



**VILLE DE MENTON**

**Plan de Prévention du Bruit dans  
l'Environnement**

**Commune de Menton**

## Le résumé non technique

Dans le cadre de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, transposée en droit français, des cartes de bruit stratégiques ont été réalisées sur le territoire de la commune de Belfort et approuvées le 21 septembre 2012.

Ce sont des documents stratégiques à l'échelle de grands territoires qui visent à donner une représentation de l'exposition au bruit des populations, vis à vis de 4 types de sources : transports routier, ferroviaire et aérien et des principaux sites industriels. Les autres sources de bruit, à caractère plus ou moins fluctuant, évènementiel... ne sont pas intégrées à cette étude, même si localement telle activité commerciale, artisanale ou de loisirs, ainsi que les bruits de voisinage, peuvent induire une gêne sonore chez les riverains. Pour ces cas, la ville travaille en partenariat avec le syndicat des cafetiers-restaurateurs du mentonnais. Ainsi une charte de la tranquillité a été signée le 3 juillet 2019 visant à témoigner et agir ensemble pour concilier l'épanouissement des commerces et l'animation des rues avec la tranquillité des riverains et des promeneurs.

La réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement ou PPBE s'inscrit dans la continuité et a pour objectif la prévention des effets du bruit sur l'environnement, leur réduction si nécessaire et la protection des zones calmes.

Il s'appuie sur les éléments de diagnostic découlant de la cartographie stratégique du bruit et doit être réalisé en cohérence avec les documents d'orientations stratégiques existants sur le territoire (SCOT, PLU) qui sont opposables.

Sa vocation est d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations sonores critiques et préserver la qualité des endroits remarquables par leur qualité sonore.

Les résultats acoustiques issus des modélisations réalisées dans le cadre des cartographies stratégiques du bruit ont permis d'identifier la rue Jean Monnet comme la voie la plus bruyante de Menton.

Il s'agit d'une voie située en limite communale avec la Ville de Roquebrune-Cap-Martin qui sert, comme la Promenade du soleil de liaison pour accéder à Monaco grand pourvoyeur d'emploi.

Cette voie est bordée d'immeuble d'habitation et ne présente plus de disponibilité foncière pour l'accueil de nouveaux logements. L'école élémentaire Marcel Pagnol et la maternelle Manon des Sources se situent le long de la voie.

Des travaux récents de la voie qui ont réduit le bruit ont consisté principalement à :

- Remplacer le carrefour à feux au croisement des rues Paul Morillot – Antoine Pégliion – Victor Hugo et l'Avenue Jean Monnet par un carrefour giratoire.
- Réduire de trois à une seule voie de circulation l'Avenue Jean Monnet dans sa section entre la rue François Ratto et le carrefour précité.
- Réaliser un revêtement de chaussée neuf en enrobé sur l'intégralité de l'Avenue Jean Monnet entre le giratoire de l'Union et le carrefour précité.

Ces deux actions combinées abaissent vitesse et circulation, permettant une diminution significative du bruit.

En conclusion, les différents points noirs en termes de bruit routier ont été traités sur la rue Jean Monnet.

## Table des matières

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement .....	1
Commune de Menton .....	1
Le résumé non technique.....	2
1- Le contexte à la base de l'établissement du PPBE .....	5
2- Le diagnostic territorial.....	8
3- Les objectifs de réduction du bruit.....	11
4- Les zones de calme .....	13
5- Les mesures réalisées depuis 10 ans par la collectivité .....	14
6- Les mesures envisagées sur les 5 ans relevant de la compétence de la collectivité.....	14
7- Les financements .....	15
8- La justification des mesures.....	15
9- La consultation du public.....	15
Glossaire.....	16

# 1- Le contexte à la base de l'établissement du PPBE

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

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

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) au niveau local.

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit stratégiques (CBS) et les PPBE. En ce qui concerne les infrastructures dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules soit 8200 véhicule par jour, Les CBS concernant sont arrêtées et publiées par le représentant de l'Etat dans le département. Le PPBE est arrêté par le maire de la commune.

La commune de Menton dispose de la compétence environnementale de « lutte contre les nuisances sonores ». L'élaboration et l'approbation du PPBE relèvent donc de l'autorité du maire.

Les CBS ont été approuvées par le préfet du département des Alpes-maritimes en date du 4 décembre 2018. Elles concernent une section de l'avenue Jean Monnet entre le giratoire avec la D6007 et l'intersection avec la D123.

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

Le PPBE s'inscrit dans la continuité des cartes de bruit. Il consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit jugés excessifs et à préserver d'éventuelles zones de calme. Il est établi pour une durée maximale de 5 ans.

Ce plan couvre la période 2019-2023. Le maire de la commune de Menton devra ensuite réexaminer et le cas échéant réviser le présent PPBE.

La construction du PPBE a été menée à travers plusieurs rencontres dans une démarche partenariale entre la DDTM et la commune. Elle s'est déroulée en 3 étapes :

- Réunion de présentation du PPBE en décembre 2018
- Recensement des actions mises en œuvre sur les 10 dernières années et des actions prévues sur la durée du PPBE,
- Rédaction du PPBE communal courant 2019.

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

## Quelques notions sur le bruit

### 1-1 Le son

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

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

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

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

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

### 1-2 Le bruit

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

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

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

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

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

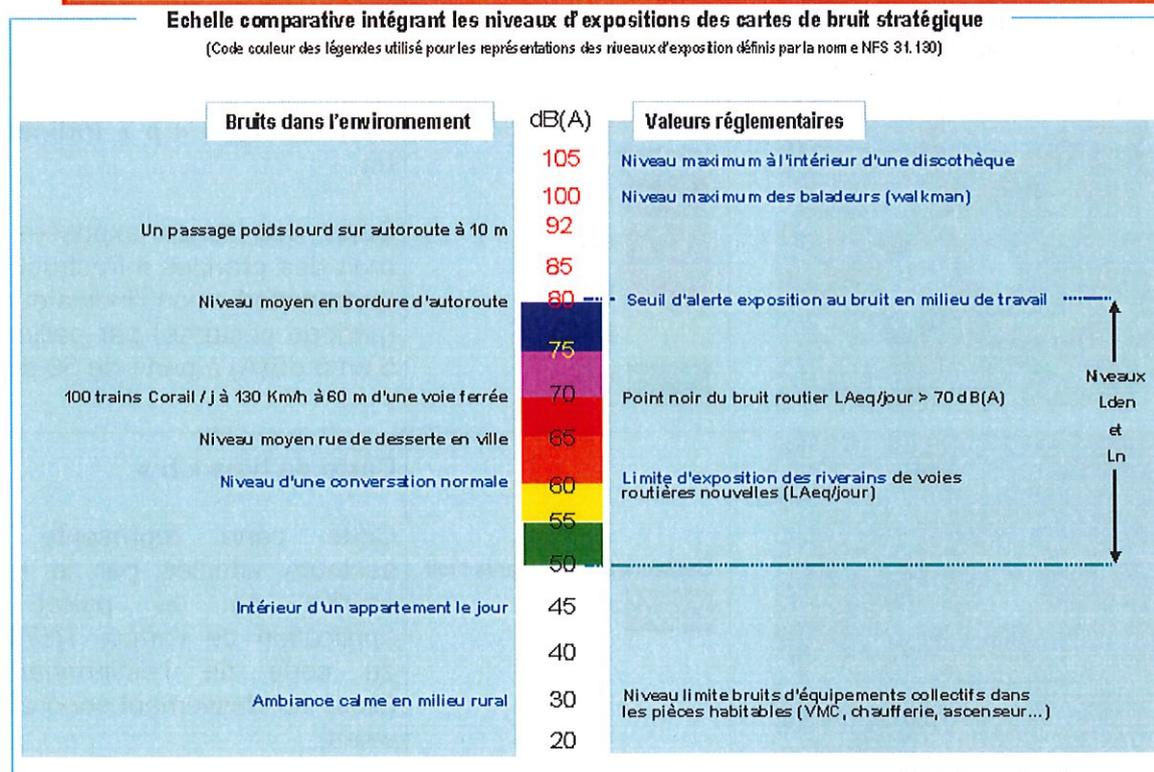
L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB (A).

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

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

**Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement...**

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



## 2- Le diagnostic territorial

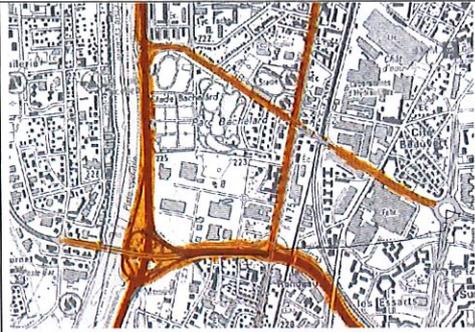
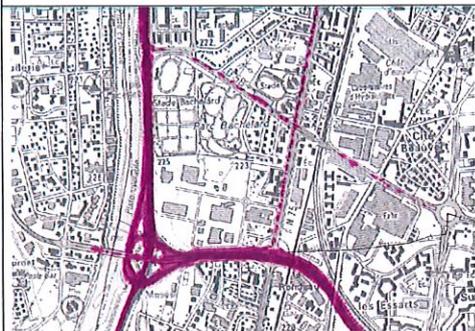
Il faut souligner que les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique qui a essentiellement pour objectif, d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, d'inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit et de préserver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

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

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

Il existe cinq types de cartes stratégiques du bruit :

	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur <math>L_{den}</math> - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #000080; margin-right: 5px;"></span> &gt;75</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #800080; margin-right: 5px;"></span> 70-75</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF0000; margin-right: 5px;"></span> 65-70</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF8C00; margin-right: 5px;"></span> 60-65</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFFF00; margin-right: 5px;"></span> 55-60</li> </ul>	<p><b>Carte de type « a » indicateur <math>L_{den}</math></b></p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur <math>L_{den}</math> (période de 24 h), par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A).</p>
	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur <math>L_n</math> - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #800080; margin-right: 5px;"></span> &gt;70</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF0000; margin-right: 5px;"></span> 65-70</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF8C00; margin-right: 5px;"></span> 60-65</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFFF00; margin-right: 5px;"></span> 55-60</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #008000; margin-right: 5px;"></span> 50-55</li> </ul>	<p><b>Carte de type « a » indicateur <math>L_n</math></b></p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur <math>L_n</math> (période nocturne) par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).</p>
	<p>Secteurs affectés par le bruit</p> 	<p><b>Carte de type « b »</b></p> <p>Cette carte représente les secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies)</p>

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

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

A l'analyse des cartes de bruit et en tenant compte de la perception générale que nous avons du territoire communal, l'itinéraire dénommé « C1\_Menton », correspondant à une section de l'avenue Jean Monnet entre le giratoire avec la D6007 et l'intersection avec la D123.

Les cartes de bruit des arrêtées en date 4 décembre 2018 permettent d'établir un diagnostic de l'exposition des populations aux sources de bruit décrites ci-dessus. Les graphiques et tableaux ci-dessous résument ce diagnostic.

#### Dénombrement des populations exposées hors agglomération :

Infrastructure	Lden en dB(A)					> valeur limite
	Nombre d'habitants					
	[55;60[	[60;65[	[65;70[	[70;75[	[75;...[	> 68
C1_Menton	290	96	70	99	0	555

**Tableau : Exposition des populations**

#### Dénombrement des populations exposées en agglomération

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

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

### Établissements sensibles exposés de jour

Infrastructure	Lden en dB(A)					
	Nombre d'établissements de santé (S) et d'enseignement (E)					> valeur limite
	[55;60[	[60;65[	[65;70[	[70;75[	[75;...[	> 68
CI_Menton	0	0	0S;1E	0	0	0S ;1E

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

### Établissements sensibles exposés de nuit

Infrastructure	Ln en dB(A)					
	Nombre d'établissements de santé (S) et d'enseignement (E)					> valeur limite
	[50;55[	[55;60[	[60;65[	[65;70[	[70;...[	> 62
CI_Menton	0	0S;1E	0	0	0	0

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

## 2-1 Les zones affectés par le bruit

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



On peut s'apercevoir que le dépassement du niveau sonore de jour se limite à la chaussée sans atteindre le bâti.

De nuit, aucun dépassement n'est calculé.

### 3- Les objectifs de réduction du bruit

#### 3-1 Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français :

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

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

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

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

### 3-2 Des valeurs limites encadrées par la réglementation, mais des objectifs fixés par la collectivité :

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

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

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

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

Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier national et ferroviaire national, d'une part et le réseau départemental d'autre part, les objectifs de réduction sont ceux indiqués dans les PPBE des autorités compétentes correspondantes, respectivement le préfet du département des Alpes-Maritimes et le président du Conseil départemental des Alpes-Maritimes. Le PPBE « Etat » a été approuvé le 28 décembre 2018 et est disponible à l'adresse <http://www.alpes-maritimes.gouv.fr/>. Le PPBE du Conseil départemental des Alpes-Maritimes est en cours de réalisation et fera l'objet d'une consultation publique ultérieure.

En ce qui concerne les infrastructures routières dont la commune de Menton est gestionnaire, il peut être envisageable d'effectuer des traitements à la source ou à la réception.

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

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

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

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

## 4- Les zones de calme

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

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

Du point de vue quantitatif, les cartes de bruit permettent d'identifier les secteurs exposés au-delà de 55dB(A) en Lden. Les cartes de bruit réalisées révèlent que 0,2% de la superficie du territoire de la commune de Menton est concerné par ce critère.

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

Ainsi, la Ville de Menton considère que l'instauration de « zones de calme » dûment délimitées au sens de la directive européenne ne constitue pas un enjeu en matière de lutte contre le bruit sur la commune.

## **5- Les mesures réalisées depuis 10 ans par la collectivité**

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

Au cours de l'année 2018 la commune de Menton en groupement de commande avec le Département des Alpes Maritimes et la commune de Roquebrune Cap Martin à procéder à d'importants travaux ayant une incidence positive sur la réduction du bruit dans l'environnement.

Les travaux ont consistés principalement à :

- Remplacer le carrefour à feux au croisement des rues Paul Morillot – Antoine Pégliion – Victor Hugo et l'Avenue Jean Monnet par un carrefour giratoire.
- Réduire de trois à une seule voie de circulation l'Avenue Jean Monnet dans sa section entre la rue François Ratto et le carrefour précité.
- Réaliser un revêtement de chaussée neuf en enrobé sur l'intégralité de l'Avenue Jean Monnet entre le giratoire de l'Union et le carrefour précité.

Quelques exemples des mesures prises ou à prendre :

- Le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 5 mars 2018 intègre dans ses annexes les zones de bruit.
- Une mention spéciale des zones de bruit est indiquée dans les certificats d'urbanisme délivrés par la commune sur les parcelles situées à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit arrêtés par le Préfet en application de l'article L571-10 du code de l'environnement.

## **6- Les mesures envisagées sur les 5 ans relevant de la compétence de la collectivité**

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit également que le PPBE répertorie toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement prévues pour les cinq années à venir. La Ville de Menton dispose d'un champ de compétence qui porte principalement sur :

- La planification, l'urbanisme et l'aménagement (PLU, SCOT, carte communale, ...). Le présent Plan d'Exposition aux bruits sera également annexé lors d'une prochaine évolution du document d'urbanisme.
- La création, l'aménagement et la requalification des voies communales : La sensibilisation, l'éducation et la communication.
- La création, l'aménagement et la rénovation de bâtiments communaux.
- La réalisation d'étude acoustique et le suivi acoustique de l'environnement sonore.
- Le soutien à des programmes de lutte contre le bruit, en initiant des partenariats ou en cofinçant certaines actions.
- La politique de déplacements (PDU, ...)
- La collecte des déchets
- La salubrité publique

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

## **7- Les financements**

Les coûts complémentaires d'opérations étant très variables selon les actions envisagées, (relevant notamment de la planification, de l'urbanisme, de la sensibilisation ou encore de la communication), ils sont difficiles à chiffrer.

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

## **8- La justification des mesures**

Les mesures proposées par la commune tiennent compte des leviers dont elle dispose et des moyens humains et financiers qu'elle possède. Leur justification se base notamment sur les éléments fournis par le guide PPBE produit par l'ADEME et téléchargeable à l'adresse : [http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide\\_ademe\\_ppbe.pdf](http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide_ademe_ppbe.pdf)

## **9- La consultation du public**

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE a été mis à la consultation du public. Cette consultation a lieu du 7 octobre 2019 au 10 décembre 2019. Les citoyens ont la possibilité de consulter le projet de PPBE sur le site Internet de la commune <https://www.menton.fr> ou directement en mairie du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h, et de consigner leurs remarques sur un registre numérique ou papier prévu à cet effet.

Une seule remarque a été recueillie qui ne concerne pas le secteur d'étude. Cette remarque a fait l'objet d'une réponse individuelle et d'un traitement particulier par le service concerné.

## Glossaire

**Bâtiment sensible au bruit** : habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale.

**Critères d'antériorité** : antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs.

**dB** : décibel, unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit.

**Hertz (Hz)** : unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son.

**L<sub>Aeq</sub>** : niveau de pression acoustique continu équivalent pondère A. Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée T, a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps.

La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles.

**L<sub>day</sub>** : niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne 6h à 18h.

**L<sub>den</sub>** : niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures.

d= day (jour ; durée de 12h, de 6h à 18h)

e= evening (soirée ; durée de 4h, de 18 à 22h)

n= night (nuit ; durée de 8h, de 22 à 6h)

**L<sub>n</sub>** : niveau acoustique moyen de nuit (même durée de 8h ; de 22 à 6h).

**Pascal (Pa)** : Unité de pression acoustique.

**Point Noir du Bruit** : un point noir bruit (PNB) est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique (ZBC), dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB (A) en période diurne (L<sub>Aeq</sub> (6h-22h)) et 65 dB (A) en période nocturne (L<sub>Aeq</sub> (22h-6h)) et qui répond aux critères d'antériorité.

Un point noir bruit diurne est un PNB où seule la valeur limite diurne est dépassée.

Un point noir bruit nocturne est un PNB où seule la valeur limite nocturne est dépassée.

Un super point noir bruit est un PNB où les valeurs limites diurnes et nocturnes sont dépassées.

**Zone de bruit critique** : une zone de bruit critique (ZBC) est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres.

Accusé de réception en préfecture  
006-210600839-20200729-79-DE  
Date de télétransmission : 05/08/2020  
Date de réception préfecture : 05/08/2020