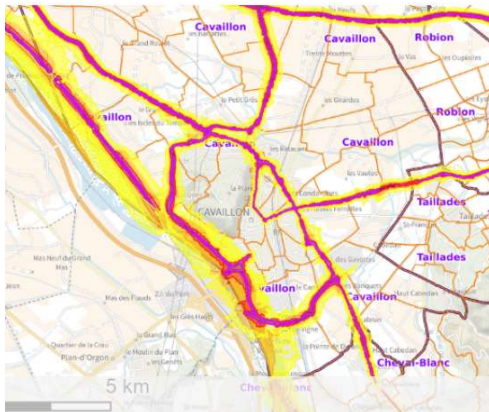


Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de la commune de CAVAILLON

PPBE

4^{ème} échéance 2024-2029



**Projet soumis à la consultation du public
du 15/03/2024 au 15/05/2024**

**Directive n°2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans
l'environnement**

SOMMAIRE

1 – Contexte de l’élaboration du PPBE	3
1-1 Cadre réglementaire.....	3
1-2 Démarche mise en œuvre pour l’élaboration du PPBE	6
2 – Synthèse des résultats de la cartographie du bruit	7
2-1 – Identification des sources de bruit	7
2-1-1 – Les réseaux routiers communaux, objet du présent PPBE.....	7
2-1-2 – Autres réseaux relevant de la directive européenne sur le territoire de la CALMV	9
2-2 Dénombrement des populations et établissements sensibles exposés	10
2-3 Évaluation des effets nuisibles.....	11
3 – Les « zones calmes ».....	12
4 – Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées	13
5 – Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l’environnement.....	15
5-1 – Mesures prises au cours des 10 dernières années	15
5-2 – Mesures envisagées pour les 5 années à venir.....	15
5-3 – Synthèse des actions sur la commune de Cavailon	16
5-4 – Financements	22
5-5 – Justification des mesures	22
6 – Bilan de la consultation du public.....	23
7 – Résumé non technique	24

1 – Contexte de l'élaboration du PPBE

1-1 Cadre réglementaire

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

Cette réglementation européenne impose l'élaboration, tous les 5 ans, à échéance fixe, des cartes de bruit stratégiques (CBS) selon des méthodes d'évaluation communes, puis de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour prévenir et si possible réduire les effets des nuisances sonores.

L'adoption des CBS de la 4ème échéance de la Directive Bruit est fixée au 30 juin 2022 et celle des PPBE au 18 juillet 2024.

L'objectif de cette directive est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

L'ambition de cette directive est également de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette pollution.

Cette approche est basée sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations, une cartographie dite « stratégique », l'information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé, ainsi que la mise en œuvre au niveau local de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones calmes.

La Directive européenne 2002/49/CE est transposée en droit français par les articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-12 du Code de l'environnement, l'arrêté du 24 avril 2018 fixant la liste des aéroports mentionnés à l'article R.112-5 du Code de l'urbanisme ainsi que l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement, modifié.

Les infrastructures concernées par cette réglementation répondent aux critères suivants :

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
- les agglomérations de plus de 100 000 habitants, désignées par l'arrêté du 14 avril 2017 complété par l'arrêté du 26 décembre 2017 et par l'arrêté du 10 juin 2020 ;
- les grands aéroports de plus de 50 000 mouvements par an dont la liste est définie par l'arrêté du 24 avril 2018.

Pour chaque infrastructure, les CBS prennent la forme :

- De fichiers cartographiques SIG représentant les surfaces impactées par les classes de bruit définies par l'arrêté du 4 avril 2006 ;
- De tableaux d'exposition des populations au bruit, indiquant le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et le nombre d'établissements d'enseignement et de santé impactés par les classes de bruit cartographiées (sur l'intégralité de l'infrastructure et sur les parties hors d'une grande agglomération) ;
- De tableaux indiquant la superficie couverte par les classes de bruit définies par l'arrêté du 4 avril 2006.

Les CBS des grandes infrastructures de transport terrestre (GITT) des réseaux routier et ferroviaire non concédés sont calculées à l'échelle départementale dans le cadre d'un programme piloté par le Cerema et réunissant l' UGE, le CNRS et un bureau d'études spécialisé dans le traitement informatique de données géolocalisées. Les grandes agglomérations et les sociétés concessionnaires - autoroutières et ferroviaires - entrant dans le champ d'application de la directive doivent élaborer les CBS sur leur périmètre. Les PPBE devront être réalisés par les autorités compétentes sur la base des CBS modélisées.

La mise en œuvre de la directive s'est déroulée en plusieurs phases, en fonction de la taille des infrastructures concernées.

Première échéance :

Cette première échéance a consisté en l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 16 400 véhicules/jour, les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 164 passages de trains par jour, les grands aéroports et les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Dans le département de Vaucluse, les cartes de bruit de la 1ère échéance concernent des réseaux autoroutiers, des routes nationales et départementales et un réseau ferré. Ces cartes ont été approuvées par arrêtés préfectoraux des 2 mars 2009, 9 avril 2009 et 19 juillet 2011.

Deuxième échéance :

Cette deuxième échéance a consisté en l'établissement des cartes de bruit pour les routes supportant un trafic supérieur à 8 200 véhicules/jour, les voies ferrées supportant un trafic supérieur à 82 trains/jour, les grands aéroports et les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Dans le département de Vaucluse, ces cartes de bruit de la 2^e échéance concernent des réseaux autoroutiers, des routes nationales, départementales et communales et deux réseaux ferrés. Ces cartes ont été approuvées par arrêtés préfectoraux des 21 février 2013, 13 février 2014, 23 juin 2014, 10 juillet 2014 et 22 juillet 2016.

Le législateur a voulu une pluralité des autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie et leur PPBE.

	Cartes de bruit	PPBE
Routes nationales	État	État
Autoroutes	État	État
Routes départementales	État	Conseil départemental
Routes communales	État	Commune ou EPCI*
Voies ferrées	État	État

* si l'EPCI détient la compétence voirie

Troisième échéance :

Dans le département de Vaucluse, les cartes de bruit de la 3^e échéance ont été approuvées par arrêté préfectoral du 21 décembre 2018.

La commune de Cavaillon a élaboré un PPBE correspondant aux 2^{ème} et 3^{ème} échéances. Ce document a été approuvé lors du Conseil Municipal du 31 mai 2021.

Quatrième échéance :

Les cartes et PPBE doivent être réexaminés et le cas échéant, révisés une fois au moins tous les 5 ans.

Ainsi en application de l'article L572-4 du Code de l'Environnement, les cartes de bruit stratégiques des grandes infrastructures de transport terrestre ont été mises à jour par l'État, avec l'appui du Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), dans le cadre de la quatrième échéance de la directive 2002/49/CE. Elles ont ensuite été adoptées par arrêté préfectoral du 14 mars 2023 portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains par an dans le département de Vaucluse.

Pour la quatrième étape, sur la période 2024-2029, de nouvelles modalités ont été introduites par la réglementation, notamment une **méthode d'évaluation harmonisée du bruit et l'évolution de la méthode de calcul des populations impactées par le bruit**.

La commune de Cavaillon est concernée par la quatrième échéance.

Conformément à l'article R.572-8 du code de l'environnement, le présent PPBE a vocation à exposer non seulement les mesures envisageables à court ou moyen terme, mais également à recenser les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées par la ville de Cavaillon.

L'ensemble des informations (résumés non techniques, cartes de bruit, arrêtés préfectoraux) sont disponibles sur le site internet de la Préfecture de Vaucluse à l'adresse suivante :

<https://www.vaucluse.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Transition-ecologique-et-prevention-des-risques/Lutte-contre-les-nuisances-sonores/Bruit-des-infrastructures-de-transport>

1-2 Démarche mise en œuvre pour l'élaboration du PPBE

Les démarches d'élaboration du PPBE sont les suivantes :

1 – Identification des réseaux concernés et réalisation des cartes de bruit stratégiques

La cartographie des réseaux a été réalisée par le CEREMA sur la base des données fournies par la DDT de Vaucluse.

2 – Publication des cartes et rédaction du PPBE

Par arrêté préfectoral du 14 mars 2023, les cartes de bruit ont été approuvées par la Préfète de Vaucluse, publiées sur le site internet de l'État en Vaucluse et transmises aux gestionnaires des infrastructures concernées.

Les collectivités compétentes en matière de voirie ont été sollicitées par la Préfète de Vaucluse pour la réalisation du PPBE des réseaux routiers communaux (courrier de la DDT en date du 20 octobre 2023).

4 – Consultation du public

Le PPBE est mis à la consultation du public pour une période de deux mois.

5 – Approbation du PPBE

À l'issue de la consultation, une synthèse des observations est établie pour une éventuelle prise en compte au sein du document. Le PPBE est ensuite approuvé par la collectivité compétente en matière de voirie.

2 – Synthèse des résultats de la cartographie du bruit

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

Les cartes de bruit sont établies avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union Européenne : Lden pour les 24 heures et Ln pour la nuit.

Les cartes de bruit représentent un bruit moyen sur une période donnée et peuvent, de ce fait, différer de la gêne réellement ressentie par les habitants.

Les cartes de bruit sont des documents de diagnostic à l'échelle de grands territoires. Elles visent à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits des infrastructures de transports et de certaines industries. Les sources de bruit à caractère fluctuant, local ou événementiel ne sont pas représentées sur ce document.

2-1 – Identification des sources de bruit

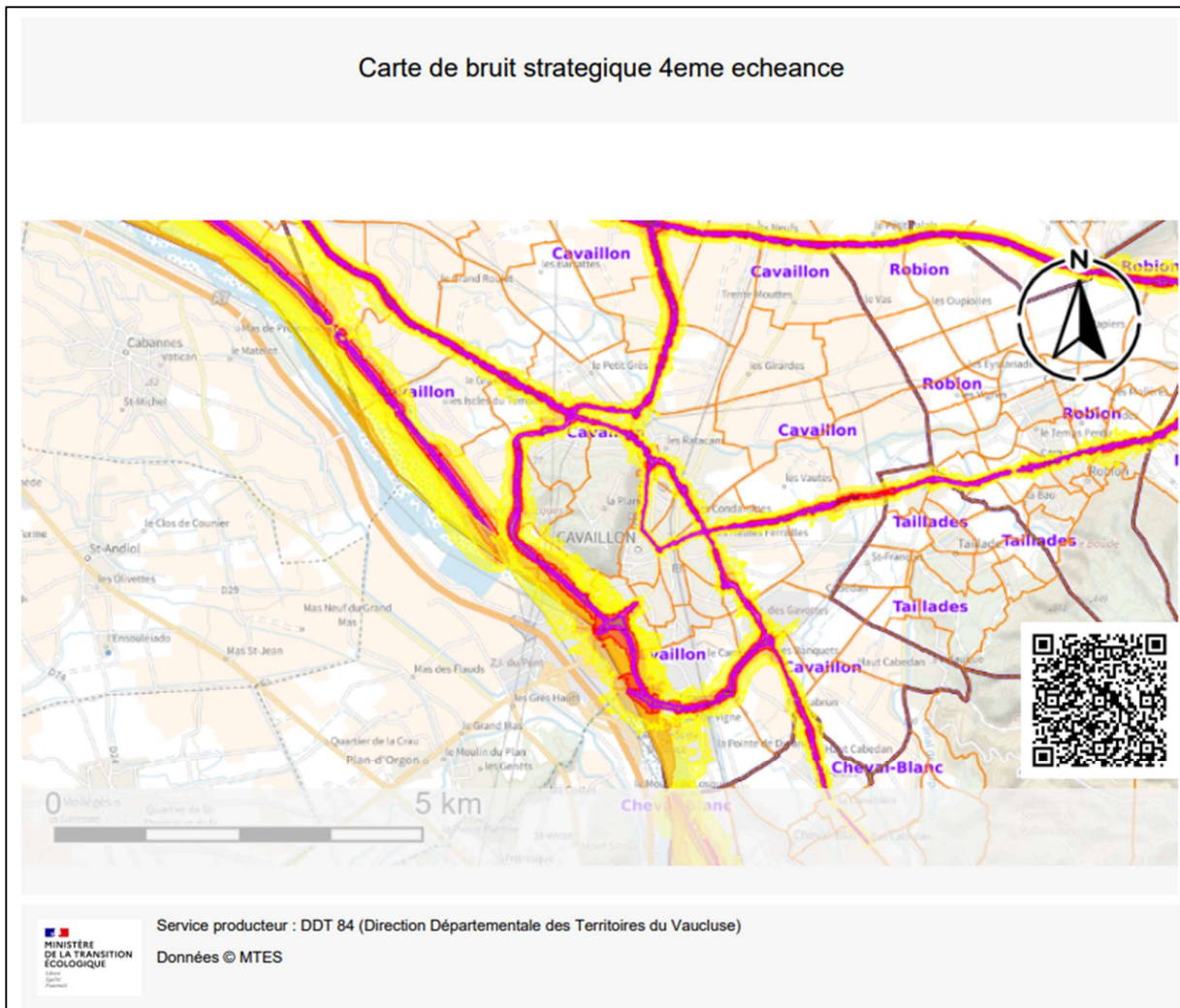
2-1-1 – Les réseaux routiers communaux, objet du présent PPBE

Au sens de la directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, la commune de Cavaillon est l'autorité compétente pour établir le PPBE des réseaux routiers communaux dont le trafic est supérieur à 8200 véhicules / jour sur son territoire.

Le présent PPBE se concentre uniquement sur les réseaux routiers communaux dont la commune de Cavaillon a la gestion :

· Réseaux concernés par la quatrième échéance (cartes approuvées par arrêté préfectoral du 14/03/2023) :

Réseau routier communal				
Itinéraire	Dénomination de la voie	Débutant	Finissant	Linéaire concerné (en km)
C1_cavaillon	Av. de la libération / Clemenceau	Rond-Point Alphonse Juin	Intersection Cours Ernest Renan	0,9
C2_cavaillon	Cours Léon Gambetta	Place Gambetta	Av. Clémenceau	0,35
C3_cavaillon	Av. A Sarnette, Av. R. Coty	Giratoire Av. A Sarnette et Cours Gambetta	Intersection Av. R. Coty et D973	0,67
C4_cavaillon	Av. du Pont	Giratoire D938	Intersection Allée Romain Rolland	0,33
Total linéaire du réseau cartographié				2,25



2-1-2 – Autres réseaux relevant de la directive européenne sur le territoire de la CALMV

La CALMV est concernée à l'échelle de son territoire vauclusien par les réseaux suivants :

	Autoroutes	Routier national	Routier départemental	Ferroviaire
Cavaillon	A7		D2, D900, D938, D973	Ligne 75 2000
Cabrières-d'Avignon			D900	
Cheval-Blanc	A7			Ligne 75 2000
Gordes			D900	
Lagnes			D900	
Les Beaumettes			D900	
Les Taillades			D2	
Maubec			D2, D900	
Oppède			D900	
Robion			D2, D900	

Pour ces réseaux relevant d'autres gestionnaires, il convient de se référer aux PPBE suivants, réalisés à l'échelle du département de Vaucluse :

- Pour les réseaux autoroutiers, ferroviaires et nationaux :
Le PPBE de la 1ère échéance a été approuvé par arrêté du 3 juillet 2013.
Le PPBE de la 2nde échéance a été approuvé par arrêté du 17 octobre 2016.

Le PPBE de la 3ème échéance a été approuvé par arrêté du 17 octobre 2019.
Il est disponible à l'adresse internet suivante : <https://www.vaucluse.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Transition-ecologique-et-prevention-des-risques/Lutte-contre-les-nuisances-sonores/Bruit-des-infrastructures-de-transport/La-directive-europeenne-sur-le-bruit/Troisieme-echeance/Plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement>

- Pour les réseaux routiers départementaux :
Le PPBE du conseil départemental des 1ère, 2nde et 3ème échéances a été approuvé par arrêté du 18 mai 2018.
Il est disponible à l'adresse internet suivante : <http://www.vaucluse.fr/deplacements/routes-departementales/>.

2-2 Dénombrement des populations et établissements sensibles exposés

L'analyse des cartes de type a, représentant l'exposition aux différents niveaux de bruit, a permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux suivants. Ces tableaux indiquent, selon les indicateurs Lden et Ln, la répartition de la population exposée ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement potentiellement impactés par tranche de niveau de bruit.

La Directive Bruit 2002/49/CE définit deux indicateurs communs du niveau sonore :

- L_{den} (acronyme de Level day-evening-night) pour évaluer l'exposition au bruit moyenne perçue en une journée ;
- L_{night} pour évaluer l'exposition au bruit moyenne perçue pendant la nuit.

Les données d'exposition des populations : Voie C_Cavaillon

	Exposition Lden en dB(A)				
	[55-60[[60-65[[65-70[[70-75[> 75
Nombre de personnes exposées	302	289	281	79	6
Nombre de logements exposés	159	152	148	136	3
Nombre d'établissements de santé exposés	5	0	5	0	0
Nombre d'établissements d'enseignement exposés	4	0	1	0	0
Surface exposée (km ²)	0.27		0.11		0

	Exposition Lnight en dB(A)				
	[50-55[[55-60[[60-65[[65-70[> 70
Nombre de personnes exposées	294	275	256	10	0
Nombre de logements exposés	155	145	135	5	0
Nombre d'établissements de santé exposés	0	5	0	5	0
Nombre d'établissements d'enseignement exposés	0	4	0	1	0
Surface exposée (km ²)	0.27		0.11		0

Les cartes de type c, mettent en évidence les secteurs en dépassement des valeurs limites.

L'analyse des cartes de type c, a permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux suivants. Ces tableaux indiquent, selon les indicateurs Lden et Ln, la répartition de la population exposée aux dépassements des valeurs limites, ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement dépassant potentiellement ces valeurs.

Exposition aux routes de Cavaillon > 3 millions véhicules/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 68	371	5	1

Exposition aux routes de Cavaillon > 3 millions véhicules/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 62	110	5	1

2-3 Évaluation des effets nuisibles

Publiées en 2018, des informations statistiques provenant des Lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sur le bruit dans l'environnement mettent en avant les relations dose-effet des effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. L'arrêté du 4 avril 2006 modifié, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement introduit une méthode de quantification des personnes exposées à trois de ces effets nuisibles : la cardiopathie ischémique, la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil.

Le nombre de personnes affectées par ces effets nuisibles est détaillé par effet nuisible et pas infrastructure.

Voie	Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles		
	Cardiopathie ischémique	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
C_Cavaillon	3	246	62

3 – Les « zones calmes »

Les zones calmes sont définies dans l'article L.572-6 du Code de l'environnement, comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Les objectifs sont de préserver les zones calmes du fait de leur faible exposition au bruit.

Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

Au regard des résultats de la cartographie du bruit d'échéance 4, aucune zone calme n'aura vocation à être mise en place ou préservée par la collectivité.

La notion de « zones calmes » est davantage liée au PPBE des agglomérations.

4 – Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées

La directive européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié de réduction du bruit dans les zones exposées.

Néanmoins, l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement fixe des valeurs limites par type de source, détaillées dans le tableau ci-après.

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

*Valeurs limites par type de source
Arrêté du 4 avril 2006*

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

Des objectifs de réduction du bruit peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Par exemple, pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long des réseaux routiers communaux, ces objectifs de réduction peuvent s'appuyer sur l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation, modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013.

Encart technique sur l'isolement acoustique

Quelques points de repère relatifs aux niveaux de bruit de trafic à l'extérieur dans une rue en « U » (bâtiments de part et d'autre de la voie routière), la vitesse étant limitée à 50 km/h.

Nombre de véhicules par jour	Niveau de bruit de trafic en dB(A)
moins de 2160 véhicules	□ 60 dB(A)
de 2160 à 5760 véhicules	entre 60 et 65 dB(A)
de 5760 à 11 520 véhicules	entre 65 et 70 dB(A)

Les niveaux de bruits de trafics indiqués ci-dessus sont des niveaux continus équivalents, souvent très inférieurs aux niveaux maximums constatés. Les grands axes urbains peuvent générer des niveaux entre 70 et 80 dB(A). Mais dans ces cas, il est souhaitable de confier une étude à un acousticien.

Les niveaux de bruits généralement tolérés à l'intérieur des logements :

Les niveaux moyens vont de 30 à 35 dB(A) (30 dans une chambre à coucher, 35 dans un séjour). Les niveaux tolérés pour les seuls bruits de trafic routier peuvent être plus faibles, notamment lorsque les ambiances en l'absence de trafic sont particulièrement calmes.

La confrontation des niveaux émis à l'extérieur et des niveaux moyens tolérés à l'intérieur conduit souvent à rechercher des isolements acoustiques de façade de 30 à 35 dB.

Une façade ancienne équipée de fenêtres traditionnelles permet un isolement acoustique vis-à-vis des bruits routiers de l'ordre de 23 à 25 dB. Une amélioration de 5 dB est généralement bien appréciée par les occupants, une amélioration de 10 dB est encore mieux ressentie et peut être considérée comme « spectaculaire ».

Les mesures mises en œuvre ou prévues par commune de Cavailon sont présentées au chapitre 5 du présent PPBE.

Exemple de gains acoustiques

Mesures envisagées	Gain acoustique estimé
écran acoustique	de 10 à 15 dB
enrobée phonique	jusqu'à 9 dB
ajout d'une zone de partage bien conçue, à 30 km/h en centre urbain	de 3 à 5 dB
diminution de la moitié du trafic en zone urbaine (suite à une modification du plan de circulation)	3 dB
baisse de la vitesse de 20 km/h	de 1 à 3 dB

D'autres mesures permettent des gains significatifs non quantifiables :

- l'achat de véhicules électriques,
- la promotion des circulations douces,
- la gestion du trafic de livraison.

5 – Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l’environnement

5-1 – Mesures prises au cours des 10 dernières années

L’article R572-8 du code de l’environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l’environnement, réalisées ou arrêtées au cours des dix dernières années.

L’ensemble des actions mises en œuvre par la commune de Cavaillon au cours des 10 dernières années ont été recensées par itinéraire dans les tableaux ci-dessous (§5-3).

5-2 – Mesures envisagées pour les 5 années à venir

L’article R572-8 du code de l’environnement prévoit également que le PPBE répertorie toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l’environnement, prévues pour les cinq années à venir.

L’ensemble des actions envisagées par la commune de Cavaillon pour les 5 années à venir ont été recensées par itinéraire dans les tableaux ci-dessous (§5-3).

5-3 – Synthèse des actions sur la commune de Cavillon

➤ Mesures communes aux 4 itinéraires définis au § 2-1-1 :

Type de mesures	Réalisées depuis 10 ans	Envisagées pour les 5 années à venir
AMÉNAGEMENT		
Vidéo surveillance	Installation de caméras de vidéosurveillance visant notamment à limiter les incivilités routières.	
INFORMATION		
Arrêté réglementant les livraisons dans les agglomérations.	Arrêté 2012/831 portant réglementation des livraisons commerciales.	
Sensibilisation, éducation et communication (à préciser).	Formation de 4 agents de la Police Municipale à l'utilisation du sonomètre. Diffusion du flyer « Cavillon. Se garer C'facile » novembre 2017 (ci-joint). Diffusion du flyer « Stationner à Cavillon – A chaque besoin sa solution » janvier 2024	
DÉPLACEMENT		
Pose d'un radar pédagogique, pour apaiser la vitesse des véhicules.	Contrôle de vitesse avec radar pédagogique par la Police Municipale.	Maintien des contrôles de vitesse.
Transports collectifs	Depuis avril 2016, création d'un réseau de transport en commun (bus) permettant de diminuer l'usage de la voiture en ville. Création d'une navette relais gratuite et électrique reliant le centre-ville au parking	

	relais du Grenouillet – Janvier 2024	
Parkings	<p>Création d'un parking relais gratuit et vidéosurveillé au Grenouillet, en proche périphérie, desservi par des navettes gratuites régulières.</p> <p>Amélioration de la desserte des parkings sur le territoire de la commune : mise en place des « parkings intelligents » en vue de diminuer le temps de recherche de places de stationnement. - 2023</p> <p>Développement des bornes de recharge électriques : parking Paul Gauthier - 2023</p>	Développement des bornes de recharge pour véhicule électrique dans le cadre des rénovations ou créations de parking à venir.
Stationnement	Modification de la politique de stationnement en centre-ville	
Mobilités douces	<p>Opération « LMV vous met en selle » - subvention pour achat vélo</p> <p>Création du Pôle Mobilité – devant la gare SNCF/gare routière</p>	Promotion du covoiturage – BlaBlaCar Daily – financement LMV Agglomération

- Itinéraire C1 : avenue de la Libération / avenue Georges Clémenceau
Linéaire concerné : 0,9 km.

Type de mesures	Réalisées depuis 10 ans	Envisagées pour les 5 années à venir
AMÉNAGEMENT		
Aménagement de voirie (à préciser) dans la traversée des agglomérations.	Modification du giratoire Maréchal Juin en 2012. Aménagement entrée/sortie du CHI (Centre Hospitalier Intercommunal).	Modification de l'intersection avec l'avenue du Général De Gaulle dans le cadre du projet ANRU (2025/2026) Amélioration de la bande de roulement.
Création, aménagement et rénovation de bâtiments (à préciser lesquels et comment).	Rénovation de logements avec isolation (Dr Ayme)	Poursuite de la rénovation de logements dans les quartiers prioritaires dans le cadre de l'ANRU 2. Création d'un EHPAD face à l'hôpital (2023/2024).
DÉPLACEMENT		
Réalisation d'un cheminement piétonnier ou deux-roues.		Reprise de la bande cyclable.
Création d'un parking ou d'un site internet municipal favorisant le covoiturage.	Création d'un parking pour le personnel du CHI.	
Transports collectifs	Création d'un réseau de transport en commun (bus) permettant de diminuer l'usage de la voiture en ville.	

- Itinéraire C2 : cours Gambetta
Linéaire concerné : 0,35 km.

Type de mesures	Réalisées depuis 10 ans	Envisagées pour les 5 années à venir
AMÉNAGEMENT		
Aménagement de voirie (à préciser) dans la traversée des agglomérations.	Réaménagement complet de la voie : diminution de l'emprise de la voie, reprise de la bande de roulement en béton mouchardé. Pose de 3 ralentisseurs en 2019.	
Création, aménagement et rénovation de bâtiments (à préciser lesquels et comment).	Construction d'une salle polyvalente insonorisée.	
DÉPLACEMENT		
Réalisation d'une zone 30 limitant la vitesse des véhicules.	Classement du cours Gambetta en zone 30 par arrêté 2012/410.	
Réalisation d'un cheminement piétonnier ou deux-roues.	Création d'une piste cyclable sécurisée.	
Création d'un parking ou d'un site internet municipal favorisant le covoiturage.	Aménagement du parking Saint Julien (zone bleue).	
Transports collectifs	Création d'un réseau de transport en commun (bus) permettant de diminuer l'usage de la voiture en ville.	

- Itinéraire C3 : avenue Abel Sarnette, avenue René Coty.
Linéaire concerné : 0,67 km.

Type de mesures	Réalisées depuis 10 ans	Envisagées pour les 5 années à venir
AMÉNAGEMENT		
Aménagement de voirie (à préciser) dans la traversée des agglomérations.	Rénovation du carrefour A. Sarnette/P. Sépard. Reprise de l'enrobé avenue A. Sarnette.	Reprise des enrobés de l'avenue René Coty.
Modification plan de circulation	Plan de circulation 2013 visant à limiter le flux de véhicules entrant en centre-ville. Changement de sens de circulation du Chemin Donné (limitation flux entrant).	
DÉPLACEMENT		
Pose d'un radar pédagogique, pour apaiser la vitesse des véhicules	Mise en place d'un feu pédagogique avenue René Coty (vitesse limitée à 50 km/h).	Contrôles de vitesse réguliers.
Création d'un parking ou d'un site internet municipal favorisant le covoiturage.	Rénovation du parking de l'abreuvoir avec installation de bornes de recharges pour véhicule électrique. Rénovation du parking Paul Gauthier.	
Transports collectifs	Création d'un pôle d'échanges multimodal en 2015 : gare routière / gare sncf / parking.	

- Itinéraire C4 : avenue du Pont (du giratoire du Melon à l'allée Romain Rolland)
Linéaire : 0,33 km.

Type de mesures	Réalisées depuis 10 ans	Envisagées pour les 5 années à venir
AMÉNAGEMENT		
Aménagement de voirie (à préciser) dans la traversée des agglomérations.	Création d'un 2 ^{ème} pont sur la Durance permettant de limiter le trafic entrant en centre-ville par l'avenue du Pont. Création arrêts de bus (en amont station-service Intermarché). Réaménagement de l'allée Romain Rolland en vue de réduire la vitesse de circulation.	Poursuite de la déviation en direction de la RD 2 (projet Conseil Départemental). Maintien de l'emplacement réservé A2 au PLU Rénovation du carrefour à feux avenue du Pont/allée Roch Pape.
DÉPLACEMENT		
Réalisation d'un cheminement piétonnier ou deux-roues.		Passage de l'Eurovélo 8, « la méditerranée à vélo ».
Création d'un parking ou d'un site internet municipal favorisant le covoiturage.	Création d'un parking VL facilitant le covoiturage à proximité du giratoire du Melon (av. Boscodomini).	

5-4 – Financements

Pour les mesures énoncées précédemment, la commune de Cavaillon prévoit un budget d'environ 400 000 € sur 5 ans.

5-5 – Justification des mesures

Le choix des mesures proposées fait l'objet d'une politique globale d'amélioration du cadre de vie des citoyens. Ces mesures dépendent directement des moyens humains et financiers de la commune de Cavaillon.

6 – Bilan de la consultation du public

Conformément à l'article L572-8 du code de l'environnement, le présent PPBE est mis à la consultation du public. Cette consultation a lieu du 15 mars 2024 au 15 mai 2024.

(publicité 15 jours avant l'ouverture de la consultation conformément à l'article R572-9 du code de l'environnement)

Les citoyens ont la possibilité de consulter le projet de PPBE sur le site Internet de la commune de Cavaillon (www.cavaillon.fr) et de consigner leurs remarques par mail à l'adresse hygiene-securite@ville-cavaillon.fr ou par courrier à l'adresse suivante : Mairie de Cavaillon, place Joseph Guis, BP BP80037 84301 CAVAILLON Cedex.

Rédaction post-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 du 15 mars 2024 au 15 mai 2024. Le projet était consultable sur le site Internet de la commune de Cavaillon (www.cavaillon.fr). Les citoyens disposaient de la possibilité de consigner leurs remarques par mail à l'adresse hygiene-securite@ville-cavaillon.fr ou par courrier à l'adresse suivante : Mairie de Cavaillon, place Joseph Guis, BP BP80037 84301 CAVAILLON Cedex.

Un avis faisant connaître les dates et les conditions de mise à disposition du public a été publié dans la presse locale (La Provence).

X avis ont été émis : x riverains et y associations.

Rédaction si remarques :

Les avis portaient sur :

Les suites données à ces avis ont été les suivants :

Le PPBE soumis à la consultation du public a été modifié en conséquence.

Rédaction si aucune remarque :

La consultation n'a fait l'objet d'aucun avis. Le PPBE soumis à la consultation a donc été conservé pour établir la version finale.

7 – Résumé non technique

Voici un résumé du présent PPBE.

Linéaire des infrastructures concernées	2,25 km
Populations sensibles exposées	En journée de 24 heures (indicateur Lden) 957 personnes, dont 371 dans la zone dépassant les valeurs limites. La nuit (indicateur Ln) 835 personnes dont 110 dans la zone dépassant les valeurs limites.
Établissements sensibles exposés	En journée de 24 heures (indicateur Lden) 15 établissements, dont 6 dans la zone dépassant les valeurs limites. La nuit (indicateur Ln) 15 établissements dont 5 dans la zone dépassant les valeurs limites.
Zones calmes	
Mesures réalisées au cours des 10 dernières années	Voir tableaux § 5.3 Aménagement de voirie, plan de circulation, parking relais, pôle multimodal, création réseau de transport en commun, pose de radars et feux pédagogiques, création d'une zone 30, développement des parkings intelligents, réforme de la politique de stationnement.
Mesures envisagées pour les 5 ans à venir	Voir tableaux § 5.3 Aménagements de voirie, projet de déviation, maintien des contrôles radars, cheminement deux-roues.
Financement	Les mesures relevant de la commune représentent un budget de l'ordre de 400 000 €.
Consultation du public	Du 15 mars 2024 au 15 mai 2024