

ACTE RENDU EXECUTOIRE PAR :
Date dépôt en préfecture : 11 JUIL. 2024
Date affichage :
Date notification :
Date publication : 15 JUIL. 2024
ASSEMBLEES-CONSEIL MUNICIPAL



Ville de Nîmes

Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) Voirie communale

Approuvé le 6 juillet 2024

Sommaire

1. Introduction.....	3
1.1 Résumé Non Technique.....	3
1.2 Contexte réglementaire et local.....	4
2. Quelques notions sur le bruit.....	5
2.1 Le son.....	5
2.2 Le bruit.....	5
2.3 Les indicateurs.....	7
3. Le diagnostic territorial.....	7
3.1 Méthodologie d'élaboration du PPBE voirie communale.....	12
3.2 Identification des acteurs concernés et partenaires.....	12
4. Actions réalisées depuis le précédent PPBE.....	13
4.1 Actions sur les infrastructures de la ville.....	13
4.2 Actions sur le matériel et les équipements appartenant à la ville.....	15
4.3 Actions au niveau de l'agglomération de Nîmes Métropole.....	15
5. Elaboration du programme d'actions 2024-2029.....	16
5.1 Réduire le bruit dans les zones trop exposées.....	16
5.2 Prévenir l'évolution du bruit.....	16
5.2.1 Actions sur le matériel et les équipements appartenant à la ville.....	17
5.2.2 Protéger les zones calmes.....	17
5.2.3 Projet à 5 ans et plus.....	18
6. La consultation du public.....	19

1. Introduction

1.1 Résumé Non Technique

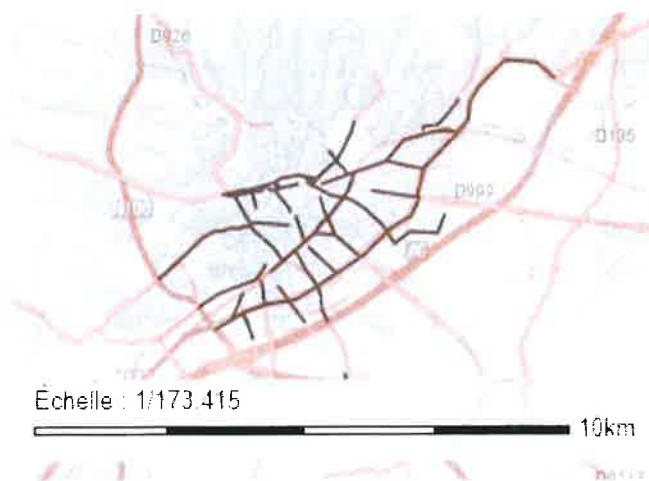
Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) élaboré par la Ville de Nîmes concernant le réseau routier relevant de sa compétence, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore réalisée, aux abords des routes communales dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules. Cette évaluation a été réalisée par l'Etat en 2022 et approuvée par Madame la Préfète du Gard le 16 janvier 2022.

Le plan présente les sources de bruit concernées, le territoire étudié, les enjeux et les objectifs liés à ce plan ainsi que les conditions de son élaboration.

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.
- La connaissance des actions engagées et prévues en matière de réduction du bruit par la commune et ses partenaires.
- Une interaction avec les services et partenaires.

Le réseau concerné est cartographié ci-dessous :



La collectivité s'efforce de réduire les niveaux sonores dans la ville par des aménagements visant à :

- fluidifier le trafic routier sur les axes principaux
- apaiser le trafic routier en mettant en place des modes de transport doux
- utiliser des matériaux absorbant le bruit (enrobé anti-bruit)

1.2 Contexte réglementaire et local

Dans le cadre de l'application de la **directive européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement**, les grandes agglomérations devaient se doter d'une carte stratégique du bruit et d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Les sources de bruit visées par les textes étaient l'ensemble des infrastructures routières et ferroviaires, les industries classées Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à Autorisation (ICPE-A) et SEVESO, ainsi que les principaux aéroports.¹

La Ville de Nîmes a approuvé le 20 juillet 2013 **les cartes stratégiques de bruit** réalisées en 2013 dans le cadre d'un groupement de communes ainsi que son plan de prévention du bruit de l'environnement (PPBE), document approuvé le 3 octobre 2015.

Ceux-ci étaient accessibles au public via le lien Internet suivant : <http://www.nimes.fr> rubrique Cadre de vie / Hygiène / Cartographie du bruit.

Afin de simplifier le dispositif et d'améliorer l'application de la directive européenne, un arrêté du 14 avril 2017, paru au Journal Officiel du 29 avril, a donné la nouvelle liste des 45 agglomérations compétentes pour la mise en œuvre de la directive. Cet arrêté est entré en application le 1er juillet 2017.

L'aire urbaine de Nîmes n'est plus concernée par ce dispositif.

En 2023, la ville de NIMES était concernée par la réalisation d'un PPBE d'infrastructures 4ème échéance, basée sur les cartes de bruit de la même échéance établies par la DDTM. Des voies routières communales entrent dans le champ de ce PPBE infrastructures (les voies routières concernées sont celles supportant plus de 8200 véhicules par jour).

La construction du PPBE s'est déroulée en 3 étapes :

- Évaluation du bilan de la cartographie réalisée,
- Recensement des actions mises en œuvre sur les 10 dernières années et des actions prévues sur la durée du PPBE,
- Révision du PPBE communal sur les infrastructures routières communales visées.

Le présent PPBE a pour objectif d'identifier et, si nécessaire, d'optimiser les actions à engager pour améliorer les situations dégradées.

¹ Les sources non considérées sont : le bruit de voisinage entre personnes privées, le bruit des équipements techniques, le bruit des animaux, etc.

2. Quelques notions sur le bruit

2.1 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	Échelles	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 LAeq (niveau moyen équivalent)

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

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

2.2 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).

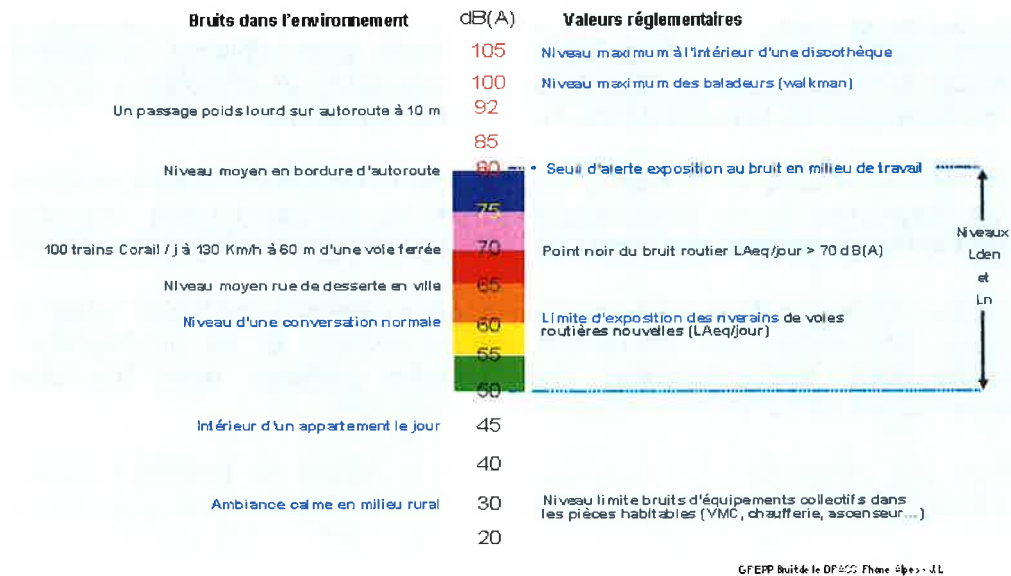
Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. C'est la première nuisance à domicile citée par 54 % des personnes, résidant dans les villes de plus de 50 000 habitants.

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

Echelle comparative intégrant les niveaux d'expositions des cartes de bruit stratégique

(Code couleur des légendes utilisé pour les représentations des niveaux d'exposition définis par la norme NFS 31 130)



2.3 Les indicateurs

Les cartes de bruit sont élaborées suivant les indicateurs instaurés par la directive européenne à savoir le Lden (Day Evening Night Level) et le Ln (Night Level). Chaque État-membre de l'UE définit ses propres périodes (jour, soir et nuit) sachant que la durée de chaque période est la même pour tous les États (jour : 12h / soir : 4h / nuit : 8h).

En France, les périodes ont été définies de la manière suivante :

- day/jour : [6h-18h]
- evening/soir : [18h-22h]
- night/nuit : [22h-6h]

Les indicateurs Lden et Ln correspondent à une moyenne énergétique définie sur les périodes (Jour/Soir/Nuit) pour le Lden et (Nuit) pour le Ln. Les résultats correspondants sont exprimés en décibels pondérés A ou dB(A), ils traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé :

- Le Lden caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « Lday, Levening, Lnight », niveaux sonores moyens 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 Lnight est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.
- Le Lday est le niveau d'exposition au bruit diurne : il est associé à l'exposition au bruit de la population dans les espaces que celle-ci occupe la journée. Il est particulièrement pertinent pour l'analyse des zones calmes.

3. 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 et d'inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit.

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

Les 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.

L'analyse des cartes de bruit et la perception générale du territoire communal, ont permis d'identifier comme principales sources de bruit routier, pour ce qui est du réseau communal les infrastructures suivantes (trafic < 8200 véhicules/jour) :

Réseau routier Communal

Nomenclature CBS 2019	Voie	Débutant	Finissant	Linéaire concerné (en km)	type
C1	Av. Bir-Hakeim	Giratoire Av. Président Salvador Allende	Intersection Route d'Avignon	0,7	Reconduite
C2	Av. de la Liberté	Intersection rue de l'ancienne gare	Intersection Av. Président Salvador Allende	0,2	Révisée
C3	Av. Maréchal Juin	Intersection rue Jean Jaurès	Rond-point du Four à chaux	2,1	Reconduite
C5	Av. Jean Jaurès	Bld Sergent Triaire	Quai de la Fontaine	0,4	Révisée
C6	Av. Kennedy	Intersection rue de Verdun	Giratoire D40	2,1	Reconduite
C7	Av. Pierre Gamel	Giratoire Av. Président Salvador Allende	Intersection Bld Sergent Triaire	0,8	Reconduite
C8	Bld Natoire	Intersection Bld Sergent Triaire	Intersection Av. du Général Leclerc	0,4	Reconduite
C9	Bld Sergent Triaire	Intersection Av. Jean Jaurès	Intersection Av. Feuchères	1,4	Révisée
C10	Bld Talabot	Intersection Av. Feuchères	Intersection Route d'Avignon	1,5	Reconduite
C11	Chemin Croix Vauvert	Intersection Av. Maréchal Juin	Intersection Av. Président Salvador Allende	0,5	Reconduite
C12	Chemin Capouchiné	Giratoire Rue Yves Sigal	Intersection AV. Maréchal	0,4	Reconduite

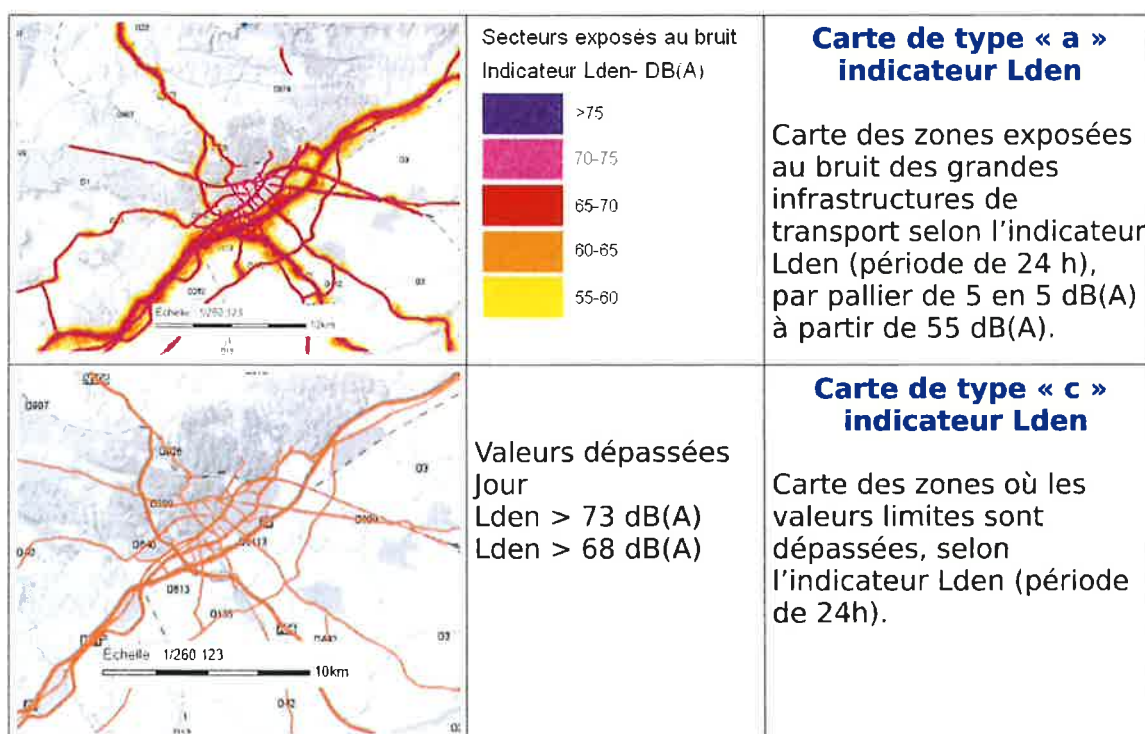
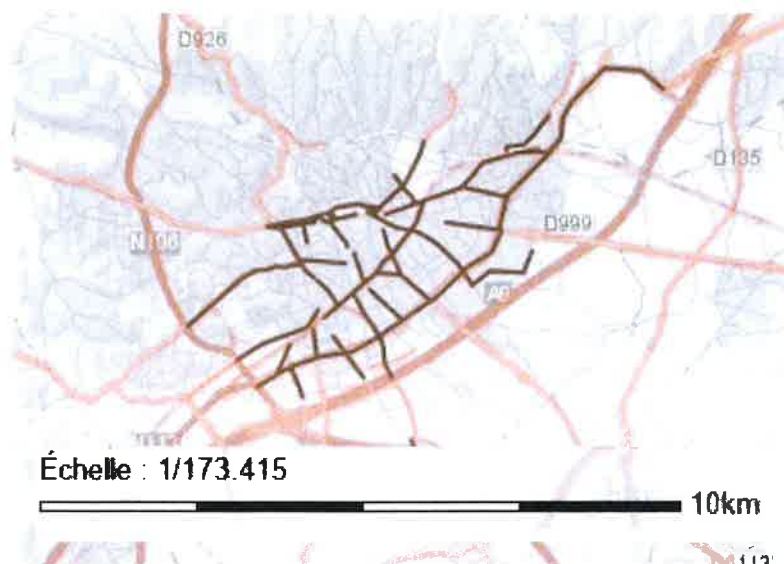
			Juin		
C13	Cours Jean Monnet	Giratoire Av. Jean Prouvé	Giratoire Av. Président Salvador Allende	0,5	Reconduite
C15	Route de Courbessac	Intersection Rue Louis Armand	Intersection rue Jacques Baby	1	Reconduite
C16	Route de Saint Gilles	Giratoire Av. Président Salvador Allende	Pont sur l'A9	1,6	Révisée
C17	Route de Beaucaire	Intersection rue Pierre Semard	Giratoire Av. Président Salvador Allende	0,7	Révisée
C18	Rue de la Biche	Intersection Rue Bonfa	Intersection rue Vincent Faïta	0	Supprimée
C19	Rue de la Cité Foulc	Intersection rue Bossuet	Intersection Bld Sergent Triaire	0,5	Révisée
C20	Rue de la République	Intersection Bld. Des Arène	Intersection AV. Jean Jaurès	0	Supprimée
C21	Rue de la Tour de l'Evêque	Giratoire Av. Président Salvador Allende	Intersection rue du Planas	0,7	Révisée
C23	Rue Dhuoda	Intersection Bld Sergent Triaire	Place Séverine	0,5	Reconduite
C24	Rue Gaston Boisier	Intersection Quai de la Fontaine	Intersection Rue Molière	0,2	Reconduite
C25	Rue Segurier	Intersection Bld Talabot	Intersection Av. Gabriel Péri	0,6	Révisée
C26	Rue Sully	Intersection rue de la Biche	Intersection rue Pierre Semard	0,6	Reconduite
C28	Rues de l'Abattoir et du Cirque romain	Intersection Av. Pompidou	Intersection rue de la République	0,6	Reconduite
C29	Rues de Sauve, de Gretty et Rabeau de Saint-Etienne	Intersection rue de Sauve	Intersection rue Grétry - Rue Racine	0,8	Reconduite
C30	Rue du Mail	Intersection Av. Pompidou	Intersection rue de la Porte de France	0,7	Reconduite
C31	Av. Pompidou et rue de Verdun	Intersection Av. Roosevekt	Place Séverine	1	Reconduite
C33	Av. Carnot et Général Leclerc	Intersection Rue Notre-Dame	Intersection Av. du Président Salvador Allende	1,4	Reconduite
C34	Av. R Bompard, rues Christino Garcia et Paul Painlevé	Intersection Bld Talabot	Intersection Route de Beaucaire	2,4	Révisée

C35	Route d'Avignon et rue Pierre Semard	Intersection rue de Conde	Intersection Pont de la justice	2,8	Reconduite
C36	Route d'Uzès	Giratoire rue Sully	Carrefour rue de la Maison maternelle	0,7	Reconduite
C37	Bld E Santenac, place Gabriel Péri et rue Condé	Intersection Bld Gambetta	Place gabriel Péri	0,4	Reconduite
C38	Bld Amiral Courbet, Gambetta et Square des Antonins	Intersection Nld de Prague	Square Antonin	0,8	Révisée
C39	Bld A. Daudet, de Prague, des Arènes et Victor Hugo	Intersection Square Antonin	Intersection rue de la République	0,6	Révisée
C40	Avenue F. Roosevelt et quai de la Fontaine	Intersection Route de Sauve	Intersection Square Antonin	1	Reconduite
C41	Av. Salvador Allende et route d'Avignon	Giratoire N113 et N106	Echangeur A9 Nîmes Est	8,6	Reconduite
C42	Av. François Mitterand	Av. Salvador Allende	Carrefour D535	1	Révisée
NC	Rue Vincent Faïta	Rue Sully	Bld Etienne Saintenac	0,5	Entrée dans le périmètre de l'échéance 4

Il existe plusieurs types de cartes stratégiques du bruit consultables sur le site Internet des services de l'Etat dans le Gard :

<http://www.gard.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit-lie-aux-transports/Carte-de-bruit>

Pour le tronçon de voiries communales considérées, les cartes sont reprises ci-après afin d'illustrer l'exposition au bruit des riverains.



L'exploitation de ces cartes conduit aux chiffres de personnes exposées suivants :
Indice Lden en dB(A) :

Voie	L _{den} [5-60[	Nombre de personnes exposées				Nombre de logements exposés				
		[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
C_N°	1264	7572	7553	5972	13	7023	4207	4196	3318	755

mes	2				59					
L_{den}	Nombre d'établissements de santé exposés					Nombre d'établissements d'enseignement exposés				
Voie	[50-55[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	> 75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	> 75
C_Nîmes	4	14	3	6	1	54	37	25	26	3

L_{den}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés
Voie	> 68			
C_Nîmes	10454	5808	8	45

Voie	Surface exposée selon L_{den} (km2)		
	> 55	> 65	> 75
C_Nîmes	9.3	3.38	0.65

Indice L_{night} en dB(A)

L_{night}	Nombre de personnes exposées					Nombre de logements exposés				
Voie	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	> 70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	> 70
C_Nîmes	7536	7502	5828	1178	9	4187	4168	3238	654	5

L_{night}	Nombre d'établissements de santé exposés					Nombre d'établissements d'enseignement exposés				
Voie	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	> 70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	> 70
C_Nîmes	12	4	14	3	7	57	54	37	25	29

L_{night}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés
-------------	------------------------------	-----------------------------	--	--

	S			
Voie	> 62			
C_Nîmes	4620	2567	13	77

Sources : https://www.gard.gouv.fr/contenu/telechargement/51836/393426/file/RNT_Gard_routes_Fer_definitif_2023.pdf

Données issues du Rapport d'études de janvier 2023 du Résumé Non Technique sur les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) du département 030 pour les réseaux routier et ferroviaire non concédés réalisé par le CEREMA

3.1 Méthodologie d'élaboration du PPBE voirie communale

Outils à disposition :

Afin d'établir son PPBE, la ville de Nîmes a utilisé les données d'entrée et de sorties des cartes de bruit réalisées par la DDTM.

Détermination des enjeux :

L'analyse des cartes de bruit s'est focalisée sur les axes pour lesquels des habitants ou établissements sensibles sont potentiellement exposés à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites définies par les textes.

Définition des objectifs et proposition de scénarios :

Le PPBE a vocation à répondre aux 3 grands objectifs suivants :

- Réduire le bruit dans les zones sensibles trop exposées.
- Prévenir les effets du bruit en amont des projets d'aménagements.
- Définir et préserver les zones de calmes.

Ces objectifs sont définis plus précisément pour répondre aux principaux enjeux.

Les types d'actions à mettre en œuvre pour répondre à ces objectifs peuvent être des actions correctives, ou des actions préventives. La mesure peut se situer à la source, sur le chemin de propagation et/ou au niveau du bâtiment sensible.

Le choix d'une action plutôt qu'une autre est proposé en fonction d'une analyse technico-économique et/ou d'une possible opportunité.

3.2 Identification des acteurs concernés et partenaires

La commune de Nîmes est l'autorité compétente pour la mise en place et le suivi de la politique d'évaluation et de gestion du bruit sur les infrastructures routières communale.

Le PPBE de la ville de Nîmes est un outil de concertation et de réflexion sur les leviers d'actions envisageables pour réduire et/ou prévenir l'excès de bruit sur sa voirie communale.

4. Actions réalisées depuis le précédent PPBE

4.1 Actions sur les infrastructures de la ville

Les aménagements listés ci-dessous permettent de réduire les niveaux de bruit de la circulation.

➤ Mise en sens unique :

Mises en sens unique	Observations	Section
Rue Gilles de Roberval	Projet T2	
Rue Jean Moulin	Projet T2	
Rue d'Estienne d'Orves	Projet T2	
Rue Félix Eboué	Projet T2	Entre la rue d'Estienne d'Orves et la place Michel Bully
Rue de l'Hôtel-Dieu	Travaux PACO	
Rue de la Biche	Aménagement cyclable	Entre la rue Bonfa et la rue Sully
Rue Sully	Aménagement cyclable	Entre la rue de la Biche et la rue Vincent Faïta
Rue Jean Crespon	Plan de circulation	
Rue du Romarin	Zone 30	
Rue Edgar Mouton	Zone 30	
Rue du Vélodrome	Zone 30	
Rue de Loye	Zone 30	
Rue Frédéric Paulhan	Zone 30	
Rue Terraube	Zone 30	
Rue Emile Kahn	Zone 30	
Rue Maurice Bellonte	Zone 30	
Rue de Lille	Zone 30	
Rue de Nice	Zone 30	
Rue de Toulouse	Zone 30	
Rue de Barcelone	Zone 30	Entre la rue de Bouillargues et la rue Salomon Reinach
Rue de Liège	Zone 30	
Rue de Strasbourg	Zone 30	
Rue de Garons	Zone 30	
Rue Sainte-Perpétue	Zone 30	Entre la rue Salomon Reinach et la route de Beaucaire
Rue Magaille	Zone 30	
Rue d'Alger	Zone 30	
Rue du Stand	Zone 30	
Rue Guynemer	Zone 30	
Rue Nungesser et Coli	Zone 30	
Rue Claude Bernard	Zone 30	

- o Les autres limitations sont ponctuelles et liées à des aménagements type ralentisseurs qui n'ont que peu d'effet sur le bruit.

➤ **Pose d'enrobé phonique :**

- o Un enrobé phonique a été utilisé boulevard Allende entre le Colisée et le chemin Tour de l'Evêque, et entre la rue Salomon Reinach et la rue Guy de Maupassant (voies nord).

Ce même type d'enrobé a été utilisé lors de la rénovation du quai de la Fontaine (entre le boulevard Alphonse Daudet et l'avenue Jean Jaurès).

➤ **Réduction de voies de circulation :**

Le projet T2 qui a notamment permis de réduire à une voie de circulation l'avenue Kennedy et le boulevard Talabot.

➤ **Piétonisation de voie :**

La rue Auguste a fait l'objet de travaux d'aménagement au cours de l'année 2023. Cette voie est désormais réservée aux piétons entre l'avenue du Général Perrier et le square Antonin.

4.2 Actions sur le matériel et les équipements appartenant à la ville

La ville de Nîmes possède **80 véhicules électriques** dont 51 véhicules légers et 29 véhicules utilitaires (bennes légères, fourgons et véhicules plateau).

La ville dispose également de **10 véhicules hybrides** (essence / électrique), **3 scooter électrique et 50 vélos à assistance électrique**.

En 2024, plus de **34% du parc de véhicules est électrique ou hybride**.

4.3 Actions au niveau de l'agglomération de Nîmes Métropole

Nîmes Métropole a notamment pour objectif de proposer des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Pour ce faire différents projets ont été réalisés :

- La mise en service de lignes de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) en mode Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)
- Les extensions de lignes de TCSP
- La mise en service de stations de vélos

- L'aménagement de couloirs de bus
- Développement du covoiturage avec la mise en place d'un site de mise en relation.
- Financement des projets de voirie contribuant à la modération de la vitesse et au développement des modes doux.

5. Elaboration du programme d'actions 2024-2029

Ce chapitre porte uniquement sur les propositions d'actions nouvelles, à 5 ans.

Le chapitre est présenté selon les objectifs du PPBE, qui consiste à :

- Réduire, si nécessaire, le bruit dans les zones trop exposées.
- Prévenir l'évolution des niveaux de bruit.
- Protéger les zones calmes.

5.1 Réduire le bruit dans les zones trop exposées

Des mesures envisageables pour réduire le bruit portent sur une action de réduction à la source. Il s'agit d'une mesure de type curatif.

Axe de travail	Actions envisageables	Impact acoustique	Coût de mise en œuvre	Date estimative de mise en œuvre
Réduire le bruit dans les zones trop exposées	Quartiers Croix de fer, Carmes-Richelieu et Grézan Boulevard du Président Salvador Allende	Etudier le passage en zone où la circulation des véhicules est limitée à 30 km/h.	Non évalué	Direction de la Voirie 2025
	Rue Guizot	Etablir les jonctions entre les pistes cyclables.	Non évalué	Direction de la Voirie 2025
		Piétonisation de la voie entre l'avenue du Général Perrier et la rue Mûrier d'Espagne	Non évalué	Direction de la Voirie Fin 2024
	Secteur du futur Palais des	Piétonisation des abords	Non évalué	Direction de la Voirie A l'issue de la livraison du

5.2 Prévenir l'évolution du bruit

Suite à la transmission par la DDTM du classement sonore des voies sur le territoire de la commune et plus particulièrement les voies communales, il est apparu opportun de définir de grands secteurs englobant ces voies et sur lesquelles des travaux structurants sont programmés qui auront pour conséquence une amélioration du confort acoustique.

Axe de travail I	Actions envisageables	
	Rte d'Avignon	Vérifier l'exposition de l'Ecole maternelle Pont de Justice (mesure réalisée par le service hygiène de la Ville de Nîmes dans la cour de l'école.
	Voie Communale (Av. Président Allende)	Suivi du projet de la Voie Urbaine Sud (premier tronçon envisagé entre la route de Beaucaire et la route d'Arles)
	Centre de Nîmes	Vérifier l'exposition de l'Ecole maternelle Mont Duplan (mesures réalisées par le service hygiène de la Ville de Nîmes dans la cour et dans une classe de l'école). Surveillance du comptage fixe de véhicule sur les boulevards ceinturant l'écusson.

5.2.1 appartenant à la ville

Actions sur le matériel et les équipements

Les actions visant à renouveler le parc automobile de la ville avec, parmi les objectifs fixés, une baisse du niveau sonore sera poursuivi pour les 5 ans à venir. Ces objectifs sont déclinés comme suit :

- Renouvellement des véhicules électriques loués.
- Poursuite du renouvellement des véhicules dans le respect des clauses de la loi de transition énergétique qui prévoit que 20% des véhicules renouvelés par une collectivité territoriale devront l'être par des véhicules à faibles ou très faibles émissions de CO2.

5.2.2

Protéger les zones calmes

Les actions de préservation des zones calmes identifiées dans le cadre du PPBE sont présentées dans le tableau suivant :

Toutes les zones retenues comme zones calmes dans le PPBE sont déjà inscrites au PLU comme « zones à protéger ».

Lieux retenus	Actions envisageables	Impact acoustique	Coût de mise en œuvre
Parc de Vacquerolles	Fait l'objet, dans le cadre du projet « Petit Vedelin / Route de Sauve », d'une réflexion avec le Département 30 pour des aménagements routier type rond-point, parc-relais.	Amélioration de son accessibilité	Non communiqué
Bois des Espeisses	Le contournement ouest routier dans les prochaines années (supérieur à 5 ans) devrait diminuer le trafic routier.	Réduction des nuisances sonores liées au trafic routier	Non communiqué
Jardins de la Fontaine	Diminution des animations à caractère bruyant du site (concerts des nuits des jardins, spectacles,...)	Réduction des nuisances sonores liées aux activités culturelles	En œuvre depuis la 3 ^e échéance du PPBE
Esplanade Feuchères	Mesure de bruit pour caractériser l'ambiance sonore du lieu (sur l'Esplanade)	Caractérisation acoustique du lieu	A réaliser par le service hygiène de la Ville de Nîmes

5.2.3

Projets à 5 ans

Les grands projets sont consultables sur le site de la ville de Nîmes, dans la rubrique « Grands projets »

o Parc urbain Jacques Chirac

Le projet porte sur la création d'un grand parc paysager ouvert au public sur des terrains qui abritaient autrefois l'activité des pépinières Pichon. Il s'agit de valoriser cette vaste coulée de verdure et de biodiversité accompagnant le Vistre de la Fontaine, entre la gare et l'autoroute A9, en y créant un lieu naturel d'agrément et de loisirs pour tous.

Ce projet vient compléter au sud l'aménagement de la Diagonale verte, continuité nord/sud de verdure et de mobilités douces, qui part du bois des Espeisses, traverse les Jardins de la fontaine jusqu'aux allées Feuchères, suivant le chemin de l'eau.

Dotés d'un patrimoine végétal exceptionnel comprenant de très nombreuses espèces qui ont été plantées durant le siècle d'activité des pépinières, ces terrains sont une chance pour les Nîmois de bénéficier d'un poumon vert en plein centre-ville. D'une surface totale de 14,5 hectares au cœur de la Ville, qui s'étendra du Triangle de la Gare jusqu'à l'autoroute A9, ce parc urbain impactera de façon importante la vie de tous les Nîmois mais également des habitants des communes alentours. Situé entre les quartiers des Marronniers, Route d'Arles/Beausoleil et la Cité des Espagnols, bordé par la rue des Quatrefoies à l'Ouest et la rue de Varsovie à l'Est, traversant le boulevard du Président Allende, bordant le parc d'activités Georges Besse, ce parc prendra place au cœur d'un environnement très urbain et sera un espace revitalisant pour ces quartiers d'habitat.

o Schéma de développement des modes actifs

La Ville a adopté depuis décembre 2019 son schéma de développement des modes actifs à l'horizon 2030. La pratique de la marche à pied et du vélo, bénéfique pour la santé et l'environnement, sera ainsi encouragée par la création d'espaces dédiés et sécurisés, doublés sur une période de dix ans.

Le plan de déploiement prévoit ainsi de porter le linéaire d'itinéraires à 78,3 km en 2030, à travers l'installation de pistes en site propre, de bandes cyclables, l'organisation du partage de la voirie par l'extension des zones 30.

L'identification des axes majeurs à aménager et leur priorisation s'appuie sur la volonté de créer un maillage pertinent d'itinéraires dédiés au vélo et à la marche à pied, en site propre, le plus souvent possible. En centre-ville, il s'agit d'encourager les modes doux ou les transports en commun (zones 30, zones mixtes, contre sens cyclables) en agissant sur les jalonnements et le stationnement. Des liaisons identifiées comme structurantes dans les réseaux d'itinéraires intercommunaux et départementaux (voie verte) seront interconnectées, comme la voie verte de Caveirac. Le développement des parcs à vélo, l'aide à l'achat et les vélos en libre-service constituent d'autres leviers à renforcer.

6. La consultation du public

Conformément à l'article L572-8 du code de l'environnement, le présent PPBE a été mis à la consultation du public. Cette consultation a lieu du 3 avril au 3 juin 2024 inclus.

Le projet était consultable directement aux services techniques municipaux, 152 avenue Robert Bompard, 30000 Nîmes. Les citoyens disposaient d'un accès d'un registre (papier) pour consigner leurs remarques. *Les cartes de bruit établies par les services de l'Etat sont consultables à tout moment sur le site internet de la DDTM du Gard.*

Un avis faisant connaître les dates et les conditions de mise à disposition du public a été publié dans la presse locale (Midi libre le 18 mars 2024).

Aucun avis n'a été émis.