



PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT

DANS L'ENVIRONNEMENT

DES RESEAUX ROUTIERS COMMUNAUX

DONT LE TRAFIC EST SUPERIEUR À 8 200 VÉHICULES/JOUR

Commune de Châteauneuf de Gadagne

Directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002

2ème et 3ème échéance

Document mis à la consultation du public du 14 juin 2021 au 16 août 2021

- 1 – Contexte de l'élaboration du PPBE3
 - 1-1 Cadre réglementaire3
 - 1-2 Démarche mise en œuvre pour l'élaboration du PPBE4
- 2 – Synthèse des résultats de la cartographie du bruit4
 - 2-1 – Identification des sources de bruit5
 - 2-1-1 – Les réseaux routiers communaux, objet du présent PPBE5
 - 2-1-2 – Autres réseaux relevant de la directive européenne sur le territoire de Châteauneuf-de-Gadagne5
 - 2-1-3 Autres sources de bruits6
 - 2-2 Dénombrement des populations et établissements sensibles exposés6
 - 2-2-1 – Les populations exposées6
 - 2-2-2 – Les établissements sensibles exposés6
 - 2-2-3 – Les superficies exposées7
- 3 – Les « zones calmes »7
- 4 – Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées8
- 5 – Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement10
 - 5-1 – Mesures prises au cours des 10 dernières années10
 - 5-2 – Mesures envisagées pour les 5 années à venir10
 - 5-3 – Synthèse des actions sur la commune10
 - 5-4 – Financements12
 - 5-5 – Justification des mesures12
- 6 – Bilan de la consultation du public13
- 7 – Résumé non technique14

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 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.

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les conditions d'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Les sources de bruit concernées par la directive sont les suivantes :

- 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 ;
- les aéroports listés par l'arrêté du 24 avril 2018.

En Vaucluse, il n'y a pas d'agglomération ni d'aéroport concerné par la directive européenne.

La mise en œuvre de la directive s'est déroulée en deux échéances, suivies d'un réexamen des cartes et PPBE, valant troisième échéance :

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 1^{ère} 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 et sont téléchargeables à l'adresse internet suivante :

<http://www.vaucluse.gouv.fr/premiere-echeance-r2859.html>

Deuxième échéance :

Cette deuxième échéance a consisté en l'établissement des cartes de bruit et des PPBE 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 et sont téléchargeables à l'adresse internet suivante :

<http://www.vaucluse.gouv.fr/deuxieme-echeance-r2860.html>

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

En Vaucluse, les PPBE des routes communales concernées par la deuxième échéance n'ont pas été réalisés. C'est l'objet du présent PPBE.

Troisième échéance :

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

Dans le département de Vaucluse, les cartes de bruit de la 3^e échéance ont été approuvées par arrêtés préfectoraux du 21 décembre 2018 et sont disponibles à l'adresse internet suivante :

<http://www.vaucluse.gouv.fr/troisieme-echeance-r3430.html>

La commune de Châteauneuf-de-Gadagne est concernée par la deuxième et la troisième échéance. En effet, le trafic de certains réseaux routiers communaux a diminué et n'a donc pas fait l'objet d'un réexamen. Le présent PPBE a vocation à exposer les mesures mises en place par La commune de Châteauneuf-de-Gadagne pour la prévention du bruit des infrastructures routières communales concernées par la deuxième échéance et la troisième échéance.

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

Les communes ont été consultées par la DDT de Vaucluse le 5 avril 2017 dans le cadre de la 3^e échéance de la directive européenne, pour la mise à jour des réseaux concernés.

2 – 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.

3 – publication des cartes et rédaction du PPBE

Par arrêtés préfectoraux du 21 décembre 2018, les cartes de bruit ont été approuvées par le préfet 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 le préfet de Vaucluse pour la réalisation du PPBE des réseaux routiers communaux.

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.

Des informations complémentaires sur les cartes de bruit sont disponibles sur le site internet de l'État en Vaucluse :

<http://www.vaucluse.gouv.fr/presentation-generale-de-la-directive-europeenne-r591.html>

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, Châteauneuf-de-Gadagne 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 ces réseaux routiers communaux dont Châteauneuf-de-Gadagne a la gestion :

- **Réseaux concernés par la deuxième et troisième échéance (cartes approuvées par arrêté préfectoral du 21/12/2018, et disponibles sur <http://www.vaucluse.gouv.fr/troisieme-echeance-r3430.html>) :**

Réseau routier communal				
Itinéraire	Dénomination de la voie	Débutant	Finissant	Linéaire concerné (en km)
C1_chateauneuf-de-dadagne	Route d'Avignon, Route du Thor	Intersection Route d'Avignon et Lotissement les Hauts de Fontisson	Intersection Route du Thor et Chemin de Cavaillon	2,2
Total linéaire du réseau cartographié				2,2

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

Châteauneuf-de-Gadagne est également concernée à l'échelle de son territoire vauclusien par les réseaux suivants :

	Autoroutier	Routier national	Routier départemental	Ferroviaire
Châteauneuf de Gadagne	A7			

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.

Il est disponible à l'adresse internet suivante : <http://www.vaucluse.gouv.fr/premiere-echeance-r2859.html>

Le PPBE de la 2nde échéance a été approuvé par arrêté du 17 octobre 2016.

Il est disponible à l'adresse internet suivante : <http://www.vaucluse.gouv.fr/deuxieme-echeance-r2860.html>

Le PPBE de la 3ème échéance est en cours d'élaboration.

- 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/>.

2-1-3 Autres sources de bruits

La commune de Châteauneuf de Gadagne est impactée par le bruit de l'aérodrome Avignon-Provence. Toutefois, elle n'est, à ce jour, pas concernée par le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome. En outre, cet aérodrome ne figure pas dans la liste des aérodromes concernées par la directive européenne ; c'est pourquoi le présent PPBE n'a pas vocation à traiter les nuisances sonores liées à cette infrastructure.

Le PEB de l'aérodrome d'Avignon-Provence fait l'objet d'une démarche d'élaboration séparée :

- transmission des données par les services de l'aviation civile ;
- modélisation d'un avant-projet de PEB ;
- réunion de la commission consultative de l'environnement représentant les professionnels, les collectivités locales concernées, les associations de riverains et environnementales ;
- validation des indicateurs phoniques pris en compte ;
- mise à l'enquête publique
- intégration des remarques au projet de PEB et approbation du document.

La commission consultative de l'environnement s'est réunie le 27 septembre 2017 pour faire le point sur les avancements de divers dossiers dont la révision du PEB. La modélisation d'un avant-projet de PEB a été réalisée en 2020 et est encore à l'étude, en concertation avec les communes riveraines, dont Châteauneuf de Gadagne fait partie.

2-2 Dénombrement des populations et établissements sensibles exposés

La réalisation des cartes de bruit sur les réseaux routiers communaux a permis d'estimer, par itinéraire, l'exposition au bruit des populations et des établissements d'enseignement, de soin et de santé ainsi que des superficies de territoires exposés de part et d'autre des voies.

2-2-1 – Les populations exposées

Exposition Lden

Itinéraire	Nombre de personnes exposées - Lden					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
C1_chateauneuf-de-gadagne	82	192	118	64	0	140

Exposition Ln

Itinéraire	Nombre de personnes exposées - Ln					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
C1_chateauneuf-de-gadagne	198	118	64	0	0	17

2-2-2 – Les établissements sensibles exposés

Établissements de soin et de santé – Exposition Lden

Itinéraire	Nombre d'établissements de soins et de santé exposés - Lden					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
C1_chateauneuf-de-gadagne	0	1	0	0	0	0

Établissements de soin et de santé – Exposition Ln

Itinéraire	Nombre d'établissements de soins et de santé exposés - Ln					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
C1_chateauneuf-de-gadagne	1	0	0	0	0	0

Établissements d'enseignement – Exposition Lden

Itinéraire	Nombre d'établissements d'enseignement exposés - Lden					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
C1_chateauneuf-de-gadagne	0	0	1	0	0	0

Établissements d'enseignement – Exposition Ln

Itinéraire	Nombre d'établissements d'enseignement exposés - Ln					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
C1_chateauneuf-de-gadagne	0	1	0	0	0	0

2-2-3 – Les superficies exposées

Les superficies exposées ont été calculées pour les indices Lden en retirant la plateforme des routes.

Itinéraire	Surfaces exposées – en km ²		
	> 55 dB(A)	> 65 dB(A)	> 75 dB(A)
C1_chateauneuf-de-gadagne	0,22	0,04	0

3 – Les « zones calmes »

La directive européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial, qui bénéficient d'une ambiance acoustique initiale de qualité et qu'il convient de préserver. Ces zones sont appelées « zones calmes ».

L'article L572-6 du code de l'environnement précise qu'il s'agit d'« *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 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. L'instauration d'une zone calme résulte d'une volonté de la commune de sauvegarder un patrimoine communal de qualité et de sensibiliser le citoyen au maintien de cette qualité.

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

La commune ne dispose pas de zones calmes dans le périmètre concerné par les routes supportant un trafic supérieur à 8 200 véhicules/jour.

La commune dispose sur son territoire des zones calmes suivantes : parc de l'Arbousière, espaces naturels et agricoles autour du parc ; bords de Sorgue, espaces agricoles et naturels.

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 la commune de Châteauneuf-de-Gadagne sont présentées au chapitre 5 du présent PPBE.

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.

Description des actions engagées :

La commune procède à chaque fois que cela est possible à la réduction de la largeur de la chaussée circulaire afin de réduire les vitesses pratiquées et ainsi les nuisances. Ainsi, les entrées Est et Ouest de la commune ont été réaménagées en réduisant la largeur de chaussée à 6 mètres et en créant des trottoirs confortables arborés d’espaces verts, ainsi qu’en ajoutant des passages piétons, éventuellement sous forme de plateau traversant surélevé.

Les véhicules légers de la Commune sont progressivement remplacés par des véhicules électriques : 3 remplacements depuis 2016.

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.

Continuer l’aménagement de la RD901 en centre village, notamment au droit des commerces.

Des cheminements piétons sont réalisés lors des aménagements de voiries. Les trottoirs sont réalisés le long des voies rénovées ou nouvelles, en béton désactivé ou en enrobé noir.

Encouragement aux modes de déplacements doux, notamment avec la création du parking du Vieux-Moulin et extension du parking des Oliviers ainsi que du cheminement en traversée du jardin de la Treille afin de relier le nouveau parking à la bibliothèque, la crèche et les écoles.

Faire respecter les limitations de vitesse par une plus grande vigilance.

Concernant le PLU ;

- Dans la zone 1Aub (les ourinades) qui longe la route d’Avignon, l’orientation d’aménagement prévoit le maintien et le renforcement de la végétation existante afin de conserver les filtres contre le bruit.
- De manière générale, le PLU rappelle le classement de cette route au titre de la Loi Bruit qui impose un isolement acoustique spécifique pour les constructions qui se situent dans une bande de 30 m. En ce qui concerne les marges de recul des constructions, s’agissant d’une route déjà fortement urbanisée, les règles sont classiques avec des constructions à l’alignement en centre-ville ou un retrait des constructions de 5 mètres plus en périphérie.

5-3 – Synthèse des actions sur la commune

Type de mesures	Réalisées depuis 10 ans	Envisagées pour les 5 années à venir
AMÉNAGEMENT		
Aménagement de voirie dans la traversée des agglomérations : projet de prolongation de la zone 30 avec réaménagement et diminution des vitesses des automobiles sur l’axe principal du village au niveau du cœur de village, au droit des commerces.	Entrée ouest et est du village, continuité du cheminement piéton dans le village via les programmes de voirie annuels. La quasi-totalité de la traversée concernée (Hauts de Fontisson → ch de Cavaillon) a été traitée depuis 2010, avec	Nouvel aménagement de la Place de la Poste avec création d’un cœur de village et plateau traversant. Ce projet consiste en la création de commerces de proximité, un regroupement de services médicaux et la

	remplacement de la bande de roulement et rétrécissement de la chaussée	création de logements afin de créer un espace de vie piéton agréable et dynamique.
DÉPLACEMENT		
Réalisation d'une zone 30 limitant la vitesse des véhicules.	Mise en zone 30 de l'axe principal du village entre l'école privée et les commerces.	Mise en zone 30 de l'ensemble du centre-village avec la nouvelle Place de la Poste.
Pose d'un radar pédagogique, pour apaiser la vitesse des véhicules.	Oui	Oui
Réalisation d'un cheminement piétonnier ou deux-roues.	Oui, à chaque fois que cela a été possible.	Oui, à chaque fois que cela sera possible.
URBANISME / ÉTUDES		
Intégration aux documents d'urbanisme d'un volet prévention des nuisances sonores.	Oui, page 14 pièce 3, pièce 7.3.a, articles 5 des zones UA, UB et UB.	Non
Mention spéciale dans les certificats d'urbanisme et les arrêtés de permis de construire délivrés par la commune sur les parcelles situées à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit (classement sonore approuvé le 2 février 2016).	Oui	Oui

5-4 – Financements

Pour les mesures énoncées précédemment, la commune de Châteauneuf-de-Gadagne prévoit un budget de 265 000 € TTC.

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 Châteauneuf-de-Gadagne.

6 – Bilan de la consultation du public

I/ Déroulement de la consultation :

Annonce relative à la consultation publiée le 2 juin 2021 au TPBM

La consultation s'est déroulée du 14 juin 2021 au 16 août 2021

Un registre a été mis à la disposition du public en mairie

Le dossier a été mis en ligne sur le site internet de la commune du 14 juin 2021 au 16 août 2021

Un ordinateur était mis à disposition du public en mairie durant la consultation

II / Bilan de la consultation :

Aucune observation n'a été inscrite au registre en mairie

3 particuliers et une association ont adressé les remarques suivantes :

Joël JAYER : courrier du 19 juillet 2021

Proposition de mettre en zone 30 la route de l'intersection entre la route d'Avignon et les Hauts de Fontisson jusqu'à l'intersection Route du Thor- Chemin de Cavaillon

Mail de Jean Luc Le Bars en date du 23 juillet 2021

Limiter la vitesse à 30 km/h sur cette route de l'entrée à la sortie du village. En attendant que tout le village soit aussi concerné par cette limitation. Le passage des camions à vide sur les ralentisseurs cumule plusieurs défauts dont la vitesse excessive, la résonance des bennes, les chocs des objets non solidarités et le bruit des pneumatiques et du moteur.

Réduire de la largeur de la chaussée roulante au strict minimum légal.

Mettre en place des trottoirs avec bordures pour restreindre visuellement l'espace

Supprimer les potelets sur trottoirs qui entravent la circulation des piétons, poussettes, fauteuils handicapés

Installer et entretenir un revêtement de la chaussée composé de matériaux abaissant le niveau sonore de circulation

Mettre en place un trottoir piétonnier des deux côtés de la chaussée de l'entrée du village à sa sortie.

Mail de Gadagne Environnement en date du 28 juillet 2021

Préconisations

Limiter la vitesse à 30 km/h sur cette route de l'entrée à la sortie du village, et ce en attendant que tout le village soit aussi concerné par cette limitation.

Réduire la largeur de la chaussée roulante au strict minimum légal. L'introduction de chicanes pouvant compléter le dispositif, ainsi d'ailleurs qu'une remise en place des trottoirs avec bordures pour restreindre visuellement l'espace

Installer et entretenir un revêtement de la chaussée composé de matériaux abaissant le niveau sonore de circulation.

Mettre en place un trottoir piétonnier des deux côtés de la chaussée de l'entrée du village à sa sortie, là où le partage ne serait pas possible.

Mettre un place un contrôle des émissions sonores et des vitesses

Courrier de M et Mme BENAS

Rehausser du plateau traversant à l'entrée Ouest
 Choisir des revêtements de chaussées pour abaisser le niveau sonore
 Limiter la vitesse à 30 km/h
 Mettre en œuvre des contrôles réguliers de vitesse et de bruit des pots d'échappement

Réponses de la commune :

L'extension de la zone 30 au-delà de ce qui était prévu initialement sera étudiée par la commune

La largeur de chaussée a été réduite au minimum légal en considération des largeurs nécessaires sur une voie empruntée par le transport scolaire

Des trottoirs seront mis en place quand cela sera possible réglementairement (respect de la largeur de chaussée minimum légale)

Les potelets ont été installés pour empêcher les voitures de stationner à cheval ou sur les trottoirs : il n'est pas envisagé de les supprimer pour le moment

Les revêtements de chaussée mis en place sont constitués de matériaux ayant vocation à limiter le volume sonore de la circulation

Des contrôles de vitesse sont régulièrement réalisés ainsi que l'utilisation de radars pédagogiques.

7 – Résumé non technique

Voici un résumé du présent PPBE.

Linéaire des infrastructures concernées	2,2 km
Populations exposées	<p>En journée de 24 heures (indicateur Lden) 456 personnes, dont 140 dans la zone dépassant les valeurs limites.</p> <p>La nuit (indicateur Ln) 380 personnes dont 17 dans la zone dépassant les valeurs limites.</p>
Établissements sensibles exposés	<p>En journée de 24 heures (indicateur Lden) 1 établissement de soins et de santé, et 1 établissement d'enseignement exposés.</p> <p>La nuit (indicateur Ln) 0 établissement de soins et de santé, et 0 établissement d'enseignement exposés.</p>

Zones calmes	parc de l'Arbousière, espaces naturels et agricoles autour du parc ; bords de Sorgue, espaces agricoles et naturels
Mesures réalisées au cours des 10 dernières années	Entrée Ouest et Est – cheminements piétons programmes de voirie- bande de roulement avec matériau adapté, réduction de la largeur de chaussée au minimum légal – installation d'un radar pédagogique
Mesures envisagées pour les 5 ans à venir	Zone 30 centre village – aménagement de voie au droit de la Place de la Poste – cheminement piéton chaque fois que possible- radar pédagogique – contrôles de vitesse Réflexion à lancer sur une extension de la zone 30 sur la voie concernée par le présent P.P.B.E.
Financement	De 250 000 € à 300 000 €
Consultation du public	Du 14 juin au 16 août 2021