

Commune de Solliès-Pont



PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE)



Décembre 2017

LE PROJET

Client	<i>Commune de Solliès-Pont</i>
Projet	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)
Intitulé du rapport	Version définitive après consultation du public

LES AUTEURS

	<p>Cereg Ingénierie - 589 rue Favre de Saint Castor – 34080 MONTPELLIER Tel : 04.67.41.69.80 - Fax : 04.67.41.69.81 - montpellier@cereg.com www.cereg.com</p>
---	---

Réf. Cereg - M17080

Id	Date	Etabli par	Vérifié par	Description des modifications / Evolutions
V1	Décembre 2017	Valérie MADERN	Laurent FRAISSE	Version initiale

Certification



TABLE DES MATIERES

A. RAPPEL DU DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE.....	6
A.I. DEMOGRAPHIE	7
A.II. CONTEXTE SONORE.....	7
B. IDENTIFICATION DES « ZONES A ENJEUX PRIORITAIRES ».....	9
C. IDENTIFICATION DES « ZONES CALMES ».....	12
C.I. LA NOTION SUBJECTIVE DE « ZONE CALME »	13
C.II. RAPEL DES DONNEES UTILISEES POUR LA DEFINITION DES « ZONES CALMES »	14
C.III. ZONES CALMES RETENUES SUR LE TERRITOIRE DE SOLLIES-PONT	15
D. PLANS D’ACTIONS : MESURES DEJA REALISEES ET MESURES PROGRAMMEES	17
D.I. TYPES DE MESURES EXISTANT POUR PREVENIR OU REDUIRE LES NUISANCES SONORES	18
D.II. MESURES PRECEDEMMENT MISES EN PLACE SUR LA COMMUNE DE SOLLIES-PONT	18
D.III. BILAN DES MESURES ADOPTEES DEPUIS LE PRECEDENT PPBE	19
D.IV. MESURES A METTRE EN PLACE SUR LA COMMUNE DE SOLLIES-PONT DANS LE CADRE DU PPBE DE 3EME ECHEANCE 22	
D.IV.1. Réduire le bruit dans les zones à enjeux	22
D.IV.2. Actions générales à adopter	23
D.IV.3. Anticiper les enjeux dans les projets d’aménagement	23
D.IV.3.1. Zones d’aménagement futures prévues sur le territoire.....	23
D.IV.3.2. Règles de calcul de l’isolement minimal à appliquer aux logements neufs concernés par les « secteurs affectés par le bruit »	24
D.IV.3.3. Préserver et mettre en valeur les zones calmes.....	25
D.V. MESURES PREVUES DANS LE PPBE DU RESEAU ESCOTA.....	27
D.VI. MESURES PREVUES DANS LE PPBE DU RESEAU RFF	29
E. CONCLUSIONS GENERALES ET PISTES DE REFLEXION POUR L’AVENIR	30

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Evolution de la population municipale (source : INSEE)	7
Tableau 2 : Description des deux zones à enjeux prioritaires	11
Tableau 3 : Données utilisées pour la définition des zones calmes sur le territoire de Solliès-Pont	14
Tableau 4 : Mesures préventives ou correctrices mises en place sur le territoire de Solliès-Pont	19
Tableau 5 : Bilan des mesures adoptées depuis le précédent PPBE.....	21
Tableau 6 : Mesures proposées à nouveau sur le territoire de la commune de Solliès-Pont	22
Tableau 7 : Bandes concernées par la nécessité d'isolation des logements neufs	24
Tableau 8 : Isolement minimal à respecter dans les rues en « U » en fonction de la catégorie d'infrastructure routière	25
Tableau 9 : Isolement minimal à respecter selon le classement de la voie et la distance à celle-ci.....	25

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1 : Echangeur des Terrins : exemple de secteur extrêmement exposé sur la commune de Solliès-Pont.....	8
Illustration 2 : Zones à enjeux prioritaires sur la commune de Solliès-Pont	10
Illustration 3 : Planche cartographique 1 – Zones calmes retenues sur la commune de Solliès-Pont	16
Illustration 4 : Mesure correctrice : merlon de protection (Solliès-Pont, autoroute A57)	19
Illustration 5 : Planche cartographique 2 – Mesures prévues et réalisées par ESCOTA sur la commune de Solliès-Pont	28

PREAMBULE

La réalisation d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) s'inscrit dans la continuité des cartes du bruit stratégiques (CBS), conformément aux textes de transposition en droit français de la Directive Européenne du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Le PPBE 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).

La commune de Solliès-Pont dispose d'ores et déjà d'un PPBE réalisé en 2009 et mis à jour en 2016. Les cartes de bruit ayant fait l'objet d'une révision depuis, la commune souhaite désormais engager la révision de son PPBE, objet du présent document : il s'agit ainsi du **PPBE de 3^{ème} échéance**.

A. RAPPEL DU DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE



A.I. DEMOGRAPHIE

Les données de population de la commune de Solliès-Pont selon le recensement de l'INSEE (Recensement Général de la Population de 1999 et enquêtes annuelles qui ont suivi) sont synthétisées dans le tableau ci-dessous.

	1990	1999	2006	2012	2014
Population	9 525	10 820	10 935	11 624	11 133
Evolution depuis 1990	-	+13%	+15%	+22%	+17%
Evolution annuelle	-	+1.5% / an	+0.2% / an	+1.0% / an	-2.1% / an

Tableau 1 : Evolution de la population municipale (source : INSEE)

Solliès-Pont, 1ère ville de la CCVG en termes de population, présente des chiffres plus stables que les communes plus petites, avec une augmentation modérée de 17 % en 25 ans soit moins de 0,7 % d'accroissement annuel. La population est même en recul notable depuis 2012, mais cette tendance reste à confirmer lors de la prochaine enquête annuelle.

A.II. CONTEXTE SONORE

Les sources de bruit présentes sur le territoire à l'étude sont multiples :

- Les infrastructures routières :
 - autoroute A 57
 - les routes départementales RD 554, RD 58, RD 458 et 258
- La voie ferroviaire, ligne « centre Var », reliant Toulon à Draguignan et plus largement, Marseille à Vintimille
- Quelques établissements industriels

Pour mémoire, l'analyse des cartes du bruit ne révélait pas de situation réellement alarmante, mais **on observe que le bruit routier est marqué et largement présent**. Le territoire présente des situations contrastées. L'Ouest, fortement urbanisé, est également traversé par les grandes voies de transports tandis que l'Est est majoritairement composé de terrains agricoles et quelques habitations peu exposées au bruit.

Il est intéressant de souligner que les vastes secteurs épargnés par le bruit se voient également, la plupart du temps, exempts de toute construction : la population de Solliès-Pont se concentre aux abords l'autoroute A57, de la voie ferrée et des routes départementales RD58, RD97, RD458 et RD554 (par conséquent dans les secteurs affectés par le bruit). Ainsi les surfaces importantes épargnées par cette nuisance routière ne permettent qu'à une faible population de vivre dans une ambiance sonore réellement calme.

Les chiffres traduisent bien cette constatation :

- 85 % des personnes sont potentiellement concernées par un bruit routier ou ferroviaire et subissent ainsi un niveau sonore supérieur à 55 dB(A) en Lden¹ : **une immense majorité de la population Solliès-Pontoise est ainsi affectée par le bruit**
- 77 % des personnes sont potentiellement dérangées en période nocturne par un niveau sonore supérieur à 50 dB(A) en Ln²
- 20 % subissent une réelle nuisance sonore avec un niveau supérieur à 68 dB(A) en Lden. **Ce chiffre place Solliès-Pont comme la commune la plus affectée par la nuisance sonore au sein de la CCGV.**

A l'inverse, les vastes surfaces calmes de la commune concernent peu de population, dans les quartiers situés à l'est de la RD58 : les Ruscats, les Maurettes, les Ronciers...

La totalité du centre-ville et les quartiers Sainte-Christine, la Tousque, les Bancaous, les Laugiers, la Poulasse, Cadenet, les Terrins, le Bourguet, Sarraire, la Tour et le Pont Neuf, sont exposés à des niveaux sonores élevés à très élevés, partout supérieurs à 60 dB(A) en Lden. Ces quartiers abritent plus de la moitié de la population communale, plusieurs écoles et les deux collèges. La situation est très pénalisante pour les populations situées respectivement dans une bande de 350 mètres et 200 mètres environ de part et d'autres de l'autoroute et de la voie ferrée. Les secteurs des échangeurs des Terrins et de Sainte-Christine sont particulièrement exposés.

A noter également le problème particulièrement marqué de la multi-exposition : les RD 58 et 554 en particulier, contribuent significativement à l'augmentation d'un niveau sonore déjà très marqué par la présence de l'autoroute et de la voie ferrée.



Illustration 1 : Echangeur des Terrins : exemple de secteur extrêmement exposé sur la commune de Solliès-Pont

¹ Lden : indicateur de gêne sonore globale sur 24 heures, intégrant la période diurne (6h-18h), la période de soirée (18h-22h) affectée d'une pénalité de 5 dB(A) pour tenir compte de la gêne potentielle en cette période dite de « confort », et la période nocturne (22h-6h) affectée d'une pénalité de 10 dB(A) pour tenir compte des éventuelles perturbations du sommeil au cours de cette période sensible.

² Ln : indicateur de gêne sonore globale sur 8 heures intégrant la période nocturne (22h-6h)

B. IDENTIFICATION DES « ZONES A ENJEUX PRIORITAIRES »



L'analyse identifie des zones à enjeux cumulant la présence de niveaux de bruit dépassant les valeurs limites et la présence d'habitants en nombre significatif. On se base donc ici sur les cartes de type C, à savoir celles identifiant les secteurs où $L_{den} > 68 \text{ dB(A)}$ et/ou $L_n > 62 \text{ dB(A)}$.

Pour mémoire, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier national (autoroutes concédées à la société ESCOTA) a identifié de nombreux points noirs de bruit sur la commune de Solliès-Pont, impactée par l'autoroute A57. Ce document recensait un certain nombre de mesures prises, permettant de protéger des secteurs initialement impactés par des bruits excessifs. Ces mesures sont de trois types :

- Renouvellements d'enrobés sur l'autoroute A 57
- Protections à la source : construction de merlon ou écrans absorbant, réfléchissant ou transparent en bordure d'autoroute A 57
- Protections par insonorisation de façades.

Ainsi la société ESCOTA gestionnaire de l'autoroute A57, et la Direction Départementale des Territoires et de la Mer ont réalisé les actions suivantes :

- **Construction de deux merlons en terre** d'une longueur totale de 725 mètres ;
- **Construction d'un écran béton** de 174 mètres ;

Malgré ces efforts, il subsiste des secteurs encore fortement impactés par le bruit sur Solliès-Pont. Les zones considérées comme présentant réellement des enjeux acoustiques sur le territoire de la commune sont :

1. L'ensemble de quartiers concernés par l'échangeur des Terrins, l'avenue de la 9ème DIC, le quartier des Bancaous...
2. le collège de la Vallée du Gapeau, le gymnase et les habitations autour, au bord de la RD97 et à proximité de l'A57 et de la voie ferrée
3. le groupe scolaire Alphonse Daudet en bordure de la RD 554

Ces zones ont été retenues parce qu'elles étaient exposées à un bruit supérieur à 68 dB(A) en L_{den} ou qu'elles concernaient **un établissement recevant des populations sensibles**.

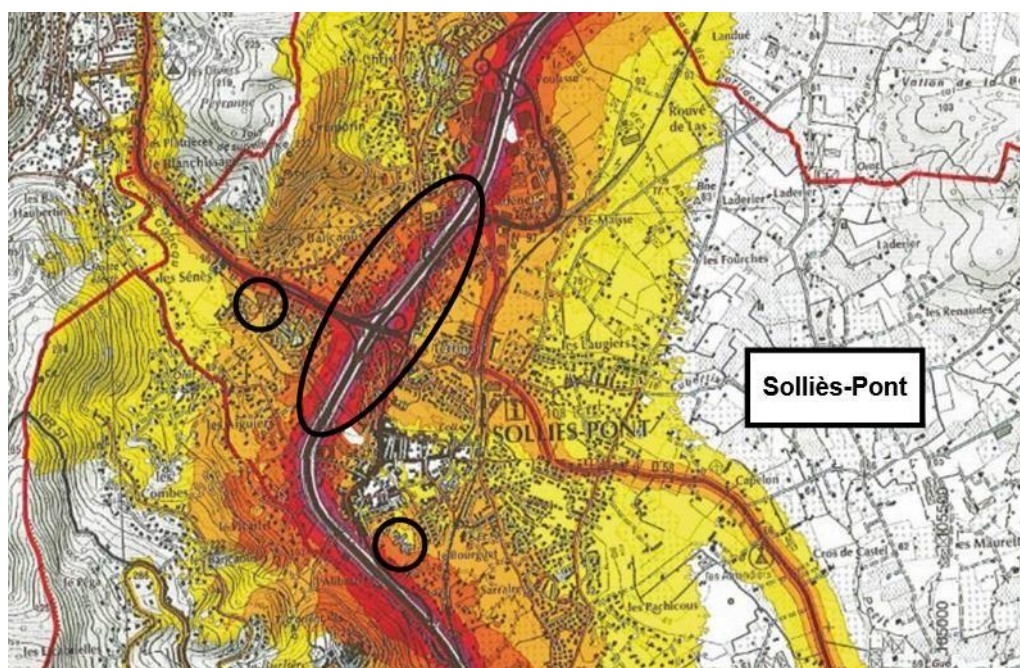


Illustration 2 : Zones à enjeux prioritaires sur la commune de Solliès-Pont

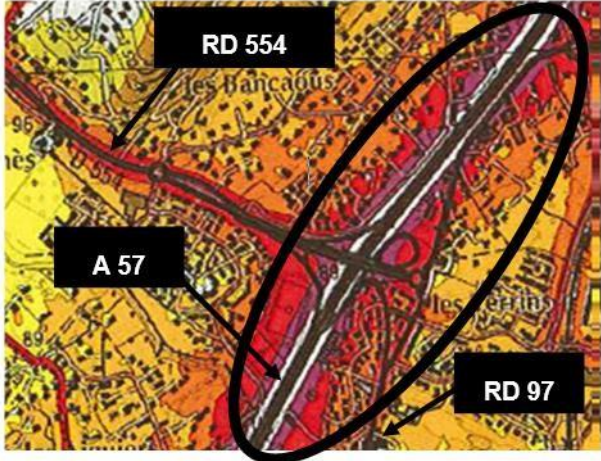

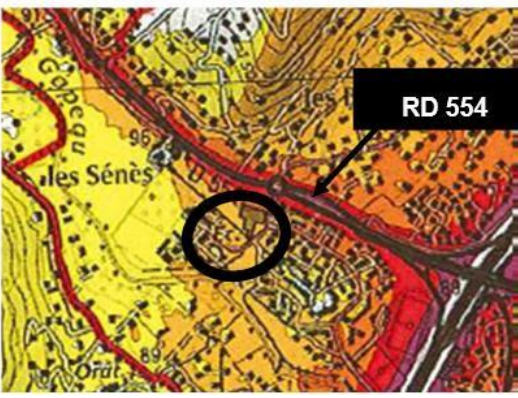
Zone à enjeux n°	Commune	Justification de l'enjeu	Infrastructures concernées	Trafic Moyen Journalier	Gestionnaire de l'infrastructure	Visualisation de la zone
1	Solliès-Pont	Forte densité de population Groupe scolaire Multi-exposition : A 57, RD 97, RD 554, échangeur des Terrins	Autoroute A 57	70 000 véhicules / jour	ESCOTA	
			Voie ferrée	70 trains / jour	RFF	
				Route Départementale RD 97	9 500 véhicules / jour	Conseil Départemental du Var
2		Présence d'un collège Grande proximité de l'A 57	Autoroute A 57	70 000 véhicules / jour	ESCOTA	
3		Groupe scolaire	RD 554	21 000 véhicules / jour	Conseil Départemental du Var	

Tableau 2 : Description des deux zones à enjeux prioritaires

C. IDENTIFICATION DES « ZONES CALMES »



C.I. LA NOTION SUBJECTIVE DE « ZONE CALME »

Comme expliqué dans les précédents PPBE, l'approche technique des PPBE est complétée par des éléments moins tangibles, plus qualitatifs voire subjectifs. Selon les textes français, « les **zones calmes** sont 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. ». Dans un cadre réglementaire global, les politiques françaises et européennes peuvent conduire par exemple à la prise en compte de zones telles que les ZNIEFF³, ZICO⁴, sites Natura 2000⁵, AMVAP⁶, ..., qui présentent généralement des qualités naturelles intéressantes.

Dans l'optique d'identifier les zones calmes, la DDTM du Var a également proposé comme complément méthodologique important de **demander l'avis aux acteurs locaux** (notamment les collectivités), et connaître ainsi les ressentis, expériences et pratiques. Cette démarche a été réalisée lors des précédents PPBE sur le territoire de Solliès- Toucas.

Lors de l'élaboration du précédent PPBE, en tenant compte de nombreux critères à l'étude et suite aux échanges avec les services locaux compétents, il avait été décidé de retenir deux types de « zones calmes » :

- les zones que l'on peut qualifier de calmes en raison de leur stricte ambiance sonore ;
- les zones que l'on peut qualifier de calmes sur des appréciations plus globales telles que des critères environnementaux ou patrimoniaux, des pratiques ou usages particuliers d'un lieu jouant un rôle social spécifique au sein d'un territoire ; ces « zones calmes » retenues pourront alors ne pas présenter de niveaux sonores particulièrement bas mais plutôt une ambiance générale agréable, qu'il conviendra, à minima, de ne pas dégrader.

Par nature, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en termes de sauvegarde. Toutefois, si une autorité compétente sur une agglomération décide de classer des parties de territoires en « zones de calme », il est possible que la sauvegarde de ces zones conduise à des mesures de préservation à mettre à l'actif des divers gestionnaires d'infrastructures.

³ Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

⁴ Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux

⁵ Réseau de sites naturels européens identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces et de leurs habitats

⁶ Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et des Paysages

C.II. RAPPEL DES DONNEES UTILISEES POUR LA DEFINITION DES « ZONES CALMES »

Type et source d'information	Prise en compte de l'information	Hiérarchisation dans la recherche de « zones calmes »
Zones bénéficiant d'un niveau sonore inférieur à 50 dB(A) <i>Source : Cartographie du Bruit Stratégique du territoire</i>	Pour ce type de zones, il s'agit de tenir compte très directement de l'information fournie par la cartographie du bruit : en effet une zone bénéficiant de tels niveaux sonores peut a priori être considérée comme calme, quelques soient les configurations très diverses qui peuvent être rencontrées.	Priorité 1 : Un niveau sonore préservé est la condition la plus directe pour garantir une zone calme
Présence d'inventaires naturalistes, de zones naturelles protégées, de sites classés pour le paysage : ZNIEFF, ZICO, sites Natura 2000, sites classés et inscrits, Espaces Boisés Classés... <i>Source : DREAL PACA et mairies</i>	Ces secteurs, identifiés pour leurs qualités naturelles et/ou paysagères remarquables, offrent généralement une ambiance agréable et sont peu influencés par les activités humaines. Même si certains d'entre eux sont impactés d'un point de vue sonore, ils peuvent malgré tout procurer un calme relatif par rapport aux grandes zones urbaines environnantes.	Priorité 2 : La notion même de zone naturelle, par opposition à tout secteur aménagé par l'homme, procure un sentiment fort de « zone calme »
Présence de zones naturelles non classées, protégées ou inventoriées <i>Source : cartes IGN et investigations de terrain</i>	Ces secteurs, bien que moins mis en avant que ceux précédemment cités, peuvent présenter les mêmes qualités naturelles et offrir des zones tout aussi calmes.	
Présence de grandes zones agricoles <i>Source : cartes IGN et investigations de terrain</i>	Les secteurs agricoles sont généralement moins marqués par le bruit, routier notamment, du fait de la présence d'infrastructures de desserte de dimension plus locale. Ils peuvent ainsi offrir des itinéraires de promenade relativement calmes et accessibles à tous.	Priorité 3 : Il ne s'agit plus ici de zones naturelles véritables, mais ces secteurs procurent parfois des îlots de nature très appréciés au cœur de la ville
Présence de jardins publics, d'espaces verts communaux, de parcs pour enfants, de parcours de santé, d'aires de loisirs aménagées... <i>Source : mairies et investigations de terrain</i>	Ces espaces, généralement moins vastes que les précédents, sont aussi plus marqués par l'activité humaine. Ils sont toutefois généralement prévus dans un but d'identification de zones préservées, au cœur des espaces urbains. Ils peuvent donc parfois constituer des sites intéressants pour la recherche de zones calmes, bien que le critère de niveau sonore ne soit pas forcément très bon.	
Présence d'éléments de patrimoine culturel <i>Source : Ministère de la Culture</i>	Ces édifices sont parfois synonymes d'îlots préservés de toute nuisance et peuvent offrir des havres de tranquillité inattendus.	Priorité 4 : Bâtiments parfois protégés d'une urbanisation massive donc parfois plus calmes que les alentours

Tableau 3 : Données utilisées pour la définition des zones calmes sur le territoire de Solliès-Pont

C.III.ZONES CALMES RETENUES SUR LE TERRITOIRE DE SOLLIES-PONT

En tenant compte de l'ensemble des sources de données disponibles, il a été décidé de retenir les zones suivantes au titre de « zones calmes ». Les cartes pages suivantes permettent de localiser chacun de ces secteurs.

Secteurs pour lesquels le niveau sonore est inférieur à 50 dB(A) :

- Voir cartographie page suivante

Zones naturelles identifiées par la réglementation :

- ZNIEFF du Mont Combe – Coudon – les baus Rouges - Vallauris
- ZNIEFF des Collines de Cuers et grotte de Truébis
- Espaces boisés classés

Autres zones naturelles (non identifiées par la réglementation) :

- Vallée du Gapeau et ses berges
- Bande centrale agricole des Maures à Plan de Solliès

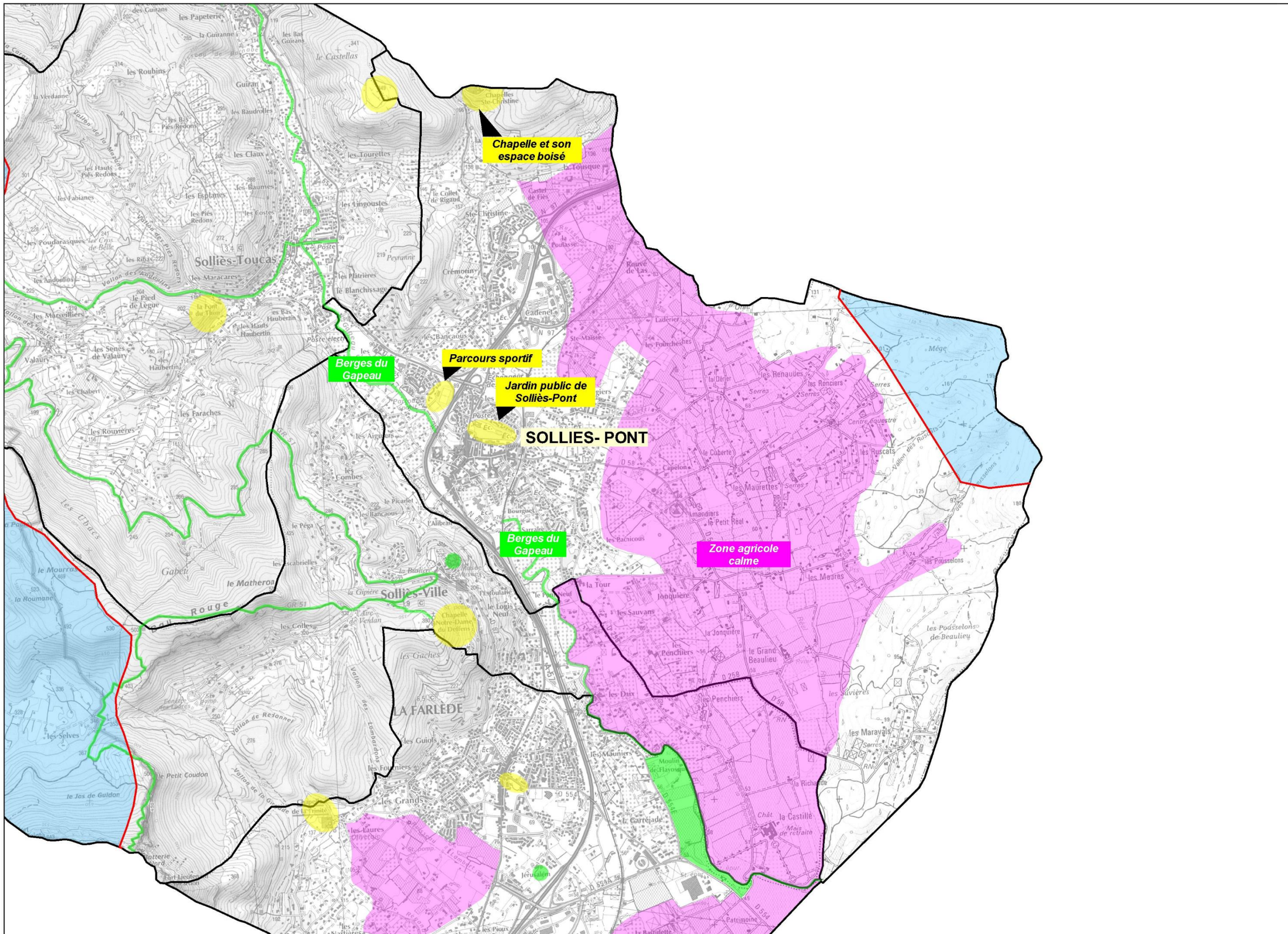
Espaces communaux aménagés, sites de rencontre, de promenade :




- Jardins public
- Chapelle Sainte-Christine

Tous ces secteurs, identifiés dans le précédent Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, peuvent encore être considérés comme « zones calmes ». En effet, **aucun aménagement majeur n'est venu perturber ces zones depuis leur identification en zone calme dans les précédents PPBE.**

Zones calmes retenues sur la commune de Solliès-Pont

Source : fonds de carte IGN



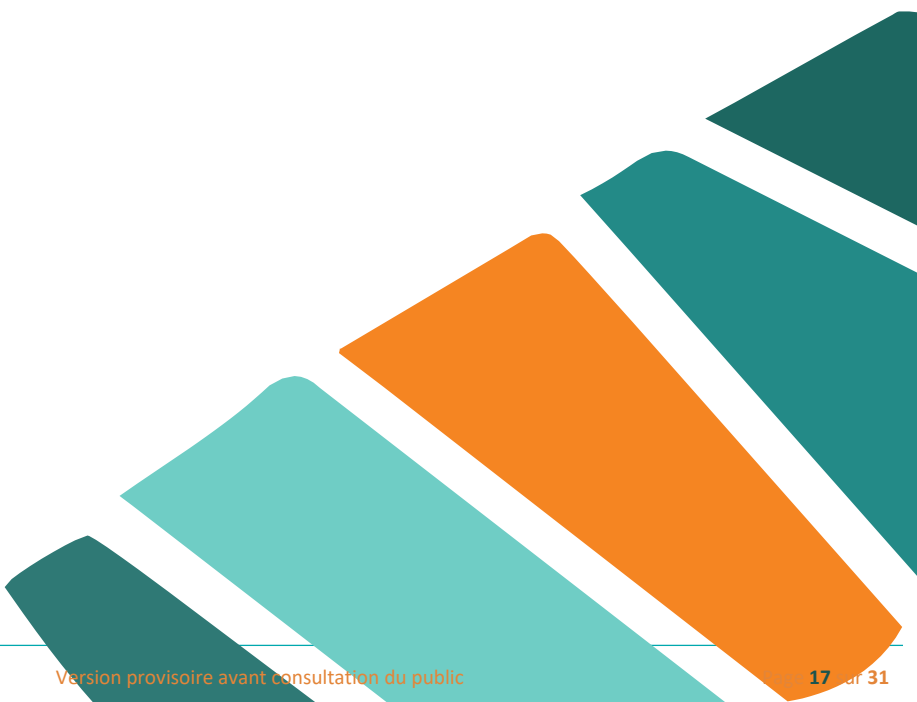
-  Limite communale
-  Zone éligible en secteur "nature"
-  Zone éligible en secteur "agricole"
-  Zone éligible en secteur "humain"
-  Courbe isophone 50 dB
-  Secteurs bénéficiant d'une ambiance sonore <50 dB



Echelle : 1 / 30 000



D. PLANS D' ACTIONS : MESURES DEJA REALISEES ET MESURES PROGRAMMEES



D.I. TYPES DE MESURES EXISTANT POUR PREVENIR OU REDUIRE LES NUISANCES SONORES

Ce chapitre, prévu pour présenter aux différents acteurs concernés les dispositifs et mesures existants pour lutter contre les nuisances sonores, n'a pas été repris dans cette version du PPBE 3ème échéance dans un souci d'allègement du document. Le lecteur pourra se référer au PPBE 1ère échéance s'il le souhaite.

D.II. MESURES PRECEDEMMENT MISES EN PLACE SUR LA COMMUNE DE SOLLIES-PONT

Lors des précédents PPBE, les échanges avec les différents gestionnaires d'infrastructures avaient montré la mise en œuvre de diverses actions de résorption des nuisances sonores. Certaines mesures ont été prises dans un but conjoint de sécurité et de réduction des nuisances. Elles sont rappelées dans le tableau ci-dessous.

Communes et infrastructures concernées	Mesure prise	Bénéfice obtenu
La Farlède, Solliès-Pont Autoroute A 57 (ESCOTA)	Aménagement d'écrans et merlons acoustique sur un linéaire de 2 km : protection à la source des riverains de l'autoroute	Réduction des niveaux sonores en façade 730 logements et 1 école bénéficiaires, riverains directs de l'A 57
La Farlède, Solliès-Ville, Solliès-Pont Autoroute A 57 (ESCOTA)	Réalisation de travaux d'isolation chez les particuliers : protection en façade des bâtiments particulièrement impactés	Réduction des niveaux sonores à l'intérieur du logement 48 logements bénéficiaires, riverains directs de l'A 57
Solliès-Pont, centre-ville <i>Ensemble formé par une partie des rue de la République, avenue du Général Magnan, rue Gabriel Péri, rue Notre-Dame, avenue des Aiguiers, avenue Sainte Claire Déville, , avenue des Palmiers</i>	Limitation de vitesse à 30 km/h Interdiction aux véhicules lourds (> 3,5 t) Ralentisseurs de type « dos d'âne »	Réduction des émissions sonores dans tout le centre-ville Environ 300 logements bénéficiaires ainsi que le collège Lou Castellas
Solliès-Pont, centre-ville <i>Rue Gabriel Péri, Rue Notre-Dame, Avenue du 6è RTS, rue Marie-Christine Blachas</i>	Plan de circulation établi au centre-ville : sens unique de circulation sur ces voiries	Meilleure répartition et séparation du trafic

<p>Solliès-Pont, hors centre-ville</p> <p><i>Chemin des Aiguiers, avenue des Oiseaux, chemin des Bancaous, avenue de Beaulieu, chemin des Pachiquous, chemin Ste Christine, avenue des Félibres, avenue des Fourches, chemin de la Tour, chemin des Penchiers</i></p>	<p>Limitation de vitesse à 30 km/h</p>	<p>Réduction des émissions sonores sur de nombreux axes de desserte principaux</p> <p>Environ 800 logements bénéficiaires</p>
<p>Solliès-Pont, hors centre-ville</p> <p><i>Chemin Ste Christine</i></p>	<p>Ralentisseurs</p>	<p>Réduction des émissions sonores</p> <p>Environ 100 logements bénéficiaires</p>

Tableau 4 : Mesures préventives ou correctrices mises en place sur le territoire de Solliès-Pont



Illustration 4 : Mesure correctrice : merlon de protection (Solliès-Pont, autoroute A57)

D.III. BILAN DES MESURES ADOPTEES DEPUIS LE PRECEDENT PPBE

Localisation, infrastructure visée	Proposition de mesures	Bénéfice acoustique attendu	Mesures effectuées
RD 458, RD 97 et RD 554	Aménagement d'un carrefour giratoire au croisement avenue du Général Magnan / Avenue du 9ème DIC / avenue Sainte-Claire Déville	Baisse des vitesses pratiquées donc réduction des émissions sonores sur cet axe	Carrefour giratoire réalisé
	Prévision de mise en place d'un enrobé absorbant lors de prochains travaux sur la voirie	Réduction des émissions sonores sur ces axes	Non engagée
	Isolation maximale des habitations nouvellement aménagées en bordure de voirie	Abattement maximal des niveaux sonores à l'intérieur des logements	Rappelé au PLU. (engagement du pétitionnaire, sans moyen de contrôle par la commune).
	Enquête auprès des riverains quant à leur ressenti actuel vis-à-vis du bruit environnant Information des populations résidentes sur la possibilité de réalisation d'études acoustiques (non subventionnées) Information des populations résidentes sur les mesures de réduction des nuisances sonores au sein d'une habitation (paragraphes E.I.2.1, E.I.2.2 et E.I.2.8) Information des populations résidentes de l'existence du PPBE et des cartes de bruit, mise à disposition de documentation en mairie	Meilleure connaissance du riverain quant aux actions possibles au sein même de sa parcelle, de son habitation.	Non engagée
	Gel des permis de construire sur les parcelles non encore aménagées	Fin de l'accroissement des populations fortement exposées aux nuisances sonores	Abandonnée
	Interdiction de traversée du secteur par les véhicules lourds		A mettre à l'étude avec le Département et Escota
	Réduction de voirie, mise en place de « chicanes » afin de réduire le trafic sur cet axe à une desserte locale. Le trafic de transit doit être incité à emprunter l'autoroute toute proche. Aménagement de ralentisseurs de type « dos d'âne » sur la RD 97 (avenue du Général Magnan)	Baisse des émissions sonores	Plateau ralentisseur réalisé avenue du Général Magnan.
Autoroute A 57, rue de la République – Collège de la Vallée du Gapeau	Réalisation d'une étude acoustique au sein du collège, extérieur et intérieur afin d'étudier également l'isolation existante	Chiffrage de la nuisance, vérification de l'isolation – Proposition de mesures acoustiques approfondies	Etude extérieure réalisée
	Plantation de haies végétales et/ou aménagement de panneaux de bois autour de la piste d'athlétisme (côté le plus exposé à l'autoroute). Création d'une trame paysagère afin de créer une séparation visuellement agréable avec les nuisances proches. Reprise des menuiseries exposées aux deux rues afin d'obtenir un niveau d'isolation optimal (35 dB(A) minimum)	Masque végétal : amélioration principalement subjective de l'ambiance sonore au sein de l'école Panneaux de bois et isolation des bâtiments : réel abattement des niveaux sonores de plusieurs décibels	Non effectuée (compétence département)
	Organisation de l'utilisation des terrains de sport en dehors des heures de pointe sur l'autoroute	Eviter l'exposition maximale des élèves et enseignants aux nuisances routières	Non effectuée (compétence éducation nationale)
	Organisation du « roulement » des salles de manière à ne pas exposer les mêmes populations (élèves et enseignants) toute la journée au bruit autoroutier	Eviter l'exposition permanente des élèves et enseignants aux nuisances routières	Effectuée partiellement
RD 554 avenue des Sénès – Groupe scolaire Alphonse Daudet	Aménagement d'un merlon de protection au nord de la cour d'école, au droit de l'arrêt de bus – Plantation d'une haie au sommet du merlon	Abattement des niveaux sonores dans la cour de récréation et amélioration visuelle garantissant un meilleur ressenti	Non engagée
	Vérification (et reprise si besoin) de l'isolation des bâtiments	Abattement des niveaux sonores dans les locaux	Non engagée
	Réflexion sur l'agencement intérieur des bâtiments, étude acoustique si besoin		Non engagée
	Mise en place de ralentisseurs de type « dos d'âne » sur la RD 554 avant l'arrivée devant l'école, dans le sens Ouest-Est	Baisse des émissions sonores sur la RD 554	Etude réalisée en 2016 conjointement avec le Département Action Non engagée
	Prévision de mise en place d'un enrobé absorbant lors de prochains travaux sur la voirie		PPBE Département
	Signalisation verticale annonçant la présence de populations sensibles sur la RD 554 dans le sens Ouest-Est		Non engagée
	Dans le sens Est-Ouest, limitation de vitesse à 30 km/h sur un linéaire défini juste après le carrefour giratoire afin d'éviter l'accélération brutale des véhicules, qui plus est en montée		Etude réalisée en 2016 conjointement avec le Département
Voiries communales	Généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h : Chemin des Aiguiers, Chemin des Bancaous, Avenue de Beaulieu, Montée de la Bergerie, Montée du Crémorin, Chemin de Cuers, Avenue Maréchal Delattre de Tassigny, Avenue des Félibres, Chemin des Fillols, Allée des Glaïeuls, Chemin des Laugiers, Avenue du Commandant l'Herminier, Avenue Magnan, Avenue Frédéric Mistral, Avenue des Oiseaux, Avenue des Oliviers, Chemin des Pachiquous, Avenue des Palmiers, Montée de la Peirouard, Chemin des Penchiers, Chemin des Renaudes, Rue de la République, Rue des Roses, Chemin des Ruscats, Chemin de Sainte-Christine, Avenue Sainte-Claire Deville, Chemin de la Tour	Baisse des émissions sonores sur une grande partie de la commune	Réalisée
	Mise à sens unique des voiries du Hameau des Laugiers		Réalisée

	<i>Reprise des enrobés : Avenue de l'Arlésienne, Avenue Jean Giono, rue Jules Charleux, rond-point des Anduès, Chemin de Sainte Christine, Avenue de la Liberté, Avenue du Général Magnan</i>	<i>Légère baisse des émissions sonores grâce à une meilleure qualité de roulement</i>	<i>Réalisée</i>
	<i>Amélioration de l'offre en matière de déplacements doux : pistes cyclables le long de l'avenue des Palmiers, de la rue de la République et de l'avenue du 6^{ème} RTS</i>	<i>Légère baisse des émissions sonores grâce à une légère baisse de trafic</i>	<i>Réalisée</i>
	<i>Création d'aires de covoiturage : échangeur Sainte-Christine, échangeur des Terrins</i>		<i>Réalisée sur Sainte-Christine, étude en cours sur Les Terrins</i>
Bâtiments	<i>Isolation phonique des bâtiments recevant du public : école de musique / réfectoire de l'école maternelle Houard Sauvat</i>	<i>Protection des populations et en particulier des populations sensibles</i>	<i>Réalisée</i>
	<i>Réhabilitation de 22 logements du centre-ville, y compris isolation phonique</i>		<i>Réalisée</i>

Tableau 5 : Bilan des mesures adoptées depuis le précédent PPBE

D.IV. MESURES A METTRE EN PLACE SUR LA COMMUNE DE SOLLIES-PONT DANS LE CADRE DU PPBE DE 3EME ECHEANCE

D.IV.1. Réduire le bruit dans les zones à enjeux

Secteur	Localisation, infrastructure visée	Proposition de mesures	Bénéfice acoustique attendu
1	Le Pont Neuf A 57, RD 97, RD 554	Enquête auprès des riverains quant à leur ressenti actuel vis-à-vis du bruit environnant Information des populations résidentes sur la possibilité de réalisation d'études acoustiques (non subventionnées) Information des populations résidentes sur les mesures de réduction des nuisances sonores au sein d'une habitation Information des populations résidentes de l'existence du PPBE et des cartes de bruit, mise à disposition de documentation en mairie	Meilleure connaissance du riverain quant aux actions possibles au sein même de sa parcelle, de son habitation.
2	Collège Vallée du Gapeau Proximité de l'A 57 et RD97	Complément à l'étude acoustique déjà menée, avec des mesures intérieures et étude de l'isolation sonore existante et à installer. Gestionnaire : Conseil Départemental	Chiffrage de la nuisance, vérification de l'isolation et de l'agencement interne des bâtiments – Proposition de mesures acoustiques approfondies
		Organisation de l'utilisation des terrains de sport en dehors des heures de pointe sur l'autoroute	Eviter l'exposition maximale des élèves et enseignants aux nuisances routières
5	Groupe scolaire Grande proximité de la RD554	Aménagement prévu en 2017 d'un merlon de protection au nord de la cour d'école, au droit de l'arrêt de bus – Plantation d'une haie au sommet du merlon	Abattement des niveaux sonores dans la cour de récréation et amélioration visuelle garantissant un meilleur ressenti
		Vérification (et reprise si besoin) de l'isolation des bâtiments	Abattement des niveaux sonores dans les locaux
		Réflexion sur l'agencement intérieur des bâtiments, étude acoustique si besoin	
		Signalisation verticale annonçant la présence de populations sensibles sur la RD 554 dans le sens Ouest-Est Dans le sens Est-Ouest, limitation de vitesse à 30 km/h sur un linéaire défini juste après le carrefour giratoire afin d'éviter l'accélération brutale des véhicules, qui plus est en montée	Baisse des émissions sonores sur la RD 554
6	Les Bancaous	Prévision de mise en place d'un enrobé absorbant lors de prochains travaux sur les voiries communales et départementales	Réduction des émissions sonores sur ces axes

Tableau 6 : Mesures proposées à nouveau sur le territoire de la commune de Solliès-Pont

D.IV.2. Actions générales à adopter

Par ailleurs, en considérant que la majorité de la population est soumise à un bruit routier sur ce territoire, même si ce bruit n'atteint pas la notion de « nuisances » en termes réglementaires, il existe diverses mesures plus globales à mettre en place par la commune. On a ainsi considéré l'ensemble des zones habitées du territoire comme « zones à enjeu ».

Il s'agira ici :

- de réglementer, par des arrêtés municipaux, la circulation des deux-roues motorisés et véhicules de type « quad » sur la voirie communale. Lors de nos investigations de terrain et de la concertation avec différents acteurs, cette nuisance a été citée bien plus souvent que le bruit autoroutier pourtant très marqué. Les populations déclarent souvent subir des niveaux sonores élevés en raison d'un petit nombre de véhicules effectuant d'incessants aller-retour en accélération maximale et avec des véhicules particulièrement bruyants (deux-roues « débridés », pots d'échappements volontairement percés...).
- de privilégier les enrobés absorbants lors de travaux d'aménagement de voirie, à privilégier sur les axes de transit. L'effet de ce type d'enrobé se ressentira surtout à des vitesses supérieures à 70 km/h.
- d'organiser des actions de sensibilisation des populations. La présente étude peut être le début d'une campagne de communication sur la nuisance acoustique et ses effets sur la santé. Des documentations fournies notamment par l'ADEME peuvent être exposées en mairie. Les responsables environnement de chacune des mairies doivent se former sur cette thématique. Il est nécessaire d'informer les populations sur les techniques d'isolation existantes qu'elles pourront appliquer à leur domicile. Au-delà des conflits fréquents liés au bruit, peu de gens connaissent les « trucs et astuces » pour limiter la nuisance chez eux. Enfin il pourra être intéressant d'organiser des « journées sans voiture », de promouvoir de toute manière qu'il soit les déplacements doux.

D.IV.3. Anticiper les enjeux dans les projets d'aménagement

D.IV.3.1. Zones d'aménagement futures prévues sur le territoire

La commune de Solliès-Pont ne dispose plus de grandes zones à urbaniser dans des secteurs potentiellement sensibles d'un point de vue acoustique. En revanche, une urbanisation par « remplissage de dents creuses » est encore possible sur le territoire. Celle-ci devra, pour les constructions à usage d'habitation, respecter les mesures d'isolement acoustique prévues par le décret du 30 mai 1995.

Sur le territoire de Solliès-Pont, les nouvelles habitations devront ainsi obligatoirement respecter les normes d'isolation prescrites dans les secteurs ci-après.

Infrastructures identifiées sur le territoire		Catégorie de l'infrastructure	Bande dans laquelle les constructions nouvelles devront bénéficier d'une isolation spécifique	
Solliès-Pont	A 57	1	300 mètres	
	Voie ferroviaire Nice – Marseille	1	300 mètres	
	RD 58	4	30 mètres	
	RD 97	Extrémité sud de la ville	3	100 mètres
		Entre le sud de la ville et le franchissement du Gapeau	4	30 mètres
		Entre le franchissement du Gapeau et l'avenue du 6ème RTS	3	100 mètres
		Entre l'avenue du 6ème RTS et le franchissement de l'A 57	4	30 mètres
		Entre le franchissement de l'A 57 et la limite communale	3	100 mètres
	RD 554	Entre l'avenue des Oliviers et la limite communale	3	100 mètres
		Entre l'échangeur et l'avenue des Oliviers	4	30 mètres

Tableau 7 : Bandes concernées par la nécessité d'isolation des logements neufs

Tout bâtiment à construire dans les secteurs identifiés doit respecter un isolement acoustique minimal déterminé selon les spécifications de l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 (spécifications précisées page suivante). Ce calcul prend en compte la catégorie de l'infrastructure, la distance qui la sépare du bâtiment, ainsi que l'existence de masques éventuels (écrans anti-bruit, autres bâtiments,...) entre la source sonore et chaque façade du bâtiment projeté. Il est également possible pour un constructeur d'ériger lui-même une protection de type écran (mur de clôture, merlon en bordure de lotissement, etc...) plutôt que d'adopter une valeur renforcée de l'isolement de façade, la finalité étant d'aboutir à un niveau sonore identique à l'extérieur du bâtiment.

D.IV.3.2. Règles de calcul de l'isolement minimal à appliquer aux logements neufs concernés par les « secteurs affectés par le bruit »

On distingue deux situations : celle où le bâtiment est construit dans une rue en U de celle où le bâtiment est construit en tissu ouvert.

Dans les rues en U

Le tableau suivant donne la valeur de l'isolement minimal en fonction de la catégorie de l'infrastructure, pour les pièces directement exposées au bruit des transports terrestres :

Catégorie de l'infrastructure	Isolement minimal DnAT (dB(A))
1	45
2	42
3	38
4	35
5	30

Tableau 8 : Isolement minimal à respecter dans les rues en « U » en fonction de la catégorie d'infrastructure routière

En tissu ouvert

Le tableau ci-après donne la valeur de l'isolement minimal en fonction de la catégorie de l'infrastructure et de la distance à laquelle se trouve l'habitation, pour les pièces directement exposées au bruit des transports terrestres.

	0-10m	10-15m	15-20m	20-25m	25-30m	30-40m	40-50m	50-65m	65-80m	80-100m	100-125m	125-160m	160-200m	200-250m	250-300m
1	45	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32
2	42	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	-
3	38	38	37	36	35	34	33	32	31	30	-	-	-	-	-
4	35	33	32	31	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tableau 9 : Isolement minimal à respecter selon le classement de la voie et la distance à celle-ci

D.IV.3.3. Préserver et mettre en valeur les zones calmes

Compte tenu de la présence de surfaces importantes ayant conservé un caractère naturel sur le territoire communal, on dispose de nombreux secteurs à protéger ou à valoriser dans le domaine de la « mise en valeur des zones calmes ». Il ne faut toutefois pas se focaliser uniquement sur les espaces réellement préservés de toute nuisance, et il sera intéressant de réfléchir à des actions sur les secteurs plus urbanisés mais offrant encore une certaine sérénité. Il subsiste souvent des enjeux importants sur ces zones appréciées des riverains.

Dans ces secteurs on sera ainsi particulièrement attentif :

- au niveau de bruit,
- à la qualité environnementale,
- aux activités humaines actuelles et prévues, aux enjeux de préservation sur ces zones pour les usages considérés,
- à la cohérence entre les documents de planification ou de préservation (schémas régionaux d'aménagement, SCOT, ...), de transport (PDU, DVA, ...) et d'environnement.

Quelques préconisations simples peuvent être envisagées pour mettre en valeur et assurer dans le temps la qualité acoustique de ces espaces :

- limiter les nuisances sonores liées à d'éventuels projets d'infrastructures,
- prendre en considération l'existence de zones calmes dans les documents d'urbanisme, en particulier dans le rapport de présentation des PLU,
- indiquer l'existence de ces zones, in situ, par des panneaux d'information précisant que l'environnement sonore est à préserver et rappelant les principes de comportement à respecter,
- suivre dans le temps l'évolution de l'environnement sonore dans la zone considérée.

De manière générale, la commune de Solliès-Pont a d'ores et déjà bien pris en compte cette notion dans ses documents d'urbanisme et dans sa politique d'aménagement de la ville au quotidien. On voit en effet apparaître des projets de valorisation et conservation des espaces verts existants, voire de création de nouvelles « poches vertes » au cœur de la commune.

On citera notamment le Parc du Château et quelques poches vertes protégées du bruit des infrastructures par la présence de bâtiments, mais aussi des merlons et écrans existants.

Certains points restent toutefois à améliorer et pourront faire l'objet de réflexion dans le cadre de la préservation et de la mise en valeur des zones calmes :

- de nombreux chemins de randonnée voire de Grande Randonnée (GR51) concernent le territoire communal, traversant de part en part les zones calmes offertes par Solliès-Pont. Ceux-ci sont peu mis en avant et il faut connaître le secteur pour détecter leur présence. La création de panneaux d'information depuis les secteurs urbanisés et en direction de ces départs de randonnée serait intéressante pour la valorisation de certaines grandes zones calmes.
- les berges du Gapeau ne nous paraissent pas suffisamment mises en valeur sur ce territoire. Le cours d'eau constitue une véritable coulée verte traversant le territoire et il pourrait en être fait un lieu de promenade et de pique-nique privilégié, offrant notamment le calme et une fraîcheur appréciable en plein été.
- le boulodrome et le terrain de sport avenue des Aiguiers/avenue du Maréchal Juin pourraient bénéficier d'une réflexion paysagère afin de masquer l'autoroute toute proche. En situation actuelle l'impression est donnée d'un délaissé routier en pied de talus de l'A 57, alors que ce secteur semble très apprécié et fréquenté par diverses générations.

On constate que la notion de préservation des zones calmes a été pleinement intégrée par la commune : la mise en avant des espaces verts, si petits soient-ils, fait partie des politiques d'aménagement de la commune et de l'intercommunalité.

La commune a compris les enjeux acoustiques liés ses infrastructures routières : le centre urbain a petit à petit été remanié et des plans de circulation très précis ont bouleversé le quotidien de certains riverains. Ceci a permis au centre-ville d'être un peu moins traversé par un trafic de transit, et notamment par les poids-lourds très nuisibles sur ces axes communaux.

Une piste de réflexion reste toutefois à approfondir pour poursuivre l'effort de protection des populations : améliorer l'offre de transport en commun (ou inciter les riverains) notamment pour les habitants descendant travailler dans l'agglomération toulonnaise. L'autoroute comme les routes départementales sont encore soumises à des fréquents encombrements aux heures de pointe du matin et du soir, ce qui dégrade la qualité de vie et notamment l'ambiance sonore de ses riverains directs.

D.V. MESURES PREVUES DANS LE PPBE DU RESEAU ESCOTA

Dans la même démarche que les collectivités territoriales, l'Etat est tenu de réaliser le PPBE du réseau routier national et notamment de son réseau autoroutier. Dans le Var, **la totalité du réseau autoroutier est concédé à la société ESCOTA**, qui a réalisé ses PPBE de 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} échéance. Les résultats de ces Plans sont repris dans le PPBE de chaque commune concernée (ici Solliès-Pont) : ils consistent principalement en **l'inventaire des Points Noirs du Bruit (PNB)** qui ont été recensés aux abords de ce réseau autoroutier et en la **définition d'actions préconisées pour résorber chacun de ces PNB**.

Le territoire de la commune de Solliès-Pont est concerné par le réseau autoroutier d'ESCOTA, traversé par l'autoroute A 57.

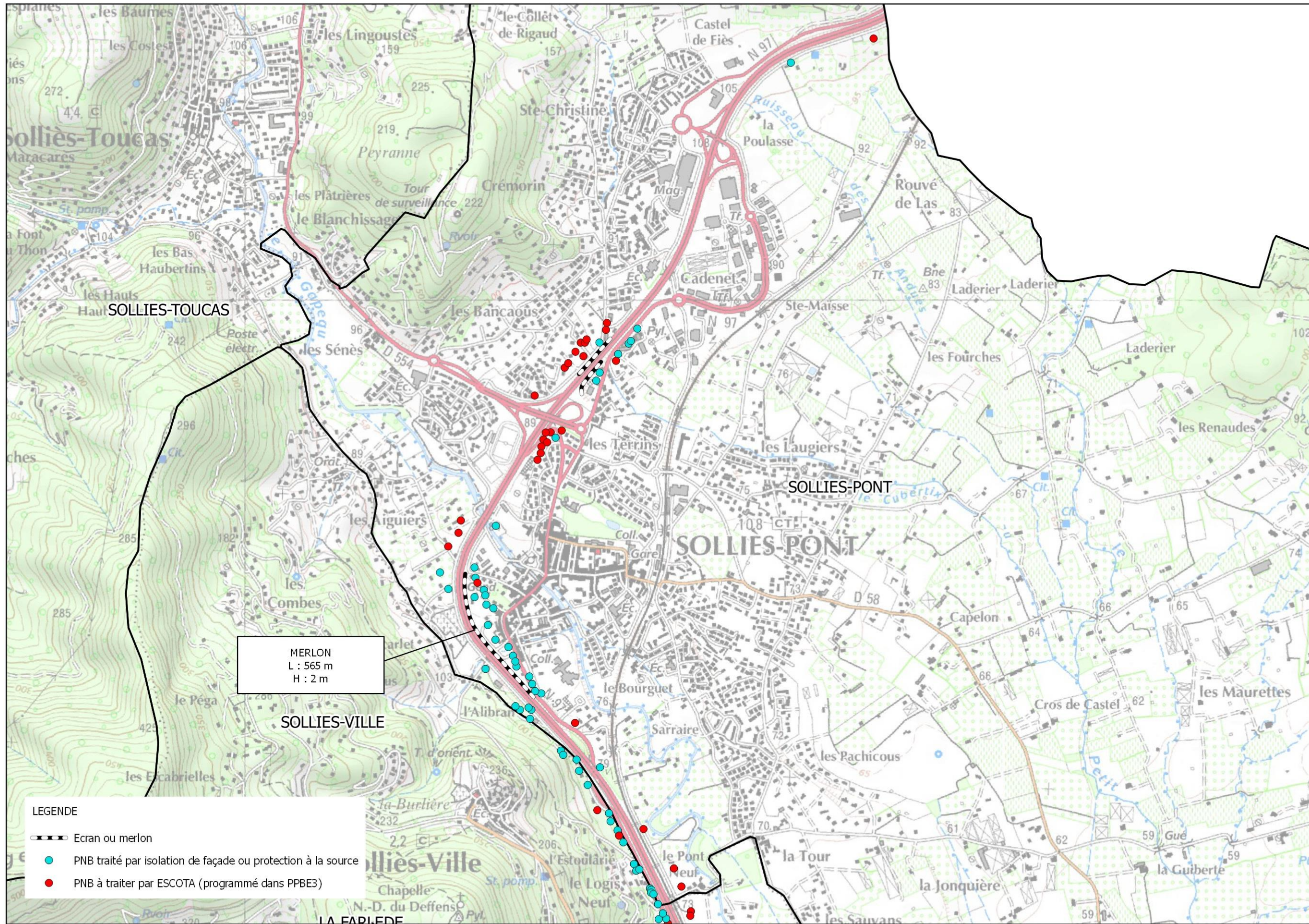
La carte page suivante montre qu'un certain nombre d'habitations ont été retenues comme étant des Points Noirs du Bruit (PNB) sur le territoire communal. Des actions ont donc été prises ou sont programmées pour la résorption de ces PNB :

- Un **écran de 565 mètres de long et 2 mètres de haut** a permis de protéger le quartier autour de la rue de la République (au nord du Collège), et en particulier une quinzaine d'habitations PNB
- Un **écran de 160 mètres de long et 2 mètres de haut** au nord de l'échangeur des Terrins ayant permis la résorption de 2 habitations PNB
- Une quinzaine d'habitations situées à proximité de l'autoroute ont **bénéficié d'un traitement par isolation de façade** (consistant principalement en une rénovation des menuiseries et aérations de l'habitation)
- 25 PNB restent à résorber selon ce même traitement par isolation de façade.

La société ESCOTA a mis en œuvre des solutions conséquentes sur la commune de Solliès-Pont : écrans acoustiques et isolations de façade ont permis la résorption d'une trentaine d'habitations PNB. Il reste désormais 25 PNB à traiter par ESCOTA sur cette commune.

Mesures réalisées et prévues par ESCOTA (bilan du PPBE 3 d'ESCOTA)

Source : IGN 2007



D.VI. MESURES PREVUES DANS LE PPBE DU RESEAU RFF

De même que précédemment, les PPBE menés présentement sur les communes à l'étude (Belgentier, Solliès-Pont, Solliès-Toucas, Solliès-Ville et La Farlède) intègrent les PPBE menés sur les infrastructures du réseau ferré présent sur le territoire. Le PPBE réalisé par la société RFF a été approuvé le 17 octobre 2016. Il concerne 155 km de voie ferrée dans le département du Var, sur la ligne « Marseille – Vintimille ».

Le territoire de la commune de Solliès-Pont est concerné par le réseau ferré de RFF, traversé par la ligne Marseille-Vintimille.

Les Services de l'Etat ont transmis le PPBE du réseau ferré concerné, mais dans lequel il est écrit que « *malgré des relances répétées des services de l'Etat, RFF PACA n'a transmis aucune donnée quant aux actions menées sur le réseau ferré* ».

Sur le territoire de la commune de Solliès-Pont, il est toutefois mentionné que **des études d'avant-projet sommaire en vue de la réalisation d'écrans acoustiques et d'isolations de façade ont été lancées**, mais n'ont pas abouti à ce jour.

Enfin, les éléments relatifs à la mise en place d'actions futures (programmées pour les cinq prochaines années) sont exposés comme suit : « Le correspondant ADEME assiste, aux côtés de l'État, aux démarches environnementales, notamment en matière de résorption des PNB. A l'échelle du PPBE, pourront être conduites les étapes suivantes, à savoir la réalisation des études avant-projet, les études plus précises de projet et les travaux de réalisation des écrans. Le financement de ces étapes sera recherché auprès des partenaires de la résorption des points noirs du bruit comme défini dans l'instruction interministérielle du 25 mai 2004. Idéalement, il conviendrait de signer une convention entre l'État, l'ADEME, SNCF Réseau, la Région, le Département concernant le traitement par écrans et isolations de façades des communes ».

Aucune mesure précise n'a été réalisée ni programmée par RFF sur le territoire de la commune de Solliès-Pont. Des études d'avant-projet en vue de la réalisation d'écrans et/ou d'isolation de façades, sans précisions des secteurs prioritairement visés, devraient être relancées dans les prochaines années.

E. CONCLUSIONS GENERALES ET PISTES DE REFLEXION POUR L'AVENIR



Le point de difficulté principal pour mener à bien cette étude est apparu autour du contraste que présente la commune : un territoire semi-rural, organisé autour d'un bourg, mais traversé par des infrastructures de transport supportant des trafics élevés et générant des nuisances non négligeables. Les points à retenir sont présentés ci-dessous.

Les éléments positifs

- L'installation par l'exploitant ESCOTA de protections acoustiques le long de l'autoroute A 57. Les points noirs du bruit ont notamment été pris en compte et de nombreux riverains bénéficient aujourd'hui d'une ambiance sonore moins pénalisante, notamment en termes d'impacts sur la santé.
- Le financement de l'isolation de logements particulièrement exposés. Ici aussi les points noirs du bruit sont en cours de résorption. De nouvelles mesures de ce type sont prévues suite à la réalisation du PPBE 3^{ème} échéance du réseau national.
- La prise de conscience de la part de la commune et l'intégration de la nuisance sonore comme critère de réflexion de l'aménagement du territoire. De très nombreuses mesures de réduction de vitesse, rues en sens unique, incitation aux déplacements doux, ..., ont été peu à peu mises en place.

La révision du Plan Local d'Urbanisme a permis d'intégrer les secteurs impactés par les nuisances sonores de la voie ferrée, de l'autoroute A57, de la RD97 et de la RD554 dans le zonage.

Les éléments négatifs

- La subsistance de secteurs affectés par l'autoroute A 57. Ne répondant pas aux critères d'éligibilité de la réglementation, plusieurs quartiers subissent encore aujourd'hui une nuisance sonore forte.
- Un trafic de transit (notamment véhicules lourds) encore important dans le centre-ville. La déviation de la commune n'a pas été mise en place et les poids-lourds sont souvent cités par les riverains comme nuisance sonore principale de leur quotidien.

Les pistes de réflexion

- Poursuivre les efforts pour diminuer la circulation du centre-ville
- Inciter plus les habitants à l'utilisation des transports en commun
- Inviter le riverain à une fréquentation accrue de sa ville : il a été constaté que les habitants « non historiques » de la commune à l'étude ne se rendaient que peu dans le centre urbain. Beaucoup d'habitants travaillant sur la côte littorale y fréquentent également les grands centres commerciaux et délaissent les marchés et commerces de proximité. La mise en place de cheminements « piétons et cycles » est un point majeur de cette amélioration. Le riverain doit désormais voir sa commune comme un lieu de loisir, de promenade, et non plus un point de passage sur son trajet vers l'agglomération toulonnaise.

La réalisation du PPBE pourrait être l'occasion de mettre à la disposition des riverains une information claire et complète sur le sujet. Le riverain ne connaît pas toujours les moyens existants de lutte contre le bruit. L'agencement même des habitations est le point de départ d'un cadre de vie amélioré. De nouveaux matériaux très performants sont désormais sur le marché.

La mise à disposition de la présente étude, mais surtout des brochures et contacts précieux de l'ADEME, est une aide pour les personnes s'intéressant au sujet. La mairie doit se donner les moyens de répondre rapidement et efficacement à tout riverain cherchant à faire progresser la lutte contre les nuisances sonores. La présente étude aidera également les usagers à mieux comprendre donc mieux respecter les mesures de restriction et d'organisation mises en place au sein de la commune.

Beaucoup de riverains n'ont pas conscience qu'ils pourraient eux-mêmes améliorer leur quotidien, la municipalité doit profiter de ce type d'étude pour communiquer sur le sujet majeur qu'est devenue la lutte contre les nuisances sonores.