

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement



Commune de Mouans-Sartoux



Projet présenté à la consultation du public du 1er avril 2019 au 31 mai 2019



Le résumé non technique

En application de la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et depuis l'arrêté ministériel du 14 avril 2017, qui a sorti la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse (CAPG) du champ obligatoire des compétences relevant de la réglementation en vigueur sur les nuisances sonores,

la commune de Mouans-Sartoux, est réglementairement chargée de la compétence environnementale de « lutte contre les nuisances sonores » au titre des infrastructures routières qu'elle gère sur son territoire. A cet effet, elle est tenue d'élaborer un "Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement", un PPBE dont l'approbation finale est attendue avant le 30 juin 2019.

Après un rappel de notions concernant le bruit et le rappel des seuils qui définissent :

- . les zones de bruit en dépassement des valeurs limites : un trafic > 8200 véhicules/jour en TMJA (trafic moyen journalier annuel) et un niveau sonore > 68 dB(A) en Lden (jour-soir-nuit).
- . les zones de calme traversées par un trafic routier < 5000 véhicules/jour en TMJA et un niveau sonore < 55 dB(A) en Lden,

le PPBE communal, s'appuyant sur les cartes du Bruit publiées par la Préfecture des Alpes-Maritimes, présente :

- . les portions d'infrastructures routières communales sur lesquelles sont observés les dépassements des valeurs limites de nuisances sonores, à savoir essentiellement l'itinéraire dénommé « *CI_Mouans-Sartoux* », composé du Nord au Sud par l'Avenue de Grasse, l'Avenue de Cannes,
- . les grandes orientations de l'action municipale depuis les années 1970.
- . le recensement de près de 30 actions significatives mises en œuvre sur les 10 dernières années de 2008 à 2019, et ayant nécessité des dépenses de l'ordre de 2 900 000 euros
- . les actions envisagées sur la durée du PPBE allant de sa date d'approbation jusqu'au 17 juillet 2023, ces actions pour être bénéfiques à la qualité de vie ayant besoin du concours des collectivités concernées par les différents modes de déplacements et principalement : le Conseil Départemental 06, la Région Sud Paca, les différentes Agences Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) présentes sur le bassin Cannes-Grasse-Antibes

Ce PPBE est présenté à la consultation du public entre le 1er avril et le 31 mai 2019. Pendant cette période de 2 mois, les citoyennes et citoyens ont la possibilité **de consulter le projet de PPBE et d'exprimer leur avis et leurs remarques**, en les consignnant sur un registre papier, ou en les adressant au service urbanisme de la commune par courrier électronique .

En fin de période de consultation, une note sera rédigée et annexée au PPBE, exposant les résultats de la consultation du public, et les suites qui lui ont été données.

Dès lors que le PPBE sera adopté en conseil municipal, celui-ci constituera une annexe du Plan Local d'Urbanisme (PLU), tout en sachant que les informations réglementaires constitutives du PPBE n'ont pas de caractère opposable et n'engagent pas juridiquement la collectivité.

Le PPBE a pour objectif d'améliorer les situations dégradées en terme de nuisances sonores et de préserver la qualité sonore de secteurs qui le justifient.





Le contexte à la base de l'établissement du PPBE

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Il s'agit de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de "Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement" (PPBE) au niveau local.

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

L'arrêté ministériel du 14 avril 2017, a sorti la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse (CAPG) du champ obligatoire des compétences relevant de la réglementation en vigueur. De ce fait, les communes gestionnaires d'un réseau routier identifié avec plus de 3 millions de véhicules/an en TMJA, soit plus de 8200 véhicules/jour, sont dans l'obligation, au titre du volet "infrastructures", de réaliser un PPBE pour les tronçons identifiés. **Dès lors, la commune de Mouans-Sartoux, avec celles d'Antibes, de Grasse et de Menton, est tenue d'élaborer un PPBE dont l'approbation finale est attendue avant le 30 juin 2019** (date butoir confirmée par la DGPR)

La commune de Mouans-Sartoux étant réglementairement chargée de la compétence environnementale de « lutte contre les nuisances sonores » au titre des infrastructures routières, c'est *sous l'autorité du Maire* qu'est mise en œuvre l'élaboration du PPBE jusqu'à son approbation par le conseil municipal.

Pour élaborer les PPBE attendus, les territoires concernés par des infrastructures routières supportant un trafic moyen de plus de 8200 véh./j., s'appuient sur des cartes de bruit établies par les services de l'Etat, et communiquées aux différents gestionnaires.

Les cartes de bruit stratégiques des infrastructures routières à gestion communale du département des Alpes-Maritimes, supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules / an, soit environ 8200 véh./j. ont été approuvées par le Préfet des Alpes-Maritimes le 4/12/2018 (A.P. n° 2018-862).

Elles sont consultables sur le site Internet de la préfecture du département Alpes-Maritimes à l'adresse suivante : <http://www.alpes-maritimes.gouv.fr/> (rubrique : « Politiques publiques », « Environnement, risques naturels et technologiques », « Bruit », « Réseau Routier »).

Le PPBE s'inscrit dans la continuité des cartes de bruit. Il consiste à recenser les actions conduites durant les 10 ans écoulés et celles programmées pour les 5 ans à venir, visant à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit jugés excessifs et à préserver d'éventuelles zones de calme.

Ce plan couvre la période allant de sa date d'approbation à celle du 17 juillet 2023.

Préparé à travers plusieurs rencontres dans une démarche partenariale entre la DDTM, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse (CAPG) et la commune, l'élaboration du PPBE communal s'est déroulée en 3 étapes :

- Une réunion de présentation du PPBE initiée par la DDTM le 21 janvier 2019
- Le recensement des actions significatives et mises en œuvre sur les 10 dernières années et des actions prévues sur la durée du PPBE, entre le 21 janvier 2019 et le 18 février 2019
- La rédaction du PPBE communal, entre le 15 février et le 28 février 2019.

Le présent PPBE a pour objectif d'optimiser sur le plan stratégique, technique et économique les actions à engager pour améliorer les situations dégradées et préserver la qualité sonore de secteurs qui le justifient. Il a une vocation d'ensemblier des actions des différents maîtres d'ouvrages concernés sur le territoire communal.





Quelques notions sur le bruit

Le son

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné.

Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air ; ce phénomène vibratoire est caractérisé par sa force, sa hauteur et sa durée :

Perception	Echelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression acoustique)	Fort Faible	Intensité I Décibel, décibel (A)
Hauteur (son pur)	Aigu Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu Grave	Spectre
Durée	Longue Brève	Durée L_{Aeq} (niveau moyen équivalent)

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20 μ Pascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

Le bruit

Passer du son au bruit c'est prendre en compte la représentation d'un son pour une personne donnée à un instant donné. Il ne s'agit plus seulement de la description d'un phénomène avec les outils de la physique mais de l'interprétation qu'un individu fait d'un événement ou d'une ambiance sonore.

L'ISO (organisation internationale de normalisation) définit le bruit comme « un phénomène acoustique (qui relève donc de la physique) produisant une sensation (dont l'étude concerne la physiologie) généralement considéré comme désagréable ou gênante (notions que l'on aborde au moyen des sciences humaines - psychologie, sociologie) »

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est, dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB) .

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB. Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (augmentation est alors de 10 dB environ).

Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

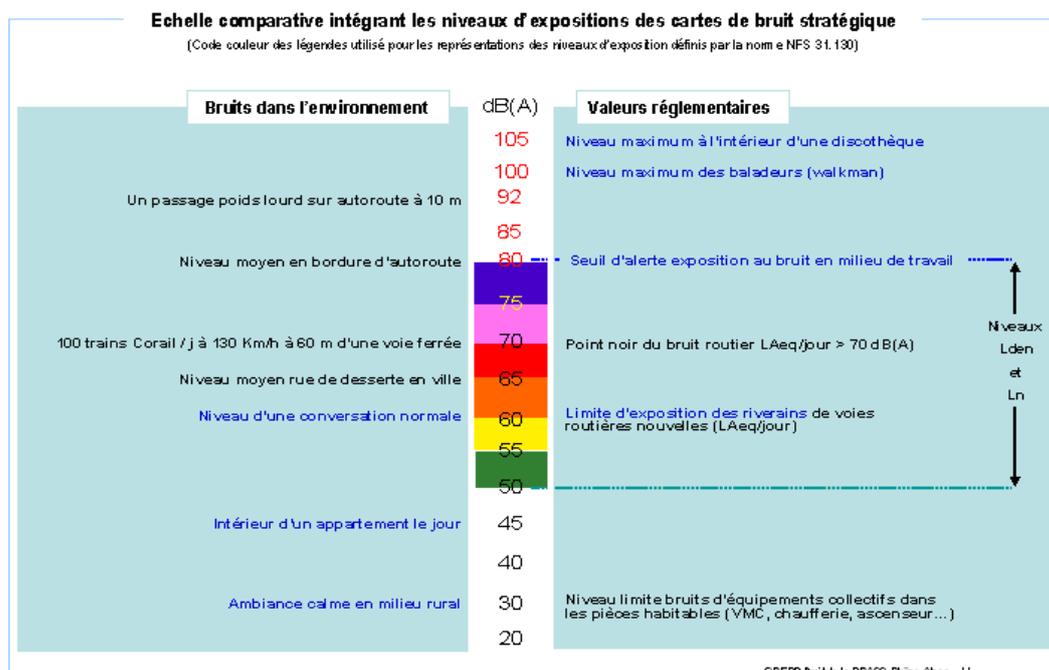
L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il a

donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB (A).

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. C'est la première nuisance à domicile citée par 54 % des personnes, résidant dans les villes de plus de 50 000 habitants.

Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés (cartographies des agglomérations) et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans la plage des ambiances sonores couramment observées dans ces situations, entre 50 dB(A) et 80 dB(A)

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement...		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	c'est augmenter le niveau sonore de	c'est faire varier l'impression sonore
2	3 dB	très légèrement : on fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB nettement :
4	6 dB	on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB
10	10 dB	de manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100.000	50 dB	comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter





Le diagnostic

Il faut souligner que les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique qui a essentiellement pour objectif, d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, d'inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit et de préserver des zones de calme.

Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures. Les secteurs subissant du bruit excessif pourront nécessiter un diagnostic complémentaire.

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union européenne L_{den} (pour les 24 heures) et L_n (pour la nuit), pour plus de détail se référer au chapitre 5 partie « Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français ». Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

Il existe cinq types de cartes stratégiques du bruit :

	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur L_{den}- dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >75 70-75 65-70 60-65 55-60 	<p>Carte de type « a » indicateur L_{den}</p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur L_{den} (période de 24 h), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A).</p>
	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur L_n - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >70 65-70 60-65 55-60 50-55 	<p>Carte de type « a » indicateur L_n</p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur L_n (période nocturne) par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A) .</p>
	<p>Secteurs affectés par le bruit</p> <p></p>	<p>Carte de type « b »</p> <p>Cette carte représente les secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies)</p>

	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <p> Lden>68</p>	<p>Carte de type « c » indicateur Lden</p> <p>Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24h).</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <p> Ln>62</p>	<p>Carte de type « c » indicateur Ln</p> <p>Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Ln (période nocturne).</p>

Elles sont consultables sur le site Internet de la préfecture du département Alpes-Maritimes à l'adresse suivante : <http://www.alpes-maritimes.gouv.fr/Erreur ! Référence de lien hypertexte non valide.>, rubrique « Politiques publiques », « Environnement, risques naturels et technologiques », « Bruit ».

Ces cartes de bruit étant analysées et la perception générale sur le territoire communal étant prise en compte, l'itinéraire dénommé « **CI_Mouans-Sartoux** », composé du Nord au Sud par l'Avenue de Grasse, l'Avenue de Cannes, l'Avenue Saint-Martin, le rond point de Tournamy, l'Avenue de Tournamy, Av. du Maréchal Juin, Av. Franklin Roosevelt, présente sporadiquement des dépassements du seuil réglementaire de nuisance sonore de jour (68 dB(A)).

Le chemin des Gourettes et le chemin des Plaines supportant un trafic routier inférieur à 8200 véh/jour en Trafic Moyen Journalier annuel (TMJA), ne sont pas concernés par ce "Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement" (PPBE).

Il convient de préciser que l'itinéraire « **CI_Mouans-Sartoux** » est en partie cogéré par les communes de Mouans-Sartoux et Mougins (limite territoriale à l'axe de la chaussée).

En conséquence, le présent PPBE ne traitera que de la partie de cette infrastructure relevant de la compétence territoriale de Mouans-Sartoux, la partie gérée par la commune de Mougins étant traité dans le PPBE de la communauté d'agglomération du Pays de Lérins (CAPL), collectivité compétente dans l'obligation réglementaire d'élaborer les documents relevant du volet « agglomération de plus de 100 000 habitants » de la réglementation relative à la lutte contre le bruit dans l'environnement.

Les cartes de bruit arrêtées en date du 4 décembre 2018 permettent d'établir un diagnostic de l'exposition des populations aux sources de bruit décrites ci-dessus.

Les tableaux ci-dessous résument ce diagnostic.

Dénombrement des populations exposés hors agglomération :

Infrastructure	Lden en dB(A)					> valeur limite
	Nombre d'habitants					
	[55;60[	[60;65[	[65;70[	[70;75[	[75;...[	> 68
CI_mouans-sartoux	1305	890	841	478	2	758

Tableau 1 : Exposition des populations

Dénombrement des populations exposées en agglomération

L'article 5-II de l'arrêté du 4 avril 2006 précise qu'un décompte spécifique des populations situées au sein d'une agglomération (*) traversée par l'infrastructure soit produit. Le réseau communal visé dans ce document n'est pas concerné par ce décompte puisque totalement situé à l'extérieur du territoire d'une agglomération selon la liste fixée par l'arrêté du 14 avril 2017 établissant les agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L. 572-2 du code de l'environnement

(*) Selon la liste fixée par l'arrêté du 14 avril 2017 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L. 572-2 du code de l'environnement

Établissements sensibles exposés de jour

Infrastructure	Lden en dB(A)					
	Nombre d'établissements de santé (S) et d'enseignement (E)					> valeur limite
	[55;60[	[60;65[	[65;70[	[70;75[	[75;...[	> 68
C1_mouans-sartoux	0S;0E	0S;0E	0S;0E	0	0	0

Tableau 2 : Etablissements sensibles exposés au bruit
(E : établissement d'enseignement ; S : établissement de santé)

Établissements sensibles exposés de nuit

Infrastructure	Ln en dB(A)					
	Nombre d'établissements de santé (S) et d'enseignement (E)					> valeur limite
	[50;55[	[55;60[	[60;65[	[65;70[	[70;...[	> 62
C1_mouans-sartoux	0S;0E	0S;0E	0S;0E	0	0	0

Tableau 3 : Population et établissements sensibles exposés au-delà des seuils réglementaires
(E : établissement d'enseignement ; S : établissement de santé)

A proximité immédiate des voies caractérisées par des dépassements de seuil réglementaire de nuisance sonore de jour (68 dB(A)), **aucun établissement d'enseignement ou de santé n'est exposé aux nuisances sonores particulières à l'itinéraire « C1_Mouans-Sartoux ».**

Les zones affectées par le bruit

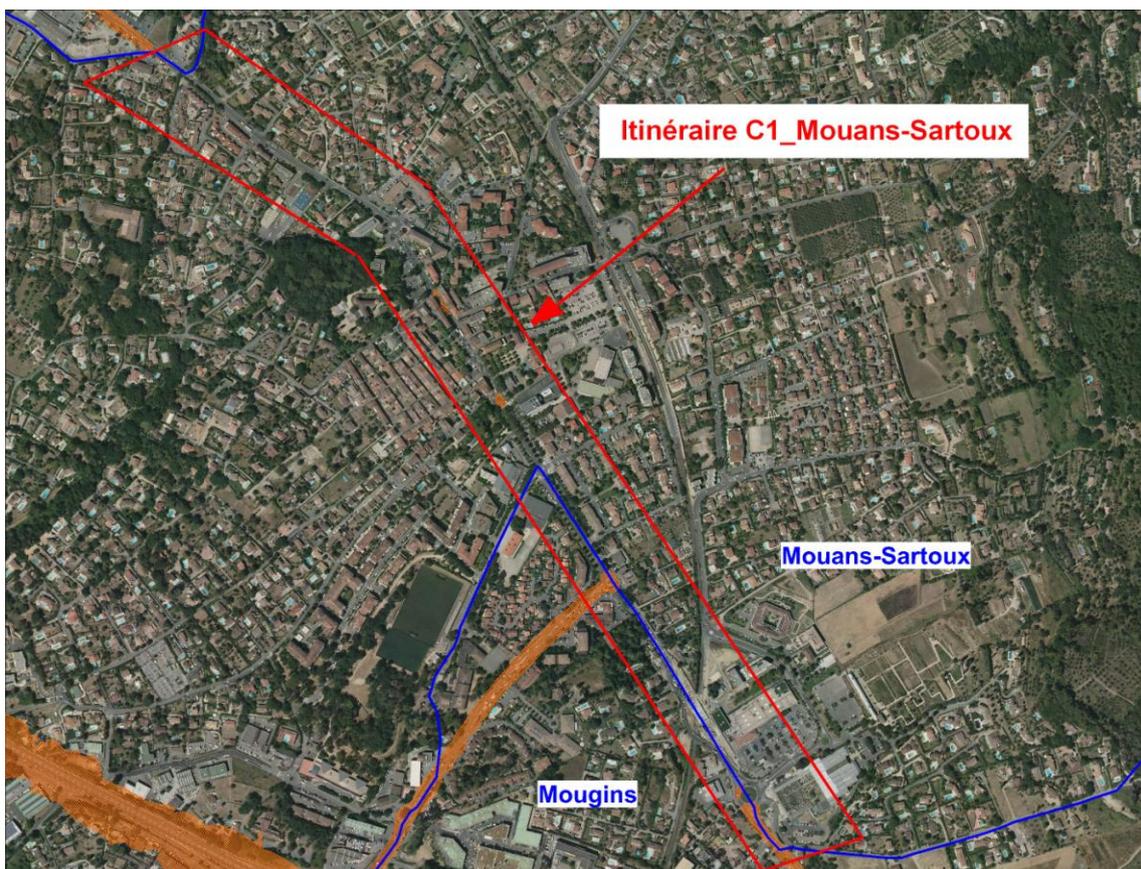
Les territoires sensibles au bruit ont été identifiés par l'analyse des cartes de dépassement des valeurs limites, en croisement avec les zones bâties

Par effet de seuil, la modélisation réalisée dans le but de quantifier les nuisances sonores produites par le trafic routier fait ressortir sporadiquement des niveaux sonores supérieur à 68 dB(A), niveau défini par la réglementation comme limite admissible de jour (Indicateur Lden).

Les zones de dépassement des valeurs limites sur le réseau routier communal de Mouans-Sartoux correspondent essentiellement à :

. l'axe central de traversée historique "Nord-Sud" de la ville sur le Boulevard Urbain "avenue de Cannes - avenue de Grasse", et

Ci-après, est présenté un plan de la situation générale des zones de dépassement des valeurs limites réglementaires de nuisances de jour (Lden – valeur limite 68 dB(A)).



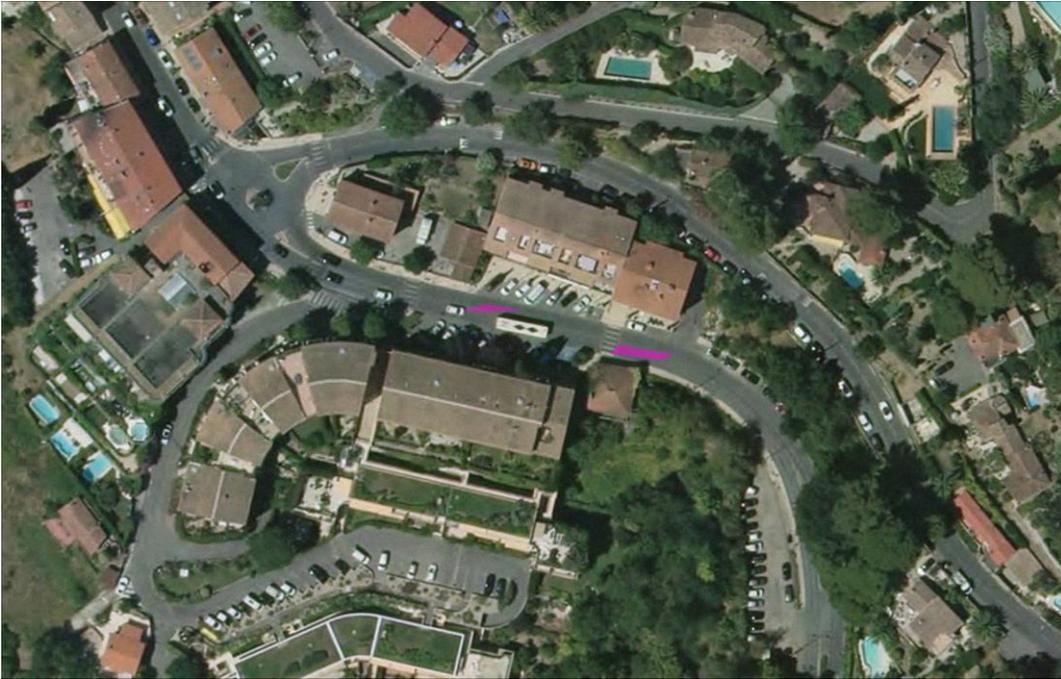
Limites communales de Mouans-Sartoux et de Mougins ; Zones où la valeur limite de nuisance de jour (68 dB(A) – Lden) est susceptible d’être dépassée (*tous gestionnaires de voirie confondus*).



Détails des zones de l’itinéraire « C1_Mouans-Sartoux » où la valeur limite de nuisance de jour (68 dB(A) – Lden) est susceptible d’être dépassée (*tous gestionnaires de voirie confondus*).

N.B. : En terme de dépassement de la valeur limite réglementaire de nuisances de nuit (Ln – valeur limite 62 dB(A), la modélisation limite ces zones à de très faibles superficies, pouvant être assimilées à des "artefacts" ou observations et phénomènes dus aux traitements numériques réalisés.

En conséquence, ce rendu, inexploitable, peut être assimilé à une absence de dépassement de la valeur limite réglementaire de nuisances de nuit (Ln – valeur limite 62 dB(A).



Exemple d'artefact de modélisation, inexploitable.

Compte tenu de la très faible étendue de ces zones de dépassements, et de la situation de ces zones, limitée à l'emprise de l'infrastructure routière, *la mise en œuvre de mesures de protections acoustiques importantes n'est pas justifiée.*

En revanche, les nuisances sonores sont régulièrement citées parmi les principales atteintes à la qualité de vie des riverains qui y sont exposés.

En conséquence, le civisme des usagers de la route, par leurs comportements individuels respectueux, et le strict respect des prescriptions du code de la route comme des règles de bonne conduite ne manquera pas de contribuer favorablement à limiter ces nuisances sonores.

Les zones de calme

Les zones de calme sont définies comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Le critère de localisation d'une éventuelle zone de calme se fonde sur une approche à la fois quantitative et qualitative.

Du point de vue quantitatif, les cartes de bruit permettent d'identifier les secteurs exposés au-delà de 55 dB(A) en Lden (jour-soir-nuit), un seuil conforme aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Les cartes de bruit réalisées révèlent que 10,2 % de la superficie du territoire de la commune de Mouans-Sartoux est concerné par ce critère. **Inversement, il apparaît que 90% du territoire communal bénéficie d'un niveau d'exposition moyenne aux nuisances sonores inférieur à 55 dB(A).**

Du point de vue qualitatif, des critères comme l'usage des lieux (repos, détente, activités sportives, équipement, ...), leur perception (ce que l'on voit, ce que l'on ressent, ...), leur valeur paysagère et naturelle (végétalisation, ...), la qualité des sons présents (rythme, distinction, ...) et des critères plus divers comme leur domanialité (public ou privé), leur proximité, leur accessibilité, leur propreté ou encore leur sécurité peuvent être pris en considération par l'autorité compétente.

Le projet municipal souhaitant un apaisement des conditions de circulation sur la majeure partie du territoire communal, celui-ci offre la possibilité d'identifier **4 zones de calme marquées par l'intention d'y observer :**

. des nuisances sonores ≤ 55 dB(A) en Lden, et par

. des voies de circulation recevant un trafic routier ≤ 5000 véh/jour (TMJA), seuil à partir duquel les voies routières entrent dans le "classement sonore des voies de transport terrestres".

Chacune de ces zones calmes contient plusieurs "espaces emblématiques" dont le caractère principal est de se situer à l'écart des axes routiers. Ces espaces sont les suivants :

> Dans la catégorie des espaces verts (parc urbain, square, ...), et des esplanades urbaines (dalle, cœur d'îlots, place, ...).

. Le parc du Château, susceptible de s'étendre vers l'avenue de Grasse, grâce à l'enfouissement du stationnement public dans un parking enterré et en construction à compter de mars 2019.

. Le village et le parc de la Grand'pièce incluant le stade de football et les abords de l'école de l'Orée du Bois et du collège de la Chênaie,

. Les espaces agricoles dont celui qui inclut le parc des Jardins du MIP (Musée International de la Parfumerie)

> Dans la catégorie des terrains de sports et de loisirs (parcours de santé, ...) et des aires de pique-nique ou aires de jeux.

. Le quartier situé à l'ouest du chemin de la Chapelle, qui conduit vers la Plaine de Jeux qui accueille : des terrains de tennis, une aire d'athlétisme, et un parcours de santé.

> Dans la catégorie des espaces boisés classés ou non, et des cimetières ou lieux de mémoire.

. Les espaces naturels incluant le Parc forestier communal à l'ouest du territoire,

. Les cheminements en zone naturelle et notamment celui qui conduit au cimetière paysager.

> Dans la catégorie des promenades le long des cours d'eau, et des cheminements modes doux (sentier de randonnée, véloroute, cycle-rail, ...)

. Le cheminement piétonnier le long du Canal de la Siagne, aménagé en Parc intercommunal à l'initiative de la Ville de Cannes qui en est propriétaire,

. Les cheminements piétons dans les espaces urbanisés et les sentiers de randonnées en zone naturelle dont le sentier botanique.

Nous ne sommes pas concernés par les parcs régionaux et nationaux, les littoraux marins et lacustres, les terrains de camping municipaux, les gîtes touristiques communaux,

Chacune des 4 zones de calme est décrite dans son périmètre et ses caractéristiques dans les planches et avec les commentaires qui suivent.

La zone de calme (1) à l'ouest du boulevard urbain "avenue de Cannes - avenue de Grasse"



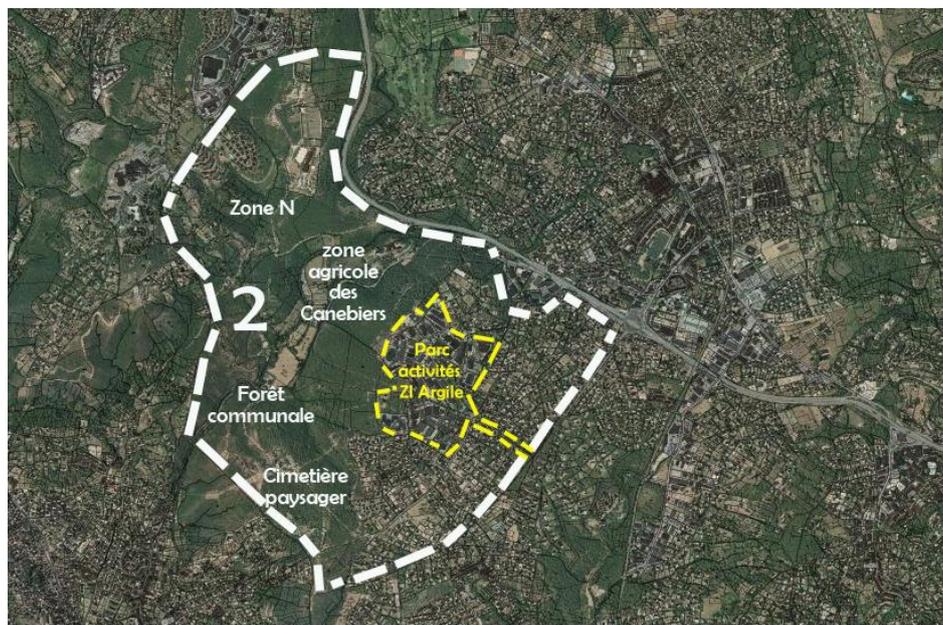
Cette zone de calme (1) est limitée à l'ouest par la pénétrante "Cannes-Grasse", au sud par la route de Tiragon, à l'est par la Route de la Roquette et le boulevard urbain, et au nord par le Chemin de la Chapelle et la limite communale qui traverse le Golfe de Saint Donat.

Cette zone inclut "le Chemin des Plaines" une voie de circulation utilisée parfois en voie de shuntage pour éviter les bouchons de traversée du village, mais que la commune en concertation avec les riverains veille à aménager pour garantir et sécuriser les circulations piétonnes et cyclables, par la pose d'une dizaine de dos d'âne, de resserrement de voie en "écluse routière", et par une limitation de la vitesse de circulation à 30 km/h comme sur toute la commune.

La commune et les riverains de cette voie espèrent que le trafic s'y réduira, dès lors que sera réalisé la bretelle permettant de relier la pénétrante PCG et le rond point de La Paoute.

Les données de trafic fournies par les services de l'Etat indiquent que le Chemin des Plaines, reliant l'avenue de Grasse à la route de Pégomas, n'entre pas dans le rang des voies recensées comme supportant un trafic TMJA de plus de 8200 veh/jour.

La zone de calme (2) à l'ouest de la pénétrante "Cannes - Grasse" (PCG)



Cette zone de calme (2) est limitée au nord, à l'ouest et au sud par les limites communales, et notamment au sud-est par la route de La Roquette, une voie routière chargée du trafic routier transversal "Ouest-Est" en provenance de l'ouest du département et en direction des zones d'activité du Plan de Grasse et de celle de "Sophia-Antipolis".

Cette zone de calme (2) inclut principalement une zone "N" et des zones agricoles réparties globalement sur près de 400 hectares. Ces espaces incluent notamment :

- . la forêt communale étendue sur environ 200 hectares et très fréquentée par les randonneurs et promeneurs
- . des pistes forestières permettant la circulation au travers des espaces boisés
- . des chemins de randonnée définis par les associations de randonnée
- . le cimetière paysager

Il convient de sortir de cette zone de calme (2) le "Parc d'activités industrielles et artisanales de l'Argile" (zone en pointillés jaunes sur la planche ci-dessus) compte tenu du trafic automobile sur la voie d'accès à cette zone d'activités : l'avenue de la Quiera. Le Parc d'activités de l'Argile est aménagé depuis les années 1980 sur environ 50 hectares et accueille aujourd'hui plus de 2000 emplois.

La zone de calme (3) à l'est de la commune



La zone de calme (3) est limitée à l'ouest par le chemin des Gourettes et la Corniche Bénard. Elle s'étend au sud et à l'est jusqu'aux limites communales.

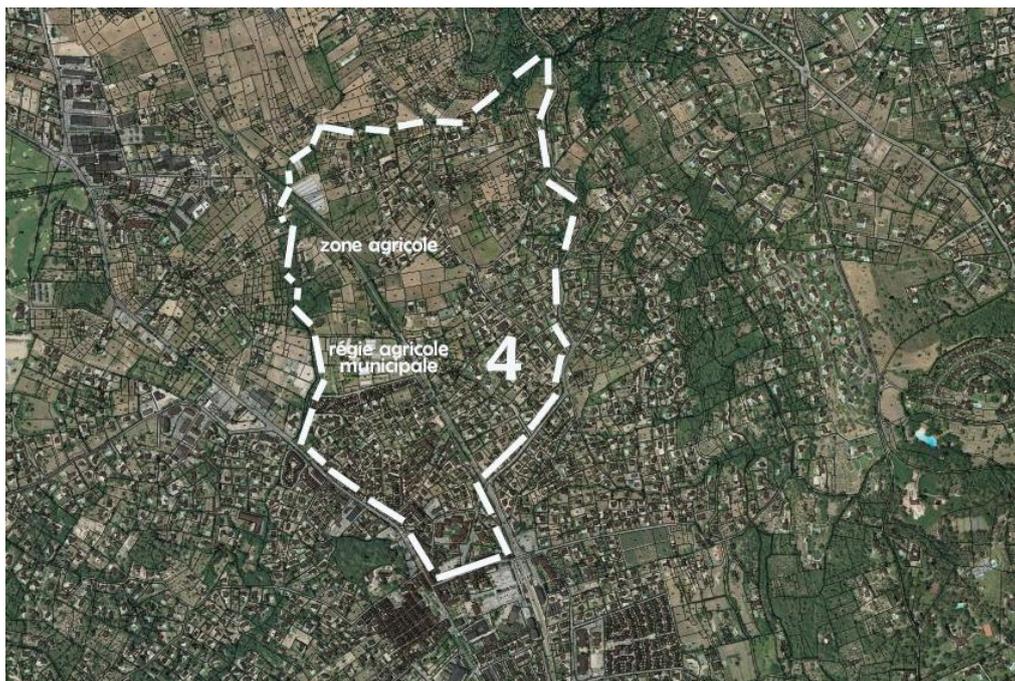
Le chemin des Gourettes qui permet de rejoindre la route menant à Plascassier sans passer par le centre ville est une voie très fréquentée. Pour autant, l'intensité du trafic connu reste en deçà du seuil qui définirait la voie en zone de bruit (< 8200 veh/jour en TMJA)

Traversée du Nord au Sud par le Canal de la Siagne, Cette zone de calme se caractérise par un espace paysager en collinaire, où les circulations intérieures sont limitées aux besoins des résidents.

Cette zone de calme inclut une zone agricole qui accueille notamment les Jardins du "Musée International de la Parfumerie". Elle inclut aussi en zone collinaire une zone naturelle qui contribue fortement au calme sur cet espace.

Les données de trafic fournies par les services d'Etat indiquent que le Chemin des Courettes, entre le rond-point d'entrée sud - magasin Casino- et le PN6 en début de Corniche Bénard, n'entre pas dans le rang des voies recensées comme supportant un trafic TMJA de plus de 8200 véh/jour.

La zone de calme (4) au nord de la Commune



La zone de calme (4) est limitée au nord et à l'ouest par les limites communales ; au sud par l'avenue Marcel Journet et à l'est par la Corniche Bénard.

Elle est traversée par la voie ferrée reliant Mouans-Sartoux à Grasse, et par le chemin du Plan qui relie Mouans-Sartoux au Plan de Grasse

Les zones agricoles des Peillons et de la Sénéquièrè participent au calme de ce secteur. C'est là que se situe notamment la régie municipale agricole qui cultive la majorité des légumes 100% bio cuisinés dans les restaurants des écoles de Mouans-Sartoux.

Pour préserver les zones de calme, la commune de Mouans-Sartoux

> intègre ce PPBE en annexe du Plan Local d'Urbanisme de la commune, tout en considérant que ces informations réglementaires n'ont pas de caractère opposable et n'engage pas juridiquement la collectivité.

> étudie la mise en place dans les "espaces emblématiques" constitutifs des zones de calme, des panneaux d'information, mentionnant l'existence de ces zones rappelant aux usagers quelques principes de comportement à respecter.

> sera attentive à la nature d'occupation des constructions ou des aménagements existants ou projetés, susceptibles de modifier la qualité sonore environnementale des lieux.

> sollicitera les collectivités partenaires dans le domaine des mobilités et de l'environnement, pour suivre dans le temps et en cas de besoin l'évolution de la qualité sonore de ces zones.





Les objectifs de réduction du bruit

Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français :

La directive européenne impose aux états membres l'utilisation des indicateurs L_{den} et L_n pour évaluer l'exposition au bruit des populations, hiérarchiser les situations et identifier les zones d'exposition excessive. L'indicateur L_{den} se construit à partir de 3 périodes (la journée, la soirée et la nuit) :

$$L_{den} = 10 \cdot \log \left(\frac{12}{24} \cdot 10^{\frac{L_d}{10}} + \frac{4}{24} \cdot 10^{\frac{L_e + 5}{10}} + \frac{8}{24} \cdot 10^{\frac{L_n + 10}{10}} \right)$$

où L_d est le niveau sonore LAeq (6h-18h) dit de journée, dans le L_{den} il est pris tel quel
 L_e est le niveau sonore LAeq (18h-22h) dit de soirée, dans le L_{den} il est pondéré par 5dB
 L_n est le niveau sonore LAeq (22h-6h) dit de nuit, dans le L_{den} il est pondéré par 10dB

Dès lors qu'on passe à la phase de traitement, les objectifs se basent sur des indicateurs réglementaires français L_{AeqT} (T correspond à une partie des 24 heures) et sur des seuils établis antérieurement à l'avènement de la directive européenne.

Des valeurs limites encadrées par la réglementation, mais des objectifs fixés par la collectivité :

La directive européenne ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition française fixe les valeurs limites au-delà desquelles les niveaux d'exposition au bruit sont jugés excessifs et susceptibles d'être dangereux pour la santé humaine.

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
L_{den}	55	68	73	71
L_n	-	62	65	60

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements d'enseignement et de soins/santé.

Les textes français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente.

Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier national et ferroviaire national, d'une part et le réseau départemental d'autre part, les objectifs de réduction sont ceux indiqués dans les PPBE des autorités compétentes correspondantes, respectivement le préfet du département des Alpes-Maritimes et le président du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes.

Le PPBE « État » a été approuvé le 28 décembre 2018 et est disponible à l'adresse <http://www.alpes-maritimes.gouv.fr/>.

Le PPBE du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes, en cours d'élaboration, fera l'objet d'une consultation publique ultérieure.

En cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modèle acoustique, etc.), les objectifs acoustiques après action sur l'infrastructure peuvent être adaptés des objectifs de contribution sonore explicités dans la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des transports terrestres :

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV+ voie ferrée conventionnelle
L _{Aeq} (6h-22h)	65	68	68
L _{Aeq} (22h-6h)	60	63	63
L _{Aeq} (6h-18h)	65	-	-
L _{Aeq} (18h-22h)	65	-	-

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, des objectifs peuvent être adaptés de ceux définis dans cette même circulaire :

Objectifs isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (6h-22h) - 40	I _f (6h-22h) - 40	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (6h-18h) - 40	I _f (22h-6h) - 35	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (18h-22h) - 40	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (22h-6h) - 35	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30	30	





Le sens de l'action municipale en faveur de la réduction des nuisances générées par le trafic routier

Voici quelques événements de ces dernières décennies à l'occasion desquels se sont forgés les orientations municipales dans le domaine des mobilités.

A l'échelle communale

. La vie communale de ces dernières décennies garde encore la mémoire et les traces d'un village desservi dans les années 1920 par trois moyens de transport en commun : le train, les autocars, et le tramway. Le développement du tramway dans l'ouest-06 fut tel qu'un bâtiment d'entretien du matériel roulant fut construit à Mouans-Sartoux sur le site actuel du gymnase de La Chênaie et de la Halle Jeunesse. Un projet d'embranchement du tramway vers Plascassier et Valbonne avait conduit à construire une passerelle au dessus de la ligne de chemin de fer reliant Mouans-Sartoux à Grasse. Les habitants qui se souviennent sont encore nombreux à penser que si les habitudes de transport en commun créées dans les années 1920 s'étaient confortées et développées avec les emprises, les infrastructures et les équipements de l'époque aptes à bénéficier des évolutions technologiques, il est probable que le trafic automobile n'engendrerait pas autant de nuisances que celles subies aujourd'hui, et que les centres des villes qui ont perdu de l'accessibilité en transport en commun pourraient présenter aujourd'hui une plus grande attractivité.

. Dans les années 1960, en période d'essor de l'automobile, la voie ferrée Cannes-Grasse, fermée au trafic voyageurs depuis 1938, était regardée comme une solution possible d'assiette foncière disponible pour une liaison routière rapide entre Cannes et Grasse. Il a été possible d'entendre la voix et le bon sens des paysans qui choisissaient souvent de faire passer leurs chemins et leurs routes au fond des vallons et des vallées. C'est le choix qui fut adopté en positionnant dans les années 1960 la pénétrante Cannes Grasse (RD 6185 ex RN 1085) au travers du vallon de la Mourachonne, l'inauguration de ce tronçon de la PCG datant de 1991.

. Dans les années 1970, la ligne de chemin de fer "Grasse-Vintimille" étant fermée au trafic voyageurs pendant plusieurs décennies, il a fallu entretenir la mobilisation des citoyens et des élus pendant une trentaine d'années pour préserver la vocation de transport en commun de cette voie ferrée, et sa contribution à la réduction du trafic automobile. Il a fallu convaincre que loin d'être "obsolète", le train était une précieuse alternative au "tout voiture", et une solution d'avenir pour les mobilités interurbaines et la qualité de vie des habitants. Et c'est en mars 2005 que la gare de Mouans-Sartoux a été ré-ouverte au trafic voyageurs grâce au soutien du Conseil Régional "Provence Alpes Côte d'Azur".

A cette occasion, le parking communal de la Gare (autrefois terrain de sport) est aménagé par la CAPAP (devenue CAPG) en pôle d'échanges intermodal jouxtant la gare SNCF, et prenant en compte les mobilités douces par la création d'une voie piétonne reliant la gare et le centre ville : l'allée Lucie Aubrac..

. C'est aussi grâce à une mobilisation importante des habitants et des élus, qu'a été abandonné en 2007 un projet d'installation de grande surface en entrée de ville, un site de grande distribution qui, outre le fait de porter atteinte aux commerces de proximité de centre ville distants de 200 à 500 mètres, aurait pu doubler le trafic automobile en entrée de ville de Mouans-Sartoux, et augmenter de fait les nuisances sonores.

. Afin de préserver la tranquillité publique, un arrêté municipal datant de juin 2009 a été pris pour lutter contre les bruits générés par l'activité humaine, et réglementer les horaires impartis aux travaux et chantiers.

. à compter d'octobre 2001, Mouans-Sartoux est la première commune de PACA, avec Carpentras, à participer à la journée mondiale "Marchons vers l'école" et à vouloir développer les "Pedibus" un mode de mobilité douce alternatif à l'usage de l'automobile et plus en cohérence avec les enjeux du développement durable : gaz à effets de serre, pollution de l'air, encombrement des voies routières... Depuis cette date l'opération est renouvelée chaque année.
Elle a été combinée avec des actions de déplacement en vélo (Vélo Bus),
Mais aussi couplée avec les actions dans le domaine alimentaire par des actions "Manger-Bouger".

Sur l'axe du Boulevard Urbain

. Aménagement dans les années 1990 de l'avenue de Cannes en boulevard urbain, un espace aménagé en voies séparées par un terre plein central, afin de réduire autant que possible la vitesse de circulation automobile. Un projet équivalent est envisagée en sortie "nord" vers Grasse.

. Interdiction faite aux poids lourds depuis 1996 de traverser le cœur de ville.
Cet arrêté municipal a relayé un arrêté préfectoral qui interdisait le passage des poids lourds, lorsque l'avenue de Cannes avait un statut de "route nationale". Les contraventions aujourd'hui ne semblent plus suffisamment dissuasives, puisque des poids lourds aujourd'hui osent encore s'aventurer dans la traversée du village.





Les mesures réalisées depuis 10 ans par la collectivité

Des efforts entrepris par la commune pour réduire les nuisances occasionnées par les sources de bruit affectant le territoire communal ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement réalisées ou arrêtées au cours des dix dernières années.

Le tableau ci-après résume ces mesures pour la période 2008-2019. Lorsque cela est disponible le tableau fournit le coût de ces mesures, ainsi que le nombre de personnes qui ont bénéficié d'une réduction du bruit grâce à ces mesures :

Mesure	Année	Maître d'ouvrage	Coût	Nombre d'habitants bénéficiaires d'une réduction du bruit
Opération régulière "Marchons vers l'École" afin de développer les modes doux de déplacement auprès des enfants (réducteurs de nuisances sonores puisque se substituent aux véhicules à moteurs)	chaque année ...depuis 2001	Commune de Mouans-Sartoux	Encadrement bénévole et Intervention d'animateurs.	
Aménagement de l'espace piétonnier entre la Poste et le jeu de boules, et aménagement de l'allée Alain Mimoun permettant de relier à pieds la Gare au quartier de la Grand'pièce, via l'allée Lucie Aubrac, et d'accéder à l'ensemble des services ouverts au public.	En 2008	Commune de Mouans-Sartoux	477 000 €	
Réalisation d'un mur anti bruit au Rd Point des Sources. Panneau isophonique absorbant. Action inscrite dans l'Agenda21 (action n° 48) reconnu Agenda 21 local France par le ministère en février 2010.	Mai 2011		Mesure phonique: 2000 € Enrochement + paroi : 30 000 €	
Limitation de la vitesse des véhicules à 30 km/h sur tout le territoire (formulation à préciser) Réalisation et installation de Panneaux de police <i>Ci-contre le logo créé à l'occasion du "Manifeste pour des villes à 30 km/h", lancé en mai 2011.</i>	depuis juillet 2011	Commune de Mouans-Sartoux	5000 €	
Mise en œuvre d'un plan de déplacement "vélo" , afin de réduire les déplacements en véhicules automobiles. Intégration de ce "plan de déplacement vélo" en annexe du PLU adopté en octobre 2012 Et en parallèle : Amélioration de la signalétique pour favoriser la circulation en vélo	Depuis 2011	Commune de Mouans-Sartoux Avec le Conseil Départemental 06	3 300 € en 2018 pour le CD 06	

<p>Instauration d'une "zone de rencontre" ou zone 20 km/h, donnant la priorité en ville aux modes doux de déplacements (piétons, vélos).</p>  <p>la zone de rencontre s'étend sur le centre historique et la portion proche de l'avenue de Cannes, celle touchée par un dépassement de seuil en émission de bruit.</p>	<p>Depuis juillet 2011</p>	<p>Commune de Mouans-Sartoux</p>	<p>15 000 €</p>	
<p>Création du Rond point du Rougon, nommé Rond Point Sebih SALAH (en entrée Nord du village sur l'avenue de Grasse) Pour réduire la vitesse et fluidifier la circulation en entrée de ville : aménagement du Rond Point et suppression feux tricolores</p>	<p>Octobre 2011</p>	<p>Commune de Mouans-Sartoux</p>	<p>700 000 €</p>	
<p>Inscription dans le PLU d'octobre 2012 D'un rappel des normes d'isolement acoustique conformément aux dispositions de l'arrêté du 27.12.1999 figurant en annexe (RD 6185 – pénétrante Cannes-Grasse et RD103), relatifs à l'isolement acoustique des bâtiments contre les bruits de l'espace extérieur</p>	<p>Octobre 2012</p>	<p>Commune de Mouans-Sartoux</p>		
<p>Dans le PLU d'octobre 2012, et aux occupants des maisons situées le long de la pénétrante (RD 6185), de la route de la Roquette (RD 409), de l'avenue de la Quiera (qui permet d'accéder au Parc d'Activités de l'Argile), de la Corniche Bénard (RD 404), et du chemin de la Font des Fades (RD 103) : possibilité est donnée d'édifier des murs «antibruit». Ces murs doivent s'implanter à une distance au moins égale à 0,60 mètres de l'alignement actuel ou futur. Afin d'atténuer les effets de couloir et limiter les réverbérations sonores, il est demandé que les murs anti-bruits aient une hauteur limitée à 2 mètres et soient végétalisés et doublés d'une haie vive dans le recul de l'alignement.</p>	<p>Octobre 2012</p>	<p>Instruction des demandes par la commune de Mouans-Sartoux selon le règlement du PLU.</p>	<p>Travaux à la charge des occupants des propriétés concernées</p>	
<p>Aménagements de voies, ressenties comme dangereuses, en concertation avec les riverains (rétrécissements, écluses, séparations de voies pour</p>		<p>Commune de Mouans-Sartoux</p>	<p>Plaines : 80 000 € Quiera : 100 000 €</p>	

interdire les dépassements, dos d'âne, ...) <ul style="list-style-type: none"> . chemin des Plaines, . avenue de la Quiera, . chemin du Puits du Plan, . chemin de Plan Sarrain, 			Puits du Plan 10 000 € Plan Sarrain : 50 000 €	
Installation de trois radars pédagogiques déplacés selon les besoins, à la demande des riverains, ou selon les observations du trafic (chemin des Plaines, Avenue de Quiera, Plan Sarrain, Gourettes, avenue de Grasse...)	2014-2016	Commune de Mouans-Sartoux	20 000 €	
Réalisation du chemin piéton de la Gare reliant le quartier de Grand Jardin au parking intermodal de la Gare, puis au Centre Ville via l'allée piétonne Lucie Aubrac	Début 2013	En partenariat entre l'agglomération CAPG et la commune de Mouans-Sartoux	CAPG : 500 000 € Commune : 40 000 €	
Les parents d'élèves de l'école Aimé Legal choisissent le site Feelway.fr pour organiser le covoiturage ou les déplacements collectifs depuis ou vers l'école, ou encore vers les lieux d'activités extrascolaires.	En 2015	Associations des Parents des Elèves des Ecoles de Mouans-Sartoux		
Organisation de la Première bourse aux vélos pour : <ul style="list-style-type: none"> . donner, revendre ou acheter un vélo . s'initier à l'entretien du vélo . pratiquer le vélo sur un parcours d'obstacles conçus pour les enfants . tester des vélos à assistance électriques, . débattre et échanger sur l'enjeu des mobilités douces au quotidien 	Septembre 2016	L'association CHOISIR le Vélo avec le soutien : <ul style="list-style-type: none"> . de CAPG, et . de la commune de Mouans-Sartoux, site d'accueil de l'événement - parvis de la Médiathèque	Encadrement bénévole et Intervention d'animateurs.	
Concertation avec la population sur un Plan de Circulation visant à : <ul style="list-style-type: none"> . apaiser et fluidifier le trafic automobile sur l'itinéraire "C1_Mouans-Sartoux" c'est-à-dire l'axe de circulation nord-sud de la commune et par ce fait . réduire l'insécurité et les nuisances sonores sur cet itinéraire 	Entre 2016 et 2017	Commune de Mouans-Sartoux Cabinet d'étude INGEROP Et CAPG	Etude et travaux : 45 000€	
Suite à la concertation sur le Plan de Circulation sur l'itinéraire " C1_Mouans-Sartoux ", > réalisation d'un mini giratoire, entre l'allée du Parc, l'allée des Cèdres et l'avenue de Cannes, <ul style="list-style-type: none"> . favorisant une meilleure insertion des véhicules. . franchissable par les bus, . avec des coussins berlinois pour ralentir la circulation et . avec des trottoirs élargis. > maintien des feux tricolores mais reprogrammés de façon intelligente > Installation de 3 feux à récompense pour les véhicules respectant la limite de vitesse.		Commune de Mouans-Sartoux	Travaux : 100 000 €	

Rues en sens unique ouvertes au double sens pour les vélos Travaux de signalétique verticale et horizontale	Depuis 2017	Commune de Mouans-Sartoux	20 000 €	
Création d'un Rond-point au croisement de l'impasse Bellon et du chemin du Plan, pour ralentir la circulation en entrée de ville, et sécuriser les mobilités piétonnes par la réfection de trottoirs	En 2017	Conseil Départemental 06 Et Participation communale	150 000 €	
Dès octobre 2012, inscription au PLU de Mouans-Sartoux d'un "emplacement réservé" pour la construction d'une aire de covoiturage ouverte en janvier 2017 en bordure de la pénétrante Cannes-Grasse et en entrée de Ville (capacité d'accueil : 33 véhicules en phase de lancement).	Janvier 2017	Conseil Départemental 06	260 000 €	
Installation de flèches directionnelles invitant aux déplacements piétons avec la mention de la durée moyenne du déplacement depuis l'endroit où se situe la pancarte jusqu'au lieu de destination.	Depuis 2017	Commune de Mouans-Sartoux	18 000 €	
Installation de bornes de recharge électriques : . 3 bornes avec CAPG (parking intermodal de la Gare TER + parking Halle Jeunesse). . 1 borne avec la commune : sur le parking de la Halle Jeunesse Chaque borne étant pour accueillir 2 véhicules	2018	Agglomération CAPG et Commune de Mouans-Sartoux avec les aides issues des démarches TEPCV	Globalement 40 000 €	
Dans un contexte de perturbation des services de ramassage scolaire, le service enfance de la commune encourage les parents à s'organiser avec la plateforme de covoiturage "DriveKidZ" spécialement dédiée aux trajets des enfants. Cette solution est aussi proposée aux familles adhérentes des associations sportives.	Juin 2018	Service enfance de la commune, parents d'élèves et animateurs de la solution DriveKidZ	Encadrement bénévole et Intervention d'animateurs.	
Achats de véhicules électriques 3 camionnettes, 1 bennette, 2 voitures et 12 vélos électriques	Entre 2008 et 2018	Commune de Mouans-Sartoux avec les aides issues des démarches TEPCV	Véhicules 97 000 € Vélos VAE 18 000 € Dont 46 000 € d'aides TEPCV	
Acquisition d'outillage électrique de nettoyage dont souffleurs, à faible impact sonore	Sur les 10 ans	Commune de Mouans-Sartoux	10 000 €	
L'association CHOISIR le Vélo reçoit le label national FRENCH MOBILITY pour son action "location de vélos issus	En 2018	Association "Choisir le vélo"	Encadrement bénévole et Intervention	

de récupération" (vers la mise en place d'une offre de vélos en libre service, issus des déchèteries, et remis en état par du personnel en insertion)			d'animateurs.	
Au baromètre des villes cyclables organisé par la FUB, Mouans-Sartoux est 1ère des villes de sa catégorie en Région SUD Paca	En 2018	Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB)	Encadrement bénévole et Intervention d'animateurs.	
Accueil dans des locaux communaux de l'association CHOISIR le VELO qui agit en faveur de l'usage du vélo, et mène des actions favorables à l'entretien des vélos et à la réutilisation des anciens vélos (Atelier participatif ouvert tous les samedis en matinée)	En 2018	Commune de Mouans-Sartoux	Encadrement bénévole et Intervention d'animateurs.	
Réalisation d'une nouvelle piste cyclable pour sécuriser le contournement du giratoire au dessus de la pénétrante PCG	2017	Conseil départemental 06	73 300 €	
Soutien du Conseil Municipal et de la Conseillère Départementale au projet du Conseil Départemental prévoyant la construction d'une bretelle de sortie de la pénétrante Cannes-Grasse vers le quartier de la Paoute. Cette bretelle devrait permettre une réduction du trafic routier traversant le centre de Mouans-Sartoux, et donc une réduction des nuisances sonores.	Les travaux sont prévus sur un an en 2019- 2020.	Conseil Départemental 06	17 M€	





Les mesures envisagées sur les 5 ans relevant de la compétence de la collectivité

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit également que le PPBE répertorie toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement prévues pour les cinq années à venir.

Les champs de compétence de la commune en matière de lutte contre le bruit portent principalement sur :

La planification, l'urbanisme et l'aménagement (PLU, SCOT, ...).

- . Confirmer la nécessité de situer les sites potentiels d'accueil des populations nouvelles au plus près des axes de transport en commun et des services de proximité en centre ville.
- . Faire en sorte que les habitants de la commune aient le moins possible à utiliser leurs véhicules personnels pour bénéficier des services de proximité

La politique de déplacements (PDU, ...)

A l'occasion du PDU en cours d'élaboration sur l'agglomération CAPG, le commune intervient pour :

- . encourager l'intégration ou la fusion des services de "transport en commun" proposés par les différentes Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) qui interviennent sur l'aire Cannes-Grasse-Antibes, et
- . en corollaire, tenter de convaincre que la solution de l'heure est de limiter la construction de voies routières nouvelles.
- . faire en sorte que la qualité de "pôle d'échange multimodal" (PEM) attribué à Mouans-Sartoux soit accompagné des aménagements adaptés à l'accueil des usagers des transports en commun particulièrement (parkings relais ou dédiés situés au plus près des lignes et arrêts de transports en commun). C'est dans ce contexte que s'engage sur la période 2019-2020 le **parking intermodal du Château** en bordure de la future liaison BHNS entre la gare de Grasse et le centre de Mouans-Sartoux, lieu de jonction avec le BHNS en provenance du littoral et accueilli à Mouans-Sartoux depuis 2017 en concertation avec la CAPL. Début du chantier : 4 février 2019 / Durée du chantier : 16 mois de travaux / Coût global : 7 222 391 euros / Budget de financement du projet : Europe-Feder : 1 250 000 € / Etat : 361 977 € / Région SUD : 500 000 € / Conseil Départemental 06 : 599 267 € / Agglomération CAPG : 4 511 147 € (dont un fonds de concours communal de 900 000 €)
- . augmenter avec CAPG les voies et les aménagements dédiés à **l'usage du vélo**, avec notamment l'installation et la mise en service de "garages à vélo sécurisés" initiés projetés par l'agglomération CAPG à proximité de la gare TER et du parking de covoiturage pour sécuriser le stationnement des vélos utilisés par les usagers des services TER de la Région SUD paca et ceux du parking de covoiturage du Conseil Départemental 06.
- . poursuivre les actions de soutien au **covoiturage**, et notamment : aboutir à l'extension du parking de covoiturage réalisé sur la commune avec le Conseil Départemental 06.

La création, l'aménagement et la requalification des voies communales.

Dans un contexte de restriction des financements publics, et d'accentuation des risques dus au réchauffement climatique :

- . intégrer que la construction de routes nouvelles ne sont plus des priorités,
- . actualiser et réaliser progressivement le projet d'aménagement de l'avenue de Grasse en boulevard urbain Nord, dans la continuité du boulevard urbain "sud" existant, la mise en oeuvre de ce projet de longue date dépendant des financements qui pourraient être obtenus.
- . étudier la faisabilité de l'extension de la zone de rencontre (zone 20) actuelle.
- . conforter l'interdiction faite aux poids lourds de traverser le cœur de ville sur l'itinéraire "C1-Mouans-Sartoux" en mettant en oeuvre la "vidéo-verbalisation".

- . étudier l'intérêt et l'incidence que représenterait une interdiction de circuler pour les véhicules "poids lourds" sur le chemin des Gourettes, en considérant la part du trafic dirigé vers ou en provenance de la voie départementale Corniche Bénard
- . penser de plus en plus aux aménagements susceptibles d'encourager et de sécuriser la marche à pieds et l'usage du vélo

La sensibilisation, l'éducation et la communication.

- . Poursuivre les actions "Marchons vers l'Ecole" initiées depuis 2001, dans le but de les modes doux de déplacements auprès des enfants (réducteurs de nuisances sonores puisque se substituent aux véhicules à moteurs)
- . Rechercher une solution qui permette de pérenniser les actions en faveur de l'usage du vélo avec l'association CHOISIR le VELO (budget estimé pour l'aménagement d'un local : 50 000 euros).

La réalisation d'étude acoustique et le suivi acoustique de l'environnement sonore.

- . bénéficier du concours du Conseil Départemental 06 et de CPAG pour obtenir une mesure du trafic sur l'itinéraire "C1-Mouans-Sartoux" et sur les voies connexes comme la route de La Roquette le chemin des Plaines et le chemin des Gourettes, 6 mois AVANT l'ouverture de la bretelle de La PAOUTE, et 6 mois APRES ladite ouverture, et à la même période de l'année, pour que les mesures soient autant que possible comparables.

Le soutien à des programmes de lutte contre le bruit, en initiant des partenariats ou en cofinçant certaines actions.

La collecte des déchets

Mettre en place avec CAPG d'une collecte des déchets en Porte à Porte, de manière à améliorer le tri sélectif et réduire d'autant la production de déchets non valorisables.

Cela pourrait conduire à réduire la fréquence de collecte et donc à réduire les nuisances sonores associées.

La salubrité publique

A l'occasion des projets de renouvellements des matériels et outillages utilisés pour l'entretien des espaces publics, veiller à choisir des solutions qui permettront de réduire les nuisances acoustiques sur l'environnement immédiat et le personnel technique concerné.

Le maire dispose également de **la compétence « lutte contre les bruits de voisinage »**, mais ce domaine n'étant pas couvert par la directive européenne, le présent PPBE ne contient pas d'action concrète pour lutter contre ces désordres.

Les financements

Les actions relevant de la commune sont financées directement par la commune de Mouans-Sartoux.

Les coûts sont très variables selon les actions envisagées et pour certaines d'entre elles (relevant notamment des champs de compétence de la commune comme la planification, l'urbanisme, la sensibilisation ou encore la communication), ils sont difficiles à chiffrer.

Pour les actions relevant du champ des aménagements, mis à part certains projets suffisamment aboutis déjà chiffrés, il n'est pas possible de les estimer à ce stade de mise en œuvre du plan.

La justification des mesures

Les mesures proposées par la commune tiennent compte des leviers dont elle dispose et des moyens humains et financiers qu'elle possède. Leur justification se base notamment sur les éléments fournis par le guide PPBE produit par l'ADEME et téléchargeable à l'adresse :

http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide_ademe_ppbe.pdf

L'impact des mesures

Les mesures proposées par la commune relevant des champs de compétence planification et urbanisme ou sensibilisation et communication, il n'est pas possible d'en chiffrer précisément leur impact en terme de personnes protégées.

Il en va de même de certains projets d'aménagement dont la justification n'est pas purement acoustique et pour lesquels il est difficile de quantifier a priori leur effet en terme d'amélioration de l'ambiance sonore.

La consultation du public

Conformément aux articles L571-8 et R571-9 du code de l'environnement, le présent PPBE est mis à la consultation du public. **Cette consultation a lieu du lundi 1er avril 2019 au vendredi 31 mai 2019.** Les citoyennes et citoyens ont la possibilité

> de consulter le projet de PPBE :

- . sur le site Internet de la commune (<http://mouans-sartoux.net/>),
- . ou directement dans les locaux du service urbanisme de la commune, 327 avenue de Grasse (*aux jours et heures ouvrables, du lundi au vendredi de 9h00 à 17h00*) et

> d'exprimer leur avis et leurs remarques

- . en les consignnant sur un registre papier prévu à cet effet dans les locaux dudit service urbanisme de la commune, ou bien
- . en les adressant par courrier électronique à l'adresse suivante : urbanisme@mouans-sartoux.net

Par la suite, une note sera rédigée et annexée au PPBE, exposant les résultats de la consultation du public, et les suites qui lui ont été données.



Pièces jointes en annexe

> la copie de l'arrêté municipal engageant la démarche d'élaboration du PPBE, et de consultation du public,

> la copie de l'annonce faite pour informer le public.

. dans le quotidien Nice-Matin

. sur le site internet de la commune

