestataires. De même la tractopelle ne fonctionne qu'à bon escient et il ne reste pas moteur allumé. Enfin le site étant une installation classée des mesures de bruit se font annuellement et en journée, même si le site fait du bruit car est un site industriel, cela reste dans les normes autorisées.
24	30/07/2020	Quartier Ilette, Juan les Pins	Bruit routier	La circulation routière sur le boulevard du cap et le chemin des sables à Antibes, et ceci depuis le rond-point de l'ilette à Antibes jusqu'au Palais des congrès de Juan les Pins, les automobilistes ne respectent absolument pas la limitation de vitesse à 50 km/h. Solutions : mettre des ralentisseurs sur la chaussée avant et après le 1er rond-point au niveau du 3 boulevard du cap à Antibes puis au niveau du chemin des sables à Juan les pins, dans la montée dans le sens qui va de l'ilette au palais des congres	Réponse Antibes : Direction sécurité domaine : contrôles et sensibilisations effectués (nuisances sonores et deux roues). Réponse SIXENSE : Les contrôles des deux roues et du respect de la vitesse autorisée doivent être effectués par la police > pouvoir de police de votre maire.

25	17/08/2020	Quartier Saint Philippe, Biot	Bruit routier	<p>J'ai remarqué que la nuit, nous entendons vraiment beaucoup l'autoroute A8, ce qui n'était pas le cas quelques années en arrière.</p>	<p>REPONSE ESCOTA :</p> <p>Sur ses sections d'autoroutes existantes (hors élargissements et nouvelles sections), ESCOTA met en œuvre sous réserve de l'accord de l'état et avenant au contrat pour un financement ESCOTA conformément au contrat de concession avec l'Etat une politique de lutte contre le bruit en application de la réglementation en la matière (circulaire du 25 mai 2004). Cette politique de rattrapage consiste à traiter les logements identifiés comme Point Noir du Bruit (PNB) conformément aux dispositions légales et réglementaires que nous sommes tenus d'appliquer.</p> <p>Sont identifiés comme Points noirs du bruit, les logements qui cumulent un critère d'antériorité (une date de permis de construire antérieure à 1978) et un niveau d'exposition au bruit en façade élevé supérieur à 70 décibels de jour et 65 de nuit).</p> <p>Les premières habitations du quartier Saint-Philippe à Biot sont situées à des distances comprises entre 700 mètres et 1 km de l'autoroute A8.</p> <p>A ces distances, les niveaux sonores ouvrant droit à protections ne sont pas atteints.</p> <p>Un diagnostic acoustique a été réalisé en 2018 afin de déterminer les bâtis éligibles à protection. Il ressort de celui-ci qu'aucune habitation du quartier Saint Philippe ne bénéficie des critères ouvrant droit à protection.</p> <p>En ce qui concerne le ressenti sur l'augmentation du bruit la nuit, nous n'avons pas enregistré dans les mesures de bruit d'augmentation du bruit sur cette période.</p>
----	------------	-------------------------------	---------------	--	--

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
26	25/07/2020	Boulevard Wilson, Juan les Pins	Bruit routier	Noter que le niveau sonore du Boulevard Wilson est insupportable, non pas tant à cause des voitures, mais à cause des motos et scooters mal réglés et "hyper accélérés" à tous propos. Solutions : il faudrait exercer plus de contrôles sur les utilisateurs de motos et scooters et exiger des réglages plus silencieux.	Les contrôles des deux roues et du respect de la vitesse autorisée doivent être effectués par la police > pouvoir de police de votre maire. Réponse Antibes : Contrôles et sensibilisations effectués (nuisances sonores et deux-roues)
27	02/08/2020	Quartier des Soullières, Biot	Bruit industriel / voisinage	J'ai regardé avec attention la carte des nuisances sonores : train, avion, industries...il me semble que vous oubliez dans cet inventaire le "bruit" qui gâche toutes nos nuits depuis maintenant plus de 10 ans : les climatisations d'entreprises. Nous avons « Amadeus » "les arcanes, le "Fairways" et d'autres immeubles de bureaux arrivent encore. La nuit les climatisations tournent à plein régime. Le bruit s'amplifie dans le vallon de la Brague...c'est invivable. Solution : mesurer les nuisances sonores, non pas près des entreprises mais depuis l'autre versant du vallon avec le bruit amplifié.	Observation hors champ du PPBE (relève du bruit de voisinage > pouvoir de police de votre maire).
28	21/08/2020	Boulevard Foch, Antibes	Bruit routier	Le sens unique du boulevard Foch qui est dépourvu de feux tricolores entraîne une vitesse très excessive des véhicules et camions. Les véhicules empruntant ce boulevard font une véritable course (vitesse à plus de 80 km/h) dans le but d'éviter le feu tricolore du boulevard Wilson. Aucun revêtement anti-bruit sur ce boulevard qui ressemble plus à une autoroute ; les passages pour piétons ne sont pas respectés. Solution : un réaménagement complet.	Les contrôles des deux roues et du respect de la vitesse autorisée doivent être effectués par la police > pouvoir de police de votre maire. Réponse Antibes : Contrôles et sensibilisations effectués (nuisances sonores et deux-roues)

Ref	Date	Commune/Ru e du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
29	18/09/2020 Gauche Solidaire Ecologique et Démocratique		Tous thèmes PPBE les du	<p>Ce projet s'appuie sur un certain nombre de documents, pour certains très anciens et pour d'autres pas encore votés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le ferroviaire : 2016 - L'aérien : 2005, ne tient donc pas compte de l'augmentation du trafic - Le SCOT toujours en cours d'étude - Le STRADDET concerne 2030/2050 nous sommes en 2020, et d'ici 2030 ??? - Le PDU pas encore approuvé et est plutôt axé sur le flux que sur le bruit. Certes, si on diminue le flux on diminuera le bruit, mais alors aucune action de prévention du bruit n'est nécessaire ! - Le PLH de la CASA acté mais pas approuvé. - Le PLU d'Antibes, l'impact sur la pollution sonore n'est pas évident - Le Plan de Prévention du Bruit du département, pas encore débattu en séance plénière 	<p>Les documents utilisés sont les derniers en date pour chaque thématique, le PPBE n'a pas vocation de mettre à jour l'ensemble de ces documents. Les documents qui ne sont pas encore approuvés permettent néanmoins d'afficher l'orientation stratégique en cours d'élaboration. Le PLU n'impacte pas le bruit mais la façon dont doivent se protéger les nouvelles habitations.</p> <p>REPONSE DE LA CASA - DHL (Direction Habitat et Logement) : LE PLH 2020-2025 a été adopté définitivement en 2019.</p> <p>REPONSE DE LA CASA : la DGAC révisé actuellement le PPBE de l'aéroport de Nice et donc également les cartes de bruit qui seront approuvées en 2021. Le nouveau SCOT actuellement en cours de lancement prescrit le 5 octobre 2020 tiendra lieu de Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET). De manière concomitante à cette démarche, la CASA a délibéré pour acter de l'élaboration d'un Plan de Mobilités (PDM), en application de la loi d'Orientation des Mobilités (LOM), afin de renforcer la cohérence des politiques de planification sur le territoire et le lien entre urbanisme, mobilités et climat-air-énergie. Le nouveau SCOT CASA et le PDM CASA intégreront les travaux de la cartographie du bruit et du PPBE.</p>
				Il n'est pas fait mention de la loi d'Orientation des Mobilités qui comprend pourtant un important chapitre sur le bruit	La loi LOM donne les grandes directions de la réglementation futur, néanmoins aucune de ces orientations n'a encore été traduite dans la réglementation applicable pour le bruit.
				Sur le diagnostic	

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				Cet état des lieux est basé sur les documents anciens, qui ne prend en compte que les nuisances générées par le trafic routier, ferroviaire aérien et industriel et ignore donc toutes les autres causes de bruit :	
				- Le manque d'isolation phonique, tant intérieure qu'extérieure, des bâtiments.	Réponse Sixense : le PPBE n'a pas vocation à établir un diagnostic de la qualité d'isolation acoustique bâtiment par bâtiment. Les performances acoustiques des habitations ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter du 1er janvier 2000 sont soumises à l'arrêté du 30 juin 1999. Celles des habitations édifiées entre le 1er janvier 1996 et le 31 décembre 1999 sont soumises à l'arrêté du 28 octobre 1994. Les constructions édifiées entre le 1er juillet 1970 et le 31 décembre 1995 sont soumises à la réglementation issue du décret et de l'arrêté du 14 juin 1969. Les habitations construites entre 1955 et 1969 sont soumises à une réglementation imprécise qui imposait aux constructeurs une isolation acoustique "suffisante". Les immeubles antérieurs à 1955 ne sont soumis à aucune norme réglementaire quant à leur isolation acoustique. S'il s'agit d'une maison ancienne antérieure au 1er juillet 1970, vous ne pourrez vous appuyer sur une quelconque obligation de se conformer à une réglementation acoustique. En synthèse si votre logement a été construit avant 1970 aucune réglementation acoustique n'existe.
				- Si comme il est indiqué le trafic ferroviaire ne génère pas de nuisance sonore, pourquoi lors du dépôt d'un permis de construire, il est demandé un triple vitrage ?	Le trafic ferroviaire n'engendre pas de dépassement des seuils réglementaires, néanmoins toute nouvelle habitation se construisant à proximité immédiate de la voie doit se protéger. La réglementation française donne des seuils à ne pas dépasser au niveau des habitations déjà existante et une autre

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
					réglementation donne les niveaux d'isolement requis pour les nouveaux logements.
				- Les bruits de voisinage	Observation hors champ du PPBE (relève du bruit de voisinage > pouvoir de police de votre maire).
				- Les quartiers plus exposés au bruit, et surtout la nuit, la vieille ville, le centre de Juan les Pins	
				- Les travaux de voirie la nuit	
				- Les activités nautiques bruyantes	
				- Les activités de jardinage	
				Les indices retenus sont des indices moyens. La ville est traversée par le train, les avions et des routes importantes, ce n'est pas pris en compte.	Réponse Sixense : si votre remarque porte sur le sujet de la multi exposition, les outils permettent de calculer une carte de bruit dite de multiexposition intégrant l'ensemble des sources modélisées (bruit routier+bruit ferroviaire+bruit industriel+bruit aérien). En revanche la réglementation actuelle ne précise pas de seuil à ne pas dépasser pour ce type de nuisance cumulée.
				L'anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d'aménagement sera intégrée au SCOT. Mais les PLU des villes de la CASA ont été votés et mis en application sans cette prise en compte des enjeux acoustiques. Certes le SCOT s'impose aux PLU mais quelle logique ?	Réponse CASA : Après approbation du SCOT, les PLU auront 1 ans pour examiner s'ils doivent se rendre compatibles ou s'ils le sont déjà. La révision pourra alors intégrer le bruit.

Ref	Date	Commune/Ru e du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				<p>Pour le ferroviaire : Une nouvelle étude qui mesurera le bruit sur une période de plus longue, minimum 24h en continu et relèvera les pics de bruit, qui sont les plus gênants, leur nombre en 24 heures et leur importance devrait être réalisée. Une courbe des bruits sur ces 24 h devrait être présentée.</p> <p>Mais ensuite qu'est-ce que l'on fait ? Quels travaux sont prévus ? Et si on est dans la prévention que prévoient les documents d'urbanisme ? Rien</p>	<p>Hors champ du PPBE, le PPBE doit être établi sur la base des cartes de bruit stratégique où les indicateurs de bruit sont définis par une Directive Européenne.</p> <p>Réponse SNCF Réseau : Dans la réglementation en vigueur, c'est la dose de bruit sur 24h qui est prise en compte. Les mesures sont donc bien réalisées sur 24h. L'approche événementielle est peu adaptée à la modélisation acoustique du trafic ferroviaire, car le pic sonore émis par un train (appelé Lmax) peut varier jusqu'à 15dB(A) d'un passage à l'autre de train de même type, au même endroit, à la même vitesse en raison des particularités propres à chaque matériel roulant. Par ailleurs, si on peut aisément caractériser les différents indicateurs événementiels par la mesure, l'exploitation de données de mesures in situ montre que le Lmax varie d'un train à l'autre, alors que le niveau LAeq correspondant au cumul de ces passages est quasi stable. Il n'est donc pas possible de prévoir à l'avance la forte variabilité des valeurs des Lmax, c'est pourquoi le législateur a retenu cet indicateur basé sur une moyenne logarithmique journalière.</p> <p>Pour le volet préventif, au-delà de 50 trains par jour, les infrastructures ferroviaires sont classées en fonction de leurs caractéristiques acoustiques et de leur trafic. Il s'agit d'un dispositif réglementaire préventif de classification du réseau, en fonction : - du niveau de bruit émis par l'infrastructure, - d'une délimitation de secteurs affectés par le bruit à l'intérieur desquels les habitations doivent présenter une isolation acoustique renforcée. Le classement sonore n'est pas une règle d'urbanisme mais une règle de construction visant</p>

Ref	Date	Commune/Ru e du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
					à faire en sorte que les nouvelles constructions situées en secteurs affectés par le bruit soient suffisamment insonorisées pour éviter l'apparition de nouveaux points noirs du bruit. Le niveau d'isolement à respecter dépend de la catégorie de classement qui va de 1 à 5 – cette catégorisation des voies ferrées est fixée par décret. Les maires des communes concernées ont l'obligation de reporter les périmètres des secteurs affectés par le bruit, ainsi que les prescriptions d'isolement acoustique arrêtées par le Préfet dans les annexes informatives de leur document d'urbanisme (PLU).
				Le projet de couverture de la voie ferrée dans la traversée d'Antibes devrait être réétudié.	La SNCF n'a pas apporté de réponse à cette proposition
				L'aérien : Il manque des informations sur l'impact de la nouvelle procédure satellitaire. Des pourcentages du survol d'Antibes sont cités mais ils ne tiennent pas compte de l'augmentation du trafic et ne donnent aucune information sur les indices de bruit au passage des avions. La moyenne sur la journée n'est pas significative. Plus concrètement, combien d'avions en moins ? A quel nouveau de bruit ? Quel objectif de baisse ? Là encore une courbe des bruits sur 24 heures devrait être présentée.	Le dernier PEB date de 2005, le PEB peut être révisé à la demande du préfet ou sur proposition de la CCE. Ce document n'a pas vocation à se substituer à une étude acoustique. Réponse Aéroport de NICE : la DGAC révisé actuellement le PPBE de l'aéroport de Nice et donc également les cartes de bruit qui seront approuvées en 2021. Ces informations sont présentées lors des CCE et dans certaines publications : nombre de survols, bruit mesuré, émergence et fréquence du bruit. Le bilan de la nouvelle procédure sera fait en 2021. Les informations sont également disponibles à la demande.

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				<p>Le logement : la CASA, s'engage sur la rénovation de 40 bâtiments du parc privé et environ 100 logements par an du parc public, ce n'est pas à la hauteur des besoins. Ne pas oublier que l'isolation des bâtiments par l'extérieur agit comme une cage de Faraday et augmente les bruits intérieurs. Une isolation intérieure est aussi nécessaire.</p>	<p>REPONSE DE LA CASA - DHL (Direction Habitat et Logement) : La CASA, au travers de sa compétence Habitat, dispose d'un pouvoir incitatif, notamment en proposant des aides financières pour la rénovation du parc privé et du parc public. A cet égard, la CASA a délibéré pour participer financièrement à la rénovation des logements sur le parc privé et sur le parc public (delib n°2019,241 et delib n°2019,164)</p>
				<p>Les infrastructures routières : L'autoroute, Vinci s'est engagé à résorber les points noirs bruits. Combien par an ? Où ? Pour quel montant ? A notre connaissance, le reste à charge pour les communes est très important et de ce fait les travaux ne peuvent pas être réalisés. Une autre négociation avec Vinci serait nécessaire.</p>	<p>REPONSE ESCOTA : Dans le cadre du contrat de plan 2017-2021, L'Etat a demandé à ESCOTA de procéder à la résorption complète des points noirs du bruit.</p> <p>Selon la réglementation en la matière (circulaire du 25 mai 2004), sont considérés comme point noir du bruit, conformément aux dispositions légales et réglementaires que nous sommes tenus d'appliquer, les logements ainsi que les établissements de santé et d'enseignement cumulant un critère d'antériorité par rapport à l'autoroute (c'est-à-dire autorisé par permis de construire antérieur au 6 octobre 1978) et une exposition à un fort niveau de bruit en façade (le niveau de bruit doit dépasser 70 décibels de jour et 65 de nuit).</p> <p>Suite à une étude acoustique réalisée en 2018 sur l'ensemble de son réseau, l'ensemble des PNB restants à traiter sur le réseau ESCOTA ont été identifiés et un programme de protection bâti et proposés à l'Etat. Celui-ci est composé de protections à la source et de protections individuelles des bâtis.</p>

Ref	Date	Commune/Ru e du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
					<p>Les propositions de protection sont en attente de validation par l'Etat.</p> <p>Les protections à mettre en œuvre sont situées dans les départements des Alpes-Maritimes (06), du Var (83) et des Bouches-du-Rhône (13) et sont entièrement financées par ESCOTA.</p>

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				<p>Le revêtement : il est annoncé un changement du revêtement mais si on utilise le même cela n'aura qu'un impact très limité sur le bruit. Il faudrait systématiquement utiliser un revêtement moins sonore, (exemple promenade des anglais) certes un tout petit peu plus cher mais si on revient aux impacts du bruit sur la santé publique, la collectivité serait largement gagnante.</p>	<p>REPONSE ESCOTA : Compte tenu des exigences de notre contrat en matière de sécurité au regard des trafics en présence et donc d'adhérence nous mettons en œuvre les meilleures solutions actuelles en la matière. Il est à noter que les solutions urbaines vantées pour leur efficacité acoustique supposée ne répondent pas à nos exigences.</p> <p>Réponse du Département 06 : Les revêtements routiers posés par le Département présentent des caractéristiques similaires aux revêtements dits acoustiques (plus coûteux et plus cher en entretien). Par ailleurs, en deçà de 50 km/h, c'est le bruit du moteur qui est prépondérant.</p>
				<p>L'impact des poids lourds en ville est juste indiqué mais aucune action de prévention pour limiter la place des poids lourds en ville. Des zones logistiques en périphérie des villes seraient indispensables pour limiter les poids lourds en ville. Pour Antibes, la zone des Trois Moulins est tout à fait appropriée.</p>	<p>REPONSE DE LA CASA - DAMDT - Direction Adjointe Mobilité Déplacements Transports : la CASA s'oriente vers une harmonisation des réglementations entre communes sur la circulation et la livraison en ville et centre-village. La réalisation d'un centre logistique n'est pas à l'ordre du jour.</p>

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				<p>Les pistes cyclables : elles sont essentiellement sur Sophia et sur le reste de l'agglomération, des petits bouts sans continuité sont réalisés. Il est nécessaire de réaliser des trajets. Exemple pour se rendre à l'école. Des pedibus devraient être organisés entre les domiciles et les établissements scolaires.</p>	<p>REPONSE DE LA CASA - DAMDT - Direction Adjointe Mobilité Déplacements Transports : La réalisation des itinéraires cyclables est sous la responsabilité des gestionnaires de voirie, Communes et Département. La CASA a impulsé une réflexion d'itinéraires cyclables conseillés permettant de proposer des itinéraires préférentiels à partir des aménagements cyclables existants et de chemins ou rues communaux praticables de manière sécurisée sans aménagements particuliers. Le jalonnement de ces itinéraires sera réalisé à compter de 2021. Des réflexions de double sens cyclable sont engagées. Les itinéraires EV8 et Route des balcons d'Azur sont en cours de réalisation par le Département.</p> <p>Réponse Département06 : Le Département aménage en partenariat avec la CASA un réseau cyclable sur les routes départementales. L'accès à la technopole de Sophia est un enjeu pour les liaisons domicile / travail (report modal car voies saturées en trafic routier en périodes de pointe). Le maillage cyclable des voies en agglomération relève de la compétence communautaire, sur la base de son Plan de Mobilité (en cours de révision) pour lequel le CD06 est partenaire sur les routes départementales.</p>
				<p>Les travaux annoncés sont en grande majorité hors sujet par rapport aux nuisances sonores, soit déjà réalisés, soit très en retard par rapport au planning présent.</p>	<p>Réponse SIXENSE : toutes les actions listées impactent directement ou indirectement l'environnement sonore des territoires. Exemple : le développement des modes de déplacement doux offre une nouvelle alternative aux habitants et permet à certains qui utilisaient auparavant leur voiture personnelle de se déplacer en modes doux et donc de moins impacter l'environnement sonore</p>

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
					où ils vivent et travaillent. La réglementation exige que le PPBE liste les actions réalisées depuis 10 ans et celles prévues pour les 5 ans à venir. La CASA répond donc bien à la réglementation.
				Le tableau Page 29 est incohérent : les radars pédagogiques peu pertinents en termes d'efficacité acoustique mais pertinents pour la mise en œuvre. Il y aurait donc un autre objectif que l'efficacité acoustique. Par contre, les ralentisseurs qui génèrent plus de bruit sont jugés efficace pour lutter contre le bruit. Les modes doux pas efficaces. Les vélos font beaucoup plus de bruit que les voitures !!! Les véhicules électriques ou hybrides, pas pertinents. Pour nous, c'est n'importe quoi, il fallait remplir le tableau .	<p>Ce tableau est issu du PPBE du conseil départemental.</p> <p>Réponse Département 06 : Le tableau, réalisé dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Département, présente une liste non exhaustive, d'actions-types de réduction du bruit à la source et d'actions correctives. La colonne "pertinence d'efficacité acoustique" s'apprécie au regard de l'effet direct de l'action en situation : plus l'action est pertinente (action notée +++ qui permet un gain acoustique indicatif de 5 à 15 dB, action notée ++ qui permet un gain acoustique indicatif de 2 à 5 dB, action notée + qui permet un gain acoustique indicatif de 1 à 2 dB), plus elle sera acoustiquement efficace pour améliorer la situation des riverains. La liste ne présente aucune action non pertinente. Les ralentisseurs et autres aménagements permettent de casser la vitesse donc de limiter le bruit. Les aménagements cyclables permettent un certain report modal mais le développement des transports collectifs, plus capacitaires, est plus pertinent en termes de réduction du nombre de véhicules sur la route et donc en bruit généré. La colonne "pertinence de délai pour la mise en oeuvre" s'apprécie au regard de la durée de vie d'un PPBE (environ 5 ans). Les actions sont alors notées en</p>

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
					fonction de leur rapidité de mise en œuvre dans les 5 ans.
				Alors les tableaux 2020/2024 sont encore plus incohérents. On y retrouve des actions annoncées dans le réalisé et des actions avec une échéance 2019. Donc rien à faire dans ce tableau. Pour Antibes : La mise en accessibilité d'un arrêt de bus ? Sécurisation de la traversée piétonne ? Les jardins partagés ? Le jardin d'enfants Lutétia ? Un espace vert devant l'école Paul Arène ? Là encore nous n'avons pas la même définition du terme espace vert. Nous le cherchons !!! Certes ces actions étaient nécessaires mais n'ont rien à faire dans un plan de prévention du bruit.	Réponse SIXENSE : les actions réalisées avant 2020 ont été replacées dans les tableaux des actions passées car en effet certaines actions n'étaient pas placées dans les bons tableaux (passées ou prévues). Les actions présentées sont celles portées par les communes.
				En conclusion, quel est l'intérêt de ce document basé sur un diagnostic partiel et qui ne fait aucune proposition en termes de prévention. Il ne fait que repérer quelques endroits où le bruit est vraiment trop important et met en danger la santé publique. Seules quelques villes on fait l'effort de présenter un programme de travaux, avec un calendrier et un budget. Les autres villes ce sont seulement des annonces. Rien de précis, rien de concret, rien de programmé, rien de budgété.	Réponse CASA : Cette étude répond à la réglementation imposée aux agglomérations de plus de 50 000 hab. Engagée en 2016, la CASA n'est plus soumise aujourd'hui et a pourtant souhaité mener à bien cette démarche. Elle ne prend pas en compte les problématiques de bruit qui relèvent du pouvoir de police du maire ou de phénomènes de pics ponctuels.

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				<p>Il serait aussi, surtout, nécessaire de faire respecter la loi, mais pour cela il faut contrôler :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le bruit des voitures et deux roues qui dépassent la norme du code de la route - Les rodéos, la vitesse excessive la nuit - Les engins de jardinage particulièrement bruyants en dehors des heures autorisées - Les camions de livraisons frigorifiques très bruyants - Les climatiseurs - Les VMC sur les toits - L'interdiction de la musique amplifiée dans la ville - Etc... 	<p>Pouvoir de police du maire donc pas du ressort de la CASA. Les contrôles des véhicules et du respect de la vitesse autorisée doivent être effectués par la police > pouvoir de police de votre maire.</p>
				<p>Autre question : Combien a coûté cette étude qui pour nous est à reprendre entièrement.</p>	<p>L'étude incluant les étapes Cartes de bruit + PPBE ainsi que des mesures de bruit a coûté 28 884,68€TTC</p>
30	20/09/2020	-	Bruit routier	<p>Les voitures font des pointes de vitesse lors que la circulation est moins dense dans la soirée. Dans la journée les petites mobylettes s'en donnent à cœur joie pour pétarader avec le bruit du moteur trafiqué. Les poubelles sont bruyantes et nous réveillent le matin tôt.</p>	<p>Les contrôles des deux roues et du respect de la vitesse autorisée doivent être effectués par la police > pouvoir de police de votre maire. Réponse Antibes : Contrôles et sensibilisations effectués (nuisances sonores et deux-roues)</p>

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
		Boulevard Raymond Poincaré, Antibes	Bruit ferroviaire	Chaque soir vers 8 h un énorme train qui fait un bruit assourdissant on se demande ce qu'il peut bien transporter, on s'arrête de parler. Il y a aussi les réparateurs de voies SNCF parfois la nuit.	<p>Pas de dépassement ferroviaire constaté dans cette étude. Solution possible : la commune, la CASA ou la SNCF pourraient faire une mesure acoustique afin de caractériser la gêne.</p> <p>Réponse SNCF Réseau : Il y a en effet un train de fret qui circule. Les trains fret souvent plus lourds et longs sont donc plus bruyants. Néanmoins pour circuler sur le réseau ferroviaire, ils doivent respecter les Spécifications Techniques d'Interopérabilité Bruit (STI Bruit) qui s'appliquent aux constructeurs de matériel roulant. Elles fixent les valeurs limites de bruit au passage des trains (bruit à l'émission), à l'arrêt et en accélération d'un matériel neuf ou rénové, circulant dans des conditions normées. En ce qui concerne les travaux, la SNCF privilégie les circulations de voyageurs le jour, de ce fait les opérations de maintenance ne peuvent s'effectuer que de nuit. Les voies sont ainsi dégagées de toutes circulations commerciales et les travaux peuvent se faire sans venir perturber le service voyageurs.</p>
31	18/09/2020	-	Bruit aérien	Constat d'une augmentation du passage des avions, interrogation : pourquoi les avions repassent au-dessus des habitations ?	Réponse Aéroport de NICE : Les règles de survols et de mises en service des procédures sont toujours les mêmes. Depuis novembre 2019, baisse des minimas météo pour la mise en service encore plus fréquente de la procédure d'évitement d'Antibes.

Ref	Date	Commune/Ru e du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
			Bruit ferroviaire	Certains trains très bruyants perturbent la route de Nice à Antibes, interrogation : ne serait-il pas possible de réduire les nuisances sonores de certains trains comme les intercités, les longs trains de marchandises ou les anciens TER.	Réponse SNCF Réseau : La flotte des trains parcourant le réseau ferroviaire est renouvelée ou rénovée au fur et à mesure du temps. Les matériels roulants les plus bruyants seront amenés à ne plus circuler au cours des prochaines années. Au niveau européen, les Spécifications Techniques d'Interopérabilité Bruit (STI Bruit) s'appliquent aux constructeurs de matériel roulant. Elles fixent les valeurs limites de bruit au passage des trains (bruit à l'émission), à l'arrêt et en accélération d'un matériel neuf ou rénové, circulant dans des conditions normées. Elles concernent tous les types de matériel roulant (wagons fret, locomotives électriques et diesel, voitures voyageurs, automoteurs, TGV). Le respect de ces valeurs limite conditionne leur autorisation de mise sur le marché. Les niveaux de bruit sont mesurés selon la norme EN ISO3095 « Applications ferroviaires – Acoustique – Mesure du bruit émis par les véhicules ferroviaires ». L'indicateur utilisé est le niveau de pression global intégré sur le temps de passage, pondéré A, LpAeqTp. En fonction de la longueur du train, ce niveau est mesuré à 7,5 m ou 25 m.

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
32	19/09/2020	Association de défense du Cadre de Vie de Juan le Pin la Badine	Bruit aérien, bruit ferroviaire et bruit routier	<p>La définition du niveau de bruit maximum en décibels (voir pages 8 à 10) est une moyenne donc le bruit des trains et des avions est sous-estimé. Personne n'apparaît dans les cartes de dépassement du bruit réglementaire aérien malgré une norme Maxi de 55 dB, alors que j'ai relevé au passage des avions 65 à 70 dB au niveau du carrefour des Châtaigniers.</p> <p>Les moyennes sur la journée et la nuit ne sont donc pas significatives des nuisances perçues. Il faudrait faire une étude en tenant compte de la fréquence de tous les bruits supérieurs aux valeurs limites (art L.572 Code de l'Environnement et arrêté du 4 avril 2006).</p>	<p>Réponse Sixense : Le niveau de bruit maximum de 55 dB correspond à l'indicateur Lden qui est un indicateur global sur 24h et non au passage des avions.</p> <p>Les indicateurs acoustiques utilisés dans cette étude réglementaire (LDEN et LN) correspondent à des « doses » d'énergie sonore intégrées sur des périodes représentatives (journée complète, nuit). Ils ont de ce fait l'inconvénient de « moyenner » le bruit lié à des événements sonores brefs tels que survols d'avions ou passages de trains. Il s'agit cependant d'une « moyenne énergétique » qui donne plus de poids aux niveaux élevés et traduit ainsi la potentialité de gêne globale. Ces indicateurs présentent certes des limites d'interprétation pour les bruits fluctuants mais ils ont l'avantage d'être une référence européenne, commune à tous les pays membres, pour tous les types de bruit, et permettent donc des analyses croisées, cartes de bruit cumulé, statistiques, comparaison entre situations, etc. (voir détails chapitre 3.1 du PPBE). Les cartes sur lesquels les zones à enjeux ont été déterminés sont les cartes de dépassements des seuils de bruit réglementaires (cartes de type C) qui identifient les secteurs les plus exposés pour chacune des sources de bruit.</p> <p>Il s'agit des indicateurs retenus par la réglementation. L'utilisation d'un autre indicateur n'aurait pas de valeur réglementaire.</p>

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				<p>Pour les années à venir l'aéroport de Nice n'a pas d'engagement de réduction en % du survol d'Antibes et donc du bruit des avions (voir pages 31 et 32). Il faudrait une courbe des bruits au cours de la journée et connaître l'impact des nouvelles procédures d'approche des avions quand le nouveau système de guidage par satellite sera opérationnel.</p>	<p>L'aéroport de Nice n'est pas géré par la CASA, la CASA ne peut pas imposer une réduction de survol.</p> <p>Réponse Aéroport de NICE : Depuis novembre 2019, baisse des minimas météo pour la mise en service encore plus fréquente de la procédure d'évitement d'Antibes. Un bilan sera fait en 2021. La technologie nous permet de continuer à diminuer le survol d'Antibes. Les courbes de bruit sont possibles à la demande.</p>
				<p>Peu de villes de la CASA ont un plan d'action pour la réduction des nuisances sonores pour les années à venir alors qu'on cite le détail de toutes les actions réalisées qui sont en général sans rapport avec la réduction du bruit.</p>	<p>De nombreuses actions sont indirectement liées à la réduction du bruit.</p>
33	19/09/2020	Chemin de la Gabelle, Golfe Juan	Bruit aérien	<p>Le bruit des avions est pénible, ils survolent la ville, certainement à cause de visibilité jugée insuffisante par les pilotes, en l'espace d'un quart d'heure ce jour 3 avions sont passés au-dessus de Golfe Juan, vitres ouvertes pendant quelques secondes difficile de se comprendre. Comment pouvez-vous affirmer que la norme bruit aérien est respectée ! Quand avez-vous procédé au relevé de mesure, à quel moment ? où ? comment ? Votre réponse sera la bienvenue</p>	<p>Le diagnostic du PPBE se base sur les cartes de bruit stratégique.</p> <p>Réponse Aéroport de NICE : Les règles de survols et de mises en service des procédures sont toujours les mêmes. Depuis novembre 2019, baisse des minimas météo pour la mise en service encore plus fréquente de la procédure d'évitement d'Antibes. Les informations précises sont possibles à la demande.</p>
			Bruit routier	<p>Sur l'avenue de la Liberté à Golfe Juan je constate que le bruit le plus fort provient des poids lourds et des engins motorisés deux roues (motos, scooters). J'ai déjà vu des contrôles routiers (vitesse, ceinture, gants pour les 2 roues) mais jamais un contrôle du bruit d'échappement et pourtant il y a de quoi faire.</p>	<p>Hors champ du PPBE pour effectuer ce type de contrôle de bruit d'échappement seule la police peut le faire à condition d'être équipée d'un sonomètre.</p>

Ref	Date	Commune/Ru e du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
			Bruit chantier de	Il faut également évoquer les bruits provenant des travaux (chantier de construction et/ou de travaux d'infrastructures (découpage de la chaussée à la scie circulaire, marteau piqueur, compresseur). Les entreprises doivent adhérer à une charte de bons principes en faveur de la tranquillité publique (choix des équipements les moins bruyants adaptés au contexte local).	Réponse d'Antibes : Une charte 'chantiers verts' existe à Antibes (horaires, déchets, nuisances sonores, accès...)
			Bruit voisinage de	Je pense également aux bruits du WE (entretien des jardins, tondeuse à moteur thermique, tronçonneuse, au bricolage d'intérieur (scie électrique, disqueuse, ponceuse, perceuse). Il faut que le prochain PPBE implique les maires, en les rendant responsable de la publication d'un règlement de police définissant les normes à ne pas dépasser en fonction du moment de la journée. La police étant chargée de constater et de verbaliser (paiement d'une amende) voire saisi du matériel si récidive.	Observation hors champ du PPBE (relève du bruit de voisinage > pouvoir de police de votre maire). Réponse d'Antibes : La réglementation relative aux bruits de voisinage (dont les horaires des travaux de bricolage/les chantiers) est appliquée (arrêté préfectoral du 04/02/02)
34	20/09/2020	Route des Colles à BIOT	Bruit routier	Les nuisances sonores de la route des Colles sont devenues insupportables depuis quelques années et ne cessent de s'accroître : véritable itinéraire bis de l'A8, cette route est empruntée par des milliers de salariés de Sophia ; dotée d'une double voie, la route est aussi un véritable circuit pour autos, motos ou scooters ; nous ne pouvons plus profiter de notre jardin, obligés de tenir fenêtres et baies vitrées fermées pour regarder la TV, prendre nos repas et s'entendre parler.... Les résultats des analyses sonores effectuées ont été faussés soit en raison de problèmes techniques des appareils de tests, soit effectuées des jours de pluie où le trafic était diminué.	La commune de Biot souhaite étudier avec plus de précision l'exposition au bruit de ces endroits et le financement possible de murs antibruit adaptés (cf. courrier de la commune de Biot du 26 août 2020). Réponse Département 06 : Dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Département, une mesure acoustique a été réalisée en juin 2018 chez un riverain proche de la RD504, domiciliée 30 avenue St Philippe. Les résultats n'ont montré aucun dépassement des seuils admissibles de jour comme de nuit. Réponse Sixense : Les indicateurs acoustiques utilisés dans cette

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				Seule la construction d'un mur anti-bruit adapté entre le carrefour des Chappes et le Chemin de Vallauris pourrait apporter une solution.	étude réglementaire (LDEN et LN) correspondent à des « doses » d'énergie sonore intégrées sur des périodes représentatives (journée complète, nuit). Ils ont de ce fait l'inconvénient de « moyenner » le bruit lié à des événements sonores brefs tels que survols d'avions ou passages de trains. Il s'agit cependant d'une « moyenne énergétique » qui donne plus de poids aux niveaux élevés et traduit ainsi la potentialité de gêne globale. Ces indicateurs présentent certes des limites d'interprétation pour les bruits fluctuants mais ils ont l'avantage d'être une référence européenne, commune à tous les pays membres, pour tous les types de bruit, et permettent donc des analyses croisées, cartes de bruit cumulé, statistiques, comparaison entre situations, etc. (voir détails chapitre 3.1 du PPBE). Les cartes sur lesquels les zones à enjeux ont été déterminés sont les cartes de dépassements des seuils de bruit réglementaires (cartes de type C) qui identifient les secteurs les plus exposés pour chacune des sources de bruit.
35	25/09/2020	chemin des Soullières, Biot	Bruit industriel / voisinage	Depuis l'ouverture d'AmadeusII , le « ronflement » des airs conditionnés est une nuisance permanente ; s' y ajoute maintenant depuis 2019 celui des nouveaux immeubles de St PHILIPPE.	Observation hors champ du PPBE (relève du bruit de voisinage > pouvoir de police de votre maire).
			Bruit routier	Est très bruyante la quasi ligne droite qui part du rondpoint de la jarre et dessert les bureaux Amadeus. De même que la route qui remonte de Mouratoglou vers le rondpoint du golf. Ce sont de belles lignes d'accélération pour les motos qui font la course ou n'ont pas le pot d'échappement réglementaire. Notons aussi que certains véhicules motorisés (motos très bruyantes) empruntent la voie DCF qui part des Tamarins (à la barrière de l'entrée du Parc Départemental) pour monter vers	Les contrôles des deux roues et du respect de la vitesse autorisée doivent être effectués par la police > pouvoir de police de votre maire.

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				SOPHIA. La RD4 est devenue une route chargée et très bruyante. Le lit de la Brague est la raison d'un écho très favorable à la propagation des bruits.	
36	13/09/2020	Traverse des Bourelles, Valbonne	Bruit routier	Faire respecter les normes sur les nuisances liées aux véhicules circulant avec des pots d'échappement « trafiqués » ou mal réglés.	Les contrôles des deux roues et du respect de la vitesse autorisée doivent être effectués par la police > pouvoir de police de votre maire.
				Améliorer la fluidité/la nuisance de la circulation : Arrêt de bus déporté ; Politique vélo ; Mode de déplacements Doux ; Bus et véhicules municipaux électriques	Le développement de modes doux est en cours sur le territoire de la CASA.
				Ramassage des ordures ménagères en soirée au lieu du matin de bonne heure (cela se fait dans d'autres communes)	REPONSE DE LA CASA - ENVINET : La CASA a déjà lancé des réflexions internes pour changer l'organisation des tournées en nocturne mais cela engendre des problématiques humaines compliquées (recrutement, absentéisme, pénibilité, accident...), des soucis de synergie avec les services de propreté et les exutoires, mais également avec les commerces de bouche et les restaurants. La CASA porte davantage son travail d'amélioration sur le choix des véhicules de collecte moins bruyants (avec des lève conteneurs électriques et/ou des dispositifs de compaction a énergie cinétique). Depuis l'utilisation de ce type d'engins, même les agents de collecte constatent une amélioration car ils n'ont plus besoin de se parler fort pour se parler entre eux. A terme, les benne à ordures seront certainement tout électrique mais leur cout est aujourd'hui encore très élevé (environ le double à celui d'une benne classique).
			Bruit de voisinage	Re sensibiliser les habitants et les locataires saisonniers au respect des règles (Fêtes privées/piscine).	Observation hors champ du PPBE (relève du bruit de voisinage > pouvoir de police de votre maire).

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				Zones/activités génératrices de bruits en dehors de la circulation : Lycée Simone Weil (sonnerie trop forte) ; Stade Léon Chabert avec une utilisation abusive de la sonne les weekends ou avec des nuisances importantes liées aux cris des joueurs et spectateurs ; Nuisances liées à la proximité de restaurants qui font des animations musicales ou des « 3 ème mi-temps »	
			Bruit de chantier	Interdire les travaux de voiries ou les gros chantiers pendant une trêve estivale (Juillet/Août) comme cela existe dans des communes touristiques Faciliter les signalements et les interventions grâce à un numéro spécifique et des équipes dédiées.	Observation hors champ du PPBE (relève du bruit de voisinage > pouvoir de police de votre maire).
37	21/08/2020	Antibes	Bruit routier	<p>Quelques remarques concernant en particulier la zone CASA 04 (centre-ville Antibes + Juan les Pins) qui doit être la priorité au vue du grand nombre de personnes y habitant. Des mesures efficaces ont déjà été prises mais elle concerne surtout l'hyper centre, le reste du centre-ville (comme par exemple la zone Robert Soleau, Albert 1^{er} et Maréchal Foch) est laissé pour compte alors qu'il s'agit d'une des zones les plus densément peuplées d'Antibes avec des logements à proximité immédiate de la route.</p> <p>L'unique action prévue par Antibes sur les 5 prochaines années ne concerne pas cette zone, alors que de nombreuses actions pourraient être prises :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Généraliser les zones 30 km/h ou les zones de rencontre et faire respecter ces zones par des aménagements adéquats. - Favoriser les modes actifs avec des aménagements cyclables et des possibilités de garer les vélos de manière sécurisée et abritée sur l'espace publiques. Au vue de la quantité 	<p>Réponse ville d'Antibes :</p> <p>Des franges tampons paysagères dans le secteur gare-pétroliers sont prévues. Aménagement programmé d'un jardin Boulevard Foch. Boulevard Albert 1^{er} : réfection de l'enrobé, réduction de la vitesse, agrandissement des espaces pour piétons. Poursuite de la création de pistes cyclables.</p> <p>Page 33 du PPBE – av Soleau est la seule des voies citées dans la réclamation, dont le seuil Lden est effectivement dépassé</p> <p>Page 41 du PPBE – des franges tampons paysagères dans le secteur Gare-pétroliers sont prévues</p> <p>Page 69 du PPBE : aménagement programmé d'un jardin Bd Foch</p> <p>Page 63 du PPBE – bd Albert 1^o : réfection de l'enrobé, réduction de la vitesse, agrandissement des espaces pour piétons</p> <p>Page 35 du PPBE : poursuite de la création de pistes cyclables</p>

Ref	Date	Commune/Ru e du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				importante de places de parking, cette demande semble raisonnable.	
				- Développer la végétation afin d'atténuer le bruit au lieu des façades d'immeubles qui le réfléchissent.	
38	18/09/2020	Quartier St Philippe, Biot	Bruit routier	<p>Habitante du quartier St Philippe à Biot, je tenais à vous faire part des nuisances sonores extrêmes pour toute la partie de villas se situant à proximité de la route.</p> <p>L'enlèvement des végétaux, le brise vue qui ont été enlevés n'ont fait qu'accroître ces nuisances ainsi que le manque de systèmes qui permettraient de limiter la vitesse des véhicules, toujours plus nombreux empruntant cette route de Biot à Sophia.</p> <p>Une écoute et étude plus approfondies de ces nuisances doivent être effectuées car elles sont bien présentes et à toute heure de la journée et constituent une dévalorisation du patrimoine de chacun.</p>	<p>La commune de Biot souhaite étudier avec plus de précision l'exposition au bruit de ces endroits et le financement possible de murs antibruit adaptés (cf. courrier de la commune de Biot du 26 août 2020).</p> <p>Réponse Département 06 : Dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Département, une mesure acoustique a été réalisée en juin 2018 chez un riverain proche de la RD504, domiciliée 30 avenue St Philippe. Les résultats n'ont montré aucun dépassement des seuils admissibles de jour comme de nuit.</p> <p>Réponse Sixense : Les indicateurs acoustiques utilisés dans cette</p>

Ref	Date	Commune/Ru e du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				J'espère donc que ce projet en appui de la mairie elle-même sera approuvé et conduit jusqu'au bout afin de préserver le bien-être de tous et poursuivre l'amélioration des conditions de vie de tous les biotois.	étude réglementaire (LDEN et LN) correspondent à des « doses » d'énergie sonore intégrées sur des périodes représentatives (journée complète, nuit). Ils ont de ce fait l'inconvénient de « moyenner » le bruit lié à des événements sonores brefs tels que survols d'avions ou passages de trains. Il s'agit cependant d'une « moyenne énergétique » qui donne plus de poids aux niveaux élevés et traduit ainsi la potentialité de gêne globale. Ces indicateurs présentent certes des limites d'interprétation pour les bruits fluctuants mais ils ont l'avantage d'être une référence européenne, commune à tous les pays membres, pour tous les types de bruit, et permettent donc des analyses croisées, cartes de bruit cumulé, statistiques, comparaison entre situations, etc. (voir détails chapitre 3.1 du PPBE). Les cartes sur lesquels les zones à enjeux ont été déterminés sont les cartes de dépassements des seuils de bruit réglementaires (cartes de type C) qui identifient les secteurs les plus exposés pour chacune des sources de bruit.
39	18/09/2020	-	Bruit routier	Dans le tableau des actions possibles sur le bruit routier CD06 (page 29), le « développement des transports doux » et des « véhicules électriques » ne sont pas classés en haut du tableau en termes de « pertinence d'efficacité acoustique ». Le contrôle des 2 roues motorisées n'est pas non plus identifié comme étant pertinent en termes d'efficacité acoustique alors que c'est une des sources majeures de bruit. Leur contrôle n'est pas jugé pertinent en termes de délais de mise en œuvre. Nous ne partageons pas ces appréciations, sur quoi reposent elles ? L'ensemble de ces actions nous semble indispensables à mettre en œuvre pour contribuer efficacement à la réduction	<p>Ce tableau correspond aux actions envisager par le conseil départemental sur son réseau, les appréciations ont été formulées et quantifiées par le conseil départemental. Les radars bruit sont en cours d'expérimentation mais pas encore disponible pour les villes.</p> <p>Réponse Département 06 : Le tableau, réalisé dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Département, présente une liste non exhaustive, d'actions-types de réduction du bruit à la source et d'actions correctives. La colonne "pertinence d'efficacité acoustique" s'apprécie au regard de l'effet direct de l'action en</p>

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				<p>du bruit. Elles devraient faire l'objet d'objectifs chiffrés et jalonnés dans le temps. Idée : coupler les radars pédagogiques de vitesse avec des indicateurs de bruit.</p>	<p>situation : plus l'action est pertinente (action notée +++ qui permet un gain acoustique indicatif de 5 à 15 dB, action notée ++ qui permet un gain acoustique indicatif de 2 à 5 dB, action notée + qui permet un gain acoustique indicatif de 1 à 2 dB), plus elle sera acoustiquement efficace pour améliorer la situation des riverains. La liste ne présente aucune action non pertinente. Les ralentisseurs et autres aménagements permettent de casser la vitesse donc de limiter le bruit. Le contrôle des 2 roues est noté comme une action pertinente (++) mais sa mise en oeuvre relève des pouvoirs de police du Maire (et non du Département), c'est pourquoi, dans le PPBE du CD06, sa mise en oeuvre est considérée moins pertinente que des actions qui relèvent de la compétence directe du CD06 (aménagement de voies, pistes cyclables...). La colonne "pertinence de délai pour la mise en oeuvre" s'apprécie au regard de la durée de vie d'un PPBE (environ 5 ans). Les actions sont alors notées en fonction de leur rapidité de mise en oeuvre dans les 5 ans.</p>
				<p>En planche 4(page 22) « carte des intentions cyclable de la CASA » fait apparaître des pistes cyclables comme étant existantes alors qu'elles n'existent pas aujourd'hui. La réalisation effective de ces cheminements pourrait être en soi un réel objectif.</p>	<p>REPONSE DE LA CASA - DAMDT - Direction Adjointe Mobilité Déplacements Transports : La carte des intentions cyclables a pour objet de présenter des itinéraires cyclables préférentiels, intégrant des portions d'aménagements cyclables et des portions de chemins ou rues communaux à faible trafic sans aménagements cyclables spécifiques mais où la circulation à vélo ne présente pas de danger particulier.</p>

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				<p>Sur le territoire de notre association apparaît plusieurs zones dépassant les seuils critiques. Pages 13 et 15, il apparaît que ces zones sont à prendre en charge par le CD06. La zone CASA 3 est prioritaire pour le département mais pas la zone CASA 2. Le long de la voie rapide n'est même pas évoqué alors que des demandes ont été formulées depuis plusieurs années, pour réaliser la continuité de panneaux anti-bruit sur les linéaires à proximité des habitations qui en sont dépourvues. En outre, la poursuite de la voie de contournement de Golfe Juan entre le rond-point Massier à Golfe Juan et celui des Eucalyptus doit apparaître comme un des axes majeurs pour réduire le bruit et la pollution le long de l'ex-RN7.</p>	<p>Les zones prioritaires sont définies en fonction des niveaux sonores et de la population exposée, les zones dites non prioritaires ne signifie pas qu'elles ne seront pas traitées.</p> <p>Réponse CD06 :</p> <p>Les travaux de réalisation des derniers tronçons de la déviation RD6107 entre Antibes et Vallauris seraient programmés par le Département en 2021/2023. Cette opération permettra de délester le trafic sur la RD6007, qui pourrait alors être requalifiée.</p> <p>Par ailleurs, dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Département, une mesure acoustique a été réalisée en juin 2018 chez un riverain proche de la RD6107, domicilié résidence Montjoyeux, 5 avenue de Diane à Antibes. Les résultats n'ont montré aucun dépassement des seuils admissibles de jour comme de nuit. Cette section de la RD6107 autorisée par une Déclaration d'Utilité Publique en date du 08/07/1975 (prorogée jusqu'au 08/07/1985 par décret du 14/05/1980) relève de la réglementation antérieure à la loi de 1992. La circulaire du 12 décembre 1997 recommande lorsque l'arrêté déclaratif d'utilité publique d'un projet routier est antérieur à l'année 1978, date à laquelle sont apparues les premières réglementations en matière de bruit, de prendre cette année 1978 pour définir la date d'antériorité de l'autorisation de construire susceptible d'ouvrir un droit à des protections acoustiques. Sur la base d'une étude de bruit réalisée en 1987 par l'Etat, alors maître d'ouvrage pour la réalisation de la déviation de l'ex-RN7 (devenue RD6107), les propriétés existantes avant 1978 sur cette section ont donc fait l'objet de protections acoustiques</p>

Ref	Date	Commune/Ru e du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
					<p>permettant de respecter les seuils admissibles alors en vigueur. Depuis sa mise en service en 1997, la RD6107 n'a fait l'objet d'aucune modification significative, qui pourrait justifier la prise en compte de normes plus récentes et notamment, depuis le 01/01/2006, date à laquelle le Conseil départemental est devenu propriétaire et gestionnaire de la voie. S'agissant du trafic routier sur la RD6107, il reste bien inférieur aux prévisions effectuées dans les études préalables datant de 1983 qui ont servi de base pour déterminer les protections acoustiques requises et installées.</p>

Ref	Date	Commune/Ru e du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
			Bruit aérien	Les modalités de calcul moyennées ne reflètent pas le réel désagrément subi par les habitants. De plus si des progrès très importants ont été faits avec la mise en place de nouvelles trajectoires, l'étude ne prend pas en compte l'impact de l'accroissement conséquent prévu du trafic aérien de l'aéroport de Nice.	La réglementation impose le contrôle des nuisances avec des calculs moyennés. L'étude a pris en compte les dernières données disponibles. Réponse Aéroport de NICE : Les données journalières sont disponibles à la demande. Le taux de survol peut être donné en nombre et en %. la DGAC révisé actuellement le PPBE de l'aéroport de Nice et donc également les cartes de bruit qui seront approuvées en 2021.
			Bruit de voisinage	Les problématiques de bruits liés au voisinage, travaux de jardinage, bricolage, ne sont pas abordés. Le respect d'un règlement de police définissant les normes à ne pas dépasser en fonction du moment de la journée.	Observation hors champ du PPBE (relève du bruit de voisinage > pouvoir de police de votre maire). Réponse d'Antibes : La réglementation relative aux bruits de voisinage (dont les horaires des travaux de bricolage/les chantiers) est appliquée (arrêté préfectoral du 04/02/02)
			Bruit de chantier	La réalisation de chantier de construction ou d'infrastructures qui pourrait faire l'objet de charte de bons principes en faveur de la tranquillité publique avec les entreprises intervenantes (choix des équipements les moins bruyants adaptés au contexte local).	Réponse d'Antibes : Une charte 'chantiers verts' existe à Antibes (horaires, déchets, nuisances sonores, accès...)
			Globalement	Ce plan présente beaucoup d'actions comme déjà réalisées et très peu d'actions programmées pour les 5 prochaines années : une seule action pour Antibes et 2 pour Vallauris.	Réponse d'Antibes : Difficile de prévoir toutes les actions, les programmations sont soumises à changements et les travaux d'aménagement urbain prennent directement, ou indirectement, en considération la réduction des nuisances sonores.
40	18/09/2020	-	Bruit routier	Mettre en place une législation ou faire appliquer des législations existantes mais souvent ignorées. Imposer des normes pour la pollution sonore des véhicules à moteur, voitures, 2 roues, speedboats etc.. des contrôles techniques réguliers devraient être effectués afin de repérer des dérèglages éventuels et y remédier, mais aussi et surtout	Les contrôles des véhicules doivent être effectués par la police > pouvoir de police de votre maire.

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
				repérer et sanctionner les débridages et bidouillages en tous genres.	
				Obligation de couper le moteur lorsqu'un véhicule est à l'arrêt pour plus de X minutes.	
				Bruit des compresseurs des camions frigorifiques effectuant des livraisons : besoin de réglages ou de matériel mieux adapté	
			Bruit de voisinage	Les climatisations : réduire le bruit en effectuant des réglages (contrôles annuels ?) et réduire le nombre de clim en améliorant l'isolation thermique des bâtiments.	Observation hors champ du PPBE (relève du bruit de voisinage > pouvoir de police de votre maire).
				Bruit excessif généré par les extracteurs d'air des cuisines de restaurant (réglages nécessaires)	
				Musique : Limitation à des manifestations ponctuelles programmées de la musique dans l'espace public	
41	18/09/2020	Quartier des Issarts, Biot	Bruit aérien	Les survols à basse altitude d'hélicoptères qui utilisent un couloir aérien situé juste au-dessus des lotissements (Bastides de Biot, Terraverde, Jardin d'Isis...) chemin des Issarts ; et les survols au départ de Nice en phase d'ascension très tôt le matin et durant toute la journée de lignes très fréquentées dont les couloirs aériens se situent juste à l'aplomb des mêmes lotissements ; constituent des nuisances sonores.	Réponse Aéroport de NICE : Le survol des hélicoptères est réglementé : il y a des règles sur les altitudes de survols. Pour les décollages de Nice, nous surveillons quotidiennement les altitudes de survols qui sont disponibles dans nos publications ou à la demande.
			Bruit industriel	L'implantation d'activités artisanales bruyantes Ferronnerie, menuiseries implantées en zone verte protégées en vis à vis des zones d'habitations alors que des zones artisanales dédiées pour ces activités existent à Biot, constitue également des nuisances sonores.	Cela relève du pouvoir de police du maire de votre commune.

Ref	Date	Commune/Rue du riverain	Thème abordé	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
42	15/09/2020	- corniche des Cougoulin, Antibes	Bruit routier	<p>Nous avons construit notre maison en 2005 avec une obligation d'isolation acoustique 30. Malgré cela, à ce jour, le trafic autoroutier exponentiel nous expose à un niveau de bruit routier ambiant très élevé jour et nuit.</p>	<p>REPONSE ESCOTA : Sur ses sections d'autoroutes existantes (hors élargissements et nouvelles sections), ESCOTA met en œuvre sous réserve de l'accord de l'état et avenant au contrat pour un financement ESCOTA conformément au contrat de concession avec l'Etat une politique de lutte contre le bruit en application de la réglementation en la matière (circulaire du 25 mai 2004). Cette politique de rattrapage consiste à traiter les logements identifiés comme Point Noir du Bruit (PNB). Sont identifiés comme Points noirs du bruit conformément aux dispositions légales et réglementaires que nous sommes tenus d'appliquer, les logements qui cumulent un critère d'antériorité (une date de permis de construire antérieur à 1978) et un niveau d'exposition au bruit en façade élevé supérieur à 70 décibels de jour et 65 de nuit). L'habitation concernée par cette demande ayant été construite en 2005, celle-ci ne bénéficie donc pas du critère d'antériorité ouvrant droit à protection.</p>
				<p>Impossible d'ouvrir les fenêtres pour dormir, nous avons dû installer des climatiseurs dans toute la maison. Profiter de notre terrasse et notre jardin, à certaines heures de la journée, nous expose à une gêne considérable, je dirais même que l'on se sent agressés par cette pollution phonique.</p>	
				<p>Afin de casser ce bruit infernal, il serait bien de prévoir des écrans en bas de mon terrain ; l'un des seuls ne bénéficiant pas d'un mur protecteur.</p>	
Tableau issu du PPBE du Conseil Départemental...					

AR réceptionné - Imprimer

Date de l'acte : 21/12/2020
Numéro : CC_2020_245
Nature : DE - Deliberations
Objet : Nuisances sonores - Plan de Prévention du Bruit de l'Environnement (PPBE) - Approbation
Matière : 8.8 - Environnement

Interlocuteur
Nom : LE GRATIET Véronique

Suivi des transactions**Accusé d'envoi**

Identifiant : NQoza7Y

Accusé de réception préfecture

Date de réception : 22/12/2020
Identifiant : 006-240600585-20201221-CC_2020_245-DE

Acte reçu

Date : 21/12/2020
Numéro interne : CC_2020_245
Code nature : 1
Code matière 1 : 8
Code matière 2 : 8
Objet : Nuisances sonores - Plan de Prévention du Bruit de l'Environnement (PPBE) - Approbation
Classification utilisée : 29/08/2019
Document : 99_DE-006-240600585-20201221-CC_2020_245-DE-1-1_1.PDF

Annexes

Nombre : 1
99_SE-006-240600585-20201221-CC_2020_245-DE-1-1_2.PDF

N