



## PARC NATIONAL DU MERCANTOUR

---

### NOTE DE PRÉSENTATION

#### projet d'arrêté

instaurant une interdiction de circuler en raison d'une limitation de tonnage et de longueur ainsi qu'une restriction de vitesse de circulation des véhicules terrestres à moteur sur la portion de route communale reliant le faux-col de Restefond au col de la Bonette, entre le PR20+992 et le PR23+558

--

cœur du parc national du Mercantour, commune de Jausiers,  
département des Alpes-de-Haute-Provence

---

### **I - Rappel des dispositions réglementaires utilisées pour bâtir le projet d'arrêté**

Article L.2213-1 du code général des collectivités territoriales	Article L.331-10 du code de l'environnement
<p>Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation.</p> <p><u>A l'extérieur des agglomérations, le maire exerce également la police de la circulation sur les voies du domaine public routier communal et du domaine public routier intercommunal, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation.</u></p>	<p>Le directeur de l'établissement public du parc national exerce, dans le cœur du parc, les compétences attribuées au maire pour :</p> <p>1° La police de la circulation et du stationnement prévue aux articles <a href="#">L. 2213-1</a> à <a href="#">L. 2213-6</a> du code général des collectivités territoriales, hors agglomération ;</p> <p>[...]</p> <p>Sauf cas d'urgence, les actes réglementaires du directeur pris en application des précédents alinéas doivent avoir été transmis pour avis huit jours au moins avant leur date d'entrée en vigueur aux maires des communes intéressées.</p> <p>[...]</p>

### **II – Contexte du projet**

Actuellement, côté Jausiers (Alpes-de-Haute-Provence), la circulation des véhicules terrestres à moteur en période d'ouverture de la route de la Bonette est réglementée par deux arrêtés municipaux :

- l'arrêté du 16 mai 2007, qui interdit la circulation des véhicules dont le poids total roulant excède 20 tonnes ou dont la longueur dépasse 15 mètres ;
- l'arrêté du 14 août 2007 qui limite la vitesse à 50 km/h, pour tous les véhicules terrestres motorisés.

Côté Alpes-Maritimes, la route de la Bonette devient métropolitaine. Sur cette portion de route, aucun arrêté ne restreint la vitesse de circulation, le tonnage ou la longueur des véhicules.

Les véhicules motorisés sont seulement astreints à respecter les vitesses « par défaut » instaurées par le code de la route sur les routes à double sens, à savoir :

- 90 km/h
- 80 km/h en cas de précipitations
- 50 km/h si la visibilité est réduite à 50 mètres.

### **III – Motivations du projet**

En elles-mêmes, les dispositions des deux arrêtés municipaux pris par la commune de Jausiers apparaissent pertinentes :

**1) Au titre de la sécurité tout d’abord.** En effet, la route de la Bonette est globalement étroite, très sinueuse, fortement pentue et bordée d’une vallée escarpée sur la majorité de son parcours qui débute après la traversée du torrent d’Abriès, à la sortie de l’agglomération de Jausiers.

Les véhicules dépassant 15 mètres de long ou 20 tonnes représentent un facteur de risque non négligeable pour les véhicules arrivant dans le sens inverse, sans que les bas côtés de la route offrent assez régulièrement, l’espace de croisement nécessaire. De même, ces véhicules ne sont pas en mesure de franchir les virages serrés (« en épingle à cheveux ») sans manœuvrer à plusieurs reprises sur la totalité de la largeur de la voie, créant ainsi temporairement, un obstacle infranchissable en travers de la voie.

La réduction de vitesse sur l’ensemble de la route permet également de limiter, en théorie, les sorties de route accidentelles et de favoriser le partage de la route avec les autres utilisateurs non motorisés (cyclistes, plus rarement randonneurs) et même la faune sauvage.

Quelques portions de route offrent en effet une visibilité supérieure à 50 mètres autorisant des accélérations jusqu’à 90 km/h.

Dans la pratique, nombreux sont les conducteurs qui n’anticipent pas suffisamment la réduction de la visibilité, induisant de puissants coups de frein en entrée des virages et/ou un report sur le côté opposé de la chaussée utilisé par les usagers arrivant en sens inverse.

De même, certains conducteurs ne sont pas suffisants attentifs aux conditions climatiques et à l’état de la chaussée, notamment à l’automne et printemps mais aussi plus ponctuellement en plein été. Des chutes rapides de températures en altitude ou des nappes de brouillard peuvent très rapidement se former, créer des plaques de verglas ou diminuer la rugosité du revêtement par le dépôt d’une fine couche d’eau. Une circulation alternant des coups d’accélération et des fortes décélérations est totalement inadaptée à ces conditions accidentogènes.

Une vitesse de circulation élevée favorise en outre, des situations accidentogènes avec les autres utilisateurs de la route, tout particulièrement les cyclistes qui notamment en montée, ne sont pas toujours en capacité de maintenir une trajectoire très rectiligne.

Ces derniers peuvent se faire surprendre par l’arrivée brutale d’un véhicule au détour d’un virage, se faire dépasser alors que la visibilité minimale n’est pas garantie ou se faire déporter en raison d’une distance latérale de sécurité mal évaluée par le conducteur du véhicule.

De manière générale, la capacité du conducteur à éviter un accident en anticipant les comportements et trajectoires des autres usagers, dépend de la vitesse à laquelle il circule dans son véhicule. Cela est d’autant plus vrai avec les animaux, sauvages ou domestiques, qui peuvent avoir des comportements particulièrement imprévisibles.

S’il est tout de même assez rares que des animaux de grande taille (Chamois, Bouquetins) aient déjà été victimes de collisions, ce n’est que parce qu’ils fréquentent très rarement les abords de la route de la Bonette. En revanche, la petite faune paie un lourd tribut chaque année à la circulation sur cette route, le meilleur exemple étant bien sûr, les Marmottes. Il arrive néanmoins que les agents du parc national identifie également sur la chaussée, des cadavres de reptiles (lézard, serpent) et de passereaux.

**2) Au titre des nuisances auditives ensuite.** La circulation des véhicules motorisés engendre inévitablement du « bruit » ; celui-ci sera d'autant plus perçu que les moteurs sont puissants (et pas ou peu isolés) et que la vitesse de circulation de ceux-ci est élevée.

La perception de ce bruit est d'autant plus forte que les reliefs environnant et l'absence de végétation arborée ne permettent pas de l'atténuer ni de limiter sa propagation. Le bruit « naturel » (ou bruit résiduel) caractéristique des zones de montagne (écoulement des torrents, vent, activités de la faune sauvage ou domestique...) ne le concurrence pas non plus en raison de sa faible intensité (Décibel) et sa composition (Hertz).

Le fait que la circulation des véhicules dont le poids total roulant excède 20 tonnes ou dont la longueur dépasse 15 mètres soit interdite sur la route de la Bonette exclut donc de prime abord, les moteurs les plus puissants et potentiellement les plus bruyants.

En outre, selon le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques – Guide du bruit des transports terrestres, 1980) « une diminution de vitesse de 10 km/h conduit à une baisse du niveau émis comprise entre (...) 1 et 1,5 dB(A) dans la gamme des 50-90 km/h. Dans le cas d'une réduction de vitesse de 50 à 30 km/h, le gain attendu sur un revêtement standard sera de 3,4 dB(A) ».

Par conséquent, la réduction de la vitesse à 50 km/h apparaît comme une mesure limitant les nuisances auditives et contribuant à préserver la tranquillité de l'espace montagnard inclut dans les « zones de propagation du bruit » (dont des versants et des sommets parfois très éloignés de la route elle-même) issu de la circulation routière.

Cette mesure semble particulièrement intéressante à maintenir dans le cœur de parc national du Mercantour, en raison de sa compatibilité avec l'objectif I de la charte du Parc « protéger le cœur du parc comme espace de découverte, de quiétude, de ressourcement et d'inspiration ».

La préservation de la tranquillité de l'espace montagnard doit en effet être menée au profit :

- des visiteurs, notamment des randonneurs pour qui l'attractivité de la montagne et du « cœur de parc » ne doit pas être gâchée par des nuisances sonores rappelant l'environnement urbain ;
- des espèces de la faune sauvage comme les grands ongulés (Chamois, Bouquetins, Mouflons), les galliformes (Lagopède alpin, Tétrasyre) ou les rapaces (Gypète barbu, Aigle royal...), pour lesquelles la tranquillité, notamment en période de reproduction, constitue un facteur vital de survie.

**4) En cas d'accident,** les victimes et leurs proches peuvent se retourner contre l'autorité administrative et engager sa responsabilité pour n'avoir pas pris les précautions nécessaires destinées à réduire au maximum les risques.

Il s'agirait notamment ici, par exemple, de l'absence de panneaux de rappel relatif à la limitation de vitesse ou de tonnage – longueur.

Dans le cœur du parc national et sur les voies communales qui y sont incluses, la responsabilité de prendre les mesures préventives adéquates incombe au directeur de l'Établissement public gestionnaire en application du transfert de compétence instauré par l'article L.331-10 du code de l'environnement.

Aussi pour pouvoir agir en terme de prévention, le directeur de l'Établissement public du parc national doit préalablement prendre un nouvel arrêté de réglementation, en lieu et place des arrêtés municipaux pré-existants.

## **IV – Principes du projet**

Le directeur de l'Établissement public du parc national du Mercantour n'est compétent que sur les voies ou portions de voies communales, incluses dans la zone cœur.

Il s'agit dans le cas présent uniquement de la portion de route reliant le faux-col de Restefond au col de la Bonette, ainsi que la portion de route située au pied de la cime sur sa moitié Nord.

Sur cette portion de route, le principe appliqué est d'assurer la continuité des dispositions instaurées par la municipalité de Jausiers sur la partie aval de la route, relatives au tonnage, à la longueur et à la vitesse maximale.

En conséquence, le projet d'arrêté prévoit :

- une interdiction de circuler et de stationner pour tout véhicule terrestre motorisé dont le poids total roulant excède 20 tonnes ou dont la longueur dépasse 15 mètres ;
- une limitation de vitesse pour tous les véhicules terrestres motorisés fixée à 50 km/heure ;
- un complément de signalétique routière, informant les usagers de la route de ces interdictions et limitations.

### **V – Limites du projet**

Pour la bonne information des élus et des usagers, il est à souligner que ce projet de réglementation hivernale n'entraîne pas de transfert de compétence en ce qui concerne *l'entretien et l'aménagement des voiries* concernées.

Les gestionnaires de la route de la Bonette et de la piste de Restefond demeurent donc le SIVU de la Bonette pour la partie située côté Alpes-de-Haute-Provence, et les services de la Métropole Nice Côte d'Azur pour la partie Alpes-Maritimes.

Le directeur de l'Établissement public du parc national conserve la capacité à autoriser préalablement ou refuser les projets de travaux qui lui sont présentés par les gestionnaires, en application de l'article L.331-4 du code de l'environnement.