



Hear
me.

**PLAN DE PREVENTION
DU BRUIT DANS
L'ENVIRONNEMENT
(PPBE) DE
L'AGGLOMERATION
CANNES LERINS
2020-2025**

RA-16081-08-A - 12/10/2020



sixense
Engineering



**CANNES
PAYS DE
LÉRINS**

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) DE L'AGGLOMERATION CANNES LERINS 2020-2025

RA-16081-08-A - 12/10/2020

Sommaire

1	Résumé non technique	3
2	Introduction	4
3	Diagnostic relatif aux zones à enjeux	6
4	Synthèse des documents d'orientations stratégiques	16
5	Synthèse des actions réalisées et programmées	28

Annexes

<u>A1</u>	Tableaux des actions réalisées pendant les 10 dernières années	34
<u>A2</u>	Tableaux des actions programmées pour les 5 prochaines années	43
<u>A3</u>	Liste des actions menées par l'aéroport de Cannes-Mandelieu	53
<u>A4</u>	Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique	56

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 de Cannes Pays de Lérins (C.A.C.P.L.), 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.

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 C.A.C.P.L. 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, et de manière minoritaire les bruits issus de sources aériennes. La concertation avec les gestionnaires d'infrastructures terrestres et aériennes a permis de recenser les mesures réalisées et prévues ainsi que celles envisageables à terme.

Dans le cadre de son précédent contrat de plan avec l'Etat 2012/2016, **ESCOTA** a procédé à la résorption de certains Points Noirs du Bruit et a, via une convention de partenariat avec la commune du Cannet Rocheville procédé au traitement de 80 points sensibles bruit. Ainsi 175 logements ont pu être protégés contre le bruit. Cette action se prolonge 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 soit par la mise en place de protection à la source, soit par traitement individuel de bâtis.

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. Par exemple, le long de la pénétrante Cannes-Grasse (la RD6185) à Mougins des écrans anti-bruit ont été installés et la vitesse réglementaire a été abaissée à 90 km/h. Dans son propre PPBE le Département considère comme prioritaires ou secondaires plusieurs zones à enjeux identifiées dans le PPBE de la C.A.C.P.L.

Les mesures pour limiter les nuisances sonores aériennes prépondérantes mises en place par **l'aéroport de Cannes-Mandelieu** sont les suivantes : arrêtés ministériels du 6 décembre 1995, du 8 septembre 2015 et du 5 août 2019 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome Cannes Mandelieu, décret du 20 octobre 2010 portant limitation du trafic hélicoptères dans les zones à forte densité de population, Commission Consultative de l'Environnement, Chartes d'Engagements pour l'Environnement, protocole de contrôle avec l'ACNUSA, système de suivi des trajectoires et de mesures de bruit, sensibilisation des pilotes sur les aspects environnementaux et moindre nuisance, équipement en silencieux des avions légers basés, relèvements d'altitudes, indication de zones sensibles où le survol et à éviter, etc.

L'anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d'aménagements constitue un objectif important pour la C.A.C.P.L.

Par-delà les objectifs portés par le PPBE de la C.A.C.P.L., 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.

2 INTRODUCTION

2.1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La Communauté d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins (la C.A.C.P.L.), 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.

Les **cartes du bruit**, qui seront approuvées courant 2020, 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 C.A.C.P.L. 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, les aéroports de Cannes Mandelieu et 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, la C.A.C.P.L., CD06, ESCOTA, aéroport de Cannes Mandelieu, aéroport de Nice Côte d'Azur, SNCF Réseau).

La cartographie stratégique du bruit ainsi que les 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 13 juillet au 13 septembre 2020**, au siège de la C.A.C.P.L. sur rendez-vous avec un registre des doléances dédié et sur le site Internet de la C.A.C.P.L. 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 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 C.A.C.P.L. est composée de 5 communes : Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule, Mougins et Théoule-sur-Mer. Toutes les communes sont concernées par le PPBE.

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 C.A.C.P.L. n'est pas seule actrice 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 (ESCOTA), l'aéroport de Cannes-Mandelieu.

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 seront disponibles sur le site suivant : www.cannespaysdelerins.fr.

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 et concernent 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 Cannes-Mandelieu arrêté le 8 février 2005, et 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 C.A.C.P.L. est différente de la valeur de la zone C du PEB de l'aéroport de Cannes-Mandelieu 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-dessous 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.

Population et établissements sensibles exposés à des dépassements de valeurs limites

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit aérien
Lden : Valeurs limites en dB(A)	68	73	71	55
Nb d'habitants	7200	0	0	400
Nb d'établissements d'enseignement	1	0	0	0
Nb d'établissements de santé	1	0	0	0
Ln : Valeurs limites en dB(A)	62	65	60	X
Nb d'habitants	2400	0	0	x
Nb d'établissements d'enseignement	0	0	0	x
Nb d'établissements de santé	1	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 **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.

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

Commentaires :

- ▶ Sur le territoire de la C.A.C.P.L., 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 et près de 400 personnes pour le bruit aérien. Les autres sources considérées n'engendrent aucun dépassement des valeurs limites.
- ▶ Sur la période nocturne, environ 2 400 personnes sont potentiellement exposées à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites réglementaires, liés au bruit routier.
- ▶ 1 établissement d'enseignement et 1 établissement de santé sont potentiellement exposés à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs limites liés au bruit routier sur la période globale :
 - ▶ Crèche des Babilou (crèche privée) à Cannes sur l'avenue Jean Jaurès, vis-à-vis de l'avenue Bachaga Said Boualam.
 - ▶ IME (Institut Médico-Educatif) les Edelweiss (établissement privé) à Mougins vis-à-vis de l'A8 (également en dépassement de nuit). Cet établissement est néanmoins fermé la nuit.

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 confondu). Cette base permet notamment d'identifier les situations de multi-exposition.

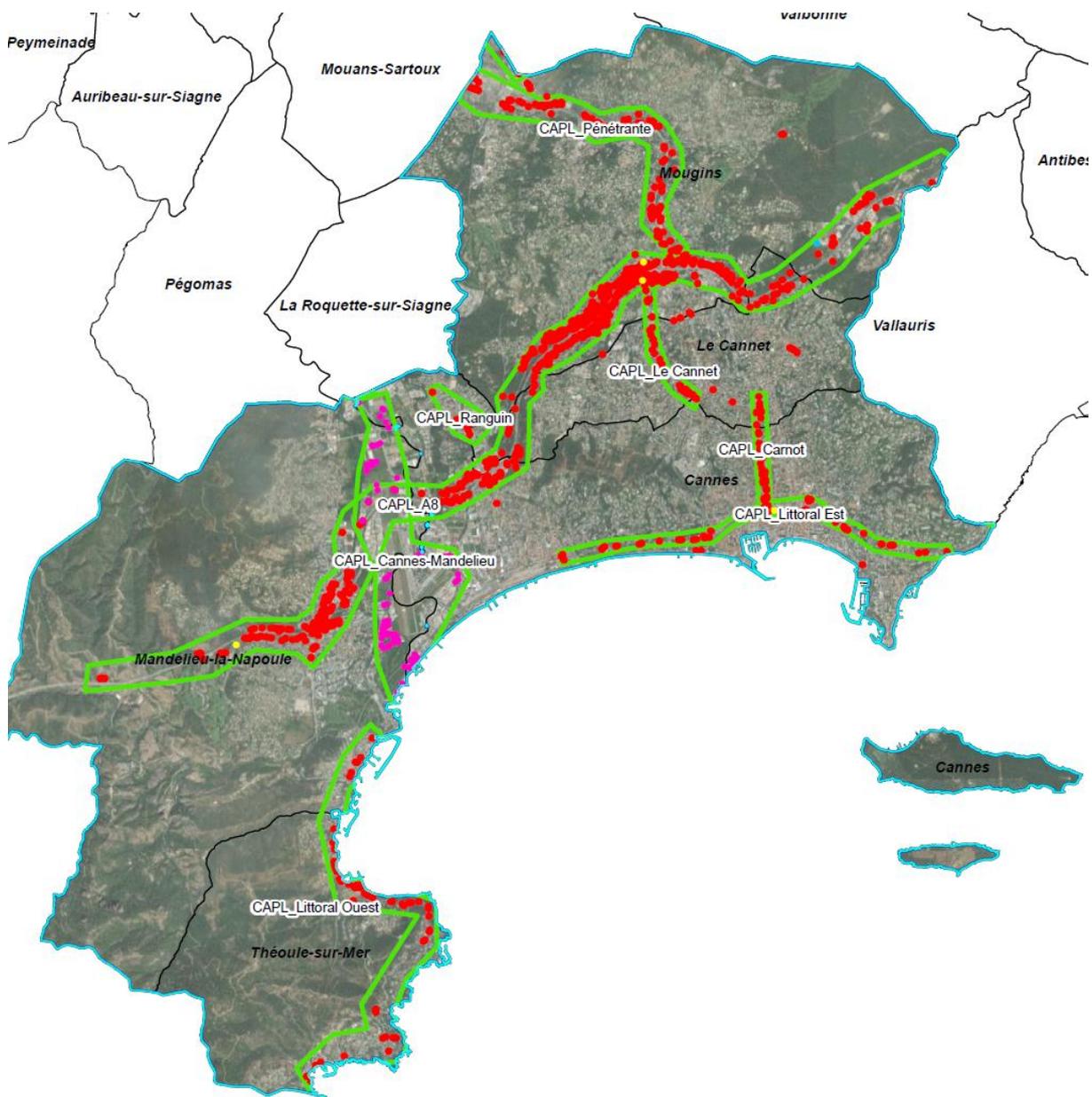
Localisation des zones à enjeux

L'identification des bâtiments soumis à des dépassements des valeurs limites est présentée sur la carte suivante, à l'aide d'un code couleur en fonction de la source à l'origine du dépassement. Sur la base de ces dépassements 8 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 un prochain document (plan d'action).

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

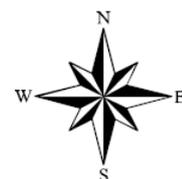
Planche 1 - Localisation des zones à enjeux proposées



Légende :

- Bâtiment en dépassement de seuil (Route : $L_{den} \geq 68$ dB(A) et/ou $L_n \geq 62$ dB(A))
- ETS en dépassement de seuil (Route : $L_{den} \geq 68$ dB(A) et/ou $L_n \geq 62$ dB(A))
- Bâtiment en dépassement de seuil (ICPE : $L_{den} \geq 71$ dB(A) et/ou $L_n \geq 60$ dB(A))
- Bâtiment en dépassement de seuil (Aérien : $L_{den} \geq 55$ dB(A))

- ▭ Zones à enjeux
- ▭ Communes



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 d'habitants potentiellement exposés à des dépassements	Code couleur
Moins de 250 habitants	Jaune
250 à 1000 habitants	Orange
Plus de 1000 habitants	Marron

Un rapprochement entre les résultats du diagnostic acoustique et la perception sur le terrain, nous a amené à faire des choix sur les zones retenues dans ce PPBE. Les zones « CAPL_Accès Sophia » et « CAPL_Campon » ont donc été retenues du fait d'une augmentation significative des constructions dans ces secteurs depuis l'établissement du diagnostic cartographique mais également d'une gêne significative remontée par les riverains.

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
CAPL_Ranguin	186	-	D9 : Avenue Michel Jourdan	Conseil Départemental 06	Cannes
CAPL_Le Cannet	501	-	Avenue Franklin Roosevelt et sa prolongation sur l'Avenue Maréchal Juin	Communes de Mougins et Le Cannet	Le Cannet - Mougins
CAPL_Carnot	1156	-	Boulevard Carnot	Le Cannet et C.A.C.P.L. (sur Cannes)	Le Cannet - Cannes
CAPL_Littoral Est	518	Crèche Babilou (crèche privée)	Av Francis Tonner / Av du Dr Raymond Picaud / Av Bachaga Said Boualam / Bd d'alsace / Av du Maréchal Juin	Ville de Cannes et C.A.C.P.L. (Av F.Tonner)	Cannes
CAPL_A8	4444	Institut Médico-Educatif Les Edelweiss (établissement privé)	A8	ESCOTA	Mougins - Le Cannet - Cannes - Mandelieu-La Napoule
CAPL_Pénétrante	213	-	D6185 (la pénétrante Cannes-Grasse)	Conseil Départemental 06	Mougins
CAPL_Littoral Ouest	110	-	D6098	Conseil Départemental 06	Mandelieu-La Napoule - Théoule-sur-Mer
CAPL_Cannes Mandelieu	349	-	Aérien – aéroport de Cannes Mandelieu	Aéroport de Cannes Mandelieu	Cannes - Mandelieu-La Napoule
CAPL_Accès Sophia			Avenue de Valmasque D35 et Avenue Général de Gaulle	Conseil Départemental 06 et Ville de Mougins	Mougins
CAPL_Campon			Avenue du Campon D6285	Conseil Départemental 06 et Ville de Mougins	Mougins

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 mais également en fonction des niveaux sonores moyens en Lden calculés dans la zone :

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
CAPL_A8	1	4 444	71,6	A8
CAPL_Carnot	1	1 156	69,6	Boulevard Carnot voie communale et Voie d'intérêt communautaire
CAPL_Pénétrante	1	213	70,6	D6185 (pénétrante Cannes-Grasse)
CAPL_Le Cannel	2	501	69,6	Avenue Franklin Roosevelt et sa prolongation sur l'Avenue Maréchal Juin
CAPL_Littoral Est	2	518	69,2	Av Francis Tonner / Av du Dr Raymond Picaud / Av Bachaga Said Boualam / Bd d'Alsace / Av du Maréchal Juin
CAPL_Cannes Mandelieu	2	349	69,1	Aérien – aéroport de Cannes Mandelieu
CAPL_Accès Sophia	2	Densification urbaine récente, exposition sonore à réévaluer lors de la révision des cartes de bruit		Avenue de Valmasque D35 et Avenue Général de Gaulle
CAPL_Campon	2			Avenue du Campon D6285
CAPL_Ranguin	3	186	69,1	D9 : Avenue Michel Jourdan
CAPL_Littoral Ouest	3	110	69,4	D6098

Commentaires :

- ▶ **La zone dite CAPL_A8 le long de l'A8** reste la zone impactant le plus le territoire de la C.A.C.P.L. autant en nombre de personnes qu'en niveaux sonores. Sur les infrastructures dont elle est gestionnaire (hors nouvelles sections ou élargissements), ESCOTA met en œuvre une politique de traitement contre le bruit en application de la réglementation en la matière (circulaire du 25 mai 2004). Ainsi, les programmes de résorption des Points Noirs du Bruit concernent 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 atteignant 70 décibels. Dans le cadre de son contrat de plan avec l'Etat, 2017-2021, ESCOTA doit procéder à la résorption des PNB. Les études de modélisations acoustiques ont montré que **l'IME des Edelweiss** (établissement privé) à **Mougins** est éligible à protection. Les propositions de protections sont en cours d'échange avec l'Etat concédant.
- ▶ **La zone dite CAPL_Carnot le long du Boulevard Carnot** impacte également un nombre important de personne. Dans cette zone des opérations de traitement des PNB (**dans la ville de Le Cannel 221 logements isolés**) et le renouvellement de l'enrobé ont été réalisés. Ces actions ont été menées par la **ville de Le Cannel** (en partenariat avec l'ADEME pour les traitements des isolations de façade). **La ville de Cannes** a également mené un programme de résorption des PNB depuis 2009 en partenariat avec l'ADEME le long du Boulevard Carnot à Cannes.

- ▶ **La zone dite CAPL_Le Cannet concerne l'Avenue Franklin Roosevelt** à Le Cannet et sa prolongation sur l'Avenue Maréchal Juin à Mougins. Afin d'envisager d'étendre sur l'Avenue Franklin Roosevelt les opérations de résorption déjà menée sur le Boulevard Carnot avec l'ADEME, la Ville de Le Cannet cherche à identifier d'autres dispositifs associant isolation acoustique et thermique. La Ville de Mougins considère l'Avenue Maréchal Juin comme une zone à traiter étant donné la densification récente du secteur.
- ▶ Au niveau de la zone dite CAPL_Littoral Est, **la Ville de Cannes** en partenariat avec l'ADEME a lancé depuis 10 ans un programme d'envergure de résorption des PNB notamment sur plusieurs axes de cette zone : Av Francis Tonner, Av du Dr Raymond Picaud, Av du Maréchal Juin. Sur l'ensemble du programme 4 études de confirmation ; 75 audits mixtes énergétiques et acoustiques (dont 1 pour le bâtiment tertiaire école Goscinny) et 27 travaux d'insonorisation (dont 1 pour le bâtiment tertiaire école Goscinny) ont été réalisés.
- ▶ **La zone dite CAPL_Cannes Mandelieu est impactée par le bruit aérien**, les mesures prépondérantes pour limiter les nuisances sonores aériennes menées par **l'aéroport de Cannes-Mandelieu** sont les suivantes : arrêtés ministériels du 6 décembre 1995, du 8 septembre 2015 et du 5 août 2019 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome Cannes Mandelieu, décret du 20 octobre 2010 portant limitation du trafic hélicoptères dans les zones à forte densité de population, Commission Consultative de l'Environnement, Chartes d'Engagements pour l'Environnement, protocole de contrôle avec l'ACNUSA, système de suivi des trajectoires et de mesures de bruit, sensibilisation des pilotes sur les aspects environnementaux et moindre nuisance, équipement en silencieux des avions légers basés, relèvements d'altitudes, indication de zones sensibles où le survol et à éviter...
- ▶ Les zones dites CAPL_Ranguin, CAPL_Pénétrante et CAPL_Littoral Ouest concernent moins de personnes mais sont toutes impactées par des **routes départementales**. Le long de la pénétrante Cannes-Grasse (RD6185) des écrans anti-bruit ont été installés et la vitesse réglementaire a été abaissée à 90 km/h. Toutefois la densification aux abords de cet axe en fait une zone à enjeux prioritaire. La D9 est recensée comme **zone prioritaire dans le PPBE du conseil départemental 06** et la D6098 comme zone secondaire. La **ville de Cannes** a englobé dès 2009 la D9 Avenue Michel Jourdan dans son programme de **résorption des PNB** en partenariat avec l'ADEME.

Hormis pour le Boulevard Carnot et pour l'Avenue Francis Tonner à Cannes, la C.A.C.P.L. n'est pas gestionnaire des principales infrastructures impactant son territoire, néanmoins afin d'apporter un plus grand confort à ces administrés, elle 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 :

- ▶ 2 établissements dépassant les seuils d'exposition au bruit routier, selon l'indicateur LDEN.
- ▶ Aucun ne dépassant les seuils d'exposition aux bruits ferroviaire, aérien ou 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	L _{DEN} , en dB(A)
Crèche Babilou (crèche privée)	Cannes	Avenue Bachaga Said Boualam	68,6
Institut Médico-Educatif Les Edelweiss (Etablissement privé)	Mougins	A8	72,4

Commentaires :

- ▶ La crèche Babilou est une crèche privée. La crèche est un établissement de 30 berceaux et d'une dizaine de salariés. Les enrobés routiers des voies nord ont été refaits récemment par la Ville de Cannes ce qui participe à une réduction des nuisances sonores liées au bruit routier. Lorsque les voies sud seront refaites, elles pourraient l'être en enrobé acoustique ce qui diminuerait encore les nuisances. Pour la crèche elle-même, le bâtiment n'est pas en contact avec la couverture de la voie ferrée, ni de la rue Jean Jaurès au sud, donc il n'y pas de transmission des vibrations de la structure de roulement au bâtiment lui-même. Ce qui fait office de jardin de la crèche, est le balcon qui donne de l'autre côté de l'axe routier principal, les ouvrants étant uniquement au sud.

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 de 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
L _{Aeq} (6h-22h)	65	68	68
L _{Aeq} (22h-6h)	60	63	63
L _{Aeq} (6h-18h) soit L _d +3dB	65	/	/
L _{Aeq} (18h-22h) soit L _e +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 D_{nT,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) :

- ▶ D_{nT,A,tr} ≥ L_{Aeq}(6h-22h) - 40
- ▶ D_{nT,A,tr} ≥ L_{Aeq}(6h-18h) - 40
- ▶ D_{nT,A,tr} ≥ L_{Aeq}(18h-22h) - 40
- ▶ D_{nT,A,tr} ≥ L_{Aeq}(22h-6h) - 35
- ▶ D_{nT,A,tr} ≥ 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 C.A.C.P.L. ont également été examinés et sont présentés au chapitre 4.2.

4.1. ORIENTATIONS POUR UN ENVIRONNEMENT SONORE DE QUALITE

4.1.1. SCOT de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins

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 Conseil Communautaire de la C.A.C.P.L. a délibéré le 12 décembre 2019 pour donner son avis favorable sur le SCOT'OUEST 06 arrêté.

Une enquête publique du Scot a eu lieu de 15 juillet au 14 août. Il sera vraisemblablement adopté d'ici la fin de l'année 2020.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT'Ouest identifie, à l'échelle de ce SCoT, **les principaux sites d'extension de l'urbanisation, protège les espaces naturels, forestiers et agricoles** (représentant à l'horizon des 10 ans, 80 % du territoire, soit plus de 45 660 hectares), préserve les espaces agricoles et développe les activités agricoles, renforce la connaissance en matière de potentiel des forêts, préserve et restaure la trame verte et bleue ainsi que les équilibres paysagers et la valorisation des entrées de ville, maîtrise et réduit les risques naturels et technologiques, optimise la gestion des déchets et préserve la ressource en eau et assure la production d'énergies renouvelables.

A cela s'ajoute également :

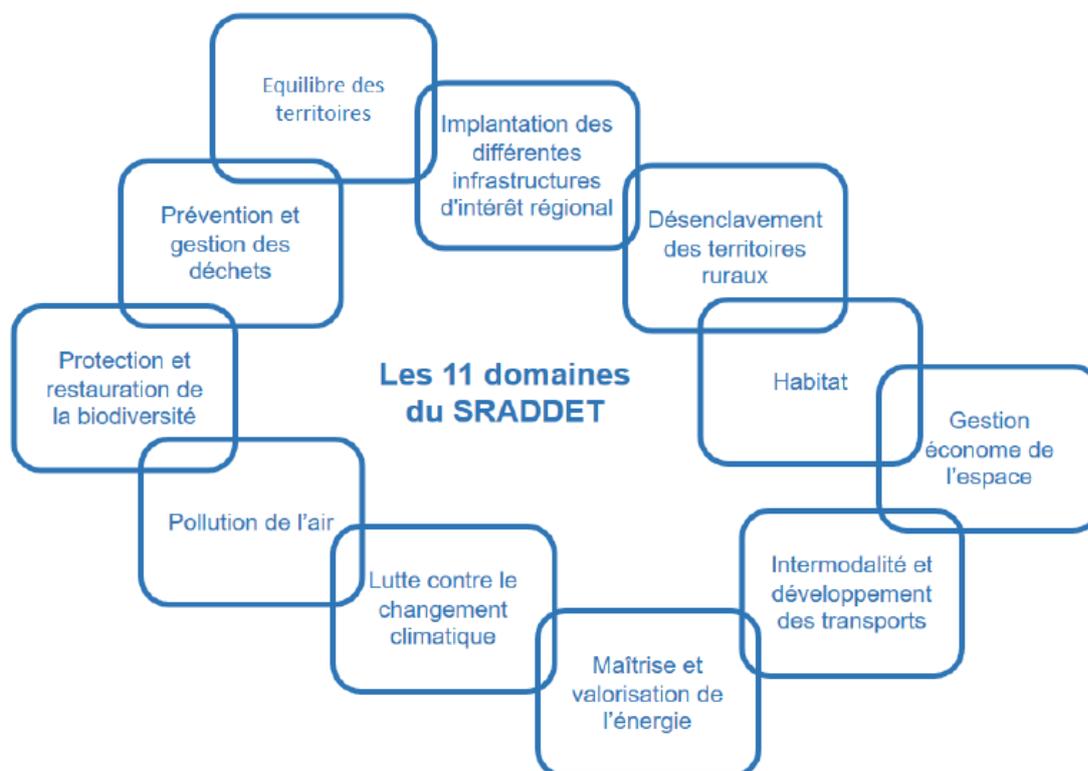
- ▶ une étude pour développer la vocation agricole et naturelle de la Basse Vallée de la Siagne autour d'un projet d'aménagement d'ensemble ambitieux et responsable, visant à l'implantation d'un espace modèle de développement durable favorisant les circuits courts.
- ▶ le Programme Local de l'Habitat (PLH), approuvé le 12 décembre 2019.
- ▶ la participation au Plan Climat Energie Territorial Ouest 06 et sa retranscription dans le projet de SCOT.
- ▶ le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), approuvé le 15 octobre 2019.

4.1.2. SRADDET

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

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires 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. Plan de Mobilité (PDM)

Dans la continuité et la compatibilité des orientations du SCOT, le Plan de Mobilité 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 SCOT s'applique sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Le PDM 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.

La C.A.C.P.L., créée le 1er janvier 2014, est devenue à la même date Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son ressort territorial. Elle s'est donc substituée au Syndicat Intercommunal des Transports Publics (SITP) des communes de Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule et du Syndicat Mixte des Transports Sillages pour la commune de Mougins, Théoule-sur-Mer étant sous compétence du CD 06.

Des Plans de Déplacements Urbains (PDU) avaient été établis pour ces deux syndicats, respectivement en 2004 et 2009 mais leur dissolution et les dispositions des articles L. 1214-3 et L. 1217-22 du Code des Transports et R. 221-2 du Code de l'Environnement obligent à l'élaboration d'un nouveau PDU pour le territoire de la C.A.C.P.L..

La C.A.C.P.L. a engagé l'élaboration de son PDM en mars/avril 2019.

Ce PDM, renommé « Plan de Mobilité Cannes Lérins », porte sur :

- ▶ une démarche de planification à 10 ans qui implique une coordination entre tous les acteurs concernés ;
- ▶ une approche globale qui prend en compte l'ensemble des enjeux de développement durable, d'attractivité et d'amélioration de la qualité de vie du territoire, tels que l'urbanisme, le développement économique, l'environnement, la mobilité, l'accès à la culture, à la formation à l'emploi, la lutte contre les exclusions.

L'année 2019 a été consacrée à la récolte des besoins lors d'entretiens menés avec les élus et techniciens des communes. En fin d'année 2020 seront organisés des ateliers thématiques dans chaque commune, ouverts au public pour échanger sur des problématiques retenues. La concertation et l'enquête publique sont prévues pour 2021.

4.1.4. Programme Local de l'Habitat (PLH)

Le Programme Local de l'Habitat (PLH), document stratégique par lequel l'Agglo Cannes Lérins définit pour une durée de six ans (2020-2025) sa politique pour le logement et l'habitat, a été approuvé le 12 décembre 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 cinq orientations subdivisées en objectifs regroupant les actions proposées qui sont présentées dans 21 fiches succinctes.

Orientations
Travailler sur la mixité pour répondre à la diversité des besoins
Valoriser le parc et les quartiers existants
Conforter la politique foncière
Mettre en place les moyens de mise en œuvre du PLH
Organiser l'observation du PLH

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.

4.1.5. 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 C.A.C.P.L. ont adopté leur PLU :

- ▶ Cannes dès 2005 puis une révision en 2019.
- ▶ Mandelieu-La Napoule dès 2006 puis une révision en 2018.
- ▶ Mougins, depuis 2010.

Le Cannet dispose ne dispose pas d'un PLU mais applique le Règlement National d'Urbanisme.

Théoule-sur-Mer est en cours d'élaboration de son PLU.

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

4.2. PROJETS POUR UN ENVIRONNEMENT SONORE DE QUALITE

Les actions et grands projets menés par la C.A.C.P.L. 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. Réseau Palm Bus

En tant qu'Autorité Organisatrice de Mobilité sur le territoire intercommunal au travers de la Régie Palm Bus, la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins fait de la sécurité des usagers et des agents, sa priorité et s'est ainsi fixée un double objectif de performance :

- ▶ L'augmentation du nombre de voyageurs transportés aux kilomètres produits,
- ▶ L'augmentation de la recette par kilomètres produits.

Afin de compléter et d'améliorer l'offre de transport, un projet structurant, ambitieux a été déployé dès 2012 avec l'extension des infrastructures de la ligne Palm Express (nom donné au projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)). La ligne Palm Express est un véritable trait d'union entre les cinq communes de l'Agglomération (Cannes, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule, Mougins et Théoule-sur-Mer). Ce système global de transport répond aux critères de :

- ▶ Lisibilité ;
 - ▶ Un tracé simple et direct, par les axes principaux, au travers des principales zones de chalandises ;
 - ▶ Une identité propre : un nom et une découpe spécifique ;
- ▶ Performance ;
 - ▶ Un site propre et des aménagements adaptés ;
 - ▶ Une offre dense et cadencée ;
- ▶ Qualité de service ;
 - ▶ Confort et informations en temps réel aux stations ;
 - ▶ Véhicules spécifiques ;
 - ▶ Accessibilité.



Les chiffres clés du réseau PALM BUS :

- ▶ 35 lignes régulières urbaines, réparties comme suit :
- ▶ 2 lignes PALM EXPRESS avec une fréquence de passage de l'ordre de 12 à 23 minutes ;
- ▶ 1 ligne PALM IMPERIAL circulant sur la Croisette toutes les 15 minutes en moyenne ;
- ▶ 24 autres lignes régulières PALM BUS avec des fréquences de 11 minutes à 2 allers-retours/jour ;
- ▶ 1 navette CITY PALM dans le cœur de Cannes ;
- ▶ 2 navette de quartier au SUQUET & PRESQU'ÎLE-MONTFLEURY ;
- ▶ 5 lignes de soirée PALM NIGHT.
- ▶ 4 lignes à vocation scolaire.
- ▶ 9 lignes et 3 dessertes zonales de PALM A LA DEMANDE accessibles sur réservation, avec un service spécifique pour les personnes à mobilité réduite.

En 2016, l'ancienne ligne 20 est devenue la ligne PALM EXPRESS avec un itinéraire plus simple, de la Gare SNCF de Cannes jusqu'au Centre Commercial Minelle à Mandelieu-La Napoule. Elle traverse le Centre-Ville de cette dernière par l'Avenue de Cannes, à la place du Boulevard des Ecureuils. La ligne a gagné en lisibilité. Elle circule avec une grille horaire identique du lundi au samedi, avec un départ toute les 15 minutes en moyenne le matin, et toutes les 13 minutes l'après-midi. Le dimanche et les jours fériés, la fréquence des départs est portée à 30 minutes.

Ci-dessous la carte présentant une des deux lignes PALM EXPRESS : PALM EXPRESS A.



En 2017, le site Internet PALM BUS a été modernisé et une application mobile a été mise en place.

Les lignes PALM EXPRESS A sur Mandelieu-Cannes et B sur Mougins-Cannes ont été renforcées et optimisées en 2016 et 2020.

Le coût total du projet de BHNS s'élève à près de 83 M€ dont 6 M d'euros de subventions du Département.

Six navettes ou minibus **100% électriques** sont désormais affectés sur trois lignes du centre-ville de Cannes : la navette City Palm (la Croisette, la rue d'Antibes), la navette du Suquet et celle de Montfleury. Les trois itinéraires du cœur de ville sont donc 100% électriques.



Reconnaisable à sa face avant, le nouveau véhicule confortable et connecté HEULIEZ GX 337 LINIUM a débuté son service commercial fin septembre 2017, en exclusivité européenne, sur la ligne PALM EXPRESS A.

En 2019, la C.A.C.P.L. a expérimenté un bus de grande capacité 100% électrique sur le réseau Palm Bus. L'agglomération a fait le choix dès 2019 du « zéro émission de CO2 » dans ses transports publics en lançant un programme novateur et pluriannuel de renouvellement de sa flotte avec pour objectif prévisionnel un réseau public de transports composé de 98 bus 100% décarbonnés à l'horizon 2035.

Cet engagement participe directement à une diminution des nuisances sonores liées au bruit routier car ce type de véhicule est silencieux.

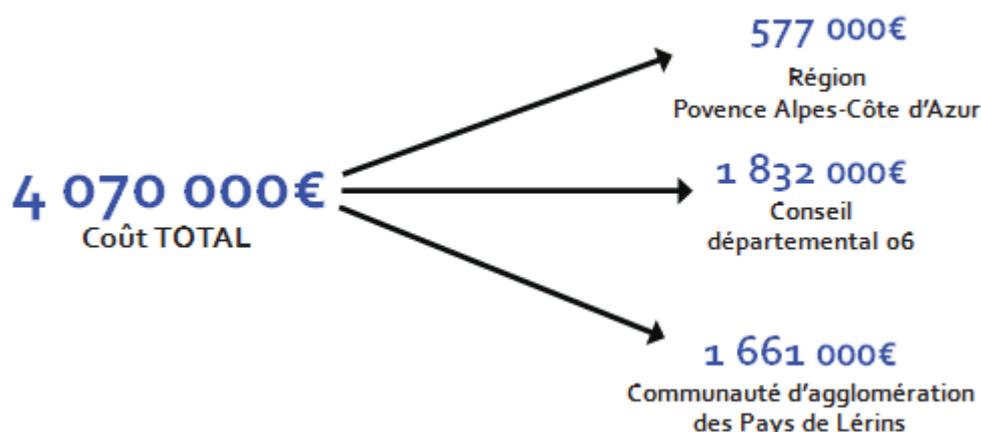
4.2.2. Pôle d'échanges multimodal à Cannes

En 2015 et 2016 la C.A.C.P.L. a réalisé en tant que Maître d'Ouvrage le parvis Sud de la gare ferroviaire de Cannes.

S'intégrant dans le Pôle d'Échanges comme l'épicentre de la multimodalité, ce parvis comprend :

- ▶ Une desserte de bus agrandie et organisée en épis, intégrant 8 quais dédiés au réseau urbain Palm Bus et 6 quais pour les lignes de la Région ;
- ▶ Des équipements adaptés à tous : rehaussement des quais, mise aux normes pour les personnes à mobilité réduite avec pose de bandes podotactiles pour guider les personnes non ou mal voyantes.
- ▶ Une station de taxis plus importante et organisée avec un lieu de dépose et un autre de prise en charge ;
- ▶ Nouveaux services pour les usagers : installation écrans numériques qui indiquent le trafic en temps réel, création de 10 emplacements pour les vélos et 36 pour les motos ;
- ▶ Des espaces piétonniers optimisés, élargis et accessibles ;
- ▶ Un environnement plus agréable : mobilier urbain qualitatif, éclairage public entièrement rénové, espaces verts, mise en lumière des arbres etc.

Les ouvrages réalisés sont adaptés à tous : rehaussement des quais, mise aux normes pour les personnes à mobilité réduite avec pose de bandes podotactiles pour guider les personnes non ou mal voyantes, mais également connectés, avec la mise en place de l'information de trafic en temps réel sur des écrans numériques.



4.2.3. Requalification et embellissement de la rue des Serbes avec un réseau de bus plus performant

En 2018, la C.A.C.P.L. a lancé l'aménagement global sur 300 mètres de voie de la Rue des Serbes en deux sections distinctes.

Section 1 : au sud, entre le boulevard de la Croisette et la rue d'Antibes :

- ▶ 1 voie de circulation montante pour les voitures.
- ▶ 2 voies réservées aux bus de part et d'autre d'un terre-plein abritant une station centrale de bus à haut niveau de service (BHNS).

Section 2 : au nord, entre la rue d'Antibes et la Gare :

- ▶ 1 seule voie de circulation réservée aux bus, fonctionnant avec un alternat piloté par des feux tricolores.
- ▶ **Suppression de la voie pour voiture.**

Cette requalification et cet embellissement ont permis d'améliorer la qualité des enrobés routiers, de diminuer la quantité de véhicules sur l'axe et de proposer une nouvelle offre de transport en voie dédiée. Ces actions participent à la diminution des nuisances sonores liées au bruit routier.

Ce réaménagement a surtout permis de faire passer les deux sens de circulation des lignes de bus de Cannes centre suivant le même itinéraire, permettant ainsi de gagner en fiabilité le fonctionnement du réseau de transport en commun, et donc d'en améliorer l'attractivité, permettant ainsi de favoriser le report modal.

4.2.4. Extension des infrastructures des lignes Palm Express

En 2018 et 2019, la C.A.C.P.L. a lancé des travaux de requalification et d'embellissement des voiries de Le Cannet sur le Boulevard Sadi Carnot et à Mandelieu-La Napoule sur les avenues de Cannes, des Anciens Combattants et Janvier Passero. Les travaux ont été livrés début 2020.

L'aménagement global porte sur Sadi Carnot sur une longueur de 800 mètres de voirie et trottoir, entre le rond-point de Grande-Bretagne et le lycée Carnot. Ces travaux consistent en la réalisation :

- ▶ d'une voie de bus en site propre et d'une chaussée renforcée avec reprise des enrobées;
- ▶ de 3 arrêts de bus réaménagés en vraies stations (plus confortables, accessibles, vidéo-surveillées et avec l'information en temps réel) : Grande-Bretagne, Paul Doumer et Frédéric Mistral ;
- ▶ de 40 places de stationnements supplémentaires soit environ 190 places au total ;
- ▶ D'un giratoire à la place du carrefour à feu au croisement du boulevard Sadi Carnot et de la rue Paul Doumer pour fluidifier la circulation et diminuer les nuisances.

Coût d'aménagement de cette phase de travaux : 8 M€ TTC

La mise en place d'un giratoire à la place d'un carrefour à feu permet de fluidifier la circulation et donc de diminuer localement les nuisances sonores liées au passage des véhicules.

Cet aménagement a également permis de réduire les embouteillages subis par le réseau de transport en commun, concourant ainsi à améliorer la régularité et l'attractivité de cette offre de transport, et permettant de favoriser le report modal.

Les travaux réalisés à Mandelieu-La Napoule consistent principalement à adapter l'espace public au passage du PALM EXPRESS et donc en la réalisation :

- ▶ d'une voie de bus en site propre et d'une chaussée renforcée avec reprise des enrobées;
- ▶ d'un véritable pôle multimodal avec 8 quais de bus intégrant des modes doux et des emplacements pour les vélos et deux roues, desservi par la ligne Palm Express A, les lignes Palm Bus 17, 23 et 620, les lignes Palm à la demande ainsi que les Lignes Express régionale (LER) 20 ;
- ▶ de 7 arrêts de bus réaménagés en vraies stations (plus confortables, accessibles, vidéo-surveillées et avec l'information en temps réel) : « Salle Olympie », « Stade Estivals », « Résidence Le Brésil », « Capitou 1 », « Capitou 2 », « Eucalyptus/Mirandoles » et « Hôtel de Police » ;
- ▶ d'un giratoire à la place du carrefour à feu au croisement de l'avenue de Cannes et la rue Charles de Mouchy pour fluidifier la circulation, diminuer les nuisances et créer une véritable entrée de Ville avec un véritable parti-pris en matière de ligne végétale et minérale ;
- ▶ d'un square au droit du giratoire avec fontaines sèches ;
- ▶ de l'élargissement du pont de la Siagne afin de permettre l'intégration et la continuité des modes doux ;
- ▶ des aménagements paysagers : 65 arbres supplémentaires dans le cadre de cet embellissement.

Coût d'aménagement de cette phase de travaux : 7,8 M€ TTC.

L'extension de l'infrastructure du BHNS vers Le Cannet Rocheville et Mougins Tournamy reste à définir.

Toutes ces actions facilitant le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs ou les modes doux, concourant ainsi à une légère baisse du trafic automobile, source de bruit, participent au développement des transports collectifs et des modes doux et améliorent la qualité de vie des habitants.

4.2.5. Déploiement des parcs relais

Le développement de parcs-relais est un élément essentiel de la politique globale de mobilité déclinée à travers le Plan de Mobilité.

L'objectif est d'offrir aux usagers un mode alternatif sur au moins une partie de leur trajet et diminuer le nombre de véhicules pénétrant en ville et cherchant du stationnement et ainsi également diminuer les nuisances sonores.

Sur le territoire de l'agglomération :

- Le parc relais CANARDIERE, à Mandelieu-La Napoule, se situe sur la ligne BHNS du « Palm Express » A, avec une capacité de 85 places VL, 10 places 2 roues, 10 arceaux vélos, 2 Installations de Recharge pour Véhicules Electriques (4 places). Un abri vélos fermé de 12 places sera installé d'ici la fin de l'année 2020.
- Le parc relais Mougins TOURNAMY se situe sur la ligne BHNS du « Palm Express » B, avec une capacité de 41 places VL (1 place PMR) et places 2 roues.
- Deux parc relais en projet :
 - le parc relais BASTIDE ROUGE, à Cannes, en début d'année 2021 sur la ligne BHNS « Palm Express » A, avec une capacité de 304 places VL (dont 7 places PMR), 29 places 2 roues, 60 arceaux vélos, 8 IRVE (16 places) ;
 - le parc relais BLERIOT sur la ligne BHNS « Palm Express » A, qui aura une capacité de 70 places VL (3 places PMR), 7 places 2 roues, 2 IRVE (4 places).

4.2.6. Véhicules et vélos électriques

La C.A.C.P.L. est comprise dans la zone du Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes. Dans ce cadre, des actions concrètes ont été lancées telle que l'acquisition de neuf véhicules électriques légers pour les missions de ses agents, une dynamique qui se poursuivra et s'intensifiera dans les mois et années à venir.

En 2020, la C.A.C.P.L. a fait l'acquisition de 50 vélos électriques destinés à la location longue durée.

Elle a également poursuivi le déploiement des installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE) à destination des administrés, des actifs et des touristes, en partenariat avec les territoires de la Communauté d'Agglomération des Pays de Grasse (CAPG) et de la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis (CASA). Les objectifs sont d'améliorer la qualité de l'air, renforcer l'attractivité du territoire et favoriser le développement des véhicules électriques. A ce jour, 30 bornes sont installées sur le territoire de la C.A.C.P.L. et reliées au réseau WiiiZ (104 bornes au total).



4.2.7. OPAH-POPAC

La C.A.C.P.L. a réalisé un diagnostic précis de la situation de l'habitat, lui permettant d'identifier les principaux enjeux de demain :

- ▶ adapter les logements pour favoriser le maintien à domicile des personnes âgées ;
- ▶ assurer une veille et prévention de l'habitat indigne ;
- ▶ améliorer l'efficacité énergétique, avec plus de confort à moindre coût ;
- ▶ développer le conventionnement des loyers ;
- ▶ identifier les copropriétés "fragiles".



Bilan de ce diagnostic :

- ▶ **182** logements et **17** copropriétés dégradés **100** copropriétés fragiles.
- ▶ **5** copropriétés avec un potentiel d'amélioration énergétique.

Ce diagnostic a ainsi démontré la nécessité de lancer :

- ▶ une **Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat** (OPAH), offre partenariale qui propose une ingénierie et des **aides financières** portant sur la réhabilitation de quartiers ou de centres urbains anciens, de copropriétés dégradées, d'adaptation de logements pour les personnes âgées ou handicapées,
- ▶ un **Programme Opérationnel de Prévention et d'Accompagnement des Copropriétés** (POPAC), visant à résorber – le plus en amont possible et à moindre coût pour les copropriétaires et les pouvoirs publics – les dysfonctionnements naissants.

L'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments et la rénovation des bâtiments dégradés permet une amélioration de l'isolation vis-à-vis des nuisances sonores extérieures (bruit de transports terrestres ou aérien, bruit d'activités humaines ou industrielles).

5 SYNTHESE 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 ses 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 de ralentisseurs, plateaux, chicane ;
- ▶ Limitation de la circulation des véhicules les plus bruyants par développement de modes doux, 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 l'amélioration du cadre de vie.

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 C.A.C.P.L. sont résumées dans les **tableaux en annexe 1**.

5.2. ACTIONS REALISEES ET PROGRAMMES PAR LES GESTIONNAIRES

Sur le territoire de la C.A.C.P.L. l'Etat et le Conseil Départemental 06 ont élaboré leur propre PPBE pour les grandes infrastructures routières nationales et pour les routes départementales.

5.2.1. ESCOTA

Pour l'A8 qui traverse la C.A.C.P.L., le PPBE d'ESCOTA recense également les actions passées et futures.

- ▶ Les programmes de réfection de chaussées sont mis en œuvre après validation de l'Etat ;
- ▶ Environ 175 logements (dont 80 Points Sensibles Bruit traités dans le cadre d'un partenariat avec la commune du Cannet Rocheville) ont bénéficié d'un traitement d'isolation de façade sur le territoire de la C.A.C.P.L. et plusieurs écrans anti-bruit ont été mis en place ;
- ▶ ESCOTA continue de mettre en œuvre la politique définie par l'Etat pour la résorption progressive des Points Noirs du 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. CD06

Pour les routes départementales traversant la C.A.C.P.L., le PPBE du Conseil Départemental 06 approuvé le 18 octobre 2019 a recensé :

- ▶ des zones à enjeux dont 8 sont sur le territoire de l'agglomération ;
- ▶ 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).
- ▶ des aménagements de voiries ainsi que de la prévention et de la sensibilisation (le détail est donné dans le PPBE du conseil départemental).

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 4 - 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
Sur le trafic routier	Restriction de circulation PL	++	+++	0
	Gestion du stationnement	+	++	+
	Gestion du trafic urbain de livraison	++	++	0
	Modération de la vitesse	+	+++	0
	Installation de radars automatiques / pédagogiques	+	++	+
	Mise en place d'une onde verte	variable	+++	0
	Réalisation d'une zone 30	++	++	0
	Partage de la voirie (code de la rue)	++	++	++
	Développement des modes de transports doux	+	++	++
	Développement des transports en commun	++	+	++
	Utilisation véhicule électrique ou hybride	+	+	++
	Contrôle des 2-roues motorisés	++	+	+

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 dans son propre PPBE, **5 zones prioritaires et 3 zones secondaires se trouvent sur les communes de la C.A.C.P.L.**

Les zones prioritaires sont les suivantes : RD9 Cannes, RD6285 Le Cannet, RD6007 Mandelieu-La Napoule, RD809 Le Cannet et RD109 Mandelieu-La Napoule. Les zones secondaires sont RD6098 Mandelieu-La Napoule, RD6098 Théoule-sur-Mer et RD803 Cannes.

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 a mis en place un programme de 9 fiches actions décrites ci-après (fiches disponibles dans le PPBE du conseil départemental) :

Planche 5 - 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 de Cannes-Mandelieu

L'aéroport de Cannes-Mandelieu n'est pas concerné par l'obligation réglementaire d'élaborer son propre PPBE (contrairement à l'aéroport de Nice Côte d'Azur qui doit le réaliser) mais de nombreuses mesures sont mises en place afin de limiter les nuisances sonores liées à son activité. Il dispose également d'un plan d'exposition au bruit (PEB) qui est respecté.

Les mesures prises par l'aéroport Cannes-Mandelieu pour limiter les nuisances sonores aériennes sont issues des arrêtés ministériels et décret cités en page 13 de ce document, ainsi que des Chartes et Commissions Consultatives de l'Environnement.

L'annexe 3 présente en détails toutes les actions menées par l'aéroport Cannes-Mandelieu et à venir pour réduire les nuisances sonores.

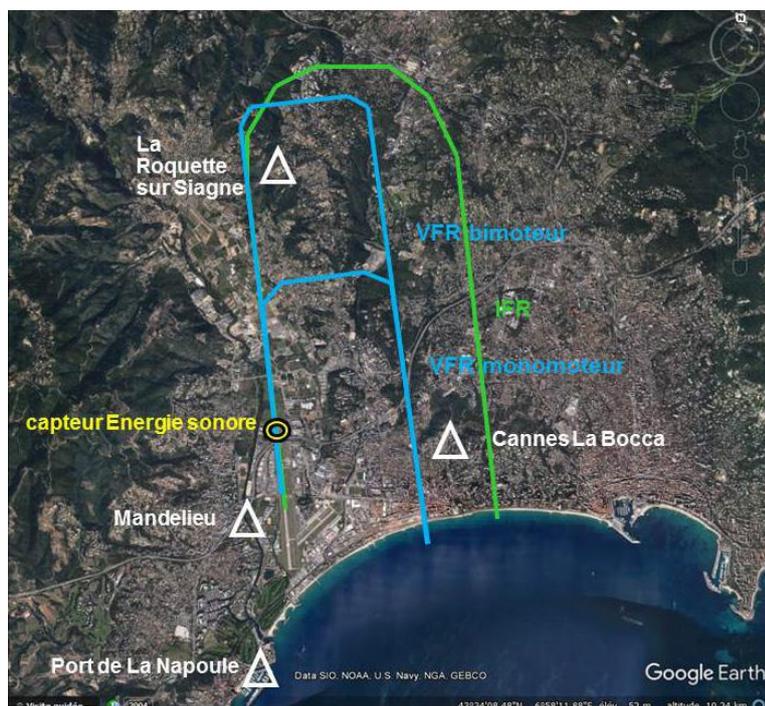
Système de mesures de bruit & de suivi des trajectoires

Depuis 2010, l'aéroport s'est doté d'un système permettant de contrôler en permanence les trajectoires et de mesurer les niveaux de bruit de tous les aéronefs. Ceux-ci sont surveillés et enregistrés.

Sur la base de ces données, un représentant de l'aéroport Cannes Mandelieu va au-devant des pilotes afin de les sensibiliser sur les procédures moindre bruit de la plateforme et ce dans le but de réduire les nuisances sonores et d'améliorer le suivi des trajectoires.

Ce dispositif de mesures de bruit est composé de quatre stations fixes à Cannes la Bocca, à la Roquette sur Siagne, à Mandelieu-La Napoule au bord de Siagne et au port de la Napoule ainsi qu'un capteur d'énergie sonore situé en bout de piste 35 au niveau des Pépinières Rubino.

Planche 6 - Carte de localisation des capteurs acoustiques permanents – Source cannes.aeroport.fr



Ce système permet d'obtenir des résultats capteur par capteur et de repérer les trajectoires sources de plainte. En cas de trajectoire abusive signalée, des actions sont menées, soit au cas par cas par la rencontre immédiate des pilotes, soit de manière plus générale en contactant/ rencontrant les aéroclubs, écoles, compagnies aériennes afin d'étudier en commun les améliorations pouvant être mises en place et ceci en concertation avec les services d'Etat (Sous-Préfecture, DGAC).

Le système offre une cartographie visuelle et sonore complète de tous les aéronefs, à l'atterrissage comme au décollage, pour les appareils naviguant à vue comme pour ceux utilisant les procédures aux instruments, survolant la plateforme et les communes environnantes. Pour chaque passage d'un aéronef dans un rayon de 70 km autour de l'aéroport, le système permet d'avoir des données objectives :

- ▶ Type d'avion, compagnie de provenance, heure d'arrivée et de départ ;
- ▶ Trajectoire, vitesse, heure exacte de passage en n'importe quel point de la carte ;
- ▶ Niveau de bruit que l'avion a émis lorsqu'il est entré dans le cercle de détection des stations de mesures de bruit.

Procédures moindre bruit

L'aéroport est classé en catégorie B. Les pilotes utilisant les procédures aux instruments doivent préparer leur vol avec le plus grand soin avant de venir à Cannes Mandelieu en validant le briefing mis en ligne sur le site internet de l'aéroport.

Les pilotes d'avions et d'hélicoptères utilisant les procédures à vue doivent également respecter les itinéraires et éviter le survol des zones fortement urbanisées indiquées sur les cartes aéronautiques et guides de bonnes pratiques environnementales.

Commission Consultative de l'Environnement

La Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport Cannes-Mandelieu qui se réunit une fois par an, est constituée de trois collèges paritaires : professions aéronautiques, collectivités locales (mairie, conseil départemental, conseil régional, Communautés d'Agglomérations) et associations, totalisant une trentaine de membres.

Cette commission est consultée sur toutes questions d'importance relatives à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aéroport, susceptibles d'avoir un impact positif ou négatif sur l'environnement de la plate-forme.

Il existe également un groupe de travail mis en place avec les associations de riverains qui se réunit périodiquement. Il a vocation d'échanger sur des problématiques particulières et de travailler sur des axes d'améliorations concernant les différents types de trafic dans le but de maîtriser voire réduire les nuisances sonores.

La C.A.C.P.L. est en lien régulier avec les associations de riverains pour assurer le suivi des actions de l'aéroport et s'engage à poursuivre les échanges afin de maintenir le dialogue entre l'Aéroport et les associations.

La Charte d'Engagements pour l'Environnement

L'aéroport Cannes Mandelieu a, depuis 2003, élaboré 3 Chartes pour l'Environnement qui ont toutes été validées en Commission Consultative de l'Environnement.

La Charte d'Engagements pour l'Environnement qui est toujours d'actualité, a été adoptée par l'ensemble des collèges de la Commission Consultative de l'Environnement le 14 avril 2015. Elle a officiellement été signée lors de la Commission du 14 décembre 2015.

Cette troisième Charte s'inscrit dans la continuité des précédentes et est définitivement dédiée au respect de la vie citoyenne, des hommes et de leur environnement.

Elle repose sur une logique de responsabilité sociétale, permettant à la fois la réduction des nuisances et le développement qualitatif et à haute valeur ajoutée de l'activité aéroportuaire créatrice d'emplois et de l'attractivité touristique (congrès, loisirs...). C'est dans cette optique d'amélioration que la Sous-Préfecture de Grasse, la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est (DSAC-SE), les Services de la Navigation Aérienne Sud-Est (SNA-SE), l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires et la société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) se sont engagés dans un programme fort et sur le long terme de mesures environnementales.

A1 Tableaux des actions réalisées pendant les 10 dernières années

Cannes :

Actions déjà menées périodes 2008-2019

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
1	Mesure de bruit (établissements nocturnes, 2 roues)	Mesure au sonomètre pour l'hygiène Possibilité de mesure à l'oreille par la police	Selon les cas	-	Opérations ponctuelles sur signalement de nuisance
2	Traitement des points noirs du bruit La phase 1 Cannes la Bocca : secteurs concernés -Avenue Francis Tonner ; -Avenue Michel Jourdan ; -Avenue de la Roubine ; -Avenue Maurice Chevalier ; -Avenue Pierre de Coubertin ; -Boulevard du Midi. La phase 2 Cannes : secteurs concernés : -Boulevard Carnot ; -Couverture de la voie ferrée est (Boulevard Carnot à début rue d'Antibes/Maréchal Juin) ; -Couverture de la voie ferrée ouest (Boulevard Carnot à début rue Clémenceau) ; -Avenue du Docteur Raymond Picaud du 1er au n°107 ; -Avenue Maréchal Juin (depuis rond-point Alexandre III) ; -Boulevard de la République du n°20 au n° 130).	Etude acoustique, plan d'action, amélioration de l'isolation Cette action initiée en 2009, s'est déroulée sur 10 ans. Ce projet d'envergure destiné au bien-être des usagers et à la protection de l'environnement a permis la réalisation de : •4 études de confirmation ; •75 audits mixtes énergétiques et acoustiques (dont 1 pour le bâtiment tertiaire école Goscinny) ; •27 travaux d'insonorisation (dont 1 pour le bâtiment tertiaire école Goscinny).	Réduction des nuisances sonores dans les bâtiments Protection des habitants et des usagers	Convention achevée au 22 décembre 2019, rapport transmis à l'ADEME. Bilan financier de l'opération au total 217 128,65€	Initiée en 2009 jusqu'en 2019 Et poursuivie à ce jour
3	Prise en compte du bruit dans les travaux de voirie et les aménagements publics	-	-	-	En continu
4	Limitation des vitesses de circulation routière	Zones 30 km/h et 20 km/h et dispositifs de	Réduction des nuisances sonores	-	Entre 2015 et 2019, près de 2,3km/h de voies 20km/h, 17,3km

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
		ralentissements Pour les zones 30 et 20 km/h où les voies sont en sens unique, une étude est en cours pour évaluer l'opportunité d'instaurer des contre-sens cyclables			de voies 30km/h et 35 dispositifs de ralentissement ont été créés Et poursuivie à ce jour
5	Chaussée à voie centrale banalisée	Une voie voiture au milieu de deux voies vélo – empiètement autorisé pour croisement et dépassement - Chemin plaine de Laval baisse 20km/h			Et poursuivie à ce jour
6	Bornes « infrastructures de recharge pour véhicules électriques »> IRVE pour les taxis cannois	Déploiement IRVE pour les taxis – prise en charge ville de Cannes aujourd'hui 5 véhicules, 1 électrique et 4 hybrides sur 154 –incitation au changement de type de véhicule			
7	Semaine européenne de la mobilité	Promotion et sensibilisation des usagers à utiliser les modes doux de déplacements (multimodalité) avec le service Environnement	Renseignements, orientation vers des usages moins bruyants et moins pollués		Annuelle Du 15 au 23/09 pour 2018 Et poursuivie à ce jour
8	Actions « mobilité » de la Mairie de Cannes	Actions pour développer l'usage du vélo (aménagement cyclables, subvention de 2014 à 2017 à l'achat de vélos à assistance électrique , parking vélo sécurisé à la gare de Cannes)	Réduction des nuisances sonores liées à l'automobile		En continu
		Plan Vélo : 1- augmentations des aménagements cyclables : pistes et bandes cyclables, zones de rencontre, chaussées à voie centrale banalisée (CVCB), zones piétonnes, voies vertes 2- Augmentation des parkings vélos et création d'un abri deux-roues sécurisés de 30 places au Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Cannes. Début 2020 on recense 30 sites sur la Ville pour 200 emplacements vélos. 3 – En 2016 10 vélos ont été acquis pour la police municipale	Réduction des nuisances sonores liées à l'automobile		+35% d'aménagements cyclables et doublement du nombre de parkings vélos supplémentaires en 5 ans

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
		Actions pour développer la marche à pied (agrandissement de la zone piétonne, piétonisation du boulevard du Midi le dernier dimanche de chaque mois, balisage de 100 km de pistes de jogging et de randonnée dans le cadre du projet « Cannes capitale des sports en plein air »	Réduction des nuisances sonores liées à l'automobile		En continu Action poursuivie 1 dimanche par mois à l'avenir
		Acquisition de véhicules et deux-roues électriques : - 24 véhicules de services électriques sur un parc de 155 véhicules légers (hors poids lourds), soit 15.5 %, ce taux augmentant tous les ans depuis 4 ans ; - 8 vélos électriques (VAE) ;	Réduction des nuisances sonores liées à l'automobile		De 2016 à aujourd'hui
		Actions pour favoriser les véhicules propres (disque vert européen accordant 2 heures de stationnement gratuit pour les véhicules propres	Réduction des nuisances sonores liées à l'automobile		En continu
		Piétonisation du Suquet, cœur historique de Cannes : rue des Suisses, rue du Pré, rue Saint Dizier, rue Périssol, Rue de la Castre.	Réduction des nuisances sonores liées à l'automobile		2017
		Piétonisation de la rue Félix Faure, artère majeure à côté des Allées de la Liberté	Réduction des nuisances sonores liées à l'automobile		2019
9	Plan anti-incivisme	Campagne contre l'incivisme avec des panneaux en plusieurs langues, y compris un panneau concernant les nuisances sonores, un renforcement des contrôles et verbalisations et des actions de sensibilisation dans les écoles et auprès des seniors	Réduction des nuisances sonores (notamment des deux roues trafiqués)		En continu
10	Réhabilitation d'ensemble des groupes scolaires	Politique de modernisation et d'entretien du parc immobilier scolaire communal. travaux d'isolation thermique et acoustique	Garantir des conditions optimales d'apprentissage des élèves ainsi que de travail des enseignants et du	Coût pour Gosciny : Coût total de l'opération : 1 090 236,49 € TTC dont 1 065	Depuis 2014, 2015, 2016, 2018 Une opération d'envergure est ainsi programmée chaque année dans une école

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
		<p>groupe scolaire La Frayère en 2015 groupe scolaire Bocca Parc en 2016 groupe scolaire René Goscinny, situé à Cannes La Bocca entre 2016 et 2018</p>	<p>personnel Réduction des nuisances sonores extérieures</p>	<p>911, 41 € TTC pour les travaux Subvention obtenue : 138 000 € (Fond de Soutien à l'Investissement Public Local, sur la base d'un montant éligible de 920 000 € HT).</p>	

Le Cannet :

Actions déjà menées périodes 2008-2019

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
1	1ère étape du PNB Carnot	Mise en œuvre d'enrobé acoustique sur le bd Sadi Carnot entre le rondpoint de Grande Bretagne et le square Carnot (limite sud de la commune)	2 à 3 dB sur les bruits de roulement des véhicules	512 300 € TTC	Décision 2011 - Réalisation mai 2012
2	Opération PNB Carnot-Campon Grande Bretagne	Aides de l'ADEME et de la commune aux travaux et à l'ingénierie pour la mise en place de châssis acoustiques sur les façades impactées par le bd Sadi Carnot et de double vitrage thermique sur les façades non éligibles au PNB des mêmes logements et immeubles situés le long du bd Carnot. Extension de cette opération au haut du bd Sadi Carnot et à l'avenue du Campon	221 logements isolés acoustiquement et thermiquement Par rapport à 2011, ces opérations ont permis de réduire d'un tiers le nombre de personnes exposées à des seuils non réglementaires.	Investissement ville de Le Cannet pour études et travaux : 437 407 € Aides ADEME total travaux et honoraires : 750 008€ Montant des travaux générés : 1 277 310 €TTC	Décision 2011 - opération sur 4 ans 2013-2016 (en 2 tranches de 2 ans)
3	Opération PNB/PSB ESCOTA / ville de Le Cannet	Traitement individuel des logements par signature de convention de financement des travaux pour le remplacement des menuiseries. Les PNB sont intégralement pris en charge par ESCOTA, les PSB ont fait l'objet d'un partenariat avec la commune du Cannet Rocheville. La Participation de la commune a été de 60% et d'ESCOTA 40 % dans le cadre de ce partenariat	115 logements isolés Isolation de 35 lgts >70 dB(A) et 80 lgts entre 65 et 70 dB(A)	Convention de partenariat avec la commune d'un montant de 1,048M€ permettant de traiter 80 PSB	2015/2016
4	Création zones 30				2010-2018
5	Création barrière Rue Saint Sauveur	Création d'une zone de circulation réservé aux riverains en centre ancien		42 255,47 €	2017

Mandelieu-La Napoule :

Actions déjà menées périodes 2008-2019

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
1	Passage zone 30 devant les écoles	s/o	Réduction du bruit		Annuel
2	Mise en place de ralentisseurs	s/o	Réduction du bruit	200 k€	Annuel
3	Interdiction sortie poids lourds en centre-ville	s/o	Réduction du bruit	5 k€	2016
4	Mise en place de mobilité douce - berges de Siagne : prolongation des berges et mise en place d'accès transversaux - Prolongation des berges en 2015 (500 k€) - Réalisation accès entre les deux stades en 2018 : 900 k€ - Esplanade PINEA en 2018 : 1 700 k€	s/o	Réduction du bruit	3 100 k€	Annuel
5	Véhicules électriques	s/o	Réduction du bruit		140.000€
6	Sensibilisation à l'utilisation des deux roues par la police municipale dans les écoles, contrôles anti-bruit	s/o	Réduction du bruit		Permanent
7	Adaptation des moyens de nettoyage pour l'entretien des voiries (souffleurs électriques)	s/o	Réduction du bruit		Annuel
8	Plan trottoirs et voiries	s/o	Réduction du bruit		Annuel
9	Développement du BHNS depuis la zone des Tourrades jusqu'à la gare routière	s/o	Réduction du bruit		2015-2019
10	Mise en œuvre Navette gratuite MIMOPLAGE	Navette gratuite depuis les zones résidentielles vers le bord de mer	Réduction du bruit	200 k€/an	Dès 2018
11	Aménagement du rond-point Yves Brayer et de l'espace urbain autour			1 000k€	2019

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si disponible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
12	Eclairage des berges de Siagne	Incitation à la balade nocturne		450 k€	2019
13	Etude de la circulation			70 k€	2019/2020
14	Réhabilitation du centre-ville Phase I			7 000k€	2015/2016
15	Création parking relais BHNS, ZI Canardière			530 k€	2015
16	Aménagement des places Fontaine et Château	Réduction vitesse sur l'Avenue Henri Clews, Interdiction de circuler sur la place Fontaine		10 000k€	2015-2019
17	Mise en sens unique Avenue du 23 aout			20 k€	2019

Mougins :

Actions déjà menées périodes 2008-2019

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si possible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non
1	Arrêté préfectoral de classement des voies sonores annexé au PLU et repris dans les arrêtés de permis de construire	Possibilité de créer des murs anti-bruit jusqu'à 3 m de hauteur		A la charge des pétitionnaires	2010
2	Arrêté municipal de limitation de tonnage n° PM 2017-502			Néant	2017
3	Arrêté municipal de limitation de vitesse n° 2013-270			Néant	2013
4	Chemin du Santon	Modification sens de circulation et sens unique par pose			2017
	Chemin de Camp Lauvas				
	Chemin des Hors de la salle				
5	Réaménagement avenue Maréchal Juin	Création TPC, bande cyclable, espaces verts		2 500 000 € TTC	2008
6	Réaménagement avenue Général de Gaulle RD3	Création de trottoir, bandes mixtes et rétrécissement chaussée + enrobé		386 000 € TTC	2017
7	Réaménagement avenue Notre Dame de Vie RD3	Création bandes cyclables + enrobé			2018
8	Réaménagement Avenue du Golf RD35	Rétrécissement de chaussée			2018
9	Avenue Saint Antoine	Création de piste mixte, réduction de chaussée + enrobé		407 000 € TTC	2017
10	Route de la Roquette	Création TPC, rétrécissement chaussée + enrobé		670 000 €	2012
11	Intersection Chemin de Campane et Avenue Maréchal Juin	Création d'un rond-point		200 000 €	2014
12	Primaire Rebuffel				2009
	Crèche écureuils				2015
	Mougins-le-Haut				2008
	Primaire Saint Martin				2008
13	Traitement de la pénétrante RD6185	Réalisation d'écrans acoustiques et limitation de la vitesse à 90 km/h			2008 - 2009 - 2012 et 2016
14	Traitement à la source A8	Ecrans acoustiques entre Ranguin et Churchill		-	2006
		Revêtement acoustique au pied de Mougins le haut			2015-2016

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si possible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non
		Revêtement acoustique au droit du secteur de l'Aubarède et de la section Ranguin Italie			2018
15	Acquisition de véhicules propres pour la Ville	18 véhicules électriques sur 85 au total.			Jusqu'à 2019
16	Relocalisation d'une entreprise industrielle génératrice de nuisances sonores liées surtout au transport routier	Relocalisation vers une zone d'activité dédiée aux entreprises	Diminution des nuisances sonores routière et industrielle dans une zone dédiée à l'habitat		Courant 2019
17	Subvention à l'achat de vélo électrique	Subvention pour les particuliers	Développement des modes doux	92 237,85€ entre 2015 et 2019 environ 16k€/an	Entre 2015 et 2019

Théoule-sur-Mer :

Actions déjà menées périodes 2008-2019

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière (si possible)	Date de décision et date d'achèvement, ou non
1	Modification de la limite d'agglomération entre St Camille et le centre-ville		Réduction vitesse		Pose panneaux Juillet 2018
2	Requalification voirie RD 6098 sur segments 400m bord de mer secteur urbain et 200 m av. Dahon en centre-ville	Pose de bandes rugueuses pour ralentir les vitesses à la sortie de ville ; Côté Port de la Figueirette, création de 4 plateaux ralentisseurs	Réduction de vitesse	/	Mars 2020
3	Actions sur les principales voies d'accès transversales vers les quartiers et les lotissements	Reprise des enrobés, réduction des vitesses, requalification après incorporation des voies dans le domaine public	Réduction de vitesse, réduction des nuisances sonores	/	Printemps 2020

A2 Tableaux des actions programmées pour les 5 prochaines années

Cannes :

Les actions décrites dans le tableau des actions passées par la ville de Cannes sont des actions qui sont continues et reconduites d'années en années.

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
1	Limitation des vitesses de circulation routière	Projets de zones 30 élargie pour le quartiers Ranguin, Suquet, Centre-Ville et Pointe Croisette et pour le Bd du Midi louise Moreau avec la poursuite de l'aménagement Boccacabana. A confirmer mise en place du contresens cyclable sur certaines voies lorsque configuration des lieux s'y prête	Réduction des nuisances sonores liées au bruit routier		2020-2025

Projets de zones 30 élargie pour les quartiers Ranguin, Suquet, Centre Ville et Pointe Croisette, ainsi que pour le boulevard du Midi louise Moreau avec la poursuite de l'aménagement Boccacabana.



© Mairie de Cannes - Document interne - Tous droits réservés

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
2	Achat véhicule électrique -Pour les services municipaux -Pour les taxis -Pour le grand Public (programme Wiiiiz) http://www.cannes.com/fr/cadre-de-vie/stationnement-se-garer-a-cannes/bornes-du-reseau-wiiiiz.html	Acquisition de véhicules et deux-roues électriques : Début 2020 4 gyropodes et 4 VAE ont été acquis. Sur 2020 acquisition prévue de 7 fourgonnettes électriques et de deux berlines 4 places	Réduction des nuisances sonores liées au bruit routier		2020 et en continu
3	Chaussée à voie centrale banalisée	Une voie voiture au milieu de deux voies vélo – empiètement autorisé pour croisement et dépassement – Boulevard du Soleil sur 400 m - baisse 20km/h			En cours
4	Plan Vélo	Plan Vélo : 1- augmentations des aménagements cyclables : pistes et bandes cyclables, zones de rencontre, chaussées à voie centrale banalisée (CVCB), zones piétonnes, voies vertes Notamment pour plusieurs projets de réaménagements (Croisette, Gazagnaire, Coubertin, Alexandre III). 2- Extension des parkings vélos de 60 emplacements en 2020. Ouverture des droits d'accès par badge à l'abri deux-roues sécurisés du Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Canne à d'autres usagers	Réduction des nuisances sonores liées à l'automobile		Objectif +14km d'aménagements cyclables supplémentaires en 5 ans La piste cyclable de La Croisette (1,7km en bidirectionnel entre la gare maritime et l'entrée du Port Canto) testée lors du déconfinement (coronapiste) a été pérennisée, et prolongée jusqu'au Palm Beach, permettant un bouclage avec la piste cyclable du boulevard Gazagnaire (Eurovélo 8)
5	Piétonisation	Bivouac Napoléon et de manière plus fréquente dans le carré d'or			En cours
6	Piétonisation	Borne anti béliet dans un grand nombre de rue, permettant la piétonisation d'abord temporaire puis durable			En cours
7	Cocoenvi	Participation commission environnement du bruit de l'aéroport			En continu

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
8	Mise en place d'enrobés acoustiques sur les voies > 50 km/h		Réduction des nuisances sonores liées à l'automobile		
9	Prise en compte du bruit dans les travaux de voirie et les aménagements publics		-	-	En continu
10	Etude couverture CVF				
11	Lutte contre le bruit des commerces/bars	Prise de délégation de pouvoir de police > fermeture des établissements de nuits	Lutte contre le bruit dit de voisinage		
12	Lutte contre le bruit des véhicules	Contrôle de la Police Municipale	Réduction des nuisances sonores liées à l'automobile et aux deux-roues		

Le Cannet :

Actions programmées pour les 5 ans à venir 2020-2025

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
1	Poursuite de l'aménagement Eco-Quartier (place Rocheville déjà livrée)				
2	Zone d'aménagement Les Fades				
3	Service de location de vélos électriques en free-floating maîtrisé	Développement mode doux	Réduction du bruit routier		
4	Poursuite aménagement pistes cyclables avec le CD 06 (bd de Carimai, l'Aubarède)	Développement mode doux	Réduction du bruit routier		
5	Demande d'une piste cyclable sur tracé BHNS Fr. Roosevelt	Développement mode doux	Réduction du bruit routier		
6	Cocoenvi	Participation commission environnement du bruit de l'aéroport			En continu

Il est envisagé pour la Ville de La Cannet et le cas échéant à l'échelle du territoire de la C.A.C.P.L., la poursuite des actions engagées pour la résorption des Points Noirs Bruits, sous réserve de la pérennisation des dispositifs de soutien.

Mandelieu-La Napoule :

Actions programmées pour les 5 ans à venir 2019-2023

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
1	Poursuite du parcours Eurovélo 8 le long des berges de la Siagne avec installation de ralentisseurs et changement de revêtement du sol : prévision 2021	Piste cyclable	Réduction du bruit	Conseil Départemental 06	2021
2	Poursuite du développement du plan vélo Aide au financement pour l'achat de vélo à assistance électrique (VAE) : délibération du 10 juillet 2020	150 € par VAE neuf pour les personnes imposables et 100 € pour les personnes non imposables, du fait de l'éligibilité des non imposables à l'aide complémentaire de l'Etat permettant de combler le différentiel jusque 200 €.	Réduction du bruit	/	2020
3	BHNS 2 ^{ème} et 3 ^{ème} phase		Réduction du bruit		2020
4	Réfection des enrobés – plan trottoirs et voirie		Réduction du bruit	1 million d'euros/an	Permanent
5	Contrôle des échappements bruyants Mise en place de radars pour incitation à la réduction de vitesse au niveau de l'avenue de Fréjus. Radars mobiles, actions pédagogiques associées		Réduction du bruit		Toute l'année
6	Participation à la commission consultative de l'environnement Cocoenvie et collaboration avec les associations de défenses des nuisances aéroportuaires		Réduction du bruit aérien		Non précisé
7	Navette MIMO plage	Navette gratuite vers le bord de mer Nouveauté 2020 desserte du quartier du Capitou	Développement des modes doux Réduction du bruit	Intégralement financé par la commune de Mandelieu-La Napoule.	En continu
8	Aménagement Bd de la Tavernière avec un terre-plein central végétalisé, ralentisseurs			1 400 k€	2020

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
9	Aménagement rond-point Yves BRAYER en entrée de ville avec espaces verts et piste cyclable	Développement mode doux	Réduction du bruit routier	1 000 k€	2020
10	Mise en œuvre stationnement intelligent Phase 1			700 k€	2020
11	Mise en œuvre stationnement intelligent Phase 2			300 k€	2021-2023
12	Aménagement quartier Grand CAPITOU avec renforcement végétalisation, modes de déplacements doux, limitation vitesse à 30 km/h	Développement mode doux	Réduction du bruit routier	20 000k€	2021-2024
13	Aménagement du bord de mer, depuis limite Cannes jusqu'au Pullman et Esplanade Pinea, avec végétalisation, modes de déplacement doux (piétons, piste cyclable)	Développement mode doux	Réduction du bruit routier	15 000k€	2021-2024
14	Développement des navettes maritimes sur la Siagne		Réduction du bruit routier		
15	Mise en œuvre du plan vélo	Développement mode doux	Réduction du bruit routier		
16	Aménagement du Bd des Ecureuils				
17	Aménagement place de France (ex place du Mail), avec trottoirs, piste cyclable et esplanade	Développement mode doux	Réduction du bruit routier	2 000k€	
18	Poursuite mise en œuvre ralentisseurs	Réduction de la vitesse routière	Réduction du bruit routier	200 k€	
19	Poursuite programme rénovation voiries		Réduction du bruit routier	1 000K€ /an	
20	Aménagement centre-ville Phase 2			10 000k€	
21	Projet « canopée urbaine », végétalisation du cœur de ville – développement des trames vertes et des zones de promenades	Développement mode doux	Réduction du bruit routier		

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
22	Gestion intelligente et en temps réelle des feux tricolores en fonction du trafic	Fluidification du trafic routier	Réduction du bruit routier	50 k€	

Mougins :

Actions programmées pour les 5 ans à venir 2019-2023

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
1	Chemin des Peyroues	Création de cheminements mixte, mise en place de sens unique	Aménagement de voiries en modes doux		
	Chemin des Cabrières				
	Chemin du Château				
	Chemin de Provence				
	Avenue Saint Martin				
	Route de Vallauris RD135				
2	Etude d'un plan de circulation				2019-2020
3	Aménagement de Cœur de Vie	Reprise et élargissement de la Chaussée, création de trottoirs et pistes cyclables	BHNS + aménagement de voirie en modes doux		2019-2020
4	Acquisition de véhicules propres pour la Ville	En 2019, 18 véhicules sur 85 sont électriques. Plus de 80 % des nouvelles acquisitions de VL et de Véhicules Utilitaires sont soit électriques soit hybride électrique.	Réduction des nuisances sonores liées au bruit routier	Entre 15 et 20K€/an	Objectif d'arriver à 40 véhicules (électriques et ou hybrides) Avant 2025
5	Subvention pour l'acquisition de vélos électriques	Subvention pour les particuliers	Développement des modes doux	Déjà 11K€ subventionnés sur 2020	En continu
6	Force de proposition auprès des gestionnaires d'infrastructures routières	Auprès des autorités : - Département 06 : notamment pour la Pénétrante (RD6185) où le financement d'écrans anti-bruit a été demandé pour des sections n'en disposant pas, demande également d'enrobé acoustique sur la Pénétrante. - ESCOTA pour l'A8	Réduction du bruit des infrastructures de transport		En continu
7	Force de proposition auprès des gestionnaires de transport aérien	Auprès de l'Aéroport de Cannes-Mandelieu : notamment à propos de la nouvelle trajectoire Nord-Ouest	Réduction du bruit des infrastructures de transport aérien		En continu
8	Cocoenvi	Participation commission environnement du bruit de l'aéroport			En continu

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
9	Création d'une brigade anti-nuisances	Contre les nuisances environnementales et incivilités 24h/24h (bruit, pollution...) Avec acquisition de sonomètres	Réduction des nuisances dites de voisinage		
10	Subvention pour l'acquisition de matériel électrique pour les particuliers	Tondeuses, taille-haies, broyeurs, souffleurs...	Réduction des nuisances dites de voisinage		2021
11	Arrêté préfectoral de classement des voies sonores annexé au PLU et repris dans les arrêtés de permis de construire	Prescriptions pour tous les nouveaux projets de construction situés le long des axes classés			En continu
12	Préserver l'entité pavillonnaire de Mougins	Interdiction de toutes les activités artisanales ou industrielles dans les zones pavillonnaires et les résidences.	Préservation des zones habitées		Avant 2025
13	Subvention pour la mise en place de murs anti-bruit https://mougins.fr/bruit-subvention-municipale-contre-les-nuisances/	Soutien aux particuliers pour la réalisation de clôtures acoustiques	Diminution des nuisances urbaines dans l'enceinte des propriétés des particuliers	10% du montant des travaux dans la limite de 2 000€	Depuis Septembre 2019
14	Participation à la commission consultative de l'environnement Cocoenvie et collaboration avec les associations de défenses des nuisances aéroportuaires		Réduction du bruit aérien		Non précisé

Théoule-sur-Mer :

Actions programmées pour les 5 ans à venir 2019-2023

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
1	Achat de véhicules électriques pour les services municipaux	6 véhicules supplémentaires de 2020 à 2025 soit 65% du Parc roulant de la commune	Diminution du bruit routier		Entre 2020 et 2025
2	Plan vélo avec prime versée par la commune	300€ pour vélo ou VTT à assistance électrique et pack complet offert par la commune comprenant kit réparation, tenue réfléchissante, tenue pluie, feux avant et arrière, casque, gants, lunettes, sac à dos d'une valeur de 200€.	Développement des modes doux Diminution du bruit routier		Sous réserve de délibération fin 2020

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
3	Stationnements vélos sécurisés en divers points de la commune	6 emplacements	Développement des modes doux		Entre 2020 et 2025
4	Réduction de la vitesse et limitation de la circulation en centre-village	Création d'un parking accessible depuis la RD 6098 au fond du vallon de l'Autel			
5	Lutte contre les bruits de voisinage	Subvention pour l'acquisition d'outillage électrique par les particuliers (20% de l'acquisition plafonné à 150€ par équipement et trois machines par foyer)			Sous réserve de délibération fin 2020-début 2021 et travail de la commission du cadre de vie
6	Lutte contre les bruits de voisinage et le bruit routier	Acquisition d'un sonomètre et formation des agents assermentés pour contrôle, bruits de voisinage et contrôle routiers			Avant 2025

A3 Liste des actions menées par l'aéroport de Cannes-Mandelieu

Actions réalisées et permanentes
1/ Général
Limitation des vols de nuit (fermeture 20 h en hiver et coucher de soleil + 30 min en été)
Interdiction des atterrissages de nuit en QFU 17 (survol terre)
Interdiction des vols commerciaux réguliers
Répartition du trafic aviation d'affaires 50/50 entre Nice et Cannes (résultat : 75% Nice / 25% Cannes)
Limitation de tonnage des turboréacteurs à 35 tonnes / turbopropulseurs à 22 tonnes
Interdiction des appareils les plus bruyants (chapitre 3 <13 EPNdB) soit 2,6% du trafic aviation d'affaires
Limitation du temps d'utilisation des APU (Auxiliary Power Unit) mise en place de GPU (Ground Power Unit)
Plan Exposition au Bruit (PEB) existant et respecté
2/ Système environnement
Commission Consultative de l'Environnement annuelle
2003 : 1ère Charte pour l'Environnement
2004 : Plan Exposition au Bruit (PEB)
2010 : 2ème Charte pour l'Environnement
Protocole de contrôle avec l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA)
Tableau de bord trimestriel sur l'activité aéronautique et les nuisances sonores
2010 : Système de suivi des trajectoires et de mesures de bruit
2012 : Code de Bonne Conduite Environnementale signé par 41 représentants
2015 : Etude d'approche équilibrée réalisée par un cabinet conseil spécialisé "BIPE"- emprunte sonore réelle plus réduite que le PEB
2015 : Charte d'Engagements pour l'Environnement
L'Aéroport Cannes Mandelieu est cité comme exemplaire par l'ACNUSA
Mise en place d'un indicateur d'énergie sonore
Groupes de Travail techniques (bruit IFR, VFR et Hélicoptères)
Contrôle des trajectoires et analyse des cas de déviations importantes du point de vue environnemental avec la DGAC. mails de sensibilisation envoyés aux pilotes et compagnies et sensibilisations terrains sous l'angle environnemental
Campagnes de mesure de bruit chez les particuliers
Redaction et diffusion d'une Newsletter Environnement "LATITUDE" aux riverains, clients, associations de riverains et communes
Sensibilisation annuelle des contrôleurs aériens sur les aspect environnement, nuisances sonores et qualité de l'air de la plateforme
Visite d'écoles des communes alentours
3/IFR
Limitation des cadences IFR à 5/6 arrivées/heure
59% du trafic IFR se fait au-dessus de la mer / 41% du trafic IFR se fait par la terre (chiffre 2019)
Plateforme classée en catégorie B (briefing pilote pour information et sensibilisation) Version 9 en 2018 relance annuelle auprès de 10 000 pilotes
Relèvement d'altitude de la VPT 17 de 1500 ft à 1800 ft en 2003, puis de 1800 ft à 2000 ft en 2016
Création du point A permettant la diminution de la dispersion de la VPT17
Précision des zones de survol à éviter dans l'AIP et dans Jeppesen
Réalisation d'études sur la diversification des trajectoires d'atterrissage
Sensibilisation des pilotes lors de rencontres terrain et par mail
Courrier de rappel des aspects environnementaux de la plateforme aux récidivistes
Limitation des inverseurs de poussée au ralenti chaque fois que possible en fonction des impératifs opérationnels et de sécurité

4/VFR
Restriction aviation légère, dans le cadre des activités de formation aéronautique, de déplacements et de loisirs sportifs. Pas d'activité de voltige aérienne aux alentours de la plateforme. Pas de décollage d'ULM, de tractage de banderoles, de vol à voile et de parachutisme au départ de l'aéroport.
Mise en place des ronds bleus (zone de survol à éviter) pour les VFR
Participation financière à hauteur de 25% d'ACA pour l'équipement en silencieux des avions légers basés.
Investissement pour la pose de silencieux pour les écoles et aéroclubs en 2010 ; poursuite de la campagne de pose de silencieux pour le reste des avions basés depuis 2015
Limitation des tours de piste : 5 maximum pour les basés avions équipés de silencieux
Interdiction des tours de piste après 20 h
Limitation des tours de piste entre 12 h et 14 h
De nuit les tours de piste se font à 1500 ft
Guide de Bonnes Pratiques Environnementales pour les VFR diffusés à tous les avions basés et sur le site internet
Plaquette Environnement pour les VFR réalisée avec la DGAC distribuée à tous les avions basés et aux extérieurs
Affichages des trajectoires à suivre chez tous les basés
5/Hélicoptères
Mise en place du Décret hélicoptères du 20 octobre 2010 limitant l'activité
Diffusion d'une plaquette environnement Spéciale Hélicoptères à tous les basés
Atterrissages et décollages au-dessus de la mer
Trajectoires atterrissages et décollages en 04/22 recentrées sur l'aéroport pour limiter les zones de survol
Groupes de travail hélicoptères
6/ Aéronefs d'Etat
Sensibilisation des acteurs pour les Aéronefs d'Etat et activités de service public (organismes de santé publique, sécurité civile, secours aux personnes, lutte contre les incendies de forêt).
7/ Diminution de l'empreinte écologique
Réduction des gaz à effet de serre : démarche Airport Carbon Accreditation.
Préservation de la Biodiversité. Partenariat avec le CEN PACA
Campagne qualité de l'air réalisée en 2018 par AtmoSud sur l'aéroport et dans les communes à proximité
Actions supplémentaires réalisées en 2019
1/ Général
Mise à jour de l'arrêté ministériel: publication de nouvelles conditions d'exploitation de la plateforme en vue de réduire les nuisances le 5 août 2019
2/ Système environnement
Relance des groupes de travail techniques sur sujets spécifiques avec la sous-préfecture, la DGAC et les associations de riverains
Définition de nouveaux indicateurs bruit avec les associations de riverains
Visite de 2 classes de Mougins: présentation de la plateforme et de sa démarche environnement
3/IFR
Mise en place de sanction pour les aéronefs en-dessous de 1600 ft en vent arrière de la VPT17
Evolution de la réglementation française en matière de technologie aéronautique: poursuite des études sur la diversification des trajectoires avec le RNP AR. Lancement officiel d'une étude sur une trajectoire définie avec la DSAC, le SNA et la principale compagnie Net Jets
4/VFR
Condition d'utilisation des tours de piste plus stricte en période estivale pour l'ensemble des basés et pour les non basés et les non équipés de silencieux toute l'année. Mise en place de contrôles GTA et de sanctions si non respect.
Intégration de la classification acoustique des avions légers avec CALIPSO. Deuxième aéroport de France à intégrer cette mesure
5/Hélicoptères
Mise à jour du guide de bonnes pratiques environnement avec identification des zones sensibles de survols à éviter
Consignes internes réalisées par les managers des compagnies sur les respect des trajectoires, altitudes et le pilotage moindre nuisance suivant les machines
Contrôle des trajectoires mensuel et diffusion des résultats et des recommandations à chaque compagnie basée
6/ Aéronefs d'Etat
Sensibilisation des acteurs pour les Aéronefs d'Etat et activités de service public (organismes de santé publique, sécurité civile, secours aux personnes, lutte contre les incendies de forêt).
7/ Diminution de l'empreinte écologique
Aéroport Cannes Mandelieu certifié Carbone neutre (plan d'actions spécifique associé)

Actions à venir dès 2020
1/ Général
Maintien des règles actuelles d'exploitation entre les plateformes de Nice et de Cannes Mandelieu sur la répartition du trafic aviation d'affaires: Acteur ACA
Mise en application dès juillet 2020 des nouvelles conditions estivales d'utilisation de la plateformes définies dans l'arrêté ministériel du 5 août 2019 (restrictions strictes sur les tours de piste): Acteurs DSAC, GTA, ACNUSA
2/ Système environnement
5 Campagnes de mesures de bruit chez des particuliers: localisations et périodes définies par les associations de riverains: Acteur ACA
Développement du système de suivi des trajectoires et de mesure de bruit/ Outil accessible à tous et à tout moment via internet, communication en temps réel des données bruit et trajectoires: Acteur ACA
Développement d'un système de gestion des plaintes directement relié au système de suivi des trajectoires et de mesure de bruit: Acteur ACA
3/IFR
Poursuite de l'étude d'arrivée IFR en RNP AR par l'ouest: Acteurs DSAC, SNA, Net Jets, ACA
Détection automatique des trajectoires trop basses en vent arrière de VPT17. Analyses et dossiers de manquement avec sanctions financières: Acteurs DSAC et ACNUSA
Mise à jour du briefing pilote IFR avec cette nouvelle mesure et diffusion à l'ensemble des pilotes: Acteur ACM
4/VFR
Poursuites des contrôles par la GTA sur les tours de piste et sanctions si manquement: acteurs GTA et ACNUSA
Mise à jour du guide de bonnes pratiques environnementales pour les VFR avec ces nouvelles conditions et diffusion à tous les basés: Acteur ACM
Lancement de la campagne de classification CALIPSO des avions légers: Acteurs DSAC, STAC, ACM
5/Hélicoptères
Poursuite des contrôles des trajectoires trimestriels et diffusion des résultats et des recommandations à chaque compagnie basée
6/ Aéronefs d'Etat
Sensibilisation des acteurs pour les Aéronefs d'État et activités de service public (organismes de santé publique, sécurité civile, secours aux personnes, lutte contre les incendies de forêt).
7/ Diminution de l'empreinte écologique
Maintien de la certification Carbone neutre: Acteur ACA
Lancement de la certification 50001 management de l'énergie: Acteur ACA
Stratégie climat Net zéro à 2030

Relation riverains, suivi des trajectoires et mesures de bruit

1/ Budget fonctionnement environnement: 70 000€ / 75 000€ par an

Etudes qualité de l'air, perception riverains, trajectoires, approche équilibrée...

Renfort saisonnier annuel

Partenariat avec le CEN PACA pour gestion de la biodiversité sur le terrain

Supports annuels de communication (LATITUDE + briefings environnements pour les pilotes) et participation campagne ECO tri

Equipe Environnement...

2/ Budget investissement environnement (2010-2019): 200 000€ / 250 000€

Système de suivi des trajectoires et de mesures de bruit

Maintenance annuelle du système et des stations de bruit

Achat d'un capteur mobile pour les campagnes sur demandes des communes ou des particuliers

2018-2020: Changement de toutes les stations fixes pour des stations plus récentes et performantes

Participation à l'achat de silencieux depuis 2010...

Carbone Neutre

3/ Budget investissement stratégie climat Net Zéro émission depuis 5 ans: 550 000€ / 700 000€

Travaux annuels réalisés pour réduire les consommations

Changement éclairage intérieurs et extérieurs en LED moins énergivore

Evolution du Parc véhicules en technologie électrique

Installation bornes électriques

Changement chaudière du terminal, Isolation thermique avec changement des vitrages du terminal

Plantation annuelle d'arbres...

A4 Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique

Période de consultation : du 13 juillet au 13 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 (Nice-Matin) le 29 juin 2020.
- ▶ Une rubrique « *Lancement de la consultation du PPBE* » a été créée dans l'Agenda sur le site Internet de l'Agglo Cannes Lérins et relayée dans les Actualités.

Le rapport complet était consultable au siège de l'Agglomération (Aéroport Cannes-Mandelieu, 277 avenue Francis Tonner, Hangar 16, Bât. A, Cannes La Bocca), aux jours et horaires habituels d'ouverture, sur rendez-vous en raison des conditions sanitaires liées à l'épidémie de COVID19.

Durant les 2 mois de consultation du public, 6 personnes représentant 2 associations ont été reçues et parmi elles 3 personnes sont intervenues pour apporter leurs observations. Celles-ci portaient uniquement sur l'Aéroport Cannes-Mandelieu (ACM).

Le tableau suivant récapitule les observations déposées et les réponses proposées par la C.A.C.P.L.

Date	Contributeur	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
17/08/2020	Association SID Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes La Bocca	1 - L'arrêté du 5 août 2019 devrait être mentionné dans le PPBE car il impacte l'agglomération de la Bocca. 2 - Les positions des stations fixes ne permettent pas de mesurer les nuisances sonores des mono et bimoteurs sur leur trajectoire.	1- Une erreur s'est glissée dans les éléments transmis par l'ACM et dans le projet de PPBE soumis à consultation. Il fallait lire l'arrêté du 5 août 2019 en lieu et place du 5 août 2015. Ceci a été corrigé dans le PPBE. 2- Cette observation ne relève pas de la compétence de la C.A.C.P.L. Les positionnements des stations fixes sont fournis par l'Aéroport qui a précisé que « Le système offre une cartographie visuelle et sonore complète de tous les aéronefs, à l'atterrissage comme au décollage, pour les appareils naviguant à vue comme pour ceux utilisant les procédures aux instruments, survolant la plateforme et les communes environnantes. »
17/08/2020	Association SID	Le contributeur n'a pas apporté de remarque mais a remis des documents : -Arrêté du 5 août 2019 -Cartes des survols lors des atterrissages et décollages sur le 04/22 -Extrait code de l'aviation civile pour hauteur Protection des personnes et des biens	La C.A.C.P.L. a pris connaissance de l'ensemble des documents remis.
17/08/2020	Association SID	Proposition de positionnement des stations de mesures de bruit sur les trajectoires réelles des mono et bimoteurs	Cette observation ne relève pas de la compétence de la C.A.C.P.L. Les positionnements des stations fixes sont fournis par l'Aéroport qui a précisé que « Le système offre une cartographie visuelle et sonore complète de tous les aéronefs, à l'atterrissage comme au décollage, pour les appareils naviguant à vue comme pour ceux utilisant les procédures aux instruments, survolant la plateforme et les communes environnantes. » Les associations ayant participé à la consultation du PPBE sont toutes favorables à la mise en place d'un monitoring sur des emplacements qui restent à déterminer afin d'évaluer l'impact des trajectoires et des altitudes induites par la mise en œuvre de l'arrêté du 5 août 2019.

Date	Contributeur	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
17/08/2020	Association SID	<p>Le contributeur n'a pas apporté de remarque mais a remis des documents :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Légifrance : règles de hauteur de survol maximale à respecter -Courrier de M.LISNARD à M.DJEBBARI daté du 10 aout 2019 -Article 94 de la loi d'orientation des modalités du 24 décembre 2019 PEB dans les actes notariés. -Echange courriers entre Domaine des Gardes er Aéroport Cannes Mandelieu -Explication de l'abandon de la procédure « Moindre Bruit » Configuration basse pour les TP Basse Hauteur. Procédure qui s'est dégradée sur le plan de la sécurité. 	<p>La C.A.C.P.L. a pris connaissance de l'ensemble des documents remis.</p>
28/08/2020	Association de Défense contre les Nuisances Aériennes - ADNA	<p>Le contributeur a apporté un document de trois pages présentant ses remarques. En synthèse :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1-L'ADNA apprécie que la CAPL prenne en compte le sujet des nuisances aériennes de l'ACM. Le PPBE est une bonne démarche, il est bien présenté bien construit, dense mais clair. 2-Les nuisances sont en régulière augmentation depuis plusieurs années avec une nette accélération de la dégradation en T1-2020. 3-Les éléments de bruit sont moyennés. 4- Le PEB utilisé pour établir les cartes de bruit et donc le PPBE est ancien et mériterait d'être mise à jour. Les hélicoptères n'avaient pas été pris en compte dans les calculs de PEB de 2005. 5-Le PPBE ne traite que du facteur bruit. Il faut prendre en compte également les facteurs pollution, la sécurité, l'atteinte à la vie privée des riverains. 	<p>La C.A.C.P.L. a pris connaissance de l'ensemble des documents remis.</p> <ul style="list-style-type: none"> 1- La C.A.C.P.L. vous remercie de votre remarque. 2- Cette observation ne relève pas de la compétence de la C.A.C.P.L. La C.A.C.P.L. ne suit pas de manière fine le nombre de plaintes déposées en mairie portant sur les nuisances sonores qu'elles soient d'origine terrestres ou aériennes. 3- La méthode d'établissement des cartes de bruit sur lesquelles se base le PPBE ainsi que les indicateurs Lden et Ln utilisés sont définis réglementairement et sont uniformes en Europe. 4- Cette observation ne relève pas de la compétence de la C.A.C.P.L. Les cartes de bruit aérien s'appuient sur les mêmes hypothèses que celles du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) en vigueur. C'est la transposition de la Directive Européenne 2002-49CE en droit Français qui l'impose. 5- Les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) visent à prévenir les effets du bruit et à réduire, si besoin, les niveaux

Date	Contributeur	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
		<p>6- Les propositions de solutions ACM sont une liste de points non explicites. Ceci ne permet pas de comprendre ce qui va être fait pour changer la situation.</p> <p>7-ACM affiche une action de mise en place d'une charte 3 en 2015 mais celle-ci n'a pas été – et ce pour la 1^{ère} fois- approuvée par les associations de riverains.</p> <p>8- Les relations entre les riverains et les responsables de l'ACM se dégradent et rendent la situation plus difficile.</p>	<p>d'exposition au bruit. Des expérimentations sont actuellement menées par l'ADEME afin d'étudier et de favoriser l'articulation convergente des actions Climat, Air, Energie, Bruit notamment via les deux plans PCAET et PPBE.</p> <p>6-Les solutions affichées dans le PPBE ont été apportées par l'ACM, et la C.AC.P.L. se doit de rapporter dans le PPBE l'ensemble des actions réalisées et prévues par les différents gestionnaires d'infrastructures.</p> <p>7- Cette observation ne relève pas de la compétence de la C.A.C.P.L.</p> <p>8- La C.A.C.P.L. est en lien régulier avec les associations de riverains pour assurer le suivi des actions de l'aéroport et propose d'organiser un rendez-vous semestriel entre les associations intéressées par la thématique Bruit et ACM. .</p>
28/08/2020	ADNA	Le contributeur a également apporté dans le document de trois pages des propositions de solutions à mettre en place de manière urgente.	La C.A.C.P.L. a pris connaissance de l'ensemble des documents remis.
7/09/2020	Association SID	<p>1-Présence d'un nouveau Guide de bonnes pratiques environnementales pour les VFR daté du 20/07/2020 sans consultations préalable des associations (cf. Process CGE) sur le site de l'ACM.</p> <p>2-Non-respect des 2 recommandations de l'ACNUSA lors de la consultation pour l'arrêté du 5 aout 2019.</p> <p>a) classement de tous les avions légers de l'ACM à l'été 2020</p> <p>b) Mise en place d'un Volume de Protection environnemental (également en référence dans le guide l'ADEME) notamment</p>	<p>Ces observations ne relèvent pas de la compétence de la C.A.C.P.L.</p> <p>7- Le PPBE de la C.A.C.P.L. évoque de manière globale les actions menées par l'ACM et notamment un protocole de contrôle avec l'ACNUSA.</p>

Date	Contributeur	Synthèse de la remarque	Proposition de réponse
		<p>vis-à-vis de CANNES LA BOCCA et de la Croix des Gardes (site protégé).</p> <p>3-L'ACM est cité à 3 reprises dans le rapport de l'ACNUSA du 15 juillet 2020 comme source de tension avec les riverains.</p> <p>4-Restiction estivale (2mois) et plage horaire (12h à 14h) sur l'ACM discriminatoire par rapport aux autres aérodromes : 4 mois jusqu'à 6 mois pour Toussus le Noble 12h à 15h pour les plages horaires de restriction.</p> <p>5-Pas de possibilité de contrôle sur la classification des aéronefs en vol (cf. classe A et B du tableau de restriction) car il a été refusé aux associations d'avoir la liste des avions légers basés avec leur classifications « calipso ».</p> <p>6-Autre impact de l'arrêté, les Bimoteurs ne circulent plus à 1500Ft (exemples ont été confirmés avec les altitudes voisines de 1000Ft.</p> <p>7-Il est « mensonger » d'évoquer des contrôles de la part de l'ACNUSA ou de la GTA car l'arrêté ne prévoit aucune sanction pour manquement environnemental et les tolérances sur les hauteurs de survols ne permettant pas de sanctions de la part de la GTA.</p>	