

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

acte publié le : 07 10 2022

**EXTRAIT
DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**

DÉPARTEMENT DE VAUCLUSE

Séance publique du : 24 septembre 2022

Mairie D'AVIGNON

**DIRECTION DES AFFAIRES
JURIDIQUES ET DES ASSEMBLÉES****ETAIENT PRESENTS A L'OUVERTURE DE LA SEANCE :**

Mme le Maire, Présidente,

M. NAHOUM, Mme GAY, M. GONTARD, Mme MINSEN, M. MARTINEZ - TOCABENS, Mme HADDAOUI, M. FOURNIER, Mme LEFEVRE, M. TUMMINO, Mme CORCORAL, M. GIORGIS, M. DE BENITO, M. DESHAYES, Mme PORTEFAIX, M. BELHADJ, Mme CLAVEL, Adjointes au Maire.

Mme MAGDELEINE, M. SIMELIERE, Mme LEPAGE, Mme GAGNIARD, M. PEYRE, M. QUENNESSON, M. BEYNET, Mme BERTRAND, Mme LICHIERE, M. ROCCI, M. VALLEJOS, Mme WALDER, Mme RIGALT, M. RUAT, Mme BAREL, M. RENOUARD, M. CERVANTES, Mme ROSENBLATT, M. REZOUALI, Mme LAGRANGE, Mme ROCHELEMAGNE, Conseillers Municipaux.

ETAIENT REPRESENTES :

Mme LABROT par Mme LEFEVRE
Mme MAZARI - ALLEL par Mme CLAVEL
M. BLUY par M. GONTARD
Mme GAILLARDET par Mme LICHIERE
Mme TEXTORIS par M. MARTINEZ - TOCABENS
M. PETITBOULANGER par Mme HADDAOUI
Mme MAZZITELLI par Mme CORCORAL
M. HOKMAYAN par M. SIMELIERE
M. AUTHEMAN par M. NAHOUM
Mme BOUHASSANE par M. DESHAYES
M. PRZYBYSZEWSKI par Mme RIGALT
Mme MONTAGNAC par M. RENOUARD
M. BISSIERE par Mme ROCHELEMAGNE

ETAIENT ABSENTS :

Mme ABEL RODET

Mme PERSIA

X X X

M. BELHADJ se retire au cours de la présentation du rapport N°8, donnant son pouvoir à Mme MINSEN. Mmes CORCORAL et BERTRAND quittent l'assemblée durant les débats relatifs au rapport N°36, donnant respectivement pouvoir à MM. FOURNIER et QUENNESSON. Mmes LAGRANGE et LABROT se retirent lors des débats relatifs au rapport N°49.



CONSEIL MUNICIPAL DU 24 SEPTEMBRE 2022

1

PLAN LOCAL POUR LE CLIMAT : ENERGIES : Création d'un réseau public de chaleur durable et vertueux.

Mme PORTEFAIX

Mes chères Collègues, mes chers Collègues,

En France, près de la moitié de la consommation d'énergie est destinée au chauffage, dont près des deux tiers pour les bâtiments.

L'essentiel de cette énergie provient de sources non renouvelables, non locales et émettrices de gaz à effet de serre. Le coût de cette énergie est en hausse depuis fin 2021 dans un contexte géopolitique sur lequel il est très difficile d'agir.

Pourtant notre territoire bénéficie de plusieurs atouts majeurs indispensables à la transition énergétique, notamment dans les quartiers bénéficiant d'un Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) :

- Un réel potentiel d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) :
- De la biomasse grâce aux déchets bois issus de l'entretien des forêts de Vaucluse et de l'industrie du bois
- De la géothermie intermédiaire (sur nappes) grâce à la proximité du Rhône
- De la géothermie profonde grâce à la nature géologique du sous-sol
- De la chaleur de récupération, actuellement produite par un incinérateur d'ordures ménagères qui nous débarrasse de nos déchets, dont la chaleur résiduelle est surtout évacuée à l'extérieur alors qu'il serait possible de la récupérer et de la valoriser,
- Du soleil qui peut produire directement de la chaleur et pas seulement de l'électricité.

Des réseaux de chaleur existent déjà au sein des quartiers Sud et Nord Est et alimentent en chauffage un nombre de logements déjà conséquent (4 000 logements environ). Ils appartiennent aux bailleurs sociaux et sont donc privés. Ils sont alimentés uniquement avec du gaz naturel comme énergie. Cependant, ils représentent un socle intéressant sur lequel s'appuyer pour développer une infrastructure mutualisée de distribution de la chaleur.

Il est donc indispensable d'étudier le potentiel que représenteraient ces réseaux une fois ceux-ci interconnectés, et développés, pour raccorder d'autres bâtiments ou équipements situés à proximité immédiate ou relative (éco-quartiers). C'est cette mutualisation d'infrastructures (réseaux et centrales de production de chaleur) qui nous permettra de recourir massivement aux énergies renouvelables et de trouver un équilibre économique favorable aux usagers des réseaux, c'est-à-dire les habitants des quartiers concernés. De plus, des abonnés structurants pourraient venir stabiliser davantage ce projet : bâtiments des services de l'Etat, centre hospitalier, écoles et autres bâtiments municipaux, bâtiments d'entreprises, locaux commerciaux...

Les réseaux de chaleur présentent de nombreux atouts et sont actuellement l'un des moyens mis en avant sur le plan national pour répondre aux objectifs de transition énergétique :

- Sur le plan énergétique, la production centralisée de chaleur permet de réduire fortement la puissance installée grâce à la mutualisation des besoins et au foisonnement des appels de puissance,
- Le prix de l'énergie fournie est compétitif pour les usagers sur le long terme,
- La stabilité du prix de la chaleur est d'autant plus importante que la part d'énergies renouvelables et de récupération est élevée,
- Ils permettent une réflexion en coût global (investissement et exploitation), alors que c'est rarement le cas notamment pour les logements en chauffage individuel (gaz ou électrique)
- La centralisation de la conception et de la maintenance, dans le cadre d'une réglementation stricte, induit des performances techniques bien supérieures aux installations individuelles (rendements, émissions de polluants),
- Les réseaux de chaleur permettent une grande flexibilité pour basculer d'une source d'énergie à une autre, agilité inégalée par les installations diffuses,
- L'emploi local est favorisé tant par les phases de travaux que celles d'exploitation et d'approvisionnement en énergies renouvelables : la valeur ajoutée est créée localement,
- Enfin, les réseaux de chaleur sont le seul moyen disponible pour valoriser des énergies renouvelables et/ou de récupération de manière significative à l'échelle d'un quartier, d'un territoire, et ainsi réduire les émissions des gaz à effet de serre du territoire.

En tant que collectivité compétente pour la distribution publique de chaleur et de froid, la Ville d'Avignon va donc réaliser un schéma directeur des réseaux de chaleur existants. C'est une étude stratégique et opérationnelle sur un horizon de 10 années minimum, pour les aspects de densification des réseaux existants, d'interconnexions, d'extensions à d'autres bâtiments, et bien sûr d'alimentation par des énergies renouvelables et de récupération.

En se basant sur le futur Schéma Directeur et sur les réseaux existants, la Ville souhaite développer un réseau de distribution publique de chaleur (et éventuellement de froid) dont les objectifs sont :

- La pérennisation des réseaux existants via une rentabilité économique assurée,
- Une baisse et une stabilité du prix de la chaleur dans le temps pour les usagers, puisque l'énergie ne dépendra plus que très minoritairement du prix des énergies fossiles, qui sont, elles, soumises à des fluctuations non maîtrisées,
- Un mix énergétique local, flexible, et alimenté par 80% d'EnR&R au minimum.

Une réflexion sera également menée sur la distribution publique de froid, pouvant permettre de rafraîchir certains locaux de façon beaucoup moins impactante pour l'environnement que les climatisations individuelles, qui contribuent paradoxalement au changement climatique et aux îlots de chaleur.

Le futur réseau public de chaleur, alimenté en majorité par des énergies renouvelables et de récupération, fera bénéficier à ses abonnés d'une réduction de TVA sur l'ensemble de leur facture de chauffage. Les investissements nécessaires bénéficient également de subventions importantes via le Fonds Chaleur opéré par l'ADEME.

Le Schéma Directeur pourra être suivi de prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) visant à accompagner la Ville, le cas échéant, dans le projet de distribution publique de chaleur (et de froid). La réalisation du Schéma Directeur, évalué à 80 000 € HT, ainsi que les prestations d'AMO prévues, sont subventionnables à hauteur de 70% par l'ADEME dans le cadre du Fonds Chaleur.

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L2121-29

Considérant l'avis favorable de la ou des :
Commission Ville en Transition(s)

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré :

- **APPROUVE** le principe du lancement d'un Schéma Directeur des réseaux de chaleur existant à Avignon et des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage associées pour l'accompagnement de la Ville lors des phases de mise en œuvre du futur réseau de distribution publique de chaleur,
- **SOLLICITE** l'ADEME pour le financement de la réalisation d'un Schéma Directeur de réseaux existants et de missions d'accompagnement de type AMO,
- **AUTORISE** Madame le Maire ou l'Elu(e) Délégué(e) à signer tous les documents à intervenir.

Pour le Maire,
Le 1^{er} Adjoint,
Claude NAHOUM

DATE DE RECEPTION PREFECTURE :
29 SEP. 2022

ADOPTE



Le Secrétaire de Séance,
Marie-Anne BERTRAND



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

acte publié le : 07 10 2022

DÉPARTEMENT DE VAUCLUSE

Mairie D'AVIGNON

DIRECTION DES AFFAIRES
JURIDIQUES ET DES ASSEMBLÉESEXTRAIT
DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance publique du : 24 septembre 2022

ETAIENT PRESENTS A L'OUVERTURE DE LA SEANCE :

Mme le Maire, Présidente,

M. NAHOUM, Mme GAY, M. GONTARD, Mme MINSEN, M. MARTINEZ - TOCABENS, Mme HADDAOUI, M. FOURNIER, Mme LEFEVRE, M. TUMMINO, Mme CORCORAL, M. GIORGIS, M. DE BENITO, M. DESHAYES, Mme PORTEFAIX, M. BELHADJ, Mme CLAVEL, Adjoints au Maire.

Mme MAGDELEINE, M. SIMELIERE, Mme LEPAGE, Mme GAGNIARD, M. PEYRE, M. QUENNESSON, M. BEYNET, Mme BERTRAND, Mme LICHIERE, M. ROCCI, M. VALLEJOS, Mme WALDER, Mme RIGALT, M. RUAT, Mme BAREL, M. RENOUARD, M. CERVANTES, Mme ROSENBLATT, M. REZOUALI, Mme LAGRANGE, Mme ROCHELEMAGNE, Conseillers Municipaux.

ETAIENT REPRESENTES :

Mme LABROT par Mme LEFEVRE
Mme MAZARI - ALLEL par Mme CLAVEL
M. BLUY par M. GONTARD
Mme GAILLARDET par Mme LICHIERE
Mme TEXTORIS par M. MARTINEZ - TOCABENS
M. PETITBOULANGER par Mme HADDAOUI
Mme MAZZITELLI par Mme CORCORAL
M. HOKMAYAN par M. SIMELIERE
M. AUTHEMAN par M. NAHOUM
Mme BOUHASSANE par M. DESHAYES
M. PRZYBYSZEWSKI par Mme RIGALT
Mme MONTAGNAC par M. RENOUARD
M. BISSIERE par Mme ROCHELEMAGNE

ETAIENT ABSENTS :

Mme ABEL RODET

Mme PERSIA

X X X

M. BELHADJ se retire au cours de la présentation du rapport N°8, donnant son pouvoir à Mme MINSEN. Mmes CORCORAL et BERTRAND quittent l'assemblée durant les débats relatifs au rapport N°36, donnant respectivement pouvoir à MM. FOURNIER et QUENNESSON. Mmes LAGRANGE et LABROT se retirent lors des débats relatifs au rapport N°49.

CONSEIL MUNICIPAL DU 24 SEPTEMBRE 2022

2

ENVIRONNEMENT : PATRIMOINE ARBORE - Etablissement d'un inventaire cartographique d'un diagnostic et d'un plan de gestion pour le patrimoine arboré 2023 / 2026.

Mme PORTEFAIX

Mes chères Collègues, mes chers Collègues,

Notre Ville peut se réjouir de disposer d'un patrimoine arboré exceptionnel. Ce capital est une source de fraîcheur qui permet également une régulation des eaux pluviales et contribue à la qualité de l'air. Dans la continuité de la Charte de l'Arbre, que nous avons votée en mars 2021, il est essentiel que nous puissions inventorier correctement cette richesse naturelle, que nous développons chaque année dans le cadre des projets d'aménagements menés sur la commune.

Dans un contexte de changement climatique et de recherche de solutions en faveur de la biodiversité, la Ville d'Avignon et le Grand Avignon souhaitent renforcer la préservation, la valorisation, la gestion, la protection et la sécurisation de leur patrimoine arboré.

Elles souhaitent inventorier l'ensemble de leur patrimoine arboré se situant sur leur territoire (domaine public), soit environ 15 000 arbres pour la Ville et 3500 pour le Grand Avignon hors espaces naturels.

Cet inventaire cartographique sera accompagné d'un rapport comprenant la synthèse des données collectées ainsi que d'un diagnostic et un plan de gestion spécifiquement élaboré à la promotion du Patrimoine Arboré des territoires de la Ville et du Grand Avignon à mener sur plusieurs années.

Cet inventaire servira de socle commun de connaissances pour proposer des aménagements paysagers en cohérence avec les enjeux climatiques actuels, la mise en valeur de la biodiversité et la qualité de vie en milieu urbain.

La convention ci-annexée, qui vous est soumise pour approbation, définit les règles de fonctionnement du groupement pour lequel la Ville est désignée coordonnateur.

Ce groupement devra être constitué au plus tard au moment du lancement de la consultation. Le Grand Avignon doit, lui aussi, proposer cette convention lors d'un prochain bureau.



Le montant global maximal de l'opération (sur 4 ans ferme) est estimé à 101 000 € HT répartis comme suit :

- 80 000 € HT à la charge de la Ville d'Avignon
- 21 000 € HT à la charge du Grand Avignon.

Le marché est ainsi découpé (marché à bon de commande d'une durée de 4 ans ferme) :

OBJET	MONTANT PREVISIONNEL AVIGNON	MONTANT PREVISIONNEL GA
Préparation d'une table attributaire	2 000€ HT	1500€ HT
Cartographie et diagnostic	Pour 15 000 arbres = 75 000 €HT	Pour 3 500 arbres = 17 500€ HT
Rapports et préconisations	3 000€ HT	2 000€ HT
Total Ville d'Avignon	80 000 € HT	
Total Grand Avignon		21 000 € HT
Total Marché sur 4 ans	101 000 € HT	

Vu le code général des collectivités territoriales

Vu les articles L2113-6 à L2113-8 du Code de la Commande Publique

Considérant l'avis favorable de la ou des :
Commission Ville en Transition(s)

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré :

- **PREND ACTE** du lancement d'une consultation par voie de procédure adaptée pour l'établissement d'un inventaire cartographique, d'un diagnostic et d'un plan de gestion pour le patrimoine arboré 2023/2026.
- **APPROUVE** la convention de groupement de commandes à intervenir entre le Grand Avignon et la Ville d'Avignon, cette dernière étant coordonnateur.
- **DECIDE** d'inscrire la dépense, sur le chapitre 20 compte 2031.
- **AUTORISE** Madame le Maire ou l'Elu (e) Délégué (é) à signer toutes les pièces à intervenir.

Pour le Maire,
Le 1^{er} Adjoint,
Claude NAHOUM

DATE DE RECEPTION PREFECTURE :
29 SEP. 2022

ADOPTE



Le Secrétaire de Séance,
Marie-Anne BERTRAND

communauté d'agglomération



AVIGNON
Ville d'exception

CONVENTION

Pour la constitution d'un

GROUPEMENT DE COMMANDES

Etablissement d'un inventaire cartographique, d'un diagnostic et d'un plan de gestion pour le patrimoine arboré 2023/2026

Il est constitué entre :

- La Ville d'Avignon, représentée par Madame Cécile HELLE, Maire, autorisée à signer la présente convention par délibération n° ?? du conseil municipal en date du ????,

Et

- La Communauté d'Agglomération du Grand Avignon représenté par le président du conseil communautaire Monsieur **Joël Guin** autorisé à signer la présente convention par une délibération n° ?? du bureau en date du ????

Un groupement de commande régi par les dispositions des articles L2113-6 à L2113-8 du Code la Commande Publique.

La présente convention a pour objet de définir les modalités de fonctionnement du groupement.

Article premier : Objet

La Ville d'Avignon et le Grand Avignon peuvent se réjouir de disposer d'un patrimoine arboré exceptionnel. Ce capital est une source de fraîcheur qui permet également une régulation des eaux pluviales et contribue à la qualité de l'air. Dans la continuité de la charte de l'arbre, votée en mars 2021, il est essentiel que nous puissions inventorier correctement cette richesse naturelle, que nous développons chaque année dans le cadre des projets d'aménagement.

Dans un contexte de changement climatique et de recherche de solutions en faveur de la biodiversité, la ville d'Avignon et le Grand Avignon souhaitent renforcer la préservation, la valorisation, la gestion, la protection et la sécurisation de leur patrimoine arboré.

Elles souhaitent inventorier l'ensemble de leur patrimoine arboré se situant sur leur territoire (domaine public), soit environ 15 000 arbres pour la Ville et 3500 pour le Grand Avignon hors espaces naturels. Cet inventaire cartographique sera accompagné d'un rapport comprenant la synthèse des données collectées ainsi qu'un diagnostic et un plan de gestion spécifiquement élaboré à la promotion du Patrimoine Arboré des territoires de la Ville et du Grand Avignon à mener sur plusieurs années.

Cet inventaire servira de socle commun de connaissances pour proposer des aménagements paysagers en cohérences avec les enjeux climatiques actuels, la mise en valeur de la biodiversité et la qualité de vie en milieu urbain.

La présente convention a pour objet, conformément aux dispositions de l'article L2113-7 du Code de la Commande Publique, de constituer un groupement de commandes pour l'établissement de cet inventaire cartographique et des actions associées.

Article 2 : Fonctionnement

2.1. Désignation et rôle du coordonnateur :

La Ville est coordonnatrice du groupement et sera chargée à ce titre de procéder et suivre l'ensemble de la procédure de mise en concurrence dans le respect des règles du Code de la commande publique et de désigner le ou les prestataires.

Concrètement la Ville sera chargée de procéder :

- au recueil des besoins
- au choix de la procédure adaptée aux prestations et aux seuils en vigueur
- à l'élaboration du dossier de consultation des entreprises (DCE) sur la base de la définition des besoins susvisée
- à la rédaction et l'envoi de l'avis l'appel public à la concurrence (AAPC)
- à l'organisation des réunions de la commission Ad hoc

Elle assurera l'ensemble des opérations de sélection des co-contractants (du secrétariat de la commission Ad hoc, à la rédaction du rapport de présentation).

Le coordonnateur s'engage à adresser un exemplaire du DCE à chaque membre du groupement dans la semaine qui suit l'envoi à la publication de l'AAPC. Le coordonnateur s'engage également à adresser une copie du registre de dépôt des offres avant la réunion de la commission des marchés à procédure adaptée (Commission Ad'Hoc).

Le coordonnateur est habilité pour représenter le groupement en cas de contentieux en justice.

Pour l'exécution des missions confiées au groupement, celui-ci sera représenté par Madame Cécile HELLE, Maire de la Commune d'Avignon, seule habilitée à engager la responsabilité du groupement pour l'exécution de la présente convention.

Dans tous les actes et contrats passés par le groupement, le coordonnateur devra systématiquement indiquer qu'il agit au nom et pour le compte du groupement.

2.2. Rôle des membres :

Les membres sont chargés de :

- déterminer la nature et l'étendue des besoins à satisfaire. Ils adressent au coordonnateur l'état de leurs besoins, préalablement à l'envoi, par le coordonnateur, des avis d'appel public à la concurrence,
- de participer aux analyses techniques des offres,
- Informer le coordonnateur de toute difficulté ou litige survenant dans le cadre de l'exécution contractuelle,
- s'assurer de la bonne exécution du marché en ce qui le concerne.

2.3. La commission Ad hoc

S'agissant d'une procédure adaptée les règles applicables à ce type de marché selon le guide interne des marchés publics de la VA seront mises en œuvre : la commission ad hoc sera donc compétente pour émettre un avis sur le choix de l'attributaire.

La commission Ad hoc du groupement est présidée par le représentant du coordonnateur. En cas de partage égal des voix, le président de la commission a voix prépondérante.

2.4. Contrôle administratif et technique :

Le dossier de consultation des entreprises sera soumis à l'accord préalable du Grand Avignon. Ce dernier devra notifier sa décision au coordonnateur ou faire ses observations dans les meilleurs délais et au plus tard 15 jours à la suite de la réception du dossier. A défaut, l'accord sera réputé obtenu.

Le Grand Avignon se réserve le droit d'effectuer à tout moment les contrôles techniques et administratifs qu'il estime nécessaires. Le coordonnateur devra donc lui laisser accès à tous les dossiers concernant le marché.

Après notification une copie du marché sera transmise au Grand Avignon.

2.5. Contrôle financier et comptable :

Le Grand Avignon pourra demander à tout moment au coordonnateur la communication de toutes les pièces relatives à la procédure de marché public.

Article 3 : Signature des marchés

Le coordonnateur sera chargé de signer les marchés, de les notifier au nom de l'ensemble des membres du groupement.

Le marché ne peut être modifié dans l'objet ni dans les conditions de sa conclusion par le coordonnateur.

Article 4 : Disposition financières

La mission de la Ville comme coordonnateur ne donne pas lieu à rémunération.

Article 5 : Programme et enveloppe financière prévisionnelle

La consultation donnera lieu à un accord-cadre à bons de commande avec un montant maximum en application de l'article R2162-2 alinéa 2 du Code de la commande publique dont les prestations seront susceptibles de varier de la manière suivante (sur 4 ans):

Lot	Montant Minimum/ 4 ans	Montant Maximum/ 4 ans
Lot unique	Pas de minimum	200 000,00 € HT

A titre indicatif, le montant global de l'opération (sur 4 ans) est estimé à **101 000 € HT** répartis comme suit :

- **80 000 € HT** à la charge de la Ville d'Avignon
- **21 000 € HT** à la charge du Grand Avignon.

Le marché est ainsi découpé

OBJET	MONTANT PREVISIONNEL AVIGNON	MONTANT PREVISIONNEL GA
Préparation d'une table attributaire	2 000€ HT	1500€ HT
Cartographie et diagnostic	Pour 15 000 arbres = 75 000€ HT	Pour 3500 arbres = 17 500€ HT
Rapports et préconisations	3 000€ HT	2 000€ HT
Total Ville d'Avignon	80 000 € HT	
Total Grand Avignon		21 000 € HT
Total Marché Estimé sur 4 ans)	101 000 €HT	

Chacun des maîtres d'ouvrage s'engage à mettre en place le financement de la part du marché lui incombant et s'engage à payer les factures et autres pièces comptables (voire intérêts moratoires dans le cas où ceux-ci seraient de son fait) qui lui sont transmises.

Article 6 : Circuit des commandes / vérifications

Chaque membre du groupement sera responsable de l'exécution du marché pour la partie qui le concerne.

De même, le contrôle des prestations et des délais du fournisseur reste une prérogative de chaque membre du groupement, chacun pour la partie qui le concerne.

Le prestataire établira les factures distinctes directement à chaque membre du groupement.

Le coordonnateur n'assurera aucun contrôle sur la vérification de la conformité des factures pour les marchés et prestations qui ne lui incombent pas.

Article 7 : Durée du groupement

Le groupement est réputé constitué une fois la présente convention signée et visée exécutoire et prend fin au terme du marché conclu par les membres du groupement.

Article 8 : Mesures coercitive – Résiliation

Si un membre du groupement ou le coordonnateur est défaillant, et après mise en demeure infructueuse, chaque maître d'ouvrage peut résilier la présente convention. Il appartient à chaque maître d'ouvrage de régler la partie des dépenses réalisées pour son compte.

Dans le cas de non-obtention des autorisations administratives pour une cause autre que la faute du coordonnateur, la résiliation peut intervenir à l'initiative de l'un ou l'autre des maîtres d'ouvrage.

La résiliation ne peut prendre effet qu'un mois après notification de la décision de résiliation.

Article 9 : Assurance :

Chaque membre du groupement s'engage à être couvert par une assurance garantissant les tiers en cas d'accidents ou de dommages causés par et pendant l'exécution des prestations lui incombant.

Article 10 : Litiges

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention seront portés devant le tribunal administratif de Nîmes.

Article 11 : Modification de l'acte constitutif

Toute modification du présent acte doit être approuvée dans les mêmes termes par les membres du groupement. Les délibérations des assemblées délibérantes des membres du groupement sont notifiées au coordonnateur. La modification ne prend effet que lorsque les actes modificatifs sont devenus exécutoires.

A Avignon, le

Le Président du Grand Avignon

Le Maire d'Avignon

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

acte publié le : 07 10 2022

**EXTRAIT
DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**

DÉPARTEMENT DE VAUCLUSE

Séance publique du : 24 septembre 2022

Mairie D'AVIGNON

**DIRECTION DES AFFAIRES
JURIDIQUES ET DES ASSEMBLÉES****ETAIENT PRESENTS A L'OUVERTURE DE LA SEANCE :**

Mme le Maire, Présidente,

M. NAHOUM, Mme GAY, M. GONTARD, Mme MINSEN, M. MARTINEZ - TOCABENS, Mme HADDAOUI, M. FOURNIER, Mme LEFEVRE, M. TUMMINO, Mme CORCORAL, M. GIORGIS, M. DE BENITO, M. DESHAYES, Mme PORTEFAIX, M. BELHADJ, Mme CLAVEL, Adjoints au Maire.

Mme MAGDELEINE, M. SIMELIERE, Mme LEPAGE, Mme GAGNIARD, M. PEYRE, M. QUENNESSON, M. BEYNET, Mme BERTRAND, Mme LICHIERE, M. ROCCI, M. VALLEJOS, Mme WALDER, Mme RIGALT, M. RUAT, Mme BAREL, M. RENOUARD, M. CERVANTES, Mme ROSENBLATT, M. REZOUALI, Mme LAGRANGE, Mme ROCHELEMAGNE, Conseillers Municipaux.

ETAIENT REPRESENTES :

Mme LABROT par Mme LEFEVRE
Mme MAZARI - ALLEL par Mme CLAVEL
M. BLUY par M. GONTARD
Mme GAILLARDET par Mme LICHIERE
Mme TEXTORIS par M. MARTINEZ - TOCABENS
M. PETITBOULANGER par Mme HADDAOUI
Mme MAZZITELLI par Mme CORCORAL
M. HOKMAYAN par M. SIMELIERE
M. AUTHEMAN par M. NAHOUM
Mme BOUHASSANE par M. DESHAYES
M. PRZYBYSZEWSKI par Mme RIGALT
Mme MONTAGNAC par M. RENOUARD
M. BISSIERE par Mme ROCHELEMAGNE

ETAIENT ABSENTS :

Mme ABEL RODET

Mme PERSIA

X X X

M. BELHADJ se retire au cours de la présentation du rapport N°8, donnant son pouvoir à Mme MINSEN. Mmes CORCORAL et BERTRAND quittent l'assemblée durant les débats relatifs au rapport N°36, donnant respectivement pouvoir à MM. FOURNIER et QUENNESSON. Mmes LAGRANGE et LABROT se retirent lors des débats relatifs au rapport N°49.

CONSEIL MUNICIPAL DU 24 SEPTEMBRE 2022

3

ENVIRONNEMENT : Gestion des balises de contrôle de la radioactivité atmosphérique et aquatique sur leur secteur d'Avignon - Approbation de la convention pluriannuelle 2022 / 2026 avec la CRIIRAD et la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon.

Mme PORTEFAIX

Mes chères Collègues, mes chers Collègues,

Au sein du dispositif de prévention des risques majeurs naturels et technologiques, la Ville d'Avignon s'est dotée en 1992, de balises de mesures de la radioactivité atmosphérique et fluviale, dans le but d'assurer un contrôle en temps réel des niveaux radiologiques de l'air et des eaux du Rhône.

Ces instruments de mesures représentent, aujourd'hui, un outil d'information des populations, rapide et indépendant, sur les conséquences d'incidents pouvant avoir lieu sur des installations nucléaires implantées en Vallée du Rhône ou ailleurs dans le monde.

La Ville d'Avignon a confié la gestion des équipements et des résultats de mesures à la Commission de Recherche et d'Information Indépendante sur la Radioactivité (CRIIRAD), seule association française disposant des compétences techniques nécessaires (analyse en spectrométrie gamma, service d'astreinte, entretien technique des balises, gestion des résultats).

A partir de 2015, 3 nouveaux partenaires se sont associés par voie de convention au suivi du fonctionnement des balises et participent au financement de ce système de surveillance de la radioactivité ; il s'agit de :

- La Communauté d'Agglomération du Grand Avignon
- Le Conseil Départemental de Vaucluse
- Le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur

Depuis 2019, la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, et depuis 2020 le Conseil Départemental de Vaucluse, ne sont plus signataires de la convention. Ces collectivités maintiennent toutefois leur soutien financier au fonctionnement des balises, en précisant chaque année à la CRIIRAD les montants et modalités de versement de leurs aides, une fois les dossiers de demande de subventions validés par leurs instances de décision.

Afin d'inscrire le partenariat avec la CRIIRAD dans la durée, la Ville d'Avignon en concertation avec le Grand Avignon, a quant à elle fait le choix à partir de 2022, de poursuivre son engagement au travers d'une nouvelle convention, sur une période globale de 5 ans (période 2022-2026).

Cette convention pluriannuelle prévoit un budget annuel de fonctionnement de la CRIIRAD de 35 830 € (soit 179 750 € sur 5 ans), qui sera pris en charge par les 3 partenaires signataires ainsi que par le Conseil Départemental de Vaucluse et la Région Sud Provence-Alpes Côte d'Azur, selon la répartition suivante :

- Ville d'Avignon : 6 500 €
- Communauté d'Agglomération du Grand Avignon : 10 000 €
- Association CRIIRAD : 9 350 €

Les participations attendues en 2022 du Conseil Départemental de Vaucluse et du Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur sont respectivement de 4 500 € et de 3 480 €.

Sur la période 2022-2026, La Ville d'Avignon effectuera le versement des 6 500 € en une seule fois (soit 32 500 € sur 5 ans), au cours du deuxième semestre de chaque année.

Compte tenu du vieillissement des équipements en place, la convention prévoit que la CRIIRAD étudie les conditions de modernisation du système de surveillance de la radioactivité (acquisition de nouveau matériel, mode de gestion) notamment en vue d'améliorer le maillage du territoire.

Il est convenu également que la CRIIRAD recherche, en lien avec la Ville et le Grand Avignon, de nouveaux partenaires financiers potentiels, implantés en basse vallée du Rhône (Départements, Communautés d'agglomération...) afin de répartir de manière plus juste les coûts de fonctionnement des outils de mesures entre les différentes collectivités concernées par cette surveillance.

Pour développer également les outils de communication vers les communes et le grand public, l'association s'engage à proposer des réunions d'information aux élus des communes partenaires et à leur fournir un lien permettant d'afficher les informations issues de la surveillance sur leur site institutionnel respectif.

En complément, la Ville d'Avignon, en tant que propriétaire des équipements, continuera à assumer les dépenses liées :

- à la mise à disposition des locaux où sont implantées les balises,
- au financement de l'intervention de 2 sociétés spécialisées pour les opérations de maintenance des équipements, qu'elles soient programmées et curatives (environ 9 000 €/an),

- à l'intervention de ses 2 agents d'astreinte, pour les opérations courantes de maintenance (prélèvements, changements de cartouches/filtres), ou en cas de dysfonctionnements techniques dits « de 1^{er} niveau » des balises (environ 6 000 €/an).

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L 2121.29

Considérant l'avis favorable de la ou des :
Commission Ville en Transition(s)

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré :

- **DECIDE** d'attribuer à la CRIIRAD une subvention annuelle de 6 500 € sur la période 2022-2026 soit au total 32 500 € sur 5 ans,
- **APPROUVE** la convention pluriannuelle 2022 / 2026 concernant le fonctionnement de balises de contrôle de la radioactivité atmosphérique et aquatique sur le secteur d'Avignon entre la ville d'Avignon, la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon et la CRIIRAD,
- **DECIDE** que la présente convention prendra effet au 1er octobre 2022,
- **IMPUTE** les dépenses, chapitre 011, compte 6156 et la subvention au chapitre 65, compte 65748,
- **AUTORISE** Madame le Maire ou l'Elu(e) Délégué(e) à signer toutes les pièces à intervenir.

ADOPTÉ

Ont voté contre : Mme RIGALT, M. PRZYBYSZEWSKI représenté par Mme RIGALT, M. RUAT, M. RENOUARD, Mme MAGDELEINE, Mme MONTAGNAC représentée par M. RENOUARD.

Pour le Maire,
Le 1^{er} Adjoint,
Claude NAHOUM



Le Secrétaire de Séance,
Marie-Anne BERTRAND

DATE DE RECEPTION PREFECTURE :
29 SEP. 2022





Commission de
Recherche et d'
Information
Indépendantes sur la
RADIOactivité

AVIGNON
Ville d'exception



CONVENTION PLURIANNUELLE 2022-2026 – FONCTIONNEMENT
DE BALISES DE CONTRÔLE DE LA RADIOACTIVITE
ATMOSPHERIQUE ET AQUATIQUE SUR LE SECTEUR
D'AVIGNON

ENTRE :

- **La Ville d'Avignon** représentée par son Maire, Madame **Cécile HELLE**, dûment autorisée à signer la présente convention par délibération n° en date du

Ci-après dénommée la Ville d'Avignon,

ET

- **La Communauté d'Agglomération du Grand Avignon** représentée par son Président, Monsieur **Joël GUIN**, dûment autorisé(e) à signer la présente convention par délibération n° en date du

Ci-après dénommée le Grand Avignon,

ET

- **La CRIIRAD (Commission de Recherche et d'Information Indépendantes sur la Radioactivité)**, représentée par son Président, Monsieur **Didier GLATIGNY**, dûment autorisé à signer la présente convention par délibération n° en date du

Ci-après dénommée la CRIIRAD.

PREAMBULE

Lors de l'accident de Tchernobyl en 1986, la population française n'a pas été correctement informée du niveau de contamination de l'air et des denrées alimentaires sur le territoire français. De ce fait, certains groupes de population, en particulier dans l'est de la France, ont subi des doses de radiation non négligeables qui auraient pu être évitées si un système de surveillance fiable avait été mis en place.

La CRIIRAD a été créée à cette époque et s'est donné pour objectif de réaliser des contrôles radiologiques indépendants permettant d'informer la population et de contribuer à l'amélioration de sa protection contre les rayonnements ionisants.

Un certain nombre de collectivités locales ont soutenu cette démarche et permis la mise en place de réseaux de balises de surveillance de la radioactivité ambiante situés dans la Vallée du Rhône, d'abord sur la Drôme et à Avignon, puis en Isère et plus récemment en Ardèche, et dans l'Ain. Des stations sont également installées à Genève et Grenoble.

Les événements de ces dernières années (accident nucléaire de la centrale de Fukushima Daiichi en 2011, l'explosion d'un four de l'installation Centraço à Marcoule en 2011, les feux de forêt sur les zones contaminées par l'accident de Tchernobyl début 2015 puis au printemps 2020, la détection inexplicable de ruthénium 106 dans l'atmosphère de pays européens en 2017, l'épisode d'augmentation de la radioactivité de l'air en 2020) ont confirmé l'intérêt que portent les citoyens et élus locaux au fait de disposer de sources d'information indépendantes et qui rendent compte de la situation radiologique au niveau de leur territoire.

Les collectivités locales signataires de la présente convention, conscientes de ces enjeux, soutiennent le fonctionnement d'un réseau de surveillance radiologique dans la région d'Avignon.

Ces stations de surveillance permettront l'obtention d'informations au niveau départemental, voire régional, dès lors que l'on est dans le cas d'un accident survenant à grande distance (par exemple Tchernobyl Ukraine en 1986, Algerias Espagne en 1998, Fukushima Japon en 2011).

Par ailleurs, elles constituent un point de surveillance privilégié, permettant une alerte rapide par rapport aux installations nucléaires les plus proches : Marcoule, Tricastin et Cadarache.

Ces stations de surveillance n'ont pas vocation à se substituer à la responsabilité de l'Etat et de ses services dans la gestion des situations accidentelles, mais seulement de participer à l'amélioration de l'information et de la protection du public.

ARTICLE 1 - OBJET

La présente convention a pour objet de soutenir l'activité de l'association CRIIRAD qui a mis en place un système de surveillance de la radioactivité atmosphérique et de la radioactivité de l'eau du Rhône dans la région d'Avignon. Ce système est conçu pour permettre :

1. La détection immédiate de situations de contamination radiologique de l'environnement qui pourraient présenter un impact sanitaire pour les populations et nécessitant la mise en œuvre rapide de mesures de protection (exemple : Tchernobyl).
2. L'évaluation, en différé, des contaminations de moindre intensité (exemple : Fukushima).

La qualité scientifique du dispositif est garantie par le laboratoire de la CRIIRAD qui dispose d'une expérience de plus de 30 ans dans le domaine. Son laboratoire est à même de réaliser les analyses indispensables pour compléter les résultats bruts donnés par les balises. Ces analyses permettent de caractériser la radioactivité de l'air, des eaux, des sols, de la chaîne alimentaire. Afin de garantir la qualité de ses mesures, le laboratoire de la CRIIRAD réalise régulièrement des exercices d'intercomparaison à l'échelle nationale (dans le cadre d'un agrément délivré par l'Autorité de Sûreté Nucléaire) et internationale (Agence Internationale de l'Energie Atomique).

Cette surveillance est effectuée indépendamment de celle réalisée par les exploitants d'installations nucléaires et par les services de l'Etat.

ARTICLE 2 - DESCRIPTION DU DISPOSITIF

Le dispositif est constitué d'une balise de surveillance de la radioactivité atmosphérique et d'une balise de surveillance de la radioactivité de l'eau du Rhône.

2.1 - Balise de surveillance de la radioactivité atmosphérique

La station de surveillance atmosphérique est implantée dans le centre-ville d'Avignon, dans un local mis à disposition par la Ville d'Avignon. Elle a pour objectif d'exercer en continu une surveillance de la radioactivité des aérosols (radioactivité des émetteurs alpha et bêta) et des iodes gazeux, et de caractériser a posteriori les radionucléides présents dans l'atmosphère. Le système est conçu afin de :

- Détecter immédiatement une augmentation de la radioactivité de l'air respiré par les populations de la région d'Avignon.
- Assurer ce contrôle en continu (24h/24, 365 jours par an).
- Permettre d'alerter rapidement les populations en cas de contamination (système permanent d'astreinte).
- Effectuer des mesures précises en continu (débit d'aspiration élevé, 25 m³/h et 5 m³/h selon module).
- Effectuer une surveillance sur les aérosols (filtre) et certains gaz dont l'iode (cartouche à charbon actif).
- Discriminer radioactivité naturelle et artificielle en direct (compensation radon) ou en différé (analyse en laboratoire des filtres et cartouches).
- Conserver la mémoire de la contamination et permettre de restituer l'évolution de la contamination (sauvegarde des données enregistrées par la balise et conservation des filtres et cartouches pour analyse).

2.2 - Balise de surveillance de la radioactivité aquatique

La station de surveillance aquatique est située sur un site de la Compagnie Nationale du Rhône au niveau du barrage de Villeneuve-Lès-Avignon. Elle permet de mesurer en temps réel la

radioactivité de l'eau du Rhône (radioactivité des émetteurs gamma, avec une surveillance spécifique de l'iode 131).

Le système est conçu afin de :

- Détecter immédiatement une augmentation de la radioactivité de l'eau du Rhône en amont d'Avignon (surveillance de l'ensemble des radioéléments émetteurs gamma).
- Assurer ce contrôle en continu (24h/24, 365 jours par an).
- Permettre d'alerter rapidement les populations en cas de contamination (système permanent d'astreinte).
- Permettre de restituer l'évolution de la contamination (sauvegarde des valeurs enregistrées par la balise).
- Discriminer radioactivité naturelle et artificielle par des analyses en direct (comparaison des ratios entre voie gamma total et voie iode) et des analyses différées en laboratoire.

ARTICLE 3 – DESCRIPTION DES ACTIONS PERMETTANT LE FONCTIONNEMENT DU DISPOSITIF

3.1 - Actions effectuées par la Ville d'Avignon

La municipalité d'Avignon, à travers ses Services Techniques, s'engage à :

- Mettre à disposition le local où est implantée la balise atmosphérique. Par ailleurs, le local de la CNR accueillant la balise aquatique, et situé au barrage de Villeneuve-lès-Avignon, est loué par la municipalité d'Avignon suivant les termes d'une convention d'une durée de 12 ans, pour un coût annuel de 200 €. Cette convention garantit l'accès au local 24h/24, 365 jours par an à la Ville d'Avignon et à la CRIIRAD.
- Procéder aux interventions hebdomadaires à la balise atmosphérique pour la vérification de son bon fonctionnement, le changement de la cartouche et son envoi au laboratoire de la CRIIRAD pour analyse ou archivage.
- Procéder au prélèvement du filtre de la balise atmosphérique tous les mois et à son envoi au laboratoire de la CRIIRAD pour analyse systématique permettant d'atteindre une sensibilité de détection nettement supérieure aux analyses en direct.
- Procéder, une fois par trimestre, et en accord avec le laboratoire de la CRIIRAD, au prélèvement ponctuel de l'eau du Rhône et à son envoi au laboratoire de la CRIIRAD, pour analyse.
- Commander directement au fournisseur les consommables permettant le fonctionnement des balises (principalement filtres et cartouches de la balise atmosphérique).
- Financer l'intervention de 2 sociétés spécialisées pour les opérations de maintenance programmée :
 - * pour la balise atmosphérique : une intervention de la société Berthold, tous les 12 mois, au cours de laquelle sont effectués un contrôle mécanique et électrique complet, ainsi que le nettoyage et le contrôle de calibration des détecteurs. Les palettes de la pompe 5 m³/h du moniteur d'iode sont également remplacées au cours de cette intervention.
 - * pour la balise aquatique, une intervention de la société Berthold, tous les 12 mois, au cours de laquelle sont effectués un contrôle mécanique et électrique complet, ainsi que le nettoyage et le contrôle de calibration du détecteur. Il est à noter que la maintenance de la balise aquatique comporte également une intervention de la société Albin Pump, tous les 18 mois, pour remplacement du tube péristaltique et diverses pièces d'usure de la pompe de prélèvement d'eau.
- Prendre en charge les opérations de maintenance curative (pièces et main d'œuvre) dans le cas d'un dysfonctionnement technique constaté sur l'une des balises, suivant 3 niveaux :

- « 1^{er} niveau » : intervention des services techniques de la Ville sous astreinte pour établir un premier diagnostic et remédier au dysfonctionnement par des opérations de base (par exemple réinitialisation suite à orage ou défaut de communication, etc ...) ;
- « 2^{ème} niveau » : intervention de la CRIIRAD, si les opérations effectuées par les techniciens de la Ville (1^{er} niveau) n'ont pas permis la résolution du dysfonctionnement (ces interventions, au nombre de 6, sont prévues dans le cadre du budget prévisionnel, voir partie 3-2) ;
- « 3^{ème} niveau » : interventions effectuées par les entreprises prestataires dans le cas où l'intervention de la CRIIRAD (2^{ème} niveau) n'a pas pu permettre la résolution du dysfonctionnement. La prise en charge de cette partie se fera uniquement après consultation et validation de la Ville d'Avignon.

3.2 - Actions effectuées par la CRIIRAD

3.2.1 - Exploitation du réseau de balises d'Avignon

La CRIIRAD, au travers notamment de son laboratoire, s'engage à :

- Assurer le traitement des résultats des mesures en continu des balises : contrôle des données 2 fois par jour ouvré (en début de matinée et en milieu d'après midi) depuis la centrale de gestion située dans les locaux de la CRIIRAD à Valence, et une fois en matinée durant les jours non ouvrés (intervention du personnel d'astreinte à distance sur ordinateur dédié). Les données des balises sont synthétisées sous forme de tableaux de résultats et de graphiques. A l'issue de la vérification des données le matin en jour ouvré, les résultats sont mis en ligne sur un site internet dédié, conçu et maintenu par la CRIIRAD. Ce site est commun à toutes les balises du réseau indépendant géré par la CRIIRAD.
- Veiller au bon fonctionnement des 2 balises, 365 jours par an, par contrôle à distance des paramètres lors des scrutations journalières (cf. ci-dessus).
- Assurer un service d'astreinte 24 heures sur 24, 365 jours par an, garantissant l'intervention rapide, en cas d'alarme radiologique déclenchée automatiquement par l'une ou l'autre des 2 balises. L'équipe d'astreinte comporte a minima un technicien et un ingénieur.
- Procéder aux analyses de précision en laboratoire des filtres et cartouches prélevés à la balise atmosphérique et des échantillons d'eau de pluie (prélevés au niveau du pluviomètre) et/ou d'eau du Rhône prélevés à la balise aquatique par les Services Techniques de la Ville d'Avignon selon le programme défini plus haut. Ces analyses permettent de détecter, en différé, des contaminations dont l'intensité serait inférieure aux capacités de détection des dispositifs de surveillance en continu.
- Procéder aux analyses de précision en laboratoire des filtres et cartouches prélevés à la balise atmosphérique et des échantillons d'eau de pluie (prélevés au niveau du pluviomètre) et/ou d'eau du Rhône en cas de suspicion de contamination (déclenchement de l'alarme radiologique de l'une des 2 balises).
- Assurer une veille sur les incidents ou accidents susceptibles d'avoir des conséquences radiologiques significatives au niveau de l'agglomération Avignonnaise, analyser leur impact, effectuer des échanges avec les autres réseaux de surveillance de la radioactivité atmosphérique, au niveau national et international.
- Effectuer des interventions sur place en cas de dysfonctionnement technique (par exemple changement des électrovannes du compresseur de la balise eau, nettoyage de la cuve de la balise d'eau, etc..) ou de suspicion de contamination (afin de prélever sans délai les filtres, cartouches, ou l'eau du Rhône). Le budget de fonctionnement est établi sur la base de 6 interventions annuelles.
- Coordonner les interventions de sociétés spécialisées (et participer à ces interventions) dans le cadre des opérations de maintenance programmée (ou des interventions spécifiques en cas de panne ne pouvant être directement traitée par les techniciens de la CRIIRAD, « 3^{ème} niveau » mentionné dans la partie 3.1).

- Rechercher de nouveaux partenaires financiers potentiels (collectivités) afin de répartir de manière équitable les coûts de fonctionnement des systèmes de surveillance entre les différentes collectivités.
- Etudier les conditions de modernisation du système de surveillance de la radioactivité (acquisition de nouveau matériel, mode de gestion).

3.2.2 - Information / communication auprès des élus et du public

La CRIIRAD s'engage à :

- Editer et transmettre chaque trimestre un rapport d'activité aux collectivités signataires de la présente convention. Ce rapport est commun à toutes les balises gérées par la CRIIRAD.
- Editer et transmettre chaque année un rapport d'activité aux collectivités signataires de la présente convention reprenant le bilan de l'année écoulée.
- Informer le représentant et/ou les services des collectivités locales signataires de la présente convention en cas de mesure de radioactivité anormalement élevée, après vérification de la nature de l'anomalie et préparer la gestion de crise (formation, mise à jour des procédures, des interfaces avec les partenaires ...). Les procédures de communication dans le cadre du présent partenariat seront précisées dans une annexe non contractuelle à cette convention.
- Mettre l'information provenant des résultats de la veille sur les incidents ou accidents (voir paragraphe précédent) à la disposition des partenaires (courriels spécifiques envoyés aux communes partenaires) et du grand public (site internet).
- Fournir un lien permettant aux communes partenaires d'afficher les informations du site balises de la CRIIRAD sur leur site institutionnel respectif.
- Proposer une réunion d'information aux élus des communes partenaires.

ARTICLE 4 - CONDITIONS D'UTILISATION DE LA SUBVENTION

Le bénéficiaire de la subvention s'engage à utiliser les sommes attribuées par les collectivités signataires conformément à l'objet de la subvention décrit dans la présente convention, aux articles 2 et 3 ci-dessus.

ARTICLE 5 - MODALITES DE FINANCEMENT POUR LE FONCTIONNEMENT DES 2 BALISES

Les coûts de fonctionnement des 2 balises comportent deux composantes :

5.1 - Les dépenses assumées directement par la municipalité d'Avignon pour l'exécution des actions listées à l'article 3-1.

Le budget annuel est estimé par la ville d'Avignon à 15 000 Euros, répartis entre la maintenance des équipements (9 000 €) et l'astreinte des agents de la ville (6 000 €).

5.2 - Les dépenses engagées par la CRIIRAD pour l'exécution des actions listées à l'article 3-2.

Elles correspondent à un budget de fonctionnement annuel de 35 830 Euros, dont le détail est fourni en Annexe, soit un budget de fonctionnement prévisionnel de 179 150 Euros pour la durée de la convention, ce qui constitue le montant subventionnable sur la durée de la convention.

Ce budget annuel de fonctionnement est calculé sur la base des coûts réels selon une méthodologie validée par un expert-comptable.

Ce budget est pris en charge par les partenaires signataires de la présente convention selon la répartition suivante :

- Ville d'Avignon : 6 500 € (en complément à la contribution directement assumée par la ville d'Avignon, Cf. article 3.1).

- Communauté d'Agglomération du Grand Avignon : 10 000 €,
- Association CRIIRAD : 11 350 € sur ses fonds propres et sur subvention éventuelle obtenue auprès d'un partenaire tiers.

D'autres collectivités, non signataires de la convention, participent également au financement du fonctionnement du réseau de balises :

- Département de Vaucluse : 4 500 € (2022), apporte son soutien au fonctionnement de la balise atmosphérique. Une demande de subvention spécifique sera déposée annuellement par la CRIIRAD au Département.
- Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur : 3 480 €, apporte son soutien au fonctionnement de la balise aquatique à hauteur de 30 % du budget de l'équipement. Une demande de subvention spécifique sera déposée annuellement par la CRIIRAD à la Région.

ARTICLE 6 - MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

Les collectivités partenaires de la présente convention s'engagent à verser à la CRIIRAD chaque subvention annuelle selon les modalités suivantes :

6.1 - Ville d'Avignon :

Un versement de 6 500 € effectué en une seule fois chaque année au cours du deuxième trimestre. Pour la première année, le versement de la subvention interviendra au cours du troisième trimestre après signature de la présente convention. Pour les deux années suivantes, le versement aura lieu, à la demande de la CRIIRAD, après envoi du rapport annuel d'activité de l'année précédente et d'un bilan financier récapitulatif des recettes et dépenses depuis la mise en œuvre de la convention.

6.2 - Communauté d'Agglomération du Grand Avignon :

Un versement de 10 000 €, effectué en une seule fois chaque année en fin de second trimestre. Pour la première année, le versement de la subvention interviendra au cours du troisième trimestre après signature de la présente convention. Pour les deux années suivantes, le versement aura lieu, à la demande de la CRIIRAD, après envoi du rapport annuel d'activité de l'année précédente et d'un bilan financier récapitulatif des recettes et dépenses depuis la mise en œuvre de la convention.

6.3 - Collectivités non-signataires de la convention :

Le Département de Vaucluse et la Région Sud Provence-Alpes-Côte-d'Azur préciseront spécifiquement à la CRIIRAD leurs modalités de versement de la subvention annuelle après validation du dossier de demande de subvention déposé chaque année.

6.4 - Dispositions communes à toutes les collectivités signataires

A l'issue des 5 ans de la présente convention, la CRIIRAD fournira à l'ensemble des signataires un rapport d'activité des balises et un bilan financier, un état des factures acquittées définitives dans les 6 mois suivant la fin de la présente convention. Ces éléments seront également récapitulés dans un tableau Excel et fournis en version informatique.

Dans le cas où, au vu des justificatifs, la dépense réelle consentie par l'association à la réalisation de l'opération concernée s'avérerait inférieure au montant total initialement prévu, les subventions attribuées pourront faire l'objet d'une réévaluation au prorata de cette dépense réelle.

Dans le cas contraire, le montant des subventions attribuées ne pourra être réévalué.

ARTICLE 7 - SUIVI DE LA CONVENTION ET DE SON EXECUTION

Chaque année, à une date fixée d'un commun accord entre septembre et novembre, un comité formé des représentants des 5 signataires de la présente convention se réunit afin de :

- Faire le bilan de l'année en cours.

- Evoquer les améliorations à apporter (techniques, scientifiques, concernant la gestion des données et de l'information, etc..).

Cette réunion sera organisée par la CRIIRAD. La Région Sud Provence-Alpes-Côte-d'Azur et le Département du Vaucluse, non signataires de la présente convention, mais qui apportent leur soutien au fonctionnement du réseau de balises, à travers une subvention accordée à la CRIIRAD, seront également invités à participer à ce comité.

Des réunions complémentaires exceptionnelles pourront être organisées à la demande de l'un des partenaires.

ARTICLE 8 - MODALITES DE CONTROLE

Le bénéficiaire de la subvention peut être soumis au contrôle des délégués des collectivités qui l'ont accordée.

A cet effet, les collectivités peuvent se faire communiquer sur simple demande tout acte, contrat, facture ou document attestant de la bonne exécution de l'opération et faire procéder par ses délégués à toute vérification sur pièce ou sur place.

Le bénéficiaire ayant reçu, dans l'année en cours, une ou plusieurs subventions, est tenu de fournir aux collectivités une copie certifiée de ses budgets et de ses comptes de l'exercice écoulé, ainsi que tous documents faisant connaître les résultats de son activité.

Les comptes sont certifiés par le commissaire aux comptes pour les personnes morales de droit privé qui en sont dotées, par le Président ou par le représentant habilité pour les autres.

ARTICLE 9 - REVERSEMENT DE LA SUBVENTION

En cas de non-respect d'un des délais prévus par la présente convention, et sauf cas de force majeure, le bénéficiaire :

- ne peut prétendre au versement de la subvention ou au versement du solde de la subvention ;
- doit rembourser les sommes indûment perçues.

Si le contrôle sur pièces transmises par le bénéficiaire ou les contrôles sur place effectués par l'une des collectivités signataires conduisent à constater la non-exécution totale ou partielle de l'opération subventionnée ou le non-respect par le bénéficiaire d'une disposition des règlements financiers des collectivités signataires, et sauf cas de force majeure, le bénéficiaire :

- ne peut prétendre au versement du solde de la subvention ;
- doit rembourser les sommes indûment perçues.

ARTICLE 10 – DEVOIR D'INFORMATION

Le bénéficiaire s'engage à prévenir dans les meilleurs délais les signataires de la présente convention de toute modification importante matérielle, financière, ou technique affectant le programme aidé (changement de dénomination sociale du bénéficiaire, adoption de nouveaux statuts, changement d'adresse, etc...).

Toute modification de l'objet de la subvention doit être acceptée par les signataires et doit faire l'objet d'un avenant à la présente convention.

ARTICLE 11 - MISE A DISPOSITION DES RESULTATS DU SUIVI POUR LE GRAND PUBLIC

Les résultats de la surveillance radiologique effectuée par les 2 balises (mesures en continu) et des analyses effectuées au laboratoire de la CRIIRAD (mesures en différé) seront mis en ligne sur le site dédié à cette surveillance et géré par la CRIIRAD : <http://balises.criirad.org>

Le logotype de chacun des signataires de la présente convention est inséré sur la page d'accueil de ce site et sur les supports de communication externe réalisés dans le cadre de ce partenariat.

Les collectivités signataires de la présente convention sont autorisées à effectuer tout enregistrement visuel ou sonore de l'opération subventionnée qu'elles jugeront utile à diffuser ou à faire diffuser.

ARTICLE 12 - DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention est établie pour une durée de cinq (5) ans à compter du 1^{er} janvier 2022 ou de la notification de la convention si celle-ci intervient après cette date. Les signataires conviennent d'examiner les conditions de l'éventuelle reconduction de cette convention lors de la réunion annuelle qui aura lieu fin 2025, soit un an avant son terme.

ARTICLE 13 - RESILIATION ET AVENANT A LA CONVENTION :

La convention prend fin par le versement du solde de la subvention au bénéficiaire de l'aide, par la résiliation de la convention à l'initiative du bénéficiaire renonçant à la subvention ou par la résiliation de plein droit par l'ensemble des collectivités signataires dans le cas où les engagements visés par la présente convention ne seraient pas respectés par le bénéficiaire.

La résiliation mettra fin à l'aide apportée par les collectivités qui pourra exiger le reversement des sommes versées non encore engagées par le bénéficiaire.

Si l'une des parties signataires souhaite mettre fin à son engagement dans cette convention avant la fin de la durée prévue à l'article 12, cette décision sera notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception adressée à l'ensemble des signataires au moins trois mois avant la date anniversaire de mise en œuvre de la présente convention et ne pourra être effective qu'à cette date.

Cette décision entraînera la rédaction d'un avenant à la présente convention par les autres parties.

Fait à Avignon, en 3 exemplaires originaux le

La CRIIRAD
Le Président

La Ville d'Avignon
Le Maire

Didier GLATIGNY

Cécile HELLE

La Communauté d'Agglomération du Grand Avignon
Le Président

Joël GUIN

BUDGET PREVISIONNEL / PERIODE 2022-2026

Budget de fonctionnement Balises d'Avignon 2022	Balise Air	Balise Eau	Total
Dépenses Directes	1 448 €		4,04%
1. Téléphonie (fonctionnement normal et astreinte)	534 €	267 €	801 €
2. Achat des filtres aérosols et cartouches charbon actif	Municipalité Avignon		
3. Interventions programmées Berthold	Municipalité Avignon		
4. Petit entretien / Réparation	335 €	205 €	540 €
5. Expertise comptable activité balises	72 €	36 €	108 €
Coûts Internes	34 382 €		95,96%
6. Gestion des données / routine et préparation à la gestion accidentelle	11 498 €	5 749 €	17 247 €
7. Interventions sur balises ponctuelles et gestion des alarmes (% incluant l'impact des distances balises / laboratoire CRIIRAD) / interventions hebdomadaires gérées par la Municipalité d'Avignon	1 903 €	951 €	2 854 €
8. Astreinte salariés - quote-part	3 241 €	1 621 €	4 862 €
9. Analyses filtres(12), cartouches (4) et eau (4)	2 880 €	720 €	3 600 €
10. Frais de déplacement (IK + péage)	741 €	544 €	1 285 €
11. Frais généraux - quote-part	3 023 €	1 511 €	4 534 €
Budget total annuel	24 226 €	11 604 €	35 830 €
Budget total sur 5 ans	121 130 €	58 020 €	179 150 €

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE acte publié le : 07 10 2022

**EXTRAIT
DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**

DÉPARTEMENT DE VAUCLUSE

Séance publique du : 24 septembre 2022

Mairie D'AVIGNON

**DIRECTION DES AFFAIRES
JURIDIQUES ET DES ASSEMBLÉES****ETAIENT PRESENTS A L'OUVERTURE DE LA SEANCE :**

Mme le Maire, Présidente,

M. NAHOUM, Mme GAY, M. GONTARD, Mme MINNSEN, M. MARTINEZ - TOCABENS, Mme HADDAOUI, M. FOURNIER, Mme LEFEVRE, M. TUMMINO, Mme CORCORAL, M. GIORGIS, M. DE BENITO, M. DESHAYES, Mme PORTEFAIX, M. BELHADJ, Mme CLAVEL, Adjointes au Maire.

Mme MAGDELEINE, M. SIMELIERE, Mme LEPAGE, Mme GAGNIARD, M. PEYRE, M. QUENNESSON, M. BEYNET, Mme BERTRAND, Mme LICHIERE, M. ROCCI, M. VALLEJOS, Mme WALDER, Mme RIGALT, M. RUAT, Mme BAREL, M. RENOUARD, M. CERVANTES, Mme ROSENBLATT, M. REZOUALI, Mme LAGRANGE, Mme ROCHELEMAGNE, Conseillers Municipaux.

ETAIENT REPRESENTES :

Mme LABROT par Mme LEFEVRE
Mme MAZARI - ALLEL par Mme CLAVEL
M. BLUY par M. GONTARD
Mme GAILLARDET par Mme LICHIERE
Mme TEXTORIS par M. MARTINEZ - TOCABENS
M. PETITBOULANGER par Mme HADDAOUI
Mme MAZZITELLI par Mme CORCORAL
M. HOKMAYAN par M. SIMELIERE
M. AUTHEMAN par M. NAHOUM
Mme BOUHASSANE par M. DESHAYES
M. PRZYBYSZEWSKI par Mme RIGALT
Mme MONTAGNAC par M. RENOUARD
M. BISSIERE par Mme ROCHELEMAGNE

ETAIENT ABSENTS :

Mme ABEL RODET

Mme PERSIA

X X X

M. BELHADJ se retire au cours de la présentation du rapport N°8, donnant son pouvoir à Mme MINNSEN. Mmes CORCORAL et BERTRAND quittent l'assemblée durant les débats relatifs au rapport N°36, donnant respectivement pouvoir à MM. FOURNIER et QUENNESSON. Mmes LAGRANGE et LABROT se retirent lors des débats relatifs au rapport N°49.

CONSEIL MUNICIPAL DU 24 SEPTEMBRE 2022

4

ENVIRONNEMENT : Réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement de la Ville d'AVIGNON.

M. MARTINEZ - TOCABENS

Mes chères Collègues, mes chers Collègues,

La directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose à tous les États membres de l'Union Européenne un cadre commun pour la lutte contre les nuisances sonores des infrastructures de transport terrestres.

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

Elle rend ainsi obligatoire, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants et les gestionnaires d'infrastructures routières dont le trafic est supérieur à 3 Millions de véhicules/jour, la réalisation de deux types de documents :

- 1- **Les cartes de bruit stratégiques** qui définissent les niveaux de bruit autour des infrastructures routières (en moyenne sur 24h et en période nocturne) et permettent l'information des populations sur leur niveau d'exposition à ces bruits
- 2- **Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)** ; ce document doit permettre le recensement et la planification au niveau local des actions (préventives et correctives) visant à réduire le niveau de bruit et d'exposition des populations et à préserver sur leur territoire des zones dites « calmes ».

La Ville d'Avignon, en tant que gestionnaire des voiries communales est concernée par les 2^{ème} et 3^{ème} échéances de la Directive (révision des documents tous les 5 ans), pour les routes supportant un trafic supérieur à **8 200 véhicules/jour (3M/j)**.

29 tronçons du réseau routier communal d'Avignon (C1 à C29), répondant au critère de trafic, ont été retenus dans le cadre du présent PPBE.

L'élaboration de ce Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement s'inscrit parfaitement dans la politique conduite par la municipalité depuis 2014 et qui vise à permettre aux avignonnaises et avignonnais de résider dans une Ville où il fait bon vivre et mieux être. Cet engagement est au cœur des projets menés sur notre territoire, qu'il s'agisse de la mobilisation de la Ville pour réduire ses consommations

d'énergie, des nombreuses actions en matière de circulation et d'apaisement de l'espace public ou dans la création d'aménagements publics vertueux : la Ville d'Avignon est mobilisée pour offrir à tous une meilleure qualité de vie.

Avignon est à la croisée de trois départements, deux régions et deux cours d'eaux, de part cette localisation, elle subit quotidiennement une circulation importante et fortement émettrice de pollution atmosphérique et sonore.

Depuis 8 ans maintenant des politiques ont été menées pour qu'Avignon soit une Ville des proximités : Plan de Circulation Intramuros, Plan Faubourgs, Zéro Transit Zéro Degrés, Plan Modes Doux.

L'objectif est de redonner à chacun sa juste place que l'on soit piéton, cycliste, usager des transports en communs ou automobiliste. La circulation se voit réduite tout comme la pollution atmosphérique et acoustique qu'elle engendre.

Une circulation de forte densité conduit la population à une exposition chronique à la pollution atmosphérique, ce qui est extrêmement alarmant. Quand cette pollution atmosphérique s'accompagne d'une pollution sonore elle engendre de nombreux troubles de la santé telles que des pathologies cardio-vasculaires ou de surdité. Nous ne pouvons laisser supporter une telle situation aux riverains des grands axes routiers de notre Ville.

Depuis le mois de juin dernier, Avignon est par ailleurs dotée d'un Plan Local pour le Climat dans lequel elle s'engage à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 50% à horizon 2030. La circulation automobile, est émettrice d'un tiers de ces émissions. Dans ce document Avignon s'engage à continuer ses actions en ce sens en mettant notamment en œuvre la livraison du dernier kilomètre, en étendant ses lieux de piétonnisation en développant ses voies vertes mais aussi en faisant du Pont des Deux eaux le premier quartier vélo.

Il faut toutefois préciser que l'aérodrome Avignon-Provence fait l'objet d'une démarche séparée avec un Plan d'Exposition au Bruit qui lui est propre. Le PEB actuellement en vigueur a été approuvé en 1982, il a été élaboré sur des normes et hypothèses obsolètes et est aujourd'hui en cours de révision.

Avec un capital agricole, naturel et historique hors du commun, Avignon doit protéger son patrimoine et ses administrés. Pour se faire, en plus des nombreux projets qu'elle conduit en matière de mobilité, de climat comme de santé publique, la Ville d'Avignon se dote de documents règlementaires permettant la protection des avignonnaises et avignonnais tel que le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement qui s'accompagne des cartes de bruit stratégiques.

1- **Les cartes de bruit stratégiques** de la 3^e échéance pour la Ville d'Avignon ont été élaborées par le CEREMA (sur la base des données fournies par la DDT 84 en 2018), approuvées par le préfet de Vaucluse le 21 décembre 2018, publiées sur le site internet de l'État en Vaucluse puis communiquées aux collectivités compétentes en matière de voirie.

Plusieurs types de cartes ont été établies, qui permettent d'évaluer à l'aide de courbes isophones, d'une part les niveaux de bruit de part et d'autre des voies de circulation concernées (cartes de type A), et d'autre part les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées (cartes de type C).

Elles ont permis d'établir pour chaque tronçon, l'exposition au bruit des populations mais aussi des établissements d'enseignement, de soin et de santé ainsi que les superficies de territoire exposées.

Il ressort globalement de cette modélisation qu'environ **12.4%** de la population (soit 11 500 avignonnais), est exposée aux valeurs limites de bruit selon l'indicateur moyen journalier, et **3.6%** de la population en période nocturne.

NB : il est toutefois important de noter que les cartes du CEREMA ont été établies par modélisation acoustique, sur la base de données relativement anciennes et provenant, pour la population des données carroyées 2012 de l'INSEE, et pour le trafic des données de comptages 2016 du CD84.

Elles constituent donc un premier outil d'information global des Avignonnais sur l'impact du bruit lié aux infrastructures du territoire mais ne correspondent pas à une situation actuelle 2022, puisqu'elles ne tiennent pas compte des différents aménagements en termes de mobilités, de voirie, de circulation mis en place depuis 5 ans.

2- L'étape suivante a consisté à réaliser le **Plan de Protection du Bruit (PPBE)**, chargé d'établir le bilan des actions déjà réalisées ces dernières années par la Ville (et le Grand Avignon sur la problématique des transports) et de proposer un programme global d'actions à venir, visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement issu des infrastructures de transport.

Ce premier Plan Bruit détaille sous forme de 17 fiches actions, l'ensemble des mesures engagées par la commune depuis 10 ans et prévue à l'horizon 5 ans (période 2022-2026), et concourant à la réduction du bruit dans l'environnement ; elles ont été réparties selon 3 grands items :

A - les mesures de réduction du bruit réalisées :

- **à la source** (FA1 à FA4), il s'agit par exemple des actions engagées en matière de :

- **Réduction des Vitesses** avec l'abaissement de la vitesse à 50km/h de grands axes structurants, et les linéaires de voirie mis en zone 30, en zone de rencontre ou en aires piétonnes.
- **Contrôles routiers des véhicules** aux endroits clés, de forte densité, ou de survitesse identifiée et les verbalisations associées
- **Evolution des infrastructures de transports en commun**, à la fois au niveau du matériel roulant et sur les infrastructures, telle que la migration de lignes de bus vers un système ferroviaire (tramway motorisation électrique) ou le renouvellement de la flotte de bus avec l'acquisition de véhicules plus modernes ou à motorisation alternative (hybrides et électriques)
- **Renouvellement des véhicules légers et utilitaires de la Ville** comprenant l'acquisition d'un parc de plus de 60 véhicules légers et utilitaires électriques, ou

le conventionnement avec un opérateur pour le déploiement d'une vingtaine bornes de recharge de véhicules électriques.

- **à la réception** (FA5 à FA8), il s'agit par exemple des actions engagées sur les bâtiments communaux, concourant à la réduction du bruit à l'intérieur des locaux, telles que :

- **Le renforcement de l'isolation des façades**, intégrant des travaux de renforcement de l'isolation acoustique de plusieurs écoles de la Ville telles que St Jean, Ste Catherine, les Rotondes, Croisière, la Bathelasse ; ou Farfantello, la Trillade A et B et Sixte-Isnard dans les années à venir.
- **le remplacement des menuiseries et vitrages** par installation d'un double vitrage à performances d'isolation thermique dans plusieurs écoles de la Ville comme Simone Veil, Champfleury, Schepler, Massillargues, St Roch ou Persil-Pouzarque.
- l'attention accrue portée **au respect des performances acoustiques** dans les projets de travaux lourds de construction ou réhabilitation d'équipements scolaires comme à Louis Gros, Henri Fabre et les Olivades, ou au niveau du Projet d'Ecoquartier Joly Jean qui intègre la construction d'une école exemplaire, d'espaces de détente apaisés et de déplacement doux.

B- les Mesures réalisées sur les déplacements ; les Fiches actions 9 à 12 précisent l'ensemble des plans et aménagements mis en place, destinés à favoriser les alternatives à l'utilisation des voitures, sources de bruit, à savoir :

- **Favoriser les déplacements Cyclables** : la stratégie de la Ville de développement du vélo au travers notamment l'adoption du Plan Modes Doux a permis la réalisation de près de 250km d'itinéraires cyclables sécurisés de type Voies vertes, Pistes cyclables, Bandes cyclables, chaudières ; le second Plan Modes doux à venir et le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclable associé devrait permettre de poursuivre cette stratégie en faveur des déplacements cyclables, propices à un apaisement sonore.

- **Favoriser les déplacements Piétons** : Le Plan Modes doux là encore précise la stratégie de développement de la pratique de la marche ; il définit un réseau de magistrales piétonnes et prévoit la création d'aires piétonnes et de zones de rencontre ; la mise en œuvre d'un **Plan piéton** assorti d'un **Schéma Directeur cartographié du futur réseau piéton** dans les années à venir viendra compléter cet ensemble de mesures.

- **Favoriser les déplacements en Transports Collectifs** : Le **Plan de Déplacement Urbain** du Grand Avignon, approuvé fin 2016, cadre l'ensemble des stratégies relatives à la mobilité, avec un objectif affiché de report modal accru en faveur des mobilités douces et des transports collectifs.

La restructuration du réseau du GA initié en 2019 (3 lignes structurantes, lignes de bus principales et secondaires, navettes en centre-Ville d'Avignon, bus à la demande dit Allobus, et lignes de transport scolaire) a permis d'accroître la part modale du transport collectif entraînant une baisse du trafic motorisé individuel, diminuant d'autant les nuisances sonores générées par ce dernier.

Le développement de nouvelles lignes de tram et de bus à haut niveau de service Chron'Hop, dans les prochaines années, associé au déploiement progressif de nouveaux parking-relais en entrée d'agglomération (Piot, Amandier,

Courtine.. puis St Chamand, Parc des Expos, les Angles, et Rognonas) devrait permettre d'accroître fortement la part de ce report modal.

- **Adapter les plans de circulation pour reporter le trafic vers les secteurs peu habités** : c'est le cas des **nouveaux plans de Circulation centre-Ville et Faubourgs Sud** mis en place respectivement en 2019 et 2022, qui permettent soit de supprimer le trafic de transit court ou long, soit de diminuer la circulation automobile dans ces secteurs, réduisant d'autant l'impact sonore sur les riverains.

C- Les Mesures de Prévention et Planification ; les Fiches actions 13 à 15 précisent dans quelle mesure la réduction des nuisances sonores a été intégrée aux outils de planification de la Ville, en particulier en matière d'Urbanisme et d'Habitat, au niveau du :

- **PLU** : la récente procédure de révision générale du Plan Local d'Urbanisme, a été l'occasion de mieux intégrer la question des nuisances sonores, notamment dans le cadre du PADD qui vise à apaiser l'environnement sonore interne et externe des bâtiments, à travers une meilleure organisation des mobilités, une priorisation du développement des modes doux et des transports collectifs et la mise en œuvre des normes d'isolation acoustique le long des axes routiers et ferroviaires.

Les 9 OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) intégrées au projet de PLU doivent aussi permettre de décliner de manière concrète, à l'échelle des quartiers, des principes d'aménagement afin de limiter le trafic des véhicules, de favoriser la création d'espaces verts en cœur d'ilots (espaces calmes), de créer des barrières sonores et visuelles (le long des voies ferrées par exemple) et d'identifier des cheminements modes doux.

- **NPRU** : le programme de travaux prévu sur le bâti, l'espace public et le réseau viaire **des 3 quartiers prioritaires** de la Ville identifiés comme relevant du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain, doit aussi permettre de réduire les impacts du bruit sur les populations concernées, grâce à la réhabilitation de près de 2 000 logements (isolations thermique et acoustique), la construction de 600 logements neufs aux normes actuelles et la reconstitution d'une offre de logements hors des quartiers prioritaires suite à la démolition de près de 900 logements sociaux de mauvaise qualité.

- **OPAH-RU** : La dernière opération d'Amélioration de l'Habitat 2014-2019, a permis la rénovation de plus de 600 logements et de redresser 150 logements en copropriétés permettant des sauts importants d'étiquette énergétique, ces améliorations ayant un impact direct sur l'acoustique des logements.

Le prochain programme d'intervention 2020-2025 sur le parc d'habitat privé d'Avignon se donne pour objectif d'accompagner et réhabiliter 20 copropriétés situées pour les plus grandes, sur des linéaires en bordure de la rocade et d'accompagner près de 400 propriétaires à la réhabilitation énergétique de leur logement.

3- Conformément à la Directive, le Plan Bruit intègre également le classement en **zones calmes** d'espaces extérieurs « remarquables » de la Ville, qui soient peu exposés aux bruits récurrents des infrastructures et reconnus pour leur intérêt

environnemental et patrimonial. L'objectif de ce classement étant de sauvegarder un patrimoine de qualité qui permette d'accueillir diverses activités humaines (promenade, loisirs, jeux d'enfants, repos, zone de rencontre ...) et qui offre aux habitants des secteurs impactés par le bruit, la possibilité de se ressourcer.

Trois catégories de sites ont fait l'objet de ce classement en zones calmes :

- les parcs, jardins et équipements sportifs** : il est proposé de retenir le Rocher des doms, les parcs Chico Mendès, de la Souvine, du Clos de la murette, de l'abbaye Saint Ruf, de la Cantonne et le Square Agricole Perdiguier ; sont également intégrés à la liste 3 parcs en projet, à savoir le Parc Naturel Urbain de la Confluence, le Parc de l'éco quartier Joly Jean et celui du futur quartier gare de Montfavet.
- les grands espaces agricoles et naturels** : il s'agit des zones de la ceinture verte, de la plaine agricole de la Barthelasse et des foins de Montfavet.
- Et les zones apaisées en centre urbain** : il s'agit des zones piétonnes du centre historique de la Ville qui constituent des espaces dont la conception d'ensemble permet d'échapper aux bruits des infrastructures.

4- Consultation du Public

Conformément à la Directive de 2002, ce projet de plan a été mis à la consultation du public pendant une période de 2 mois, du 04 avril au 03 juin 2022. Cette consultation a fait l'objet d'un bilan des contributions qui a été intégré au sein du document PPBE.

Une fois le projet de Plan de Prévention du Bruit de l'Environnement d'Avignon approuvé par le Conseil Municipal, celui-ci doit être transmis aux services de la Préfecture de Vaucluse.

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L 5219-1

Vu le Code de l'Environnement et notamment ses articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11

Vu le décret 2006-361 du 24 mars 2006 et l'arrêté interministériel du 04 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des Plans de Prévention du Bruit de l'Environnement

Vu l'article du 14 avril 2017 établissant la liste des agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L.572-2 du Code de l'Environnement

Considérant l'avis favorable de la ou des :
Commission Ville en Transition(s)

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré :

- **DECIDE** d'engager un plan d'action sur 5 ans visant à diminuer les nuisances sonores issues des infrastructures de transport à Avignon,
- **APPROUVE** le projet de Plan de Prévention Bruit dans l'Environnement relatif aux voies communales de la Ville d'Avignon supportant un trafic supérieur à 3 Millions de véhicules/an,
- **AUTORISE** Madame le Maire ou l'Elu(e) Délégué(e) à signer toute pièce à intervenir.

ADOPTÉ

Se sont abstenus : Mme RIGAUT, M. PRZYBYSZEWSKI représenté par Mme RIGAUT, M. RUAT, M. RENOUARD, Mme MAGDELEINE, Mme MONTAGNAC représentée par M. RENOUARD.

Pour le Maire,
Le 1^{er} Adjoint,
Claude NAHOUM



Le Secrétaire de Séance,
Marie-Anne BERTRAND

DATE DE RECEPTION PREFECTURE :
29 SEP. 2022



**PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT
DANS L'ENVIRONNEMENT DE LA VILLE D'AVIGNON**

**RESEAU ROUTIER COMMUNAL
DONT LE TRAFIC EST SUPERIEUR À 8 200 VÉHICULES/JOUR**

AVIGNON

Directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002
2ème et 3ème échéance

Document mis à la consultation du public du 04 avril au 03 juin 2022



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.....	7
2	Synthèse des résultats de la cartographie du bruit.....	8
2.1	Identification des sources de bruit	10
2.1.1	Les réseaux routiers communaux, objet du présent PPBE.....	10
2.1.2	Autres réseaux relevant de la directive européenne.....	13
2.1.3	Autres sources de bruit	15
2.2	Populations et établissements sensibles exposés	115
2.3	Synthèse des expositions au bruit des infrastructures	17
3	Les « zones calmes ».....	19
3.1	Définition	19
3.2	Identification des zones calmes sur le territoire d'Avignon	19
4	Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées.....	23
5	Les mesures réalisées et futures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement	25
5.1	Mesures de Réduction.....	26
5.1.1	Actions à la Source	26
5.1.2	Actions à la réception	37
5.2	Mesures sur les déplacements.....	46
5.3	Mesures de prévention et planification.....	59
5.4	Autres mesures.....	68
6	Suivi et évaluation des actions : gouvernance, indicateurs, échéancier	71
7	Consultation du Public	71
8	Bibliographie	77
	ANNEXES.....	78
	- 1 : cartes de bruit du réseau routier communal	
	- 2 : populations, établissements sensibles et surfaces exposés	



1 Contexte de l'élaboration du PPBE

Les nuisances sonores sont de nos jours l'une des principales nuisances pour nos concitoyens qui vivent en milieu urbain ou au voisinage de grandes infrastructures de transport.

La réalisation d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) représente une opportunité pour la Ville d'Avignon de développer une politique affirmée en matière de lutte contre le bruit, **véritable enjeu de santé publique**.

Ce document d'orientation visant à définir les outils et actions de réduction du bruit issu des infrastructures de transport, intègre non seulement des mesures préventives en termes d'aménagement mais également des mesures correctives permettant l'amélioration ou la résorption des situations les plus dégradées en termes de nuisances sonores.

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 :

- infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour ;
- infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
- agglomérations de plus de 100 000 habitants, désignées par l'arrêté du 14 avril 2017 ;
- 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>

Le Grand Avignon est concerné par ce réexamen. Le présent PPBE est basé sur l'analyse des cartes de la troisième échéance.

Rappel de la méthodologie d'élaboration des cartes

Les cartes de bruit ont 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, et de préservation des zones de calme.

Il s'agit de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures et les activités industrielles.

Les éléments de lecture des cartes ont été définis par l'Arrêté national du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Mesurer le niveau sonore sur un vaste territoire nécessite de recourir à des outils de calcul et de modélisation, qui permettent de décrire le niveau de bruit par des courbes isophones, en tranche de 5 décibels. Il permet également d'effectuer ces calculs sur différentes périodes de temps (journée et nuit).

Ces cartes rendent compte des bruits continus et prévisibles sous la forme d'un indicateur de niveau de bruit moyen annuel ramené à une journée (**indicateur Lden**) complété par un indicateur de nuit (**indicateur Ln**).

L'indicateur global sur 24 heures (Lden), pondère la contribution du bruit en soirée et de nuit pour être mieux corrélé avec la gêne ressentie en moyenne par les habitants.

Les résultats sont donc des indicateurs « moyens » de bruit pouvant parfois être en décalage avec la perception individuelle et ponctuelle de chacun.

Les zones de bruit comprises entre les courbes isophones sont représentées par une couleur dont le code est conforme à la norme NF S 31 130 :

INDICE Lden	INDICE Ln
 55 à 60 dB(A)	 50 à 55 dB(A)
 60 à 65 dB(A)	 55 à 60 dB(A)
 65 à 70 dB(A)	 60 à 65 dB(A)
 70 à 75 dB(A)	 65 à 70 dB(A)
 > 75 dB(A)	 > 70 dB(A)

(Source : Cerema)

Définition du Son et du Bruit

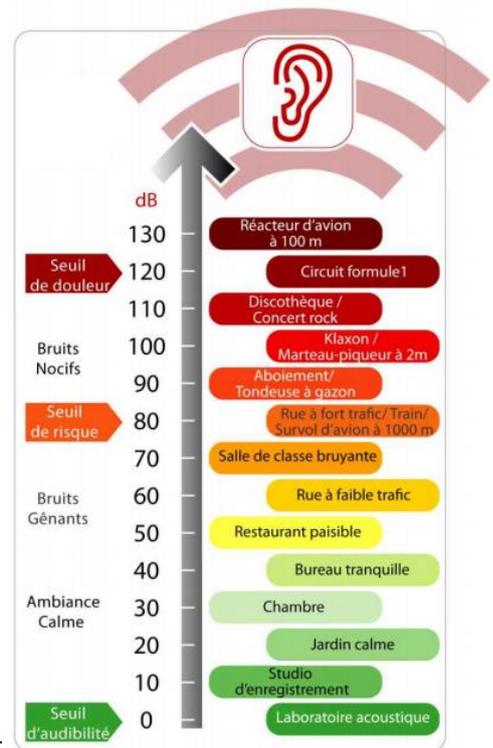
On peut définir le **son** comme toute variation rapide de la pression atmosphérique décelable à l'oreille.

L'onde sonore qui fait vibrer le tympan résulte du déplacement originel d'une particule d'air par rapport à sa position d'équilibre.

La pression acoustique est ensuite exprimée sous la forme d'un rapport logarithmique entre la valeur mesurée et une valeur de référence.

Elle est exprimée en dB et son échelle de variation va de 0 dB à 134 dB.

L'échelle ci-contre permet d'associer des niveaux sonores à des situations de la vie quotidienne et précise les seuils importants.



(Source : Bruitparif)

De par la définition des niveaux sonores en décibel, deux niveaux sonores ne s'additionnent pas de façon arithmétique. Le Tableau suivant donne quelques exemples de cumul des niveaux sonores :

MULTIPLIER LE NOMBRE DE SOURCES DE BRUIT IDENTIQUES PAR	C'EST AUGMENTER LE NIVEAU SONORE DE	L'IMPRESSION SONORE EST
2	3 dB(A)	Sensation de très légère augmentation du niveau sonore
4	6 dB(A)	Nette augmentation du niveau sonore
10	10 dB(A)	Impression que le bruit est deux fois plus fort

Passer du son au **bruit** c'est prendre en compte la représentation d'un son pour une personne donnée à un instant donné.

L'organisation internationale de normalisation définit le bruit comme « un phénomène acoustique (notion physique) produisant une sensation (notion physiologique) généralement considérée comme désagréable ou gênante (notions psychologique, sociologique) ».

Par ailleurs, l'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums ; les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique.

C'est pourquoi une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière a été créée : **le décibel pondéré A ou dB (A)**.



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 (en cours).

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 des indicateurs harmonisés fixés par la directive européenne : Il s'agit du Lden et du Ln.

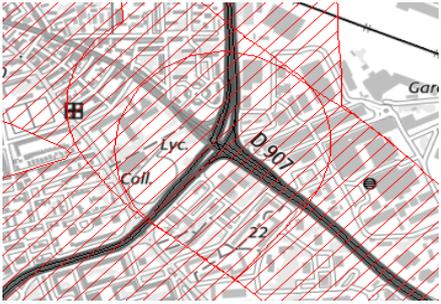
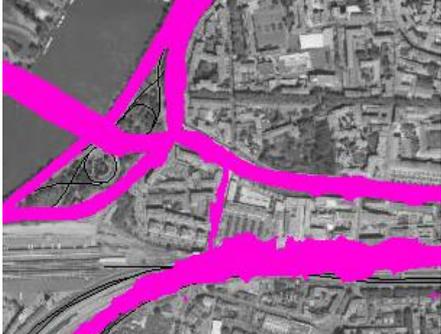
Le LDEN (Day Evening Night pour Jour Soir et Nuit) est l'indicateur du niveau sonore moyen pour la journée entière de 24h. Il est calculé en moyennant sur l'année les bruits relevés aux différentes périodes de la journée.

On lui applique ensuite une pondération pour les périodes plus sensibles (+5 dB(A) en soirée et + 10 dB(A) la nuit). Ce n'est donc pas un niveau de bruit réel ou mesuré (comme le LAeq, qui représente le niveau énergétique correspondant au cumul d'énergie sonore reçue par un individu lors de la durée d'observation) mais une indication pondérée.

Le LN (N pour nuit) est l'indicateur du niveau sonore nocturne (22h-6h). Ces indicateurs sont exprimés en décibels (dB(A)).

Il existe **5 types de cartes stratégiques** :

	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Lden- DB(A)</p> <ul style="list-style-type: none">>7570-7565-7060-6555-60	<p>Carte de type « A » indicateur Lden Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Lden (période de 24 h), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A).</p>
	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Ln - db(A)</p> <ul style="list-style-type: none">>7065-7060-6555-6050-55	<p>Carte de type « A » indicateur Ln Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Ln (période nocturne) par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A)</p>

	<p>Secteurs affectés par le bruit</p> 	<p>Carte de type « B » Cette carte représente les secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies)</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p>  Lden>68	<p>Carte de type « C » indicateur Lden Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24h).</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p>  Ln>62	<p>Carte de type « C » indicateur Ln Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Ln (période nocturne).</p>

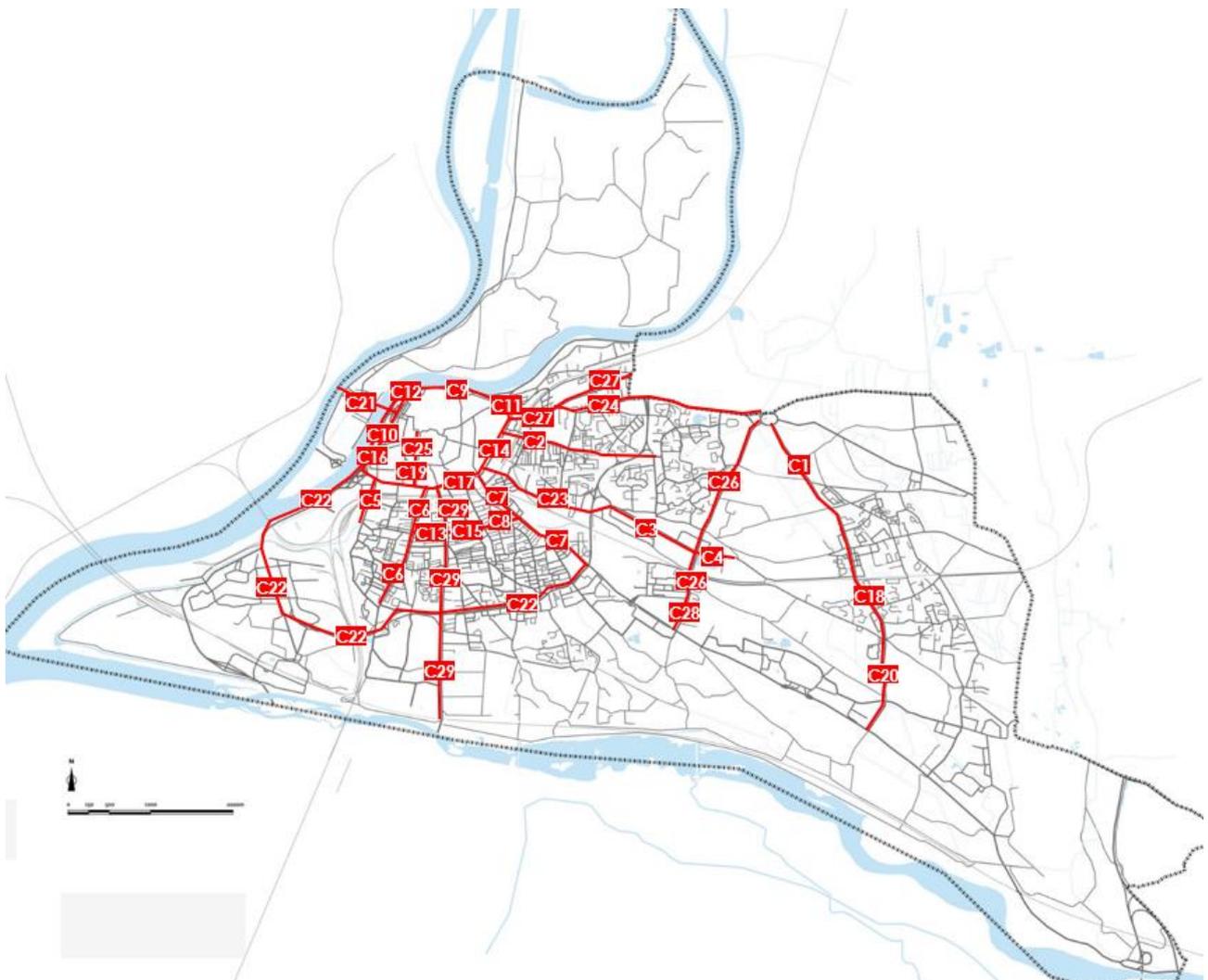
Des informations complémentaires sur les cartes de bruit sont disponibles sur le site internet de l'État en Vaucluse :
<http://www.vaucluse.gouv.fr/cartes-de-bruit-des-reseaux-routiers-et-a12061.html>

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, la Ville d'Avignon est l'autorité compétente pour établir le PPBE des réseaux routiers communaux dont le trafic est supérieur à 8200 véhicules / jour sur son territoire.

- **29 tronçons du réseau routier communal d'Avignon (C1 à C29), répondant au critère de trafic, ont été retenus dans le cadre du présent PPBE**



Réseau routier communal				
Commune	Dénomination de la voie	Débutant	Finissant	Linéaire concerné (en km)
C1_avignon	Av. Aulnes, Cours des Frères Folcoaud	Giratoire Av. Aulnes et D901	Intersection Cours des Frères Folcoaud et Avenue Des Vertes Rives	1,27
C2_avignon	Av. de la Folie	Intersection Av. de la Folie et Boulevard Limbert	Intersection Av. de la Folie et Ch. du Pont des 2 Eaux	1,87
C3_avignon	Av. de Fontcouverte	Intersection Av. de Fontcouverte et D239	Giratoire Av. de Fontcouverte et Route de Montfavet	1
C4_avignon	Av. des Souspirous	Intersection D239	Intersection Avenue Sainte-Claire	0,5
C5_avignon	Av. Eisenhower	Intersection N570	Intersection Rue Pierre Poisson	0,55
C6_avignon	Av. Monclar	Intersection N570	Intersection Avenue Eisenhower	1,6
C7_avignon	Av. Pierre Sémard	Intersection Boulevard Limbert	Intersection D907	1,7
C8_avignon	Bd de la 1ère Division Blindée	Intersection Avenue des Sources	Intersection Avenue Pierre Sémard	0,45
C9_avignon	Bd de la ligne	Deviend Boulevard Saint-Lazare	Sortie Boulevard du Rhône	0,5
C10_avignon	Bd de l'Oulle	Pont Édouard Daladier	Intersection Boulevard Saint-Dominique	0,5
C11_avignon	Bd du quai St Lazare	Intersection Boulevard de la Ligne	Intersection Avenue de la Synagogue	0,7
C12_avignon	Bd du Rhône	Pont d'Avignon	Pont Édouard Daladier	0,9
C13_avignon	Bd Jacques Monod	Av. Monclar	Av. Saint-Ruf	0,4
C14_avignon	Bd Limbert	Route de Lyon	Av. Pierre Sémard	0,8
C15_avignon	Bd Sixte Isnard	Intersection Avenue Saint-Ruf	Intersection Avenue des Sources	0,45
C16_avignon	Bd St Dominique	Intersection Rue Victor Hugo	Intersection Chemin de Courtine	1,2
C17_avignon	Bd St Michel	Intersection Avenue Pierre Semard	Intersection N570	0,55
C18_avignon	Cours Cardinal Bertrand de Montfavet	Intersection Avenue d'Avignon	Intersection Avenue des Souspirous	0,55
C19_avignon	Cours Jean Jaurès	Intersection N570	Intersection	0,3

Réseau routier communal				
Commune	Dénomination de la voie	Débutant	Finissant	Linéaire concerné (en km)
			Rue Joseph Vernet	
C20_avignon	Av. des Magnanarelles, Cours Cardinal Bertrand de Montfavet	Giratoire Avenue des Magnanarelles et de l'Aérodrome	Intersection Cours Cardinal Bertrand de Montfavet et Avenue des Souspirous	1,9
C21_avignon	Pont Daladier	Limite Gard / Vaucluse	Allée de l'Oulle	0,75
C22_avignon	Rocade Charles de Gaulle	Intersection N100	Intersection D907	6,6
C23_avignon	Route de Montfavet	Intersection Boulevard Limbert	Giratoire Avenue Fontcouverte	1,7
C24_avignon	Route de Morières	Intersection Route de Lyon	Intersection Chemin de la Croix Verte	0,9
C25_avignon	Rue de la République, Cours Jean Jaurès	Intersection Rue de la République et Rue Saint-Agricol	Intersection Cours Jean Jaurès et Boulevard Raspail	0,4
C26_avignon	Ex RD239	Giratoire D901-Avignon	Intersection D58-Avignon	2,3
C27_avignon	Route de Lyon	Intersection Boulevard Limbert	Intersection Chemin de la Croix Verte	1,6
C28_avignon	Avenue de l'amandier	Intersection Route de Marseille	Intersection Avenue Pierre de Coubertin	0,43
C29_avignon	Av. Saint Ruf, Av. Tarascon, Bd St Roch	Intersection Boulevard Saint-Roch et Rue Saint-Michel	Frontière Av. Tarascon et Bouches du Rhone	3,8

Les cartes de bruit des réseaux routiers de la 3^e échéance ont été approuvées par arrêté préfectoral du 21 décembre 2018 et sont disponibles à l'adresse internet suivante : <http://www.vaucluse.gouv.fr/troisieme-echeance-r3430.html>

2.1.2 Autres réseaux relevant de la directive européenne

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

	Autoroutes	Routier national	Routier départemental	Ferroviaire
1 ^{ère} échéance	A7	RN7	RD907, RD902, RD225, RD900, RD970	Ligne 830 000 (ligne PLM)
2 ^{ème} échéance			RD28, RD900, RD901 (NB : la RD239 a été réintégrée dans le patrimoine communal)	Ligne 752 000 (LGV)
3 ^{ème} échéance		RN1007		

Pour ces réseaux relevant d'autres gestionnaires que la Ville, 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 1^{ère} 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 3^{ème} échéance a été approuvé par arrêté du 17 octobre 2019

Il est disponible à l'adresse internet suivante :

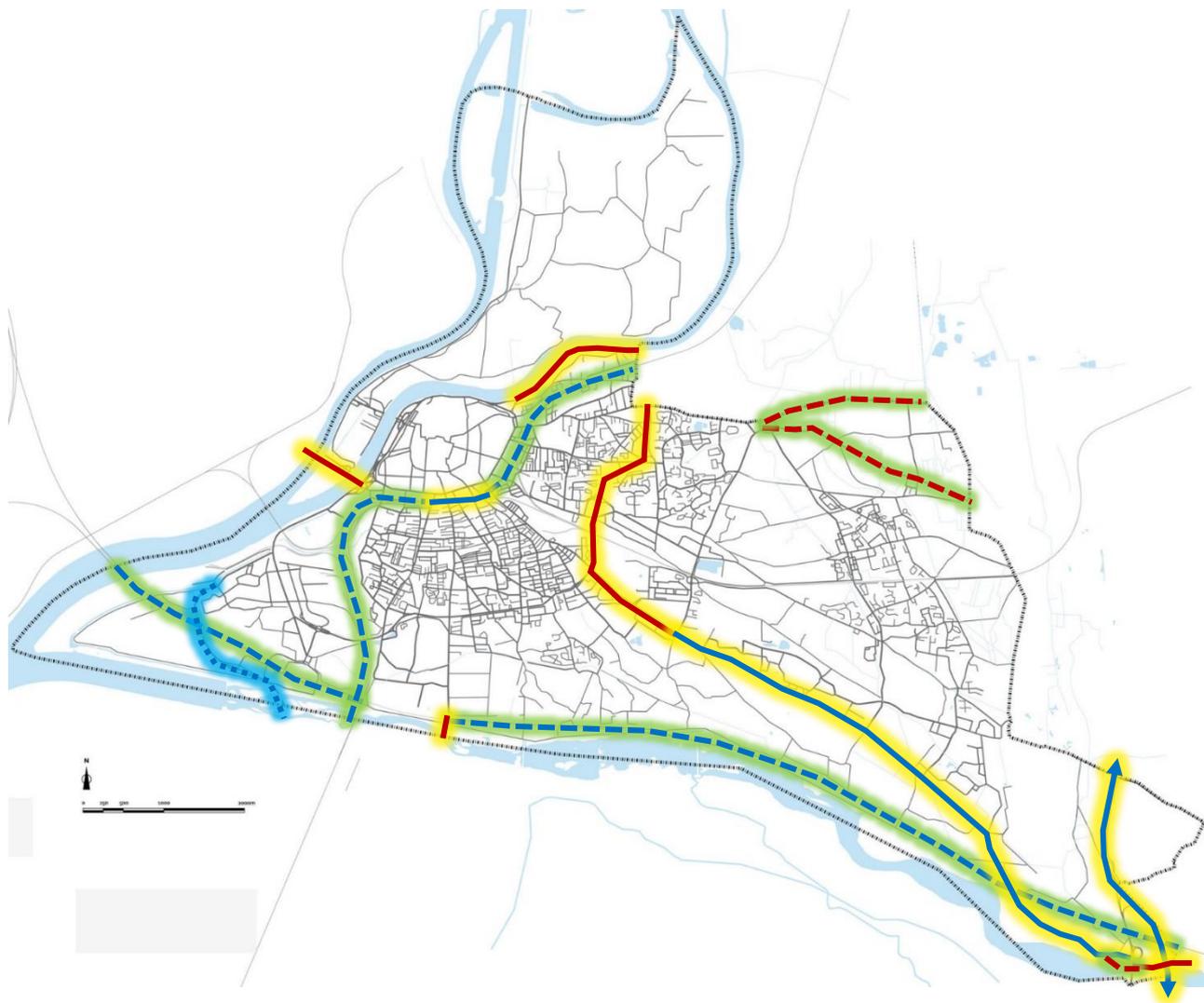
<http://www.vaucluse.gouv.fr/troisieme-echeance-r3430.html>

- **Pour les réseaux routiers départementaux :**

Le PPBE du conseil départemental des 1^{ère}, 2nde et 3^{ème} échéances a été approuvé par arrêté du 18 mai 2018. Il est disponible à l'adresse internet suivante :

https://www.vaucluse.fr/fileadmin/Documents_PDF/Actualites/Actus_2018/Plan_de_Prevention_du_Bruit_dans_l_Environnement.pdf

Carte synthétique des réseaux de 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} échéances relevant d'autres gestionnaires que la ville d'Avignon ou la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon



Légende

Réseaux Nationaux (autoroutiers, routiers et ferroviaires)

-  1^{ère} échéance
-  2^{ème} échéance
-  3^{ème} échéance

Réseau départementaux

-  1^{ère} échéance
-  2^{ème} échéance

2.1.3 Autres sources de bruit

Le territoire d'Avignon est également concerné par l'aérodrome Avignon-Provence, qui dispose d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) approuvé en 1982.

Elaboré sur des normes et hypothèses obsolètes, ce PEB est actuellement en cours de révision.

Concerné par le décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012, le nouveau PEB de l'aérodrome d'Avignon doit fixer les conditions d'utilisation des sols autour de l'installation, en interdisant ou limitant les constructions, pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances sonores liées à l'activité aéroportuaire.

Ce document d'urbanisme comprendra 4 zones de bruit autour de l'aérodrome (de A à D), soumises à des contraintes de constructions différentes en fonction des niveaux d'exposition attendus des populations.

Toutefois, cet aérodrome ne figurant pas dans la liste des aérodromes concernés par la directive européenne, 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 donc l'objet d'une démarche d'élaboration séparée, selon la procédure suivante :

- 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.

Une réunion de présentation de l'avant-projet de PEB aux différentes communes concernées s'est déroulée le 25 novembre 2020 en Préfecture.

Le choix des tracés correspondants aux zones A, B, C, D est prévu en 2022 par les représentants Titulaires de la Commission de Consultation Environnemental (CEE), avant mise à l'enquête publique du document.

2.2 Dénombrement des populations et établissements sensibles exposés

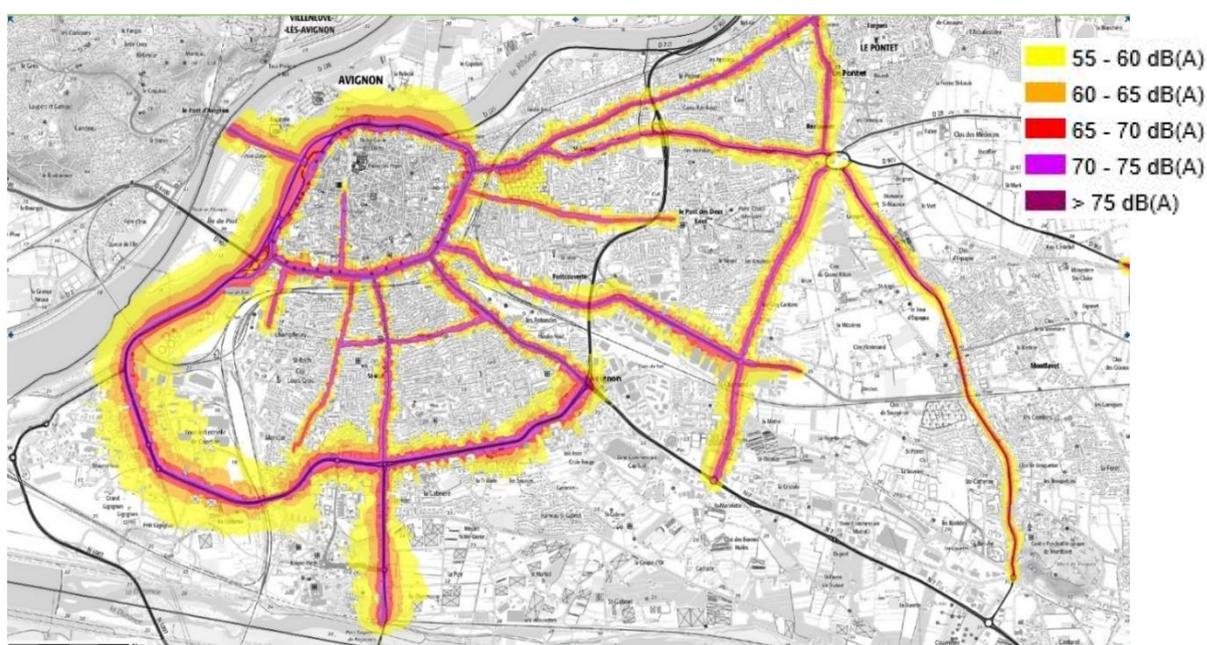
Les cartes de bruit de la seconde échéance réalisées par le CEREMA, qui portent sur le **réseau routier communal dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an**, figurent en annexe 1 du document.

Trois types de cartes ont été établies :

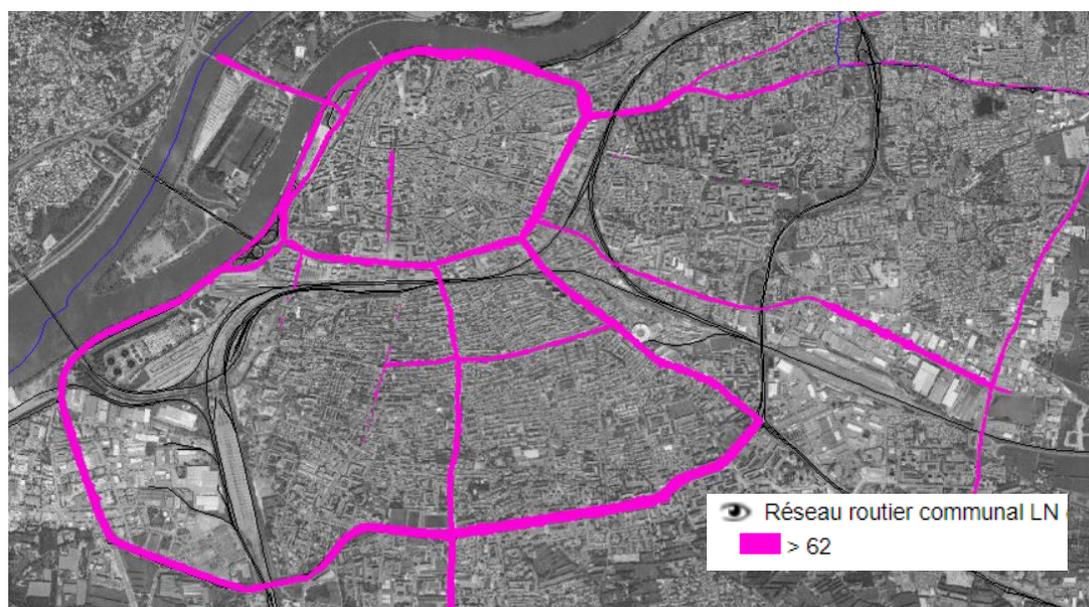
- Les cartes de type A, qui localisent les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones ($L_{den} + L_n$),
- Les cartes de type B, qui représentent les secteurs affectés par le bruit de part et d'autre des voies identifiées dans le classement sonore des infrastructures de transports terrestres,
- Les cartes de type C, qui localisent les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées ($L_{den} + L_n$).

Exemples d'extraction de carto.geo-ide :

- **Carte A** d'exposition au bruit du réseau routier communal, **indicateur L_{den}** :



- **Carte C** d'exposition au bruit du réseau routier communal, **indicateur L_n** :





La réalisation de ces cartes de bruit a permis d'estimer, par itinéraire et de part et d'autre des voies, 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.

Les liens permettant d'accéder aux estimations pour chacun des tronçons routiers identifiés et par tranches isophoniques de 5dB, d'abord sur une journée moyenne (Lden), puis en période nocturne uniquement (Ln), figurent en annexe 2 du document.

NB : La production de cartes de bruit repose sur un modèle acoustique, produit à l'aide du logiciel Mithra-Sig V5 intégrant les méthodes de calculs préconisées par la réglementation.

Les données utilisées sont relativement anciennes et proviennent :

- pour la population des données carroyées 2012 de l'INSEE,
- pour le trafic, des données de comptages 2016, réalisées par le Conseil départemental et de la base de données du classement sonore révisé dans le Vaucluse en 2016.

Les cartes stratégiques de bruit constituent ainsi un premier outil d'information global des Avignonnais sur l'impact du bruit liées aux infrastructures du territoire mais ne correspondent pas à une situation actuelle 2021, puisqu'elles ne tiennent pas compte des différents aménagements en termes de mobilités, de voirie, de circulation mis en place depuis 5 ans.

2.3 Synthèse des expositions au bruit des infrastructures

Population

Il ressort des estimations par itinéraire de l'exposition au bruit des populations résidant sur Avignon, qu'environ 11 500 habitants résident aux abords des infrastructures de transports routières les plus bruyantes, soit un peu plus de 12 % de la population totale de la commune (92 130 habitants).

Nombre de personnes exposées aux VL	Lden > 68	Ln > 62
Total	11 454	3345

- **12.4%** de la population est exposée aux valeurs limites de bruit selon l'indicateur Lden (moyen journalier).
- **3.6%** de la population est exposée aux valeurs limites de bruit selon l'indicateur Ln (période nocturne).

Établissements sensibles

Sur les 135 établissements sensibles identifiés sur la Ville environ **15** sont impactés par des niveaux de bruit significatifs d'origine routière soit **11%** : 3 établissements de santé et de soins et 12 établissements d'enseignements.

Superficies

	> 55 dB(A)	> 65 dB(A)	> 75 dB(A)
Surfaces (km ²)	9.59	2.47	0.13
% de superficie / 64,78 km ²	14.8	3.8	0.2

Rapportée à la surface totale de la commune d'Avignon (environ 65 km²), on estime à un peu moins de 4% la superficie du territoire exposée à des niveaux de bruit supérieur à 65dB(A).

3 Les « zones calmes »

3.1 Définition

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 (<55 dB(A), dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition, compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. »

Une zone calme est donc considérée comme peu exposée aux bruits récurrents des infrastructures et est, en revanche, susceptible d'accueillir diverses activités humaines (promenade, loisirs, jeux d'enfants, repos, zone de rencontre ...).

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.

Un des objectifs consiste également à limiter les inégalités environnementales, et donc que les habitants des secteurs fortement impactés par le bruit aient la possibilité de se ressourcer à proximité.

3.2 Identification des zones calmes sur le territoire d'Avignon

La Ville d'Avignon a engagé une réflexion sur ces « zones calmes », c'est-à-dire des zones sur lesquelles, en raison des usages urbains actuels et potentiels, la qualité sonore paraît être un enjeu de qualité et de développement durable de ces espaces.

Pour identifier ses zones calmes, la Ville d'Avignon a retenu les zones de faible niveau sonore global en période diurne.

Ce critère a été croisé avec les autres critères suivants :

- les grandes entités paysagères, naturelles et agricoles du territoire,
- les parcs et espaces verts situés en dehors d'une zone exposée au bruit,
- les espaces boisés classés ou les éléments identifiés au titre des articles L 151-19 ou L 151-23 du code de l'urbanisme (espaces représentant des enjeux paysagers ou écologiques).
- Les espaces urbains apaisés



Il en ressort l'identification des zones calmes suivantes classées en trois grandes catégories :

* 1^{ère} catégorie : les parcs, jardins et équipements sportifs :

- **Parc du Rocher des doms**
- **Parc Chico Mendès**
- **Parc de la Souvine**
- **Parc du Clos de la murette**
- **Parc de l'abbaye Saint Ruf**
- **Parc de la Cantonne (Montfavet)**
- **Square Agricole Perdiguier**

Les critères retenus qui ont conduits au choix de ces zones sont les aspects fonctionnels (aménagement) et humains (convivialité), l'ambiance visuelle (présence d'éléments naturels) et l'usage du lieu (activités).

Trois autres parcs sont en projets et constitueront à terme des zones calmes :

⇒ le **Parc Naturel Urbain de la Confluence** dont le projet phare de mise en valeur de la « pointe » s'allie avec la préservation du caractère naturel des rives de la Durance, et le maintien de l'activité agricole sur la plaine.

⇒ le **Parc linéaire structurant de l'éco quartier Joly Jean** traversant le quartier d'Est en Ouest sur une longueur de 1.5 km

⇒ le **Parc linéaire au sein du futur quartier gare de Montfavet** permettant de relier les espaces agricoles situés à l'Est et à l'Ouest du quartier de gare et desservant les futurs projets immobiliers, les équipements sportifs existants et en projet et la gare

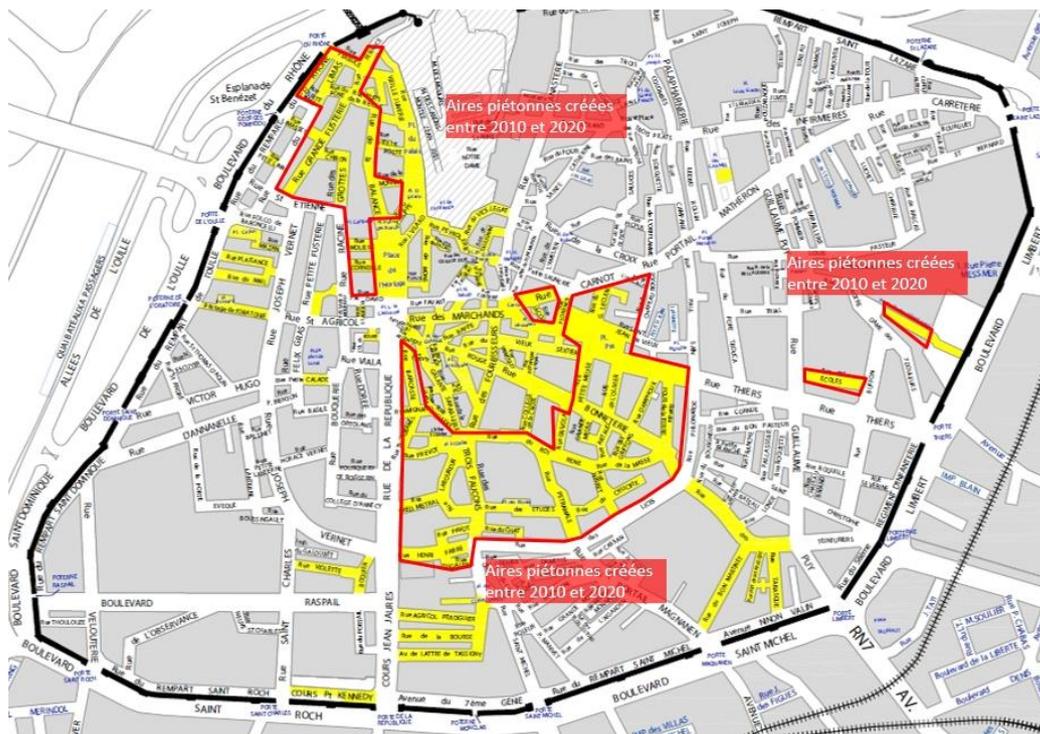
* 2^{ème} catégorie : les grands espaces agricoles et naturels :

- **Les foins de Montfavet**, intégrant une zone protégée au titre de l'article L151-19 du code de l'Urbanisme
- **La ceinture verte**
- **La plaine agricole de la Barthelasse**

* 3^{ème} catégorie : les zones apaisées en centre urbain :

Elles concernent l'ensemble des **zones piétonnes du centre historique** de la Ville qui constituent des espaces dont la conception d'ensemble permet de fonder du calme.

La politique de développement des modes de déplacements doux initié en 2016 a conduit la Ville à développer de façon importante dans sa partie intramuros les zones réservées à la circulation des piétons.



Aires piétonnes créées dans l'intra-muros entre 2010 et 2020
Source : ville d'Avignon

S'il convient, d'admettre que les zones piétonnes concentrent de nombreuses activités humaines qui participent d'une animation caractéristique d'un centre-ville (commerces, terrasse, évènements...), ces aires, libérées de la circulation automobile, constituent de véritables zones apaisées sur le plan du bruit.

NB : les nuisances sonores pouvant être associées à ces zones relèvent d'une action spécifique entrant dans le champ des pouvoirs de Police du Maire et du Préfet (voir fiche action « bruits de voisinage p.69).

~~~~~

L'enjeu est de préserver ces 3 catégories de zones calmes de tout aménagement qui pourrait dégrader significativement leur qualité sonore. Dans ce but, la Ville d'Avignon a défini plusieurs actions susceptibles d'être mises en œuvre :

- **assurer une veille** sur les projets ou aménagements pouvant avoir un impact sur ces zones
- **apaiser la circulation** existante aux alentours des zones calmes
- assurer un **suivi régulier de la qualité de l'ambiance sonore** de la zone considérée
- **prendre en considération l'existence de zones calmes dans les documents d'urbanisme**, en particulier dans le rapport de présentation du PLU :

➤ Ainsi les parcs, jardins ou équipements sportifs identifiés comme zones calmes situés en extra-muros ont été intégrés dans un zonage spécifique dans le projet de PLU arrêté en Conseil Municipal du 18 décembre 2021, dont l'approbation est envisagée au

deuxième semestre 2022, afin de pérenniser leur statut spécifique. Ceux situés en intramuros bénéficient également d'une protection inscrite au PSMV.

- Les grands espaces agricoles et naturels identifiés comme zones calmes resteront quant à eux classés en zone A (agricole) ou N (naturelle) permettant ainsi de maintenir leur vocation d'origine et de les préserver de toute évolution incompatible avec la notion de zones calmes.

- **indiquer l'existence de ces zones, in situ**, par des panneaux d'information précisant que l'environnement sonore est à préserver et rappelant les principes de comportement à respecter ;

### Illustration des zones calmes identifiées :



## 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 Ville d'Avignon sont présentées au chapitre 5 du présent PPBE.**

## 5 Les mesures réalisées et futures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement

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.

### Mesures de réduction

On distingue plusieurs familles d'actions possibles :

- Actions à la source : aménagement de voirie, réduction des vitesses, renouvellement de la couche de roulement, amélioration/changement des véhicules ;
- Actions sur le chemin de propagation via la mise en place d'écrans/merlons ;
- Actions à la réception par le renforcement de l'isolement des façades des bâtiments exposés.

### Mesures sur les déplacements

Il ressort de la cartographie du bruit que les nuisances sonores du territoire sont issues principalement des transports routiers. Il est donc possible de réduire le bruit en modifiant la circulation ou en favorisant d'autres modes de transport :

- Nouveaux plans de circulation et apaisement
- Favoriser les modes actifs, la promotion des circulations douces, l'utilisation des transports collectifs

### Mesures de Planification

- Protection des riverains s'installant en bordure de voies existantes et PLU
- Protection des riverains dans le cadre des programmes de rénovation urbaine ou d'amélioration de l'habitat dégradé

### Autres mesures

- Communication, sensibilisation, préconisations
- Gestion du bruit de voisinage et de comportement (prévention répression)

### Exemples de gains acoustiques

| Mesures envisagées                                        | Gain acoustique estimé                       | Coût                                                       |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Écran acoustique                                          | de 10 à 15 dB                                | 70 0€/m <sup>2</sup>                                       |
| Enrobé phonique                                           | Jusqu'à 9 dB<br>par rapport enrobé classique | 10 €/m <sup>2</sup><br>(+20% par rapport enrobé classique) |
| Protections individuelles de façade                       | 5 à 15dB<br>A l'intérieur des habitations    | 6 000 €/habitation                                         |
| ajout d'une zone de partage à 30 km/h<br>en centre urbain | de 3 à 5 dB                                  | -                                                          |
| Diminution de la moitié du trafic en<br>zone urbaine      | 3 dB                                         | -                                                          |
| Baisse de la vitesse de 20 km/h                           | de 1 à 3 dB                                  | -                                                          |

## 5.1 Mesures de Réduction

### 5.1.1 Actions à la Source

#### FA1 - Réduire la Vitesse pour réduire le Bruit

REDUCTION

Action à la Source

#### Principes Généraux

##### Principe

L'émission sonore dépend directement de la vitesse de circulation des véhicules et de leur allure, ainsi que de leur motorisation dans une moindre mesure.

- A 50 km/h, le bruit de roulement est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 67 dB(A).
- A 30 km/h, le bruit moteur est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 64 dB(A).

Ainsi, une réduction des vitesses de 50 km/h à 30 km/h induit une perception plus forte du bruit moteur des véhicules mais une diminution du bruit de l'ordre de 3 dB(A).

Une politique d'apaisement généralisé de la vitesse permet donc de diminuer le bruit induit par la circulation automobile.

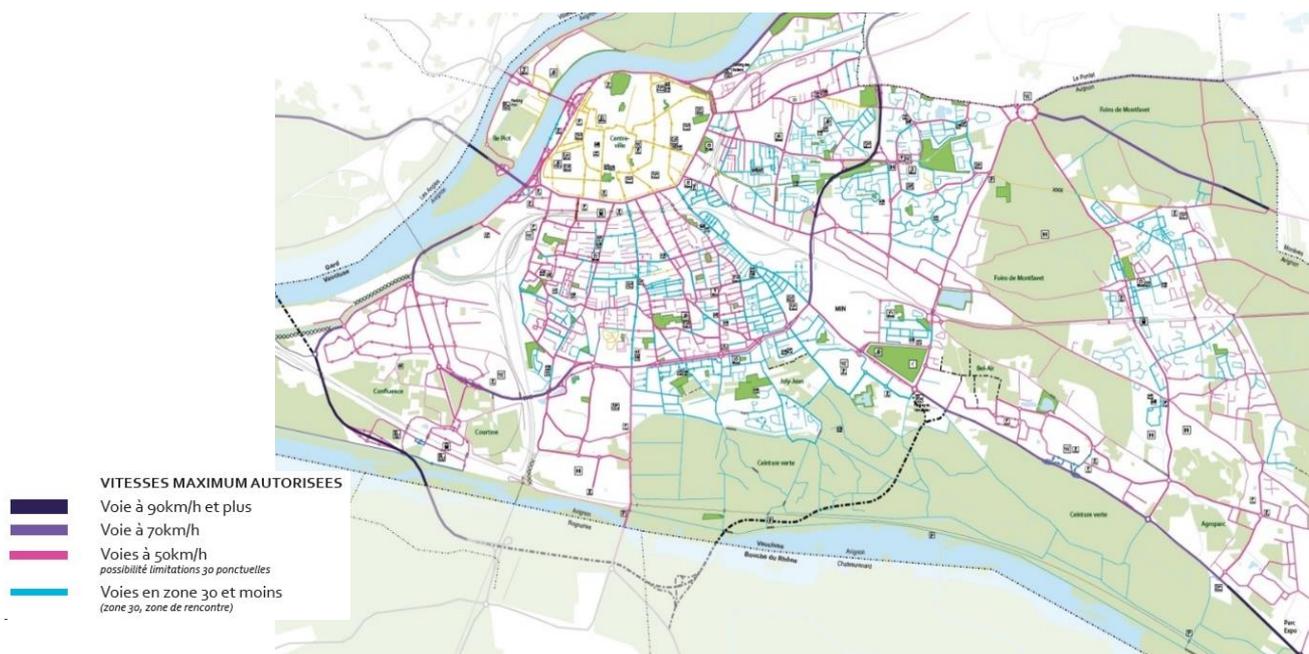
##### Améliorations attendues

- Gain de -3 dB(A) sur les voies en cas de mise en zone 30 ou zone de rencontre.
- Suppression quasi complète du bruit automobile en cas de mise en aire piétonne

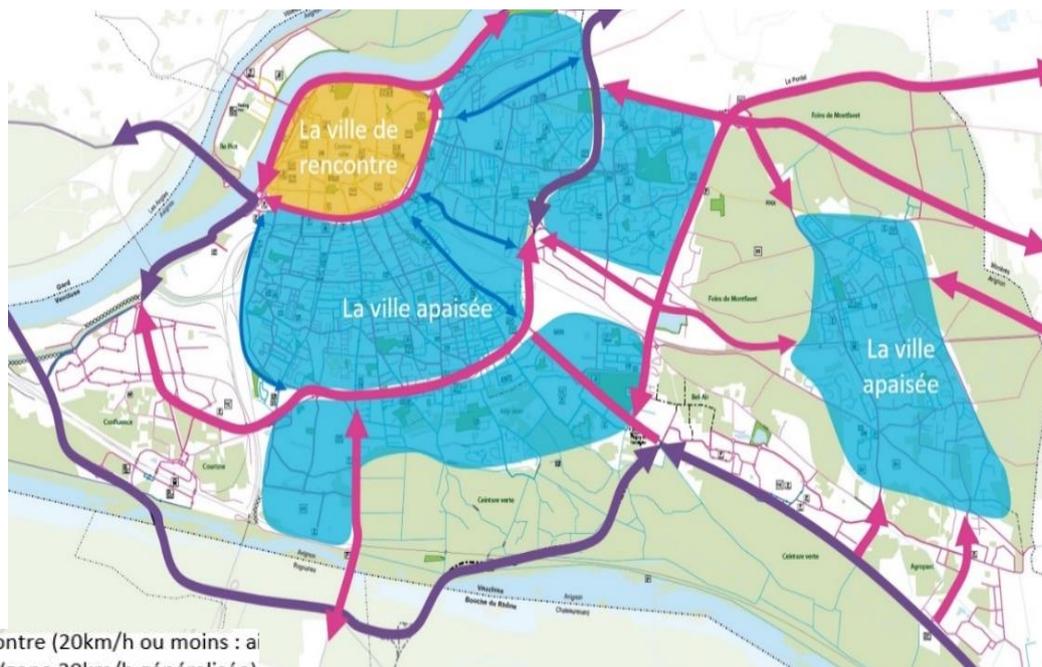
#### Mesures prises depuis 10 ans

##### Description

- Création d'un **état des lieux** de la hiérarchie de la Voirie et des vitesses en 2019 et définition d'un **Schéma cible** de hiérarchie de la voirie.



Carte de hiérarchie du réseau de voirie du territoire avignonnais (janvier 2020)



- La ville de rencontre (20km/h ou moins : a
- La ville apaisée (zone 30km/h généralisée)
- Les axes à 50km/h
- Les axes à 70km/h

*Carte de la hiérarchisation future du réseau de voirie du territoire avignonnais*

- **Abaissement de vitesse à 50km/h** de grands axes structurants (avenue de l'Amandier en 2016, rocade en Courtine en 2019...)
- Création de zones 30 ponctuellement ou à l'échelle de quartiers entiers (Pont des 2 Eaux, Quartiers Sémard, Quartiers Sud Rocade, hameau St Gabriel, Ceinture Verte...) permettant une baisse de 3dB(A) par rapport à la situation initiale (50km/h).

Au total, **près de 160km de voirie avignonnaise sont en zone 30.**

- Création de zones de rencontre (limitée à 20km/h) à l'échelle de tout l'intra-muros (juillet 2010) ou ponctuellement (rue Mantel, rue Corot, chemins de Massillargues et de la Sacristie en 2019, chemin St Jean et de l'Epi en 2016, quartier Fourvière-Santo Estello, Miroen...).

Au total, **près de 33,4km de voiries avignonnaises sont en zone de rencontre.**

- Création d'aires piétonnes (véhicules desservant la zone tolérée à la vitesse du pas) à l'échelle de quartiers entiers ou ponctuellement.

Au total, **près de 13,2km de voiries avignonnaises sont en aires piétonnes.**

|                       |                                                                                                                                                                         |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bénéficiaire(s)       | Ensemble des riverains aux abords                                                                                                                                       |
| Acteur concerné       | Ville d'Avignon – Département Aménagement-Mobilités                                                                                                                     |
| Cout de mise en œuvre | De quelques dizaines de milliers d'euros au km dans le cadre d'une fermeture sans aménagement à 1M€ du km dans le cadre d'une réhabilitation totale de l'espace public. |

## Mesures à prendre dans les 5 ans

### Description

- La **délibération cadre « Zéro Degré, Zéro Transit »**, adoptée au Conseil Municipal du 6 mars 2021, prévoit une généralisation des voiries apaisées sur le territoire avignonnais au cours du mandat, conformément à la stratégie définie dans le cadre du schéma de Hiérarchie de la Voirie.
- Extension des **zones apaisées** (zone 30, zone de rencontre, aires piétonnes...) aux Faubourgs Sud et Est, à Montfavet
- Abaissement de la vitesse limite des grands axes structurants (rocade Ouest, pont de l'Europe, RN7, Route du Docteur Pons, RD901...)

---

Bénéficiaire(s) Ensemble des riverains aux abords

---

Acteur concerné Ville d'Avignon - Département Aménagement-Mobilités

---

Cout estimé NR

---

## Principes Généraux

Principe Il est possible de mettre en place différents types de contrôles routiers pour limiter le bruit lié aux transports :

- **Sur la vitesse** : Le renforcement des contrôles ciblés sur le respect des limitations de vitesse permet de baisser les sur-vitesses et donc de baisser le bruit émis par les véhicules.
- **Sur les véhicules motorisés** : Le contrôle des émissions de charge musicale par le conducteur (musique trop forte dans le véhicule générant des nuisances acoustiques et une insécurité routière) permet de baisser le bruit émis par la circulation motorisée.
- **Sur les deux-roues motorisés (2RM)** : La réglementation actuelle admet que les deux-roues puissent être de 3 à 6 dB(A) plus bruyants que les véhicules particuliers. Cette tolérance a longtemps conduit à des émergences d'autant plus sensibles que les dispositifs d'échappement étaient parfois modifiés ou non homologués. Les maires, dans le cadre de leurs pouvoirs de police, peuvent organiser des opérations ponctuelles de contrôle de ces véhicules sur voie publique.

Améliorations • Gain Jusqu'à 10 dB(A)

## Mesures prises depuis 10 ans par les polices municipale et nationale

Description Réalisation fréquente de **contrôles routiers** sur les endroits clés, de forte densité, ou de survitesse identifiée (axe République-Jaurès...) donnant lieu à des verbalisations.

*(Contrôles de police en Intra-Muros*

*Source : Le DL/JF Garcin)*



En 2019, la Police Municipale a ainsi réalisé les **verbalisations** suivantes :

- Échappements bruyants (6 PV électroniques en 2019),
- Émission de charge musicale (52 PV électroniques en 2019),
- ou vitesse supérieure à la limitation (521 PV électroniques en 2019).

Bénéficiaire(s) Ensemble des riverains aux abords

Acteur concerné Ville d'Avignon – Police Municipale

Coût Coût de fonctionnement

## Mesures à prendre dans les 5 ans

Description Augmentation des contrôles en ciblant particulièrement le bruit émis par les véhicules, notamment les 2RM, et sur certains périmètres identifiés (abords établissements scolaires, voie verte...)

Acteur concerné Ville d'Avignon – Police Municipale

Coût Coût de fonctionnement

### Principes Généraux

**Principe** Le réseau de transport en commun avignonnais est principalement exploité par des bus et cars, à motorisation thermique, générant des nuisances sonores comme tout autre véhicule équipé de ce type de motorisation.

Le renouvellement du matériel et son remplacement par des véhicules plus modernes, ou à motorisation alternative (électrique, gaz...) permet de diminuer le bruit émis par ces véhicules.

Par ailleurs, la migration de lignes de bus vers un système ferroviaire (type tramway) permet de diminuer le bruit émis par le système de transport collectif dans son ensemble. On peut estimer qu'un tramway qui transporte 2 à 3 fois plus de passagers qu'un bus ne génère pas plus de bruit.

#### **Ferroviaire :**

Le bruit ferroviaire est produit à la fois par le matériel et par l'infrastructure ferrée. Son origine dépend de plusieurs éléments :

- Le bruit de roulement résultant du contact roue/rail (prépondérant au-dessus de 40km/h),
- Le bruit lié à l'effort de traction (moteurs, ventilateurs...), prépondérant à faible vitesse (en dessous de 40km/h),
- Le bruit des équipements (moteurs, ventilateurs, portes, climatisation...), prépondérant à l'arrêt.

Les matériels et infrastructures modernes intègrent des dispositifs et conceptions spécifiques permettant de réduire ce bruit.

Le bruit perçu chez les riverains est donc à la fois aérien et solidien (transmis par vibration), résultant tout à la fois du matériel roulant et de l'infrastructure.

#### **Bus :**

Pareillement aux autres véhicules thermiques, le bruit émis par les bus varie suivant la vitesse de circulation :

- A 50 km/h, le bruit de roulement est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 67 dB(A).
- A 30 km/h, le bruit moteur est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 64 dB(A).

Le bruit perçu par les riverains d'une ligne de bus résulte donc tout à la fois du matériel roulant, ainsi que l'infrastructure de la ligne.

La mise en place de **transports en sites propres** permet un changement d'allure des bus, améliorant leur régularité et leur fluidité, et diminuant en conséquence le bruit résultant des freinages, redémarrages, et accélérations.

Les gains peuvent atteindre 3 à 5 dB(A), selon l'Ademe.

## Mesures prises depuis 10 ans

### Description

#### ➤ **TRAMWAY :**

En 2019 : **Une ligne de tramway de 5.2 kms (T1)** a été créée en remplacement de la ligne 1 du réseau de bus Orizo, exploitée jusqu'alors par des véhicules thermiques.

*(Plan du Tramway d'Avignon  
source : CA Grand Avignon)*



#### • Actions portées sur le matériel roulant :

Mise en service de **14 rames** de tramway Alstom Citadis Compact à motorisation électrique, en remplacement d'un parc sensiblement équivalent de bus à motorisation thermique plus bruyant.



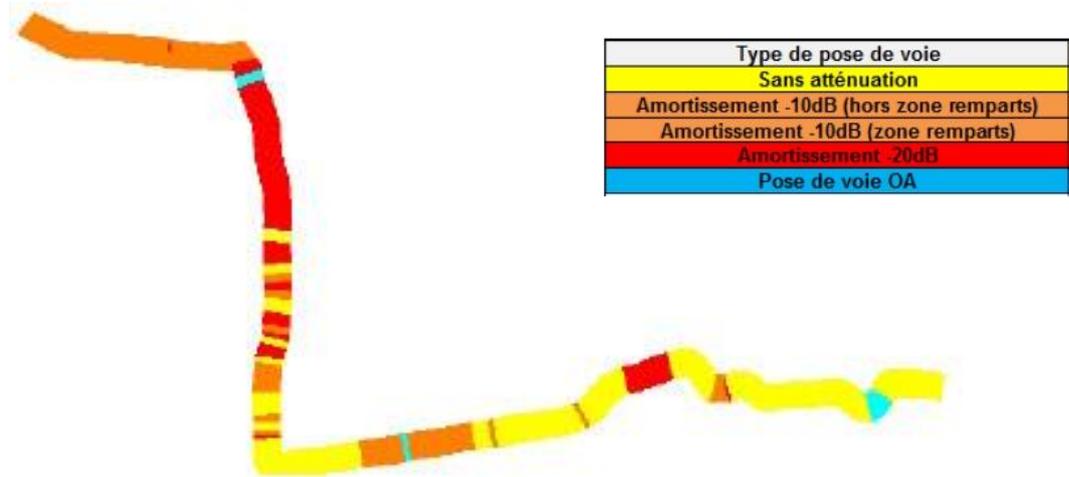
*(Rame de tramway d'Avignon  
source : CA Grand Avignon)*

#### • Actions portées sur l'infrastructure :

Des **dispositifs anti-vibratiles d'amortissements** du bruit ont été installés sur la voie tramway suivant 3 types :

- Pose classique avec utilisation d'une semelle en caoutchouc sous le rail. Cette pose a été utilisée sur les sections où le bâti était éloigné de plus de 12m, soit sur la majorité de la rocade sud.
- Pose intermédiaire (amortissement -10dB) avec utilisation supplémentaire d'une semelle spéciale adaptée aux sollicitations vibratoires sous l'appui du rail. Cette pose a été utilisée sur les sections où le bâti était situé entre 7 et 12m de la voie ou qui présentait des enjeux forts d'intégration urbaine, soit sur la totalité du Tour des remparts, certaines parties de l'avenue de Tarascon et de la rocade sud.

- Pose sur **dalle flottante** (amortissement -20dB), avec isolation par un matelas continu de mousse polyuréthane sous la plateforme. Cette pose a été utilisée sur les sections où le bâti était situé à moins de 7m de la voie, soit sur la totalité de l'avenue St ruf, certaines parties de l'avenue de Tarascon et de la rocade sud.



Par ailleurs, les rayons de girations dans les courbes sont les plus grands possibles, de manière à limiter les crissements des roues sur les rails. Les rames sont également équipées de dispositifs anti-crissement.

Enfin, la **végétalisation** de la plateforme pratiquée sur le tour des remparts et sur la rocade limite le bruit émis par le tramway. On constate en effet des niveaux de bruit de tramway inférieurs sur un site végétalisé par rapport à un site minéral, de l'ordre d'une diminution de 3 à 4,5 dB(A).

Cela est dû à l'effet d'absorption du sol, les surfaces végétalisées permettant d'avoir des effets d'amortissement alors que des surfaces minéralisées (bitume ou béton) créeront un effet de résonance.

➤ **BUS :**

- Actions portées sur le matériel roulant :

Le parc roulant est renouvelé annuellement, au profit de matériels plus récents et moins bruyants :

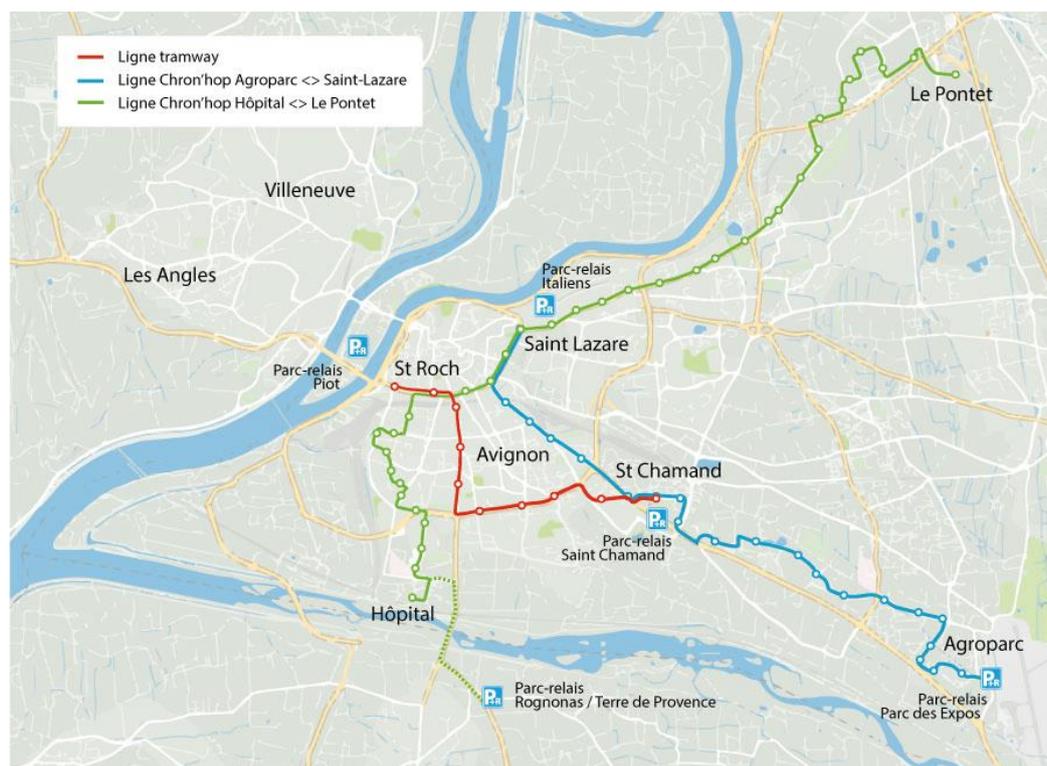
- 2019 : mise en service de **5 bus hybrides**
- 2020 : mise en service de **2 bus électriques**



Bus électrique Orizo en recharge  
source : RadioFrance-C. Labrousse

- Actions portées sur l'infrastructure :

La mise en œuvre en décembre 2019 de **2 lignes de bus à haute fréquence** totalisant 25km (lignes Chron'Hop C2 et C3), empruntant près de 8km de sites propres, a amélioré la régularité de ces lignes et a diminué les nuisances sonores résultant de la congestion sur les sections pourvues de sites propres.



|                       |                                                                                            |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bénéficiaire(s)       | Riverains des lignes de transport en communs                                               |
| Acteur concerné       | Communauté d'agglomération du Grand Avignon                                                |
| Cout de mise en œuvre | 117M€ pour la ligne 1 du tramway<br>Plusieurs millions d'euros pour les matériels roulants |

#### Mesures à prendre dans les 5 ans

|             |                                                                                                                                                                                                 |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Description | <b>Extension de la ligne 1 du tramway au parking Piot</b> sur 3,2km en remplacement de lignes de bus<br><br>Renouvellement continu de la <b>flotte de bus en matériel hybride et électrique</b> |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                 |                                                                                               |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bénéficiaire(s) | Riverains des lignes de transport en communs                                                  |
| Acteur concerné | Communauté d'agglomération du Grand Avignon                                                   |
| Cout estimé     | 48M€ pour l'extension de la ligne 1<br>Plusieurs millions d'euros pour les matériels roulants |

## FA4 - Renouveler les véhicules légers et utilitaires pour réduire le bruit

**REDUCTION**  
Action à la source

### Principes Généraux

Principe Amélioration et changement des véhicules/matériels de la Ville

Amélioration attendues

Acquisition d'un parc de véhicules électriques :

- Baisse de - 8,4 dB(A) à 20km/h
- Baisse de - 6.0 dB(A) à 30km/h
- Baisse de - 1,6 dB(A) à 50km/h

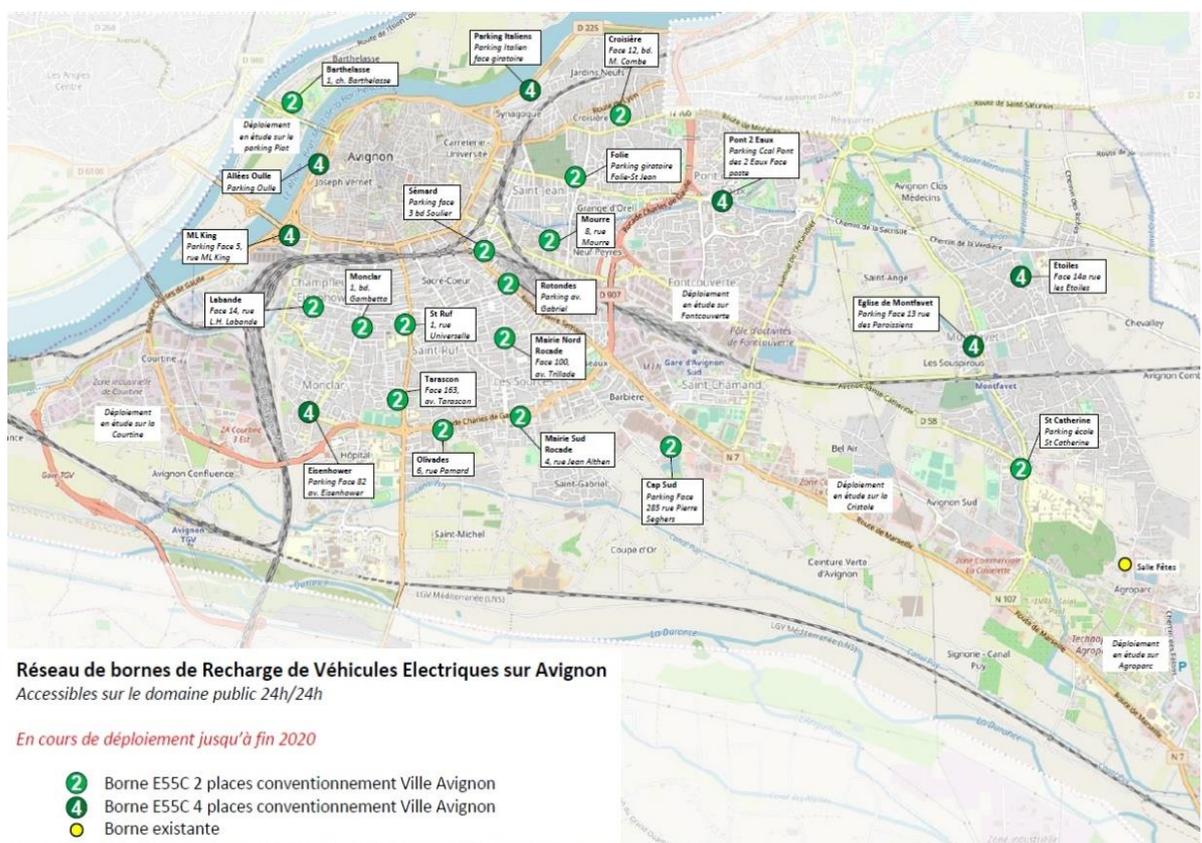
NB : Pour rappel, plus la vitesse augmente, plus le bruit de roulement (frottement roues, écoulement air...) prédomine sur le bruit du moteur

### Mesures prises depuis 10 ans

Description

- Parc de véhicules global roulant sur Avignon :
- Depuis 2014, la ville d'Avignon exploite **2 bornes de recharge de véhicules électriques** sur l'espace public en accès gratuit.
- Début 2020, la ville a conventionné avec un opérateur privé pour déployer **22 bornes de recharge de véhicules électriques** sur tout le territoire communal, offrant 62 places au total.

Ces actions favorisent le développement de l'électro-mobilité, et contribuent en retour à baisser le niveau sonore émis par le parc de véhicule sur Avignon.



➤ Parc de véhicules de la ville d'Avignon :

La Ville d'Avignon augmente progressivement la **proportion de véhicules silencieux** de son parc automobile avec pour ambition d'atteindre l'objectif réglementaire de 20%.

Le parc automobile dans sa globalité n'augmente pas.

Depuis 10 ans, la ville d'Avignon a réformé :

- 52 VL thermiques
- 61 véhicules utilitaires
- 3 VL électriques (MIA)

Et a acheté :

- 40 véhicules électriques légers
- 24 véhicules électriques utilitaires
- 113 vélos dont 44 vélos électriques
- 10 aspirateurs de rues Glutton à motorisation électrique
- 1 transpalette électrique
- 2 transporteurs à motorisation électrique d'agent et poubelles



*(Véhicules électriques du parc de la ville d'Avignon  
Source : ville d'Avignon)*

Enfin, l'**outillage** d'entretien des espaces verts est progressivement remplacé au profit de **matériel électrique**.

En 2020, la ville possède une trentaine de tondeuses, tronçonneuses électriques.

|                        |                                                                                                           |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bénéficiaire(s)        | <ul style="list-style-type: none"><li>• Tous riverains aux abords</li><li>• Personnel municipal</li></ul> |
| Acteur concerné        | Ville d'Avignon – Départements Logistique et Aménagement/Mobilités                                        |
| Cout de mise en oeuvre | NR                                                                                                        |

#### Mesures à prendre dans les 5 ans

|                 |                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Description     | <ul style="list-style-type: none"><li>• Poursuite du déploiement d'infrastructures favorisant l'électro-mobilité</li><li>• Poursuite du renouvellement et du remplacement des véhicules et matériels thermiques de la ville</li></ul> |
| Bénéficiaire(s) | <ul style="list-style-type: none"><li>• Tous riverains aux abords</li></ul>                                                                                                                                                           |
| Acteur concerné | Ville d'Avignon – Département Logistique<br>Ville d'Avignon - DAM                                                                                                                                                                     |
| Cout estimé     | NR                                                                                                                                                                                                                                    |

### 5.1.2 Actions à la réception

Lorsque l'emplacement d'un bâtiment sur une parcelle, la forme architecturale et la répartition des pièces en fonction de la « bruyance » des façades ont été optimisés, il reste à procéder en cas de besoin à la mise en œuvre d'un isolement acoustique de façade.

Le traitement individuel de façade reste la solution la moins coûteuse et la plus simple à mettre en œuvre.

La fenêtre reste le premier élément à examiner mais d'autres voies de transmission peuvent être examinés tels que les éléments de toiture, les murs, les coffres de volets roulants ou les ventilations.

Cette action peut être complémentaire d'une action d'isolation thermique d'un bâtiment.

En effet, le remplacement des fenêtres d'un immeuble d'habitations entraîne à la fois une amélioration de l'efficacité énergétique du bâtiment et de ses propriétés acoustiques.

En parallèle, la ville d'Avignon intègre dans la plupart de ses opérations de petites ou moyennes importances, y compris de maintenance, le respect des règles du code de la construction et de l'habitat, relatives aux caractéristiques acoustiques des bâtiments (R.111-23-5).

## FA5 - Renforcement de l'isolation des façades

REDUCTION

Action à la Réception

### Principes Généraux

**Principe** Sur un plan acoustique, lorsque la protection d'un immeuble, dite « à la source », n'est pas envisageable pour des raisons techniques (insertion paysagère, efficacité...) ou financières ou lorsqu'elle n'apporte pas une protection suffisante, il peut être envisagé une action au niveau du bâtiment lui-même afin de limiter les niveaux sonores à l'intérieur des pièces.

**Amélioration attendues** En réalisant des travaux légers sur l'habitat (étanchéité des fenêtres, double vitrage ...), on obtient un gain acoustique à l'intérieur des bâtiments pouvant aller de 5 à 15 dB(A).

### Mesures prises depuis 10 ans

**Description** Des travaux de rénovation consistant à renforcer l'isolation acoustique des façades de plusieurs écoles de la Ville ont été réalisés.

Ces travaux comprennent en général un remplacement des fenêtres éventuellement associé à un traitement des autres points faibles sur le plan acoustique : caisson de volet roulant, entrée d'air, toiture..

Ces dernières années, plusieurs **établissements scolaires** ont pu bénéficier de ce type de travaux :

| Etablissements concernés                | Date de réalisation                    | Coût des travaux |
|-----------------------------------------|----------------------------------------|------------------|
| <b>Ecole élémentaire Saint-Jean</b>     | Livrée en 2013                         | 167 000€ HT      |
| <b>Groupe Scolaire Sainte-Catherine</b> | Livrée en 2015                         | 444 000€ HT      |
| <b>Ecole maternelle des rotondes</b>    | Livrée en 2016                         | 53 000€ HT       |
| <b>Ecole Croisière</b>                  | Réfection toiture en 2019              | 133 000€ HT      |
| <b>Ecole Barthelasse</b>                | Réfection plafonds acoustiques en 2013 | 13 000€ HT       |

**Bénéficiaire(s)** enfants, équipe éducative, public sensible

**Acteur concerné** Ville (Département Bâtiments communaux), Maitrise d'œuvre et entreprises

**Cout de mise en oeuvre** montant global de travaux **810 000€ HT**

## Mesures à prendre dans les 5 ans

### Description

- **Réalisation d'une Etude thermique sur 26 équipements communaux dont 23 établissements scolaires :**

La ville a lancé cette étude en 2018, afin de définir les améliorations thermiques à apporter à ces équipements.

Aussi, dans le cadre de l'amélioration progressive de ces équipements, dès qu'il s'agit d'isolation de façades ou de remplacement de menuiseries, une attention particulière est portée à l'isolation acoustique, comme le prévoit la RT 2020.

A ce titre, des travaux sont programmés entre 2021 et 2024. **Les établissements qui seront concernés sont :**

- Groupe Scolaire Farfantello
  - Ecole Trillade A et B
  - Groupe Scolaire Sixte-Isnard
- Des **travaux de Réfection complète de toitures** sont également programmés sur les établissements suivants :
    - Le Groupe scolaire Marcel Perrin
    - Et le Groupe scolaire Croisière

|                 |                                                                          |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Bénéficiaire(s) | enfants, équipe éducative, public sensible                               |
| Acteur concerné | Ville (Département Bâtiments communaux), Maitrise d'œuvre et entreprises |
| Cout estimé     | 1.5M€ HT                                                                 |

## FA6 - Remplacement des menuiseries et vitrages dans les établissements scolaires

REDUCTION

Action à la Réception

### Principes Généraux

**Principe** L'amélioration des fenêtres permet de traiter les transmissions directes du bruit. L'efficacité de celle-ci dépend notamment de son étanchéité à l'air, de la nature du vitrage mais aussi de son épaisseur et de sa surface.

Le remplacement des fenêtres à simple vitrage par un double vitrage à performances d'isolation thermique permet également d'améliorer l'isolation acoustique d'un bâtiment.

Le remplacement des menuiseries lorsqu'elles permettent une meilleure étanchéité à l'air permet également d'augmenter l'isolement acoustique d'un bâtiment.

**Amélioration attendues** Réduction des nuisances sonores provenant de l'extérieur, entre 10 et 15 dB.

### Mesures prises depuis 10 ans

**Description** La ville d'Avignon réhabilite les écoles dont elle a la gestion. Certaines ont ainsi bénéficié d'un remplacement des fenêtres à simple vitrage par un **double vitrage à performances d'isolation thermique et acoustique supérieures**. Ces dernières années, plusieurs **établissements scolaires** ont pu bénéficier de ce type de travaux :

| Etablissements concernés          | Date de réalisation | Coût des travaux |
|-----------------------------------|---------------------|------------------|
| Ecole élémentaire Scheppler       | 2010-2013           | 190 000€ HT      |
| Ecole élémentaire Saint-Roch      | 2010-2013           | 183 000€ HT      |
| Groupe Scolaire Barthelasse       | 2013                | 130 000€ HT      |
| Ecole Louis Gros                  | 2011-2015           | 160 000€ HT      |
| Groupe Scolaire Simone Veil       | 2013                | 580 000€ HT      |
| Ecole maternelle Neuf Peures      | 2013                | 51 000€ HT       |
| Ecole élémentaire Massilargues    | 2014-2017           | 183 000€ HT      |
| Centre aéré Gadagne               | 2015                | 50 000€ HT       |
| Crèche Champfleury                | 2014-2015           | 344 000€ HT      |
| Groupe Scolaire Persil-Pouzaraque | 2015-2018           | 153 200€ HT      |

**Bénéficiaire(s)** enfants, équipe éducative, public sensible de 10 établissements scolaires ou accueillant des enfants

**Acteur concerné** Ville (Département Bâtiments communaux), Maitrise d'œuvre et entreprises

**Coût de mise en oeuvre** montant global de travaux sur les menuiseries extérieures : **2.024 M€HT**

## Mesures à prendre dans les 5 ans

Description La ville d'Avignon prévoit de poursuivre son programme de remplacement des fenêtres à simple vitrage des écoles par un double vitrage à performances d'isolation thermique et acoustique supérieures.

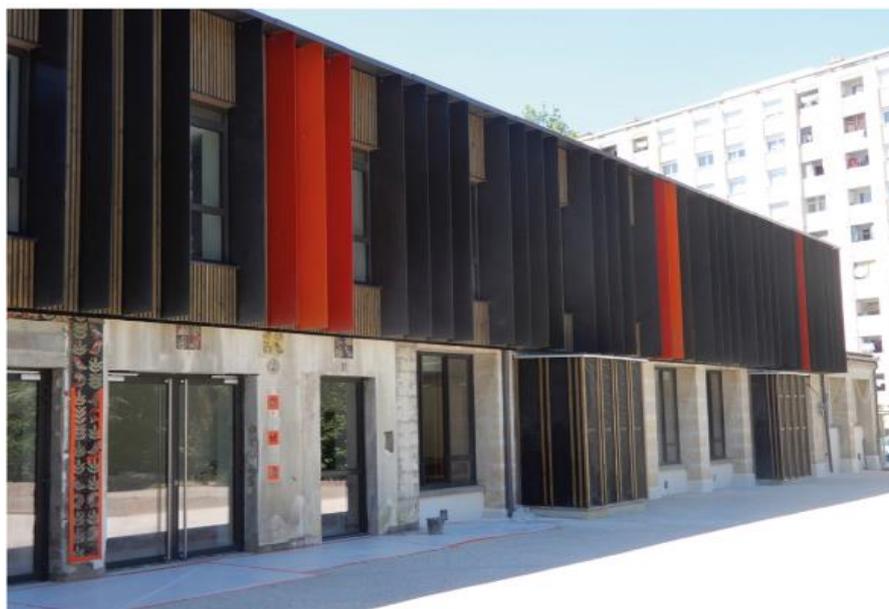
### Les établissements qui seront concernés sont :

Groupe Scolaire Persil-Pouzaraque 2022 : 150 000€ HT

|                 |                                                                          |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Bénéficiaire(s) | enfants, équipe éducative                                                |
| Acteur concerné | Ville (Département Bâtiments communaux), Maitrise d'œuvre et entreprises |
| Cout estimé     | <b>150 000 €TTC</b>                                                      |

### (Réhabilitation école Louis Gros

Source : ville d'Avignon)



## FA7 - Construction et réhabilitation d'équipements scolaires et pouvant accueillir des publics sensibles

REDUCTION

Action à la Réception

### Principes Généraux

Principe Prise en compte des aspects relatifs aux nuisances sonores dans les projets de construction ou de réhabilitation lourde d'équipements scolaires ou équipements pouvant accueillir des publics sensibles.

Amélioration attendues Atténuation des nuisances sonores provenant de l'extérieur (à proximité des voies bruyantes)

### Mesures prises depuis 10 ans

Description

**1-** Au cours de ces dernières années, plusieurs écoles ont fait l'objet de **réhabilitations ou extensions** qui ont pris en compte :

- Le respect des performances acoustiques, parfois supérieures à certains seuils, dans le cadre du remplacement ou la création de parois vitrées ou portes donnant sur des pièces de vie de l'établissement.
- Le respect des performances acoustiques dans la réhabilitation des toitures
- La limitation de l'effet de réduction de l'isolation phonique, lors d'isolations thermiques de certaines parois par l'extérieur.

**Il s'agit des établissements suivants :**

| Etablissements concernés          | Type d'opération     | Coût estimé relatif aux nuisances sonores |
|-----------------------------------|----------------------|-------------------------------------------|
| Ecole maternelle Jean Henri Fabre | Extension            | 120 000€ HT                               |
| Ecole élémentaire des Olivades    | Rénovation-extension | 95 000€ HT                                |
| Ecole élémentaire de la Trillade  | Rénovation-extension | 122 000€ HT                               |
| Ecole élémentaire Louis Gros      | Réhabilitation       | 1 100 000€ HT                             |

**2-** Dans le cadre des dédoublements de classes et en raison de la forte augmentation du nombre d'élèves dans certaines écoles, la ville met en place **des modulaires**, dans le cadre d'un marché de location.

Ces équipements sont classés RT 2012, ce qui permet dès lors de prendre en compte certaines nuisances sonores par la qualité des cloisons intérieures et des parois extérieures.

Les établissements concernés sont **l'école Sainte-Catherine, l'école Clos du Noyer, l'école Camille Claudel et l'école élémentaire JH Fabre (depuis septembre 2020).**

Toutefois, ces écoles bénéficieront rapidement d'une ou plusieurs extensions, permettant ainsi de bénéficier d'un confort optimal sur le plan acoustique.

**3-** Dans le cadre de la rénovation des équipements scolaires, dans le cadre du Programme Pluriannuel d'Investissement 2016-2020, les travaux suivants ont permis d'améliorer la qualité acoustique des locaux :

- Pose de **faux-plafonds acoustiques**,
- Pose de **sols souples** réduisant le nombre de décibels, lors de la circulation des élèves.

La plupart des établissements scolaires de la ville ont fait l'objet de ce type de travaux au cours des 5 dernières années.

|                       |                                                                          |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Bénéficiaire(s)       | enfants, équipe éducative, public sensible                               |
| Acteur concerné       | Ville (Département Bâtiments communaux), Maitrise d'œuvre et entreprises |
| Cout de mise en œuvre | <b>3.2M€ HT + 1.5M€ HT (extensions des trois écoles)</b>                 |

#### Mesures à prendre dans les 5 ans

Description **1-** Intégration des aspects sonores dès la phase de programmation à l'ensemble des opérations de réhabilitation et construction des bâtiments destinés à recevoir un public sensible :

| Etablissement concerné | Type de travaux et planning prévisionnel | Montant estimé des travaux |
|------------------------|------------------------------------------|----------------------------|
| GS Grands Cyprès       | Réhab/extension 2023                     | 5.6M€ HT                   |
| Ecole Bouquerie        | Réhabilitation courant 2023              | 10M€ HT                    |
| Ecole Mistral          | Réhabilitation courant 2024              | 7M€ HT                     |
| GS les Olivades        | Réhabilitation (NPNRU)-2026              | 6.4M€ HT                   |
| GS Coubertin           | Réhabilitation NPNRU-2026                | 5.2M€ HT                   |
| GS Saint-Roch          | Réhabilitation NPNRU-2026                | 6.2M€ HT                   |
| GS Stuart Mill         | Réhabilitation NPNRU-2025                | 6.2M€ HT                   |

**2- Projet d'Ecoquartier Joly Jean** qui intégrera :

- La construction d'une école exemplaire
- La création d'espaces de détente apaisés « snowzoelen » (traitement sonore important).
- Des aménagements favorisant les modes de déplacement doux autour de l'école (« coulée verte »)

**> Livraison prévue en septembre 2024, pour un coût global de 13M€ TDC (toutes dépenses confondues)**

**3- Réhabilitation de la Bibliothèque Jean-Louis Barrault :** Réfection complète des menuiseries et création d'espaces intérieurs adaptés, aux différents types de public, en lien avec un acousticien dédié.

> Livraison en début 2023, pour un coût global de 5.9M€ HT de travaux

**4- Construction d'une bibliothèque éphémère dans le jardin du Clos de la Murette :** Pose de modules type container de 300m<sup>2</sup>, adaptés aux différents publics, dans un cadre calme et verdoyant et isolé acoustiquement.

> coût global de 1M€ TDC.

---

|                 |                                                              |
|-----------------|--------------------------------------------------------------|
| Bénéficiaire(s) | enfants, équipe éducative, public sensible                   |
| Acteur concerné | Ville (Bâtiments communaux), Maitrise d'œuvre et entreprises |

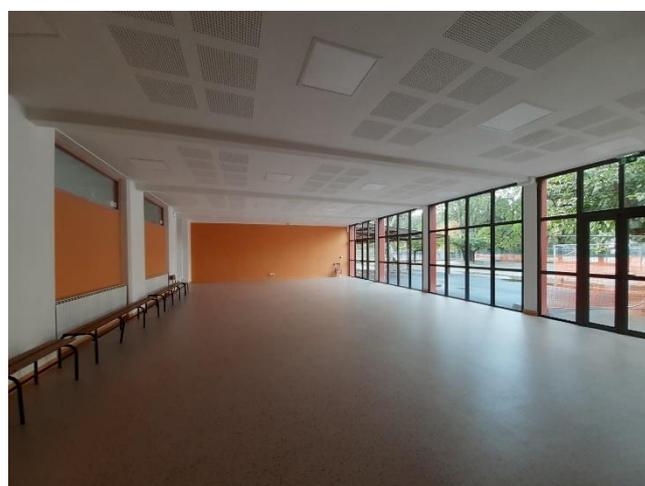
---



*(Réhabilitation de l'école Trillade*

*Source : ville d'Avignon*

*Réhabilitation de l'école les Olivades)*



## FA8 - Mise en place d'une Charte chantiers verts

### REDUCTION

#### Action à la source

### Principes Généraux

**Principes** Elaboration d'une charte mise à disposition du personnel des chantiers afin de les sensibiliser à la réduction des nuisances de toute nature, notamment sonores.

**Amélioration attendues** Baisse des émissions sonores aux abords des chantiers

### Mesures prises depuis 10 ans

**Description** La plupart des marchés de travaux de la Ville intègre la mise en œuvre d'une charte verte. Cette Charte impose un niveau acoustique maximum en limite de chantier (hors dispositif sonore de sécurité) de 75 dB(A). Pour information, le tableau suivant précise les moyens pour respecter cette exigence. Il présente les puissances sonores maximales autorisées selon la distance entre l'engin et la limite de chantier.

| Distance en mètre entre la source et la limite de chantier | 5   | 10  | 15  | 20  | 25  |
|------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Puissance sonore limite émise en dB(A)                     | 100 | 106 | 109 | 112 | 114 |

Lorsque le terrain est petit, les installations de chantier doivent être organisées de façon à ce que les engins puissent faire demi-tour, limitant ainsi l'usage du klaxon de recul.

En période de travaux très bruyants (terrassements, fondation, gros-oeuvre), il est demandé de moduler les horaires de travail afin de gêner le moins possible les riverains.

Partant du principe qu'une nuisance connue à l'avance est mieux tolérée, les riverains sont également informés de ces périodes de nuisances sonores par le Maître d'ouvrage.

Le concassage des inertes ne doit pas être réalisé sur le chantier afin de réduire le bruit et la production de poussières.

**Bénéficiaire(s)** public riverain des chantiers

**Acteur concerné** Ville (Département Bâtiments communaux), entreprises et personnel des chantiers

**Cout de mise en œuvre** intégré aux marchés



## 5.2 Mesures sur les déplacements

La cartographie du bruit montre clairement que les nuisances sonores du territoire sont principalement issues du transport routier.

Une politique de déplacement prônant un report modal en faveur des transports en commun et des mobilités alternatives à l'automobile aura automatiquement un impact significatif sur les niveaux de bruit ressentis.

Sur Avignon, la politique de déplacement est articulée autour de deux documents cadres, organisant les actions des différentes collectivités :

- Le **Plan Mode Doux de la ville d'Avignon**, approuvé en Conseil Municipal le 27 avril 2016, organise l'ensemble des actions de la ville conduite en faveur des modes actifs, c'est-à-dire de la marche et de la pratique cyclable
- Le **Plan de Déplacement Urbain**, approuvé en conseil communautaire le 12 décembre 2016, cadre l'ensemble des stratégies et actions relatives à la mobilité, avec un objectif affiché de report modal accru en faveur des mobilités douces et des transports collectifs.

En visant à coordonner les modes de déplacements et à promouvoir les modes de déplacements les moins polluants et les moins énergivores, ces documents partagent un objectif commun avec le PPBE, à savoir la protection de l'environnement sonore et la diminution de la circulation automobile, génératrices de nuisances routières.



**FA9 - Favoriser les déplacements Cyclables pour diminuer le trafic motorisé et sa pollution sonore**

**DEPLACEMENT**  
**Favoriser les reports modaux**

**Principes Généraux**

Principe La ville mène une politique forte en faveur des modes actifs, piétons et cyclables, que traduit l'adoption du **Plan Modes Doux** en Conseil Municipal le 27 avril 2016.

Le report modal en faveur des déplacements doux sur le territoire entraîne une diminution de l'utilisation des véhicules automobiles personnels et donc une diminution des niveaux sonores liés au bruit routier.

La politique conduite en faveur des déplacements cyclables repose sur plusieurs types d'actions :

- Le développement des **aménagements cyclables linéaires**, sécurisant les parcours (voie verte, pistes ou bandes cyclables...)
- Le développement d'**infrastructures ponctuelles**, tels les sas vélos aux feux, les cédez le passage cyclistes, les bornes de gonflage ou de réparations...
- L'**apaisement généralisé de la voirie** (abaissement des vitesses, multiplication des zones apaisées...) favorisent également la pratique cyclable
- Une offre diversifiée de **stationnement vélo** (arceaux vélos sur espace public, garages à vélos sécurisés, garages à vélos dans les parkings opérés par la ville...)
- Une aide à la possession de vélos, grâce au dispositif « Tous à Vélo » de **subvention de l'achat ou de la réparation de vélos** d'occasion, ouverts aux avignonnais.
- Le système **Vélopop**, de **location de vélos en libre-service** (VLS) 24h sur 24, 7 jours sur 7, opéré par la communauté d'agglomération du Grand Avignon

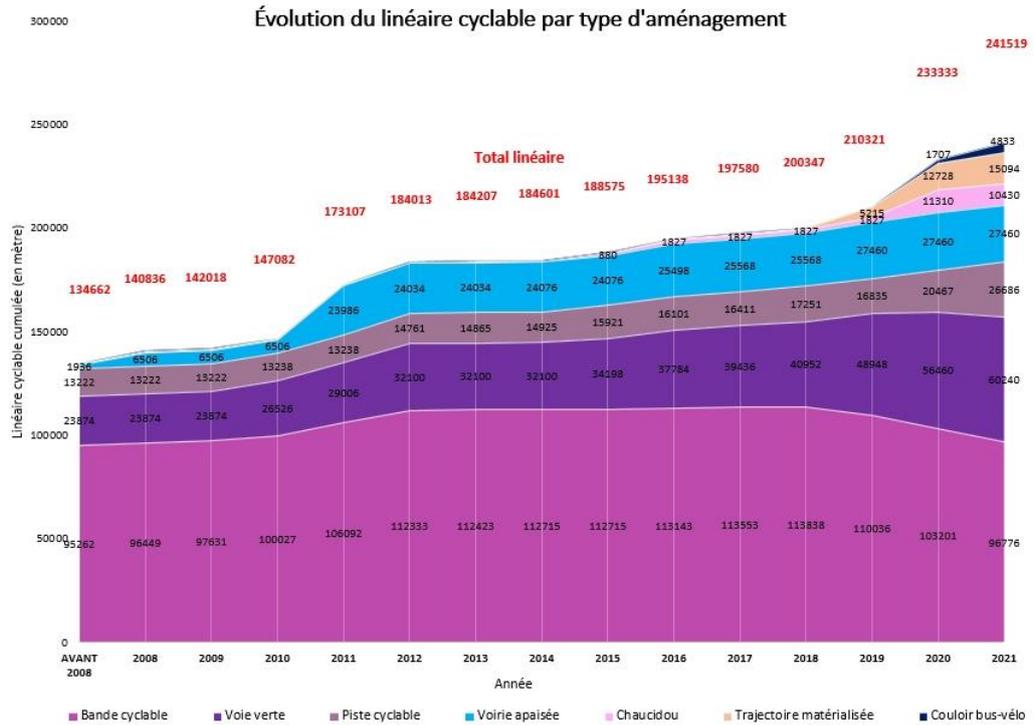
Amélioration Baisse du trafic automobile, étant entendu qu'une division du trafic attendues automobile par 2 implique une réduction des niveaux sonores de 3dB(A)

**Mesures prises depuis 10 ans**

Description Le **Plan Modes Doux** de la ville d'Avignon fixe la stratégie de la collectivité pour le développement de la pratique du vélo.

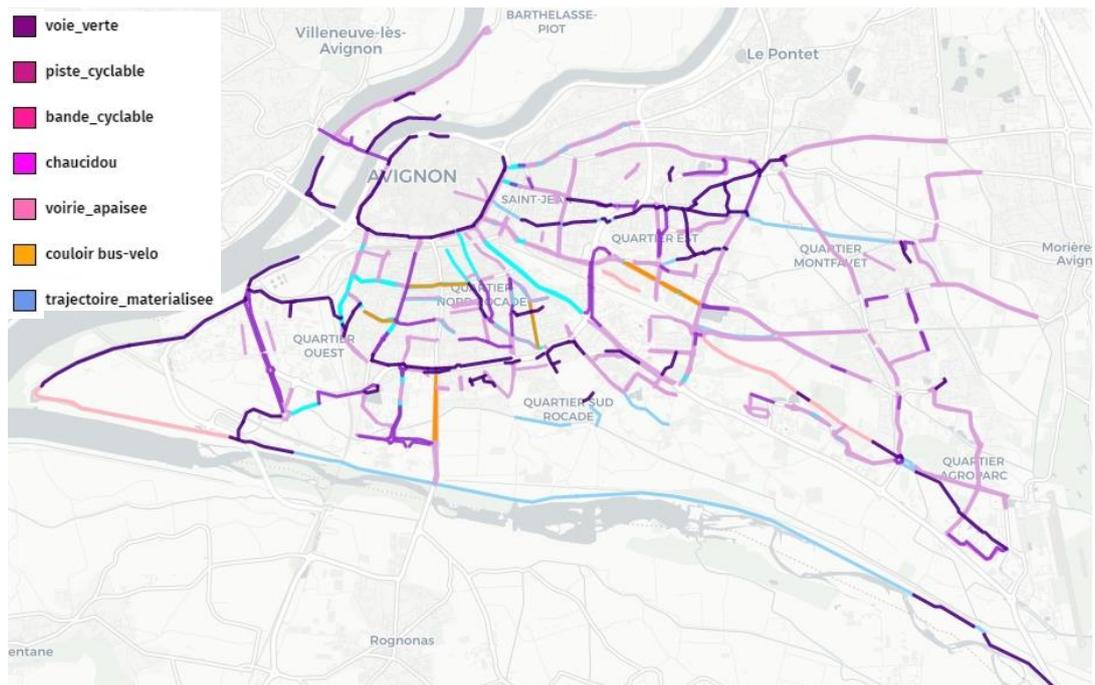
A la suite de cela, de nombreux aménagements cyclables ont été réalisés, portant le réseau cyclable à près de **190,25 km d'aménagements en faveur des vélos** (décembre 2021), dont 51,26km bidirectionnels, soit 241,65km d'itinéraires cyclables sécurisés :

- Voies vertes : 60,24km
- Pistes cyclables : 26,69km
- Bandes cyclables : 96,78km
- Chaucidou : 10,43km
- Couloirs bus-vélos : 4,83km



Parmi eux, des projets emblématiques livrés ces 5 dernières années :

- La piste cyclable du pont **Daladier** en 2016,
- Le **Chemin des Canaux** en 2016-2017,
- Le **Tour des remparts sud et Est** en 2018-2020,
- La 1<sup>ère</sup> phase **voie verte rocade Charles de Gaulle** en 2020,
- La **voie verte de Réalpanier** en 2020,
- La création de **30km d'aménagements cyclables dits Covid** pendant l'année 2020,
- La création de **7,5km d'aménagements cyclables** liés au Plan Faubourg fin 2021.



**Aménagements cyclables existants sur Avignon (sept 2021); source Ville d'Avignon**



Exemples d'aménagements cyclables réalisés par la ville d'Avignon  
Source : ville d'Avignon

Par ailleurs, il existe sur l'espace public (déc 2021) :

- **1595 arceaux** offrant 3190 places de stationnement sur l'espace public
- **10 bornes de réparation** ou de gonflage
- **62 sas vélos** aux feux
- **33 cédez le passage** cycliste



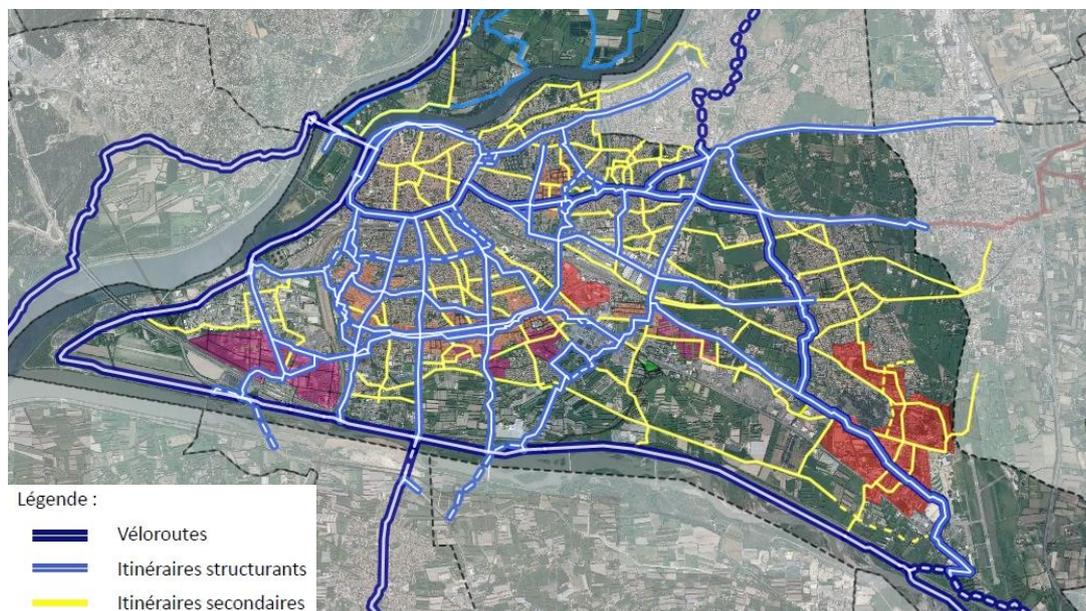
Borne de réparation et arceau vélo  
Source : ville d'Avignon

Enfin, la Ville a mis en œuvre en 2020 le **fonds d'Aide Tous à Vélo**, doté de 30.000€ et qui prévoit une aide maximale de 50€ pour la réparation ou l'achat de vélos d'occasions, incitant les avignonnais à utiliser leur vélo au détriment de leurs véhicules motorisés. Ce fonds a bénéficié jusqu'à présent à 171 avignonnais (déc 2021).

|                        |                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bénéficiaires          | Tous les usagers de la voirie                                                                                                                                                                                                |
| Acteur concerné        | Ville d'Avignon pour les investissements d'infrastructure, Grand Avignon pour le système Vélopop                                                                                                                             |
| Cout de mise en oeuvre | La ville d'Avignon a réalisé plus de <b>14 M€ d'investissements</b> sur des projets cyclables sur la période 2016-2020, ce qui représente une moyenne de <b>34€/an/habitant</b> au total (y.c frais animation/RH/études...). |

## Mesures à prendre dans les 5 ans

Description **Un second Plan Modes doux 2021-2026** devrait être adopté au 1<sup>er</sup> semestre 2022, poursuivant la stratégie de la collectivité en faveur des déplacements cyclables. Un Schéma Directeur des Itinéraires Cyclable (SDIC) accompagnera ce plan.



Projet de SDIC de la ville d'Avignon (source ville d'Avignon)

Plusieurs **dizaines de km d'aménagements cyclables structurants** seront ainsi réalisés dans les 5 prochaines années autour de projets majeurs :

- Le tour des remparts Nord (2,5km ; 2022-24)
- La voie verte de la contre-allée nord Phase 2 (1,6km, 2022 à 2024)
- La liaison Oulle-Confluence (1,6km, 2022)
- L'itinéraire Remparts-Rocade via Trillades (2km, 2021-2023)
- L'itinéraire Amandiers (2,4km, 2021-2023)
- La piste cyclable définitive de Monclar (2,8km, 2023-24)
- Le Chemin des canaux Phase 2 (4,8km, 2023-2024)
- Piste Tarascon (1,5km, 2022-23)
- Véloroute Val de Durance (plus de 10km à partir de 2022)

En parallèle, de nombreux aménagements du quotidien sont programmés (bandes et pistes cyclables nouvelles ou rénovées...).

La **généralisation des zones 30** voire des zones de rencontres multipliera d'autant les possibilités réglementaires de contre-sens cyclables sur les voiries avignonnaises, améliorant l'usage cyclable du territoire.

Enfin, la mise en œuvre de **quartiers pilotes pour la mobilité active** (piétons et vélos), tel le projet Pont des Deux Eaux à vélo, amplifiera le recul de la mobilité motorisée, source de nuisances sonores.

|                 |                                                                                                  |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bénéficiaires   | Tous les usagers de la voirie                                                                    |
| Acteur concerné | Ville d'Avignon pour les investissements d'infrastructure, Grand Avignon pour le système Vélopop |
| Cout estimé     | Plusieurs millions d'euros                                                                       |



**FA10 - Favoriser les déplacements Piétons pour diminuer le trafic motorisé et sa pollution sonore**

**DEPLACEMENT**  
**Favoriser les reports modaux**

**Principes Généraux**

Principe Le **Plan Modes Doux** adopté au Conseil Municipal du 27 avril 2016 prévoyait une série d'actions en faveur des piétons et de la marche.

Le report modal en faveur des déplacements piétons sur le territoire entraîne une diminution de l'utilisation des véhicules automobiles personnels et donc une diminution des niveaux sonores liés au bruit routier.

- La politique en faveur des piétons repose sur plusieurs types d'actions :
- L'aménagement de **zones piétonnes** (centre-ville),
  - L'apaisement de la voirie (création de **zones de rencontre** principalement) permet une facilitation de l'usage de la rue par les piétons,
  - La **requalification des voies** avec l'élargissement des trottoirs
  - La multiplication des **services** aux piétons (assises, toilettes, points d'eau, îlots de fraîcheurs...),
  - La **sécurisation et la mise en accessibilité** de l'espace public favorise plus largement la marche en ville.

Amélioration attendues Baisse du trafic automobile, étant entendu qu'une division du trafic automobile par 2 implique une réduction des niveaux sonores de 3dB(A).

**Mesures prises depuis 10 ans**

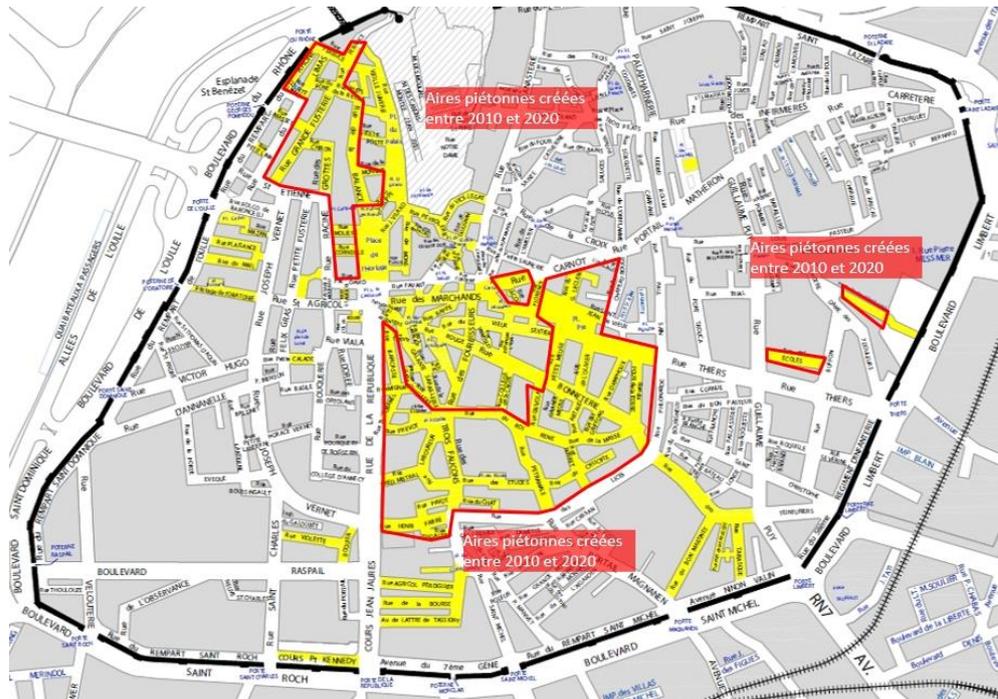
Description Le Plan Modes Doux de la Ville d'Avignon fixe la stratégie de la collectivité pour le développement de la **pratique de la marche**. Il définit un **réseau de magistrales piétonnes** en cœur de ville.



*Réseau de magistrales piétonnes projetées  
Source : ville d'Avignon*

Le Plan Modes Doux a conduit à la **création d'aires piétonnes** à la faveur d'une requalification des voiries :

- Place St Didier en 2017
- Rue de la Balance en 2018
- Rue Bonneterie en 2019
- Rue des Etudes en 2019
- Rue Carnot-Carreterie depuis 2019
- Partie Haute de la rue Thiers en 2019
- Rue Bancasse en 2020



*Aires piétonnes créées dans l'intra-muros entre 2010 et 2020*

Source : ville d'Avignon

Également, des **zones de rencontres** ont été créées en extra-muros :

- Rue Vignau et Ambrogiani en 2019
- Chemin de St Henry en 2019
- Rue Corot en 2020

Zone de rencontre du  
Chemin de St-Henry

Source ville d'Avignon





|                        |                                                           |
|------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Bénéficiaire(s)        | Tous les usagers de la voirie                             |
| Acteur concerné        | Ville d'Avignon pour les investissements d'infrastructure |
| Cout de mise en oeuvre | Plusieurs millions d'euros                                |

### Mesures à prendre dans les 5 ans

|             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Description | <ul style="list-style-type: none"><li>- Poursuite de la requalification des voies et de l'extension des aires piétonnes en intra-muros et en extra-muros</li><li>- Extension des zones de rencontres en extra-muros</li><li>- Mise en oeuvre d'un <b>Plan piéton</b> assorti d'un <b>Schéma Directeur cartographié du futur réseau piéton</b> et d'un ensemble de mesures</li></ul> |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                 |                                                           |
|-----------------|-----------------------------------------------------------|
| Bénéficiaire(s) | Tous les usagers de la voirie                             |
| Acteur concerné | Ville d'Avignon pour les investissements d'infrastructure |
| Cout estimé     | Plusieurs millions d'euros                                |

## FA11 - Favoriser les déplacements en Transports Collectifs pour diminuer le trafic motorisé et sa pollution sonore

### DEPLACEMENT

Favoriser les reports modaux

#### Principes Généraux

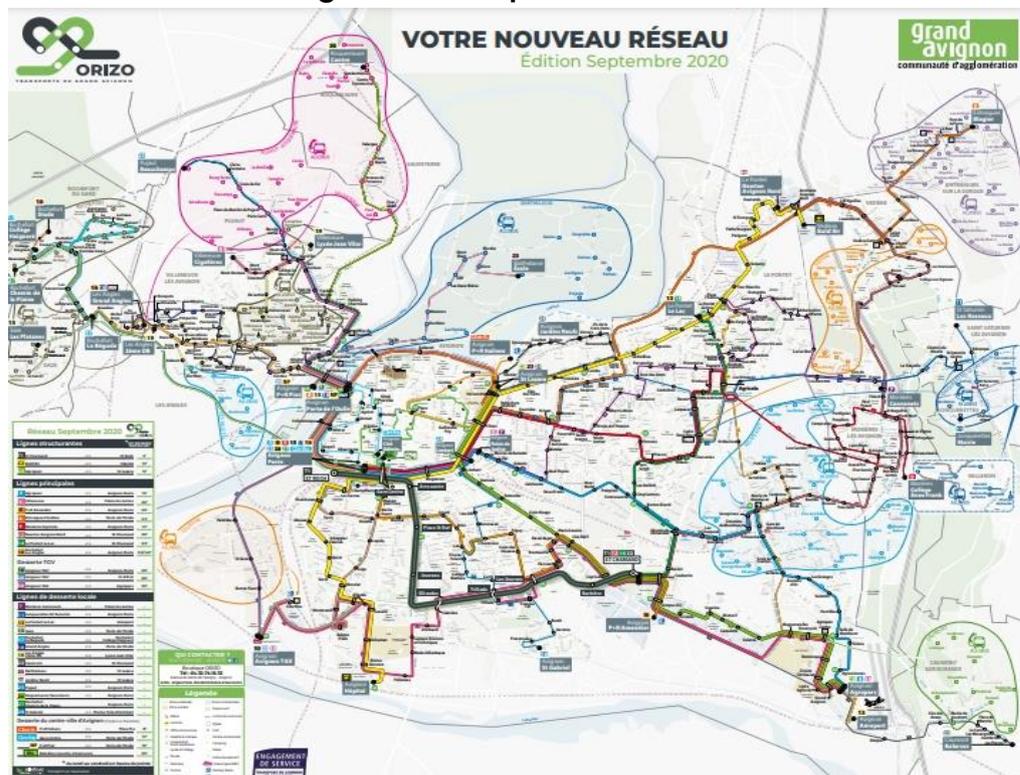
##### Principe

La ville d'Avignon fait partie intégrante du périmètre de la communauté d'agglomération du Grand Avignon, qui est compétente pour l'organisation du service de transport en commun, dénommé **Orizo**.

La politique de déplacement du Grand Avignon est définie par le **Plan de Déplacement Urbain** du Grand Avignon, approuvé le 12 décembre 2016, qui cadre l'ensemble des stratégies et actions relatives à la mobilité, avec un objectif affiché de report modal accru en faveur des mobilités douces et des transports collectifs.

Le réseau du Grand Avignon, restructuré en 2019 sur la base d'une nouvelle organisation et hiérarchisation des lignes, offre :

- Un réseau structurant de **3 lignes structurantes T1, C2 et C3**, offrant un socle commun de période de fonctionnement et d'amplitude
- Un réseau de **11 lignes de bus principales et 14 lignes secondaires** desservant l'ensemble de l'agglomération avec des fréquences adaptées en fonction des secteurs desservis
- Un **réseau de 4 navettes en centre-ville** d'Avignon
- Un ensemble de **11 secteurs de bus à la demande, dits « Allobus »**, sur les communes périphériques
- Un réseau de **33 lignes de transport scolaire**



*Réseau de transport en commun du Grand Avignon en 2020*

Source Orizo, Grand Avignon

Soit 29 lignes régulières structurantes, 11 dessertes à la demande Allobus, et 33 lignes scolaires, totalisant **5,6 Millions de km parcourus par an** (2019). La fréquentation de ce réseau de transport a atteint 41 052 voyageurs par jour scolaire en 2019.

L'accroissement de la part modale du transport collectif entraîne une baisse en retour du trafic motorisé individuel, diminuant d'autant les nuisances sonores générées par ce dernier.

|                         |                                                                                                                                             |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Améliorations attendues | Baisse du trafic automobile, étant entendu qu'une division du trafic automobile par 2 implique une réduction des niveaux sonores de 3dB(A). |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

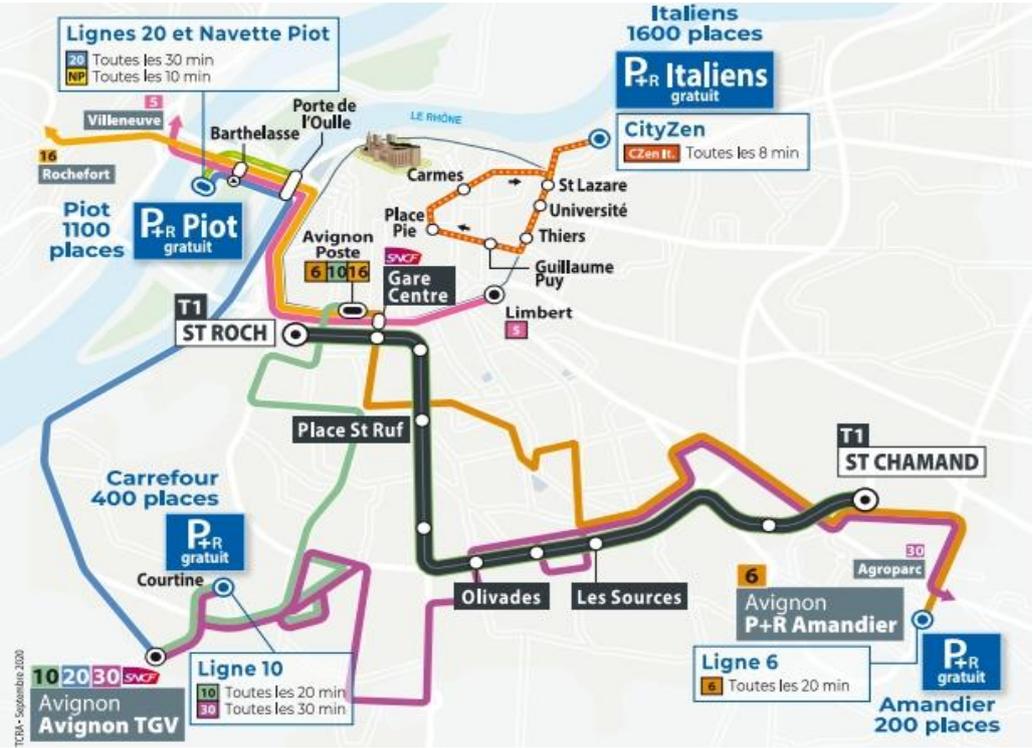
**Mesures prises depuis 10 ans**

Description Le **Plan de Déplacement Urbain (PDU)** de l'agglomération adopté en 2016, fixe la politique de transport de l'agglomération pour les 10 ans à venir, avec 2 temporalités de phasage des actions : 2020 puis 2025.

Entre octobre et décembre 2019 ont été mis en service dans le cadre de la phase 1 du PDU, une **première ligne de tramway de 5,2km** (T1) et **deux lignes de bus à haut niveau de service dit Chron'Hop** (lignes C2 et C3), totalisant 25km.

Des **parking-relais d'entrée d'agglomération** sont progressivement déployés sur le territoire avignonnais et environnant depuis 2019, en plus des parkings existants (parking des Italiens et Piot-Barthelasse) :

- Réaménagement et extension du **Parking Piot** en 2014
- Création du **Parking relais de l'Amandier** en 2019
- Création du **Parking relais de la Courtine** depuis 2019



Source : Orizo

Des voies réservées aux bus ont également été créées :

- En 2019 pour les bus Chron'Hop
- En 2020 sur l'avenue de Fontcouverte
- En 2021 sur l'avenue de Tarascon, les boulevards Monod et Isnard, l'avenue Martelange, l'avenue de la Croix des Oiseaux

|                 |                                                                     |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------|
| Bénéficiaire(s) | Tous les avignonnais et utilisateurs de la voirie                   |
| Acteur concerné | Communauté d'agglomération du Grand Avignon                         |
| Coût            | 350 M€ sur 10ans pour la mise en œuvre du PDU, dont 250M€ par le GA |

### Mesures à prendre dans les 5 ans

|             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Description | La mise en œuvre de la phase 2 du PDU prévoit à l'horizon 2025 : <ul style="list-style-type: none"><li>- Le <b>prolongement de la ligne 1 du tramway</b> jusqu'au parking-relais de l'île Piot, sur 1,8km</li><li>- La réalisation de <b>3 lignes de Chron'hop</b> (C4 en remplacement de l'actuelle ligne 9 vers le Pontet-Agricola, C5 en remplacement de l'actuelle ligne 5 vers les hauts de Villeneuve et C6 en remplacement de l'actuelle ligne 16 vers le plateau des Angles), <u>totalisant 24km.</u></li></ul> |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Dans une phase ultérieure :

- le tramway sera prolongé jusqu'à la place St Lazare à l'Est de l'hypercentre,
- La ligne C2 sera prolongée jusqu'au sud du pont de Rognonas, sur le territoire de l'agglomération Terre de Provence, pour desservir un futur parking relais,
- La ligne C3 sera prolongée jusqu'au futur parking-relais du parc des expositions.

De nouveaux **parking-relais** vont être réalisés d'ici 2026 :

- Fin 2022 : Parking-relais **St Chamand** de 361 places
- Fin 2022 : Parking-relais du **Parc des expositions** de 336 places
- 2024 : Parking-relais **des Angles**, de 370 places
- 2025-26 : Parking-relais **de Rognonas**, de 400 places environ

|                 |                                                                                                                        |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bénéficiaire(s) | Tous les avignonnais et utilisateurs de la voirie                                                                      |
| Acteur concerné | Communauté d'agglomération du Grand Avignon, Communauté d'agglomération de Terre de Provence (pour le P+R de Rognonas) |
| Coût estimé     | <b>350 M€</b> sur 10 ans pour la mise en œuvre du PDU, dont 250M€ par le GA                                            |

## FA12 - Adapter les plans de circulation pour reporter le trafic vers des secteurs plus adaptés

Favoriser les reports de trafic

### Principes Généraux

**Principe** La ville d'Avignon est traversée par un fort trafic automobile de transit résultant de sa position centrale dans l'agglomération et du faible nombre de ponts traversant le Rhône et la Durance et d'infrastructures routières les reliant. Il en résulte d'une part un engorgement des infrastructures routières structurantes (rocade, tour des remparts...), d'autre part la création d'itinéraires de shunt via les quartiers résidentiels. Ces « itinéraires malins » génèrent des nuisances sonores au plus proche des habitations.

Une action sur les plans de circulation permet de supprimer les possibilités de trafic routier de transit au cœur des quartiers résidentiels à fort enjeu, pour les réorienter vers des infrastructures plus adaptées.

Par ailleurs, la réorientation des flux vers des infrastructures mieux dimensionnées diminue les nuisances routières, les émissions sonores d'un trafic fluide étant inférieures à celles d'un trafic congestionné.

Enfin, de nouvelles infrastructures routières peuvent être créées pour dévier le trafic automobile de certaines zones sensibles.

**Amélioration attendues** Baisse du trafic auto sur certains périmètres, sachant qu'une division du trafic auto par 2 implique une réduction des niveaux sonores de 3 dB(A)

### Mesures prises depuis 10 ans

**Description** La mise en œuvre d'un **nouveau plan de Circulation** en centre-ville (5 août 2019) a permis de supprimer le trafic de transit court ou long et de diminuer de 27% en moyenne le trafic dans l'intra-muros, avec des baisses allant jusqu'à -70% sur certaines voies.



Source : Ville d'Avignon

La mise en œuvre d'un **nouveau plan de circulation dans les Faubourgs Sud** par le Plan Faubourg fin 2021, a permis de faire chuter le trafic dans les Faubourgs Sud, de 30 à 75% suivant les voies.

Chaque année, des rues sont mises en **sens unique** sur demandes des riverains pour y faire baisser le trafic automobile et donc les nuisances sonores :

- 2019- 2020 : av. du Moulin Notre-Dame, av. St Ruf, bd du Midi..

De **nouvelles voies de déviation de la circulation** ont aussi été créées :

- 2010 : création de la phase 1 de la LEO qui a permis de dévier une partie du trafic notamment poids-lourds de la rocade Ouest, entre Courtine et l'avenue de Tarascon.

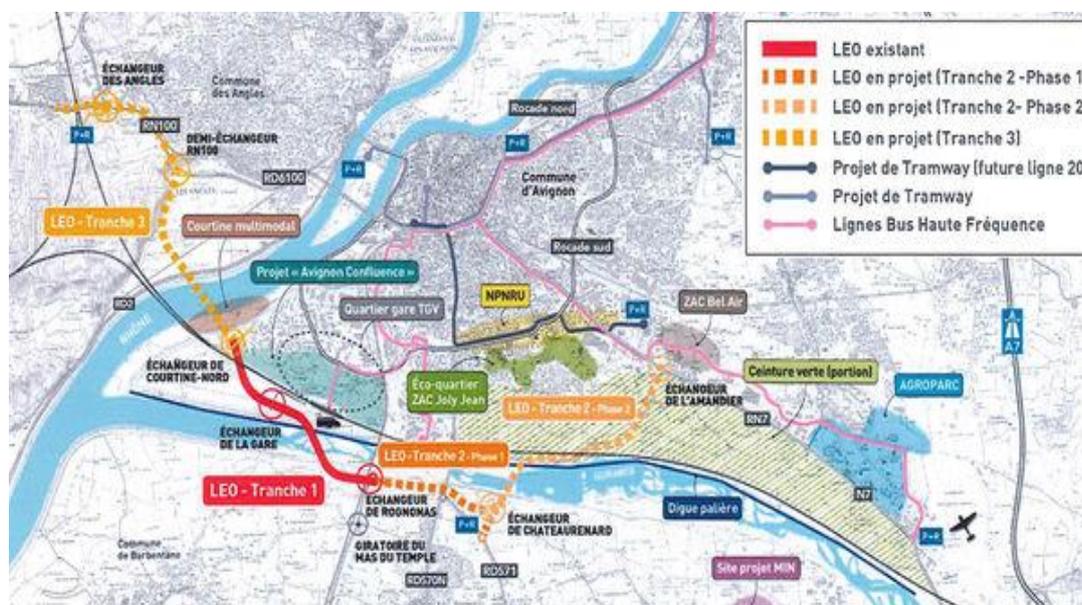
|                        |                                                                                                                                      |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bénéficiaire(s)        | Tous les riverains des rues concernées                                                                                               |
| Acteur                 | Ville d'Avignon pour les plans de circulations, Etat, CD84                                                                           |
| Cout de mise en oeuvre | De quelques dizaines à quelques centaines de milliers d'euros, suivant l'ampleur des modifications de circulation à mettre en oeuvre |

### Mesures à prendre dans les 5 ans

Description Dans le cadre de la **délibération « Zéro Degré, Zéro Transit »**, la ville va mettre en oeuvre de nouveaux plans de circulation à l'échelle de certains quartiers pour supprimer le trafic de transit.

Par ailleurs, des modifications de sens de circulation sont envisagées au fil de l'eau, notamment dans le quartier Montfavet en 2022.

De nouvelles voies seront créées : notamment la **phase 2 de la LEO**, qui sera réalisée d'ici 2026-27 et reliera la rocade Ouest à la RN7, permettra ainsi de dévier une très grande partie du trafic empruntant la rocade sud. Il est attendu sur la rocade des diminutions du trafic de 25 à 40%, dont 61 à 66% de diminution du trafic poids-lourds.



Source : DREAL PACA

|                 |                                                                                                                                       |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bénéficiaire(s) | Tous les riverains des rues concernées                                                                                                |
| Acteur          | Ville d'Avignon                                                                                                                       |
| Cout estimé     | De quelques dizaines à quelques centaines de milliers d'euros, suivant l'ampleur des modifications de circulation à mettre en oeuvre. |



### 5.3 Mesures de prévention et planification

Toutes les voies routières et ferroviaires supportant respectivement un trafic de plus de 5000 véhicules par jour et 50 trains par jour font l'objet d'un classement sonore en 5 catégories impliquant un secteur affecté par le bruit, reporté dans les documents d'urbanisme.

Ce secteur est fonction de la catégorie et varie de 10 à 300 mètres.

Le classement sonore est établi par un arrêté préfectoral à valeur réglementaire et est opposable aux tiers.

Dans ces secteurs, des règles de construction sont à respecter pour les futurs bâtiments (habitation, hôtels, enseignement, sante) en termes d'isolation acoustique.

A Avignon, ce classement sonore a fait l'objet d'un arrêté en date du **02 février 2016** et publié sur le site internet des services de l'Etat.

Ce dernier a été annexé au Plan Local d'Urbanisme par arrêté municipal en date du 1<sup>er</sup> décembre 2016.

Pour les mesures proposées par la commune relevant des champs de compétence planification et urbanisme ou sensibilisation et communication, il n'est pas possible d'en chiffrer précisément leur impact en termes de personnes protégées.

Il en va de même de certains projets d'aménagement (*PLU, NPNRU, OPAH*) dont la justification n'est pas purement acoustique et pour lesquels il est difficile de quantifier à priori leur effet en termes d'amélioration de l'ambiance sonore.

**FA13 - PLU - Prise en compte des nuisances sonores dans le Plan Local d'Urbanisme en cours de révision**

**Principes Généraux**

**Principe** Le PLU d'Avignon a fait l'objet d'une procédure de révision générale récente, dont le projet a été arrêté en Conseil Municipal du 18 décembre 2021 et dont l'approbation est envisagée au deuxième semestre 2022.

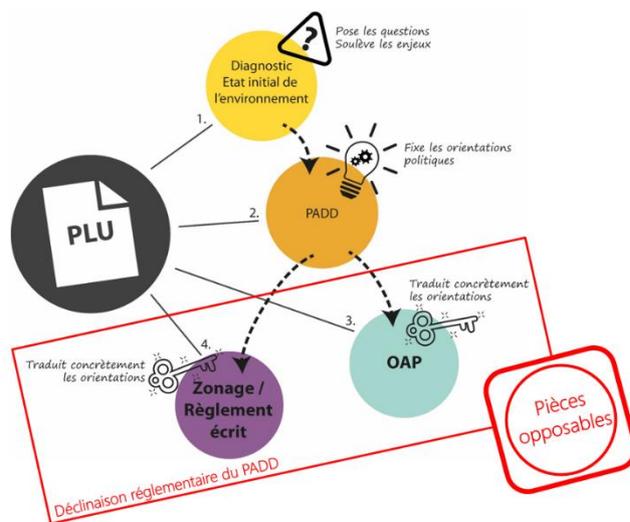
Cette procédure a été l'occasion de mieux intégrer la question des nuisances sonores dans le PLU. Cette prise en compte s'effectue à différents niveaux.

Tout d'abord à travers une stratégie politique globale présentée dans le **Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**.

Par ailleurs, le PLU a fait l'objet d'une évaluation environnementale. Cette démarche permet de faire en sorte que tous les choix en matière d'urbanisme tiennent compte les différents enjeux environnementaux dont les nuisances sonores font partie.

La prise en compte des nuisances sonores se traduit ensuite dans les autres pièces du PLU : **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), zonage et règlement.**

La Ville d'Avignon utilisera aussi ses outils d'urbanisme opérationnel pour agir sur la prise en compte des nuisances sonores.



Source AURAV, Ville d'Avignon

**Mesures à prendre dans les 5 ans**

**Description** Le **PADD** débattu en Conseil Municipal du 6 mars 2021, comprend une orientation intitulée « **Construire une ville apaisée des proximités** » de laquelle découle un certain nombre d'actions, dont une consiste à « Améliorer la qualité de l'air et le confort sonore ».

La stratégie présentée dans le PADD à ce sujet consiste à faire de l'urbanisme un levier d'action pour la réduction des nuisances sonores.

Il s'agit plus précisément de développer des actions visant :

- à limiter les déplacements automobiles,
- à mobiliser le potentiel de densification et de mutation du tissu bâti
- et à regrouper les implantations industrielles.

Le PLU contribuera également à apaiser l'environnement sonore interne et externe des bâtiments à travers une meilleure organisation des mobilités, une priorisation du développement des modes doux et des transports collectifs et la mise en œuvre des normes d'isolation acoustique le long des axes routiers et ferroviaires concernés par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (extrait du PADD débattu en Conseil Municipal du 6 mars 2021, orientation n°4).

A noter également que le projet de PLU ne prévoit aucune nouvelle ouverture à l'urbanisation et ne déclassé aucune zone agricole ou naturelle par rapport au PLU actuellement en vigueur dans le but de mobiliser les espaces de projets déjà identifiés et le potentiel de renouvellement urbain.

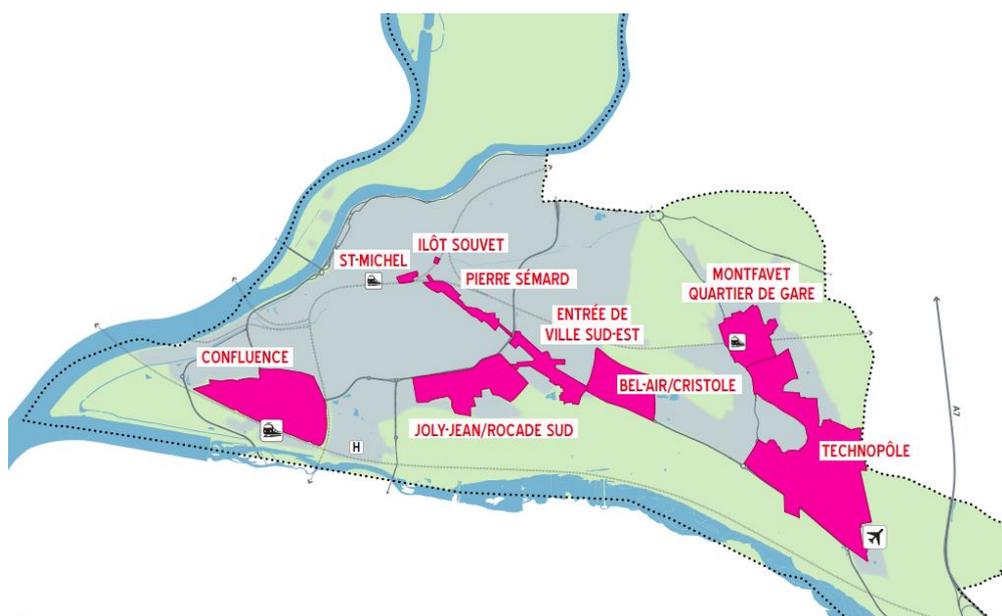
Cette stratégie participe ainsi à la limitation de l'étalement urbain et donc des déplacements, sources de nuisances sonores.

### **Evaluation Environnementale**

Le prestataire chargé de l'évaluation environnementale du PLU a effectué ainsi une analyse du présent PPBE, afin de proposer des leviers d'action supplémentaires pour assurer la cohérence de ces deux documents de planification.

### **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**

La Ville a fait le choix de s'appuyer sur l'outil que constituent les OAP afin de maîtriser les secteurs stratégiques en développement du territoire (9 OAP en projet dans le PLU révisé).



*Présentation des 9 OAP sur Avignon, Source AURAV, Ville d'Avignon*



Elles permettent de décliner de manière concrète, à l'échelle des quartiers, la stratégie plus générale du PADD concernant la réduction des nuisances sonores.

Les OAP en projet édictent ainsi des principes d'aménagement afin de :

- limiter le trafic des véhicules au sein des quartiers,
- favoriser la création d'espaces verts en cœur d'ilots (espaces calmes),
- créer des barrières sonores et visuelles (le long des voies ferrées par exemple),
- et permettre d'identifier les cheminements modes doux.

### **Zonage et de règlement**

L'annexion au PLU des **cartographies relatives au classement sonores des voies permettra** une bonne application des normes spécifiques pour la construction des logements.

Le règlement intégrera également les **reculs imposés par la loi Barnier** traduit dans l'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme indiquant : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation ».

Les règles relatives au **stationnement** seront par ailleurs repensées en fonction du périmètre d'attractivité des transports collectifs afin que celles-ci ne conduisent pas à produire du stationnement mais à favoriser l'usage des transports en communs.

### **Outils d'urbanisme opérationnel**

La Ville d'Avignon assure la maîtrise publique d'opérations d'aménagement innovantes. C'est le cas des **ZAC Joly Jean et Bel Air** respectivement labellisées éco-quartier et Quartier Durable Méditerranéen.

Le montage opérationnel choisi (ZAC) a permis de définir et de mettre en œuvre les plans d'aménagement de ces quartiers, qui, grâce à ces deux labels, prennent en compte les enjeux environnementaux dont la question des nuisances sonores.

Les aménagements d'espaces publics prévus dans ces deux opérations sont en effet conçus pour limiter la place du trafic de la voiture et favoriser les déplacements doux.

**FA14 - NPNRU - Prise en compte des nuisances sonores dans le Plan de Rénovation Urbaine en cours**
**Principes Généraux**

## Principe

**Trois quartiers prioritaires** de la Ville d'Avignon ont été identifiés comme relevant du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPRU) :

- Les quartiers Sud (Monclar-Champfleury-Rocade Sud-Barbière-Croix des Oiseaux) : 17 186 habitants
- Le quartier Saint Chamand : 2 813 habitants
- Les quartiers Nord-Est (Reine Jeanne, Grange d'Orel, Neuf Peyres) : 4612 habitants

Au total, les quartiers NPNRU regroupent une population **24 611 habitants**.

Ces quartiers populaires inscrits dans les périmètres Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV) se caractérisent par une forte concentration spatiale. Les travaux envisagés dans le cadre du NPNRU visent notamment à dédensifier le tissu urbain, et rendre plus attractif ces zones d'habitat.

Améliorations attendues Le programme de travaux sur le bâti, l'espace public, et le réseau viaire permet de réduire les impacts du bruit sur les populations concernées.

**Mesures à prendre dans les 5 ans**

Description : Le programme prévoit :

- **La réhabilitation des immeubles conservés par les bailleurs sociaux, soit près de 2 000 logements** :

- Travaux sur l'isolation thermique (confort été/hiver)
- Travaux sur l'acoustique : remplacement des menuiseries, travail sur les colonnes générales, reprise des parties communes ...

Ces travaux s'étaleront sur près de 10 à 15 ans à compter de 2020. Les coûts estimés pour les réhabilitations du parc social sont de l'ordre de **35 millions d'euros**.

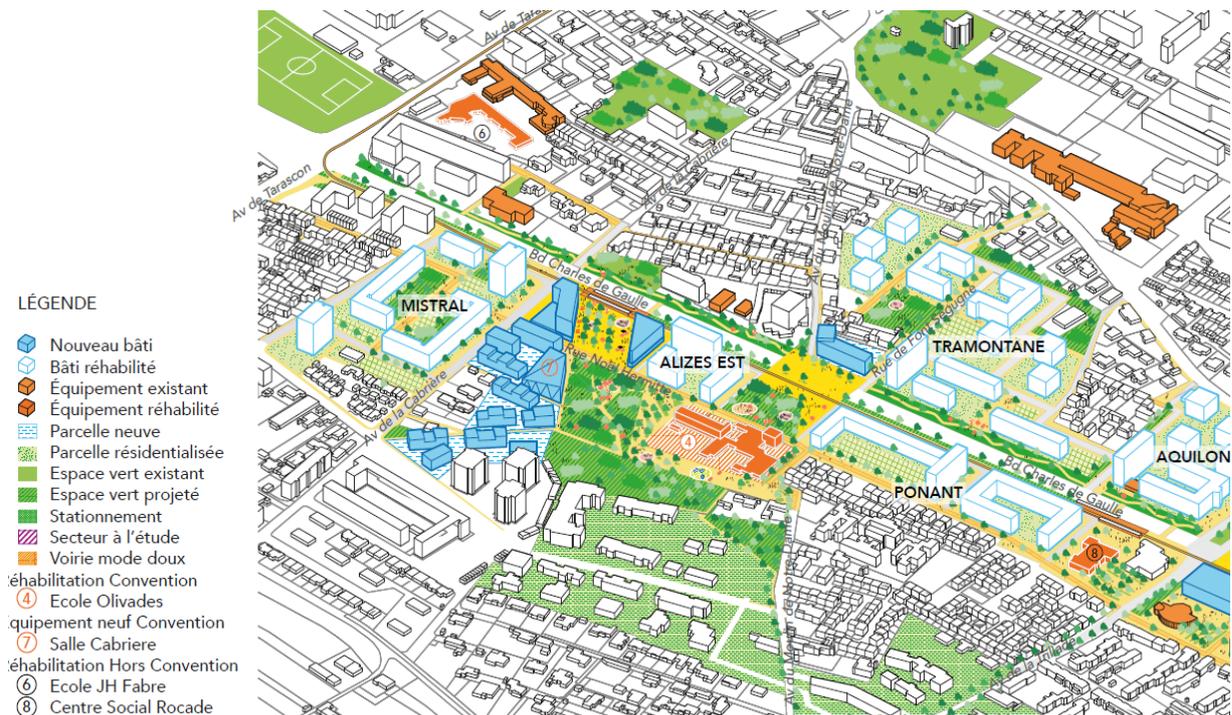
- **La Démolition de 885 logements sociaux de mauvaise qualité**

Les premiers relogements ont commencé en 2019, et les premières démolitions devraient pouvoir être effectives dès 2022 (Ventoureso Nord, démolition partielle Le Mistral ...).

Conformément aux orientations du Plan Local de l'Habitat (PLH), l'offre supprimée sera reconstituée intégralement et réalisée hors des quartiers prioritaires.

- **la Construction de 600 logements neufs aux normes actuelles** sur les quartiers ANRU par le biais de l'opérateur Action Logement, et ses filiales et d'autres promoteurs.

Le NPRU vient donc réduire le nombre de ménages impacté par le bruit des infrastructures à proximité des axes concernés.



Objectifs Urbains Prioritaires – Exemple secteur Olivades

• **La Transformation de l'Avenue Charles de Gaulle ou l'affirmation d'un boulevard urbain apaisé**

Le projet prévoit de revenir sur l'affectation de trafic de cet axe, occuper l'espace généreux qu'il offre à d'autres mobilités et d'autres usages (promenade, jeux...), permettant d'identifier des liens plus naturels entre les quartiers qu'il dessert déjà et les quartiers à venir.

Le **réaménagement de la contre-allée Nord du boulevard urbain Charles de Gaulle** est envisagé en espace naturel circulé uniquement par les modes doux jusqu'en pied de façade des ensembles immobiliers, et dans l'esprit d'une zone partagée (modes doux, jeux d'enfants et d'adultes, aires de repos et de promenade). Les travaux de la tranche 1 ont été réceptionnés à l'été 2020. La tranche 2, est prévue suivant le calendrier suivant : études en 2021, pour des travaux envisagés en 2022-2023.

Ce travail de réduction de la place de la voiture dans ce secteur, la création de voies modes doux (**développement d'itinéraires cyclables**), ainsi que la modernisation de l'offre de desserte en transports en commun (**mise en service de deux lignes de Bus à Haute Fréquence**) permettront de réduire de façon significative les niveaux d'émissions sonores liés aux déplacements.

Exemple de refonte des secteurs « Olivades » et « Saint Chamand », le long de la Rocade Charles de Gaulle



Figure 1- secteur Olivades AVANT

Figure 2- Secteur Olivades APRES



Figure 3- Secteur St Chamand AVANT



Figure 4- Secteur St Chamand APRES



Bénéficiaire(s) : habitants, écoliers, usagers des équipements publics réhabilités (médiathèque JLBarrault, Château de St Chamand, Centre Social Rocade ...) ou construits ( Salle de la Cabrière, Equipement socio culturel Reine Jeanne).

Acteurs : Ville, Bailleurs Sociaux, Promoteurs, Investisseurs, Commerçants

Cout estimé : 380 Millions d'euros

**FA15 - Prise en compte des nuisances sonores dans l'OPAH-RU 2020-2025**

**Principes Généraux**

Principe

Depuis 1992, la Ville d'Avignon conduit des programmes d'intervention sur son parc d'habitat privé. Ainsi, cinq OPAH successives ont permis d'améliorer la qualité de l'habitat.

Les trois premières opérations étaient circonscrites à des secteurs du centre historique, la quatrième à la totalité du centre historique et à la première couronne sud des faubourgs.

L'actuelle OPAH 2020-2025 propose l'intervention sur deux secteurs (intra et extramuros) et le traitement des copropriétés jouxtant la rocade dans le cadre du nouveau programme de rénovation urbaine (NPNRU).

Améliorations attendues

Les réhabilitations ou opérations d'amélioration de l'habitat dégradé à l'échelle des logements individuels ou des copropriétés, permettent la mise en place de produits isolants pour l'enveloppe du bâtiment ainsi que de fenêtres performantes à isolation thermique, qui améliorent aussi sensiblement l'isolation acoustique.

**Mesures prises depuis 10 ans**

Description

La dernière OAPH-RU 2014-2019, à volet « copropriétés dégradées » portait sur l'ensemble du territoire communal avec un secteur renforcé sur l'intra-muros.

Elle présente un bilan au 13 janvier 2019 de **663 logements rénovés** pour un objectif quinquennal initial de 741.

Les dossiers en copropriétés ont permis de redresser 151 logements.

L'ensemble des rénovations a permis des sauts importants d'étiquette énergétique, pour chaque projet lié à l'énergie, plus de 40% de gain est observé, ces améliorants ont aussi un impact direct sur l'acoustique des logements.

Bénéficiaire(s) Propriétaires occupants, locataires

Acteur concerné Ville, Etat, ANAH, ANRU, associations, opérateur de l'habitat, collectivités (département, agglomération, région)

Coût de mise en œuvre La mise en œuvre des OPAH et des opérations ponctuelles en copropriétés représentent en travaux induits environ 15M€ sur 5 ans tous partenaires confondus.  
D'autres projets de plus grande envergure comme la copropriété saint Ruf (150 logements) ont proposé des coûts plus importants (2M€).

## Mesures à prendre dans les 5 ans

### Description

Des secteurs d'intervention prioritaires sont ciblés :

- l'Intra-Muros, avec une focale sur l'habitat indigne, la lutte contre la vacance, les copropriétés et les opérations de restauration immobilières sur des axes à forts enjeux pour la ville,
- l'extramuros avec une focale sur l'énergie et le traitement des copropriétés fragiles et dégradées.

L'ensemble des réhabilitations peuvent avoir un impact sur le bruit et l'atténuer sensiblement pour améliorer durablement le confort et la santé des occupants.

Les objectifs quantitatifs pour les 5 prochaines années sont les suivants :

#### - l'Accompagnement et la réhabilitation des copropriétés

**20 copropriétés** de 2 à 50 lots seront accompagnées pour chaque secteurs, les grandes copropriétés (>50 lots) seront externalisées en vue de la mobilisation de financement spécifique.

Ces copropriétés sont un enjeu particulier du plan bruit car elles sont situées pour les plus grandes sur des linéaires en bordure de la rocade ou très proche.

Le nombre de propriétaires qui pourraient être accompagnés est d'environ 250.

#### - la Réhabilitation énergétique

Près de **400 propriétaires** seront accompagnés, les impacts pour la diminution des nuisances sonores seront là aussi non négligeables car il s'agit d'une réelle massification de ce type de projet.

Les objectifs de ce programme consistent à réaliser des opérations de rénovation énergétique en ayant comme porte d'entrée la vacance, la LHI, le redressement des copropriétés fragiles ou dégradées ou encore le traitement des façades et en ciblant plus particulièrement les propriétaires bailleurs.

A ce titre des immeubles seront identifiés et une campagne de communication/sensibilisation auprès des propriétaires / syndicats de copropriétés sera réalisée.

En intramuros, une organisation spécifique prenant en compte le secteur sauvegardé sera mise en place dans le but d'accompagner les propriétaires désireux de réaliser des travaux de rénovation énergétique (ABF, service de la ville, opérateur, SEM CITADIS).

|                 |                                                                                                                                                            |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bénéficiaire(s) | Propriétaires occupants, locataires                                                                                                                        |
| Acteur concerné | Ville, Etat, ANAH, ANRU, associations, opérateur de l'habitat, collectivités (département, agglomération, région)                                          |
| Cout estimé     | La mise en œuvre des OPAH et des opérations ponctuelles en copropriétés représentent en travaux induits environ 15M€ sur 5 ans tous partenaires confondus. |

## 5.4 Autres mesures

|                                               |               |
|-----------------------------------------------|---------------|
| <b>FA16 - Communication – sensibilisation</b> | <b>AUTRES</b> |
|                                               |               |

### Principes Généraux

Principe Mettre en place des actions de communication auprès du grand public

L'un des objectifs des cartes de bruit est d'informer le public de l'exposition au bruit de la population.

Un autre objectif est l'utilisation des résultats pour supporter des politiques locales en maîtrisant le bruit des projets et des aménagements, en réduisant le bruit sur les zones en dépassement de seuils, en l'utilisant pour les démarches globales de gestion des déplacements (PDU) et les politiques d'aménagement (PLU par exemple).

Communiquer, sensibiliser le grand public à l'environnement sonore sont des actions complémentaires aux démarches entreprises par les maîtres d'ouvrages et gestionnaires de transports afin de garantir aux citoyens un environnement sonore de qualité pour mieux vivre ensemble afin notamment de favoriser une approche plus citoyenne.

Enfin, les cartes de bruit peuvent être couplées à d'autres thématiques (AIR par exemple) pour disposer d'une vision plus globale des situations environnementales.

### Mesures à prendre dans les 5 ans

Description Mesures à venir :

- Information de l'ensemble de la population de la ville par mise en ligne de la cartographie du bruit des infrastructures de transports terrestres et des installations classées et du PPBE de la Ville, via :

- Une actualité sur [avignon.fr](http://avignon.fr)
- Une actualité sur la page Face book de la Ville
- Une annonce sur la lettre d'information de la Ville (News letter)

- Le magazine *AVIGNONS* consacrera un dossier spécial sur la question du bruit suite à l'adoption du « plan bruit ». Ce dossier informe et sensibilise la population sur la réglementation qui s'impose en la matière et sur les bons comportements à adopter.

- report des données sur le système d'information géographique de la ville

Bénéficiaire(s) Grand Public

Acteur concerné Ville d'Avignon



|                                                                  |               |
|------------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>FA17 - Gestion des bruits de voisinage et de comportement</b> | <b>AUTRES</b> |
|------------------------------------------------------------------|---------------|

**Principes Généraux**

Principe Mener des actions préventives ou de contrôles en matière de nuisances sonores

**Mesures prises depuis 10 ans**

Description La Loi du 31 décembre 1992 est le premier texte général sur le bruit. Elle a pour objet, dans les domaines où il n'y est pas pourvu, de lutter contre les bruits pouvant nuire à la sante ou porter atteinte à l'environnement.

Le contrôle des bruits de voisinage est une compétence du Maire, qui a la possibilité d'engager selon la nature des nuisances, des actions de prévention, de médiation ou de sanction.

Les conditions d'exercice d'activités de loisirs, d'utilisation de certains outils/engins ou de réalisation de chantiers de travaux sont d'ailleurs réglementées par l'**arrêté municipal du 07 décembre 1998**, relatif à la lutte contre les bruits de voisinage.

A Avignon, la **Direction de l'Ecologie Urbaine de la Ville (DEU)** a mis en place une procédure de gestion des plaintes relatives aux nuisances sonores provenant d'activités professionnelles, culturelles, sportives ou de loisirs, permettant d'enregistrer, d'instruire et d'objectiver par la mise en œuvre de mesures acoustiques.

Dans un premier temps, un travail de médiation est mené auprès du contrevenant qui doit, au besoin, réaliser des travaux correctifs pour se mettre aux normes.  
A défaut, un procès-verbal est établi puis transmis au Procureur de la République.

Dans un souci de prévention, elle rappelle également la réglementation en matière de bruit dans le cadre de l'instruction de certains permis de construire ou déclaration préalable relatifs à l'installations d'équipements potentiellement bruyants (climatiseurs, installations frigorifiques,...).

De par son mode de fonctionnement (équipes de patrouille), **la Police Municipale d'Avignon** assure de son côté le constat de bruits de comportement ou « domestiques » tels que tapage nocturne, aboiements de chiens, travaux de bricolage, tondeuses, jeux bruyants, afin de faire cesser le trouble à l'ordre public.

## Cas particulier des ERP diffusant à titre habituel de la musique amplifiée

En application du décret du 15 décembre 1998, la DEU est chargée de s'assurer que les établissements de ce type ont fait réaliser **l'étude d'impact des nuisances sonores réglementaire (EINS)** par un bureau d'études spécialisé, chargée d'établir la conformité de l'établissement au niveau de la protection de la santé des clients et la protection de la tranquillité des riverains.

En cas de plainte, la DEU est habilitée à effectuer des enquêtes et des mesures sonométriques afin de détecter un éventuel **dépassement des valeurs limites d'émergence** et donc d'établir la non-conformité de l'établissement.

Elle intervient également à titre préventif en amont de l'ouverture d'établissements ou de locaux diffusant à titre habituel de la musique amplifiée dans le cadre de l'instruction des autorisations préfectorales et municipales par l'émission d'un avis et en rappelant la réglementation applicable.



*Source : Ville d'Avignon*

---

L'ensemble des avignonnais

---

Acteur  
concerné

---

Ville d'Avignon

---

## 6 Suivi et évaluation des actions : gouvernance, indicateurs, échancier

En termes de gouvernance, durant sa période d'application, le PPBE fera l'objet d'un suivi par les moyens suivants :

- Comité technique de suivi.
- Suivi d'un tableau de bord des actions, avec indicateur d'avancement.

La collectivité devra effectuer un suivi de son PPBE afin d'en dresser un bilan à 5 ans. Ce travail pourra s'appuyer sur des indicateurs :

- Nombre de personnes concernées par un dépassement de seuils ayant bénéficié d'actions de réduction
- Meilleure prise en compte de la problématique bruit dans les projets d'aménagement (nombre de personnes sensibilisées au bruit /formées, modélisation de l'impact du bruit sur les habitations)
- Nombre de kilomètres de zones 30 km/h, changement de revêtement
- Nombre d'actions sur les zones calmes (communication, affichage)
- Plaintes (Nombres, évolution)
- Actions de communication

## 7 Bilan de la consultation du Public

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE a été mis à la consultation du public.

Un avis faisant connaître les dates et les conditions de mise à disposition du public a été publié sur le site internet de la Ville à partir du 21 mars 2022, également dans le journal municipal de la Ville du mois d'avril 2022 (« Avignons » n°59) et sur sa page facebook.

**La consultation a lieu 04 avril 2022 au 03 juin 2022.**

En tant qu'autorité compétente, la Ville d'Avignon a élaboré son projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) qui vise à définir les outils et actions de réduction du bruit issus des infrastructures de transport routier dont elle a la gestion et dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour.

Ce document d'orientation intègre non seulement des mesures préventives en termes d'aménagement mais également des mesures correctives permettant l'atténuation ou la réduction des situations les plus dégradées en termes de nuisances sonores.

L'objectif est de protéger la population et les établissements sensibles ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme, tout en assurant une cohérence entre les différentes politiques de la Ville (urbanisme, déplacement, prévention des nuisances...).

Ce document entretient donc sa **phase de consultation publique** réglementaire, prévue par la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et sa transposition dans le code de l'environnement (articles L572-8 et R572-9 du Code de l'environnement), et ce pendant une **période de 2 mois**.

La consultation publique du PPBE se déroulera donc du **04 avril 2022 au 03 juin 2022**.

Mis à disposition des Avignonnais sous forme électronique (conformément au décret n°2021-1633 du 14 décembre 2021, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des PPBE), le document était consultable :

- en ligne sur le site internet de la Ville, sur : [Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement: Mairie d'Avignon - Site officiel](#))
- sous format papier à l'Hôtel de Ville, place de l'horloge 84000, aux jours et heures habituels d'ouverture au public, soit du lundi au vendredi, de 09 h à 17 h.

Les avis et commentaires ont pu être recueillis :

- Par courriel à l'adresse mail : [plan.bruit@mairie-avignon.com](mailto:plan.bruit@mairie-avignon.com) ,
- sur le registre papier mis à disposition en mairie centrale

L'objectif de la consultation consistait à présenter le projet de PPBE aux habitants du territoire, et notamment les actions proposées par la collectivité pour diminuer l'exposition au bruit et de permettre la participation du public en donnant à chacun la possibilité d'exprimer ses commentaires sur le contenu du document et d'émettre des propositions.

## LE BILAN DES CONTRIBUTIONS

Le présent bilan présente et analyse l'ensemble des contributions apportées par les Avignonnais durant la consultation. Toutes les contributions en lien avec les problématiques de bruit ont été comptabilisées, même lorsqu'elles se situaient en dehors de l'objet de la consultation (ex : bruit de voisinage).

**35 avis ont été émis** dans le cadre de cette consultation, les contributeurs privilégiant en majorité le site internet pour participer (32 par mails et 3 inscrites dans le registre papier). Les contributions émanent en totalité de particuliers, s'exprimant en leur nom, parfois au nom d'un syndic de copropriété.

### ➤ LES NUISANCES DÉNONCÉES

La majorité des contributions a porté sur une seule source de bruit. Seulement 23 % ont été classées en « multi sources », dénonçant l'impact simultané de plusieurs sources de bruit présentes dans leur environnement proche.

Lorsque le contributeur s'est exprimé (avis, questions, propositions, etc.) sur plusieurs sujets différents, l'ensemble des observations a été classé par « objet de plaintes ».

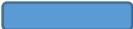
Les nuisances dénoncées ont été divisées en 15 objets de plainte différents :

|                                                           |    |                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------|----|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Moteurs (bouchons-circulation excessive..)                | 12 |  |
| Klaxons intempestifs                                      | 10 |  |
| Péniches (fonct. des moteurs à quai)                      | 7  |  |
| 2RM (rodéos, échappements libres..)                       | 6  |  |
| Sirènes (véhicules de secours, police)                    | 3  |  |
| Engins de collecte des containers déchets et de nettoyage | 3  |  |
| Vitesse excessive                                         | 2  |  |
| Trains                                                    | 2  |  |
| Tram                                                      | 2  |  |
| Climatisations                                            | 2  |  |
| Livraisons (IM)                                           | 1  |  |
| Bus                                                       | 1  |  |
| Poids lourds                                              | 1  |  |
| Activités bars/discothèques                               | 1  |  |
| Aires de jeux publics                                     | 1  |  |

➤ LES ACTIONS PROPOSÉES PAR LES CONTRIBUTEURS

Pour remédier aux nuisances qu'ils dénoncent, une partie des contributeurs (16 sur 35) a fait part de ses propositions d'action.

Elles sont réparties dans ce bilan en 11 « catégories d'action » :

| Catégorie                                                                                                                                                                         | Nombre d'observations                                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Réviser ou annuler le <b>plan faubourg</b>                                                                                                                                        | 7    |
| Equiper de <b>bornes électriques le quai des allées de l'ouille</b> permettant aux péniches de se brancher                                                                        | 5    |
| Renforcer les <b>contrôles et sanctions</b> par rapport aux infractions et incivisme sur la route (rodéos urbains, excès de vitesse, klaxons intempestifs, échappements libres..) | 4    |
| Développer et Faciliter l'usage de <b>moyens de transport alternatifs à la voiture</b> (vélos, transports en commun..)                                                            | 2    |
| Décaler les <b>horaires de livraison</b> des commerces en IM après 20h                                                                                                            | 1   |
| Développer les <b>parkings relais</b> pour les voitures en entrée de Ville                                                                                                        | 1  |
| Faciliter et privilégier le <b>transport par voie ferrée</b> pour l'acheminement des marchandises, notamment des productions locales                                              | 1  |
| Mieux tenir compte du <b>classement sonores des voies</b> de circulation dans les projets de construction                                                                         | 1  |
| Décaler les <b>horaires matinaux de passage des containers de collecte des déchets</b> (du verre notamment) plus tard dans la journée                                             | 1  |
| Classer en <b>zones calmes</b> les parcs suivants : Campo Bello, Parc des Libertés, Pré du Curé                                                                                   | 1  |
| Améliorer la <b>qualité des pistes cyclables</b> (Av. Arrousaire)                                                                                                                 | 1  |

## ANALYSE ET TRAITEMENT DES SUJETS ABORDES

### 1- Bruits liés aux infrastructures routières

- Le niveau de bruit général issu de la circulation automobile et en particulier de la densité du trafic autour des remparts et/ou de la 1<sup>ère</sup> ceinture de la Ville, est largement évoqué par 34% des contributeurs.



6 contributions concernent directement le projet de nouveau plan de circulation (**Plan Faubourg**) et de créations d'infrastructures modes actifs et transport en commun, conduit par la ville en 2021.

Elles remettent en cause la pertinence du projet, en arguant un accroissement des nuisances sonores générées indirectement par la circulation (coups de klaxons, bruits de moteurs, pollution de l'air..).

Sur le fond et la genèse de ce projet, le plan Faubourg a été conduit sur demande des habitants et des associations de ce quartier, pour diminuer les nuisances liées à la circulation automobile dans les faubourgs (nuisances de bruit, pollution de l'air, accidentalité), mais également pour offrir d'autres alternatives de mobilité sur ce territoire.

Si ce projet, mis en chantier entre novembre 2021 et février 2022 après une période d'étude et de concertation d'un an, a connu comme tous les projets une phase de maturation et d'ajustements, il faut constater aujourd'hui que **la quasi-totalité des axes spécifiquement retenus au titre du présent PPBE et concernant le périmètre des Faubourgs Sud a connu des baisses de trafic majeures :**

| Voies de circulation                                     | Evolution du trafic routier<br>(vl/jour ouvrable) |
|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Avenue Eisenhower (C5)                                   | -12,2%                                            |
| Avenue Monclar (C6)                                      | - 44%                                             |
| Boulevards Monod (C13) et Isnard (C15)                   | - 70,8%                                           |
| Boulevard de la 1 <sup>ère</sup> DB (C8), sens Est-Ouest | - 40,8%                                           |

**Globalement, le trafic a baissé de -30% à -70% sur l'intégralité des Faubourgs**, suivant les axes. En diminuant la circulation automobile, source de bruit, **le Plan Faubourg a donc réduit fortement les nuisances sonores sur le périmètre des Faubourgs et de ses axes concernés par le présent PPBE.**

**Seul le trafic sur l'axe St Ruf/Tarascon (C29) a augmenté ponctuellement**, sur sa section comprise entre les boulevards Monod et Ferry, et l'avenue Jouveau ; toutefois :

- la congestion systématique du début a disparu, comme en témoigne les remontées de terrains et l'exploitant de tramway Orizo (dont le tramway est à cet endroit en voie partagée, ce qui le rend sensible aux congestion routières),
- les niveaux de trafic post-plan Faubourg demeurent inférieurs aux niveaux pré-tramway sur l'avenue de Tarascon, qui servent d'horizon de référence pour le présent PPBE.
- Enfin, la nuisance la plus fréquemment citée par les riverains sur cet axe St Ruf Tarascon est **l'usage intempestif des klaxons** à certaines heures. Interdits en agglomération (R416-1 Code de la Route), ces infractions continueront à faire l'objet de **mesures de contrôles et de verbalisation par les forces de l'ordre** (fiche action p.29).

Par ailleurs, **les 7,5km d'infrastructures cyclables, piétonnes ou bus réalisées dans ces secteurs**, et très utilisées (cf comptages ci-dessous), **participent de la diminution de la circulation automobile et du report modal vers des modes moins bruyants**, tels que décrits dans les fiches actions 5.1.1 et 5.1.2 du présent PPBE.

| Voies de circulation                 | Ratio d'utilisation de la voie par les piétons et vélos par rapport au trafic total |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| voie verte d'Arrousaire              | entre 40 et 47%                                                                     |
| piste cyclable des Sources           | entre 31 et 33%                                                                     |
| piste cyclable avenue de la Trillade | entre 40 et 57%                                                                     |
| piste cyclable avenue Monclar        | 43%                                                                                 |

*Tab : comptages réalisés courant juin 2022 aux heures de pointes en semaine*

En conclusion, le trafic automobile ayant très fortement diminué du fait du Plan Faubourg au bénéfice de modes de déplacements actifs ou en commun, **le bilan global de ce nouveau plan de circulation est considéré comme très largement positif au regard de la réduction des nuisances sonores liées aux infrastructures routières.**

• Parmi les nuisances dénoncées par les Avignonnais dominant également les **bruits dits « émergents »** issus des engins de transports motorisés, caractérisés par une intensité élevée vis-à-vis de l'ambiance sonore générale et une durée limitée ; les plus cités sont :

- Klaxons (29%)
- 2 roues motorisés 2RM (17%)
- Sirènes des véhicules de secours (9%)
- Engins de nettoyage et de collecte des déchets (6%)
- Livraisons (3%)

▫ Le traitement des bruits liés aux comportements humains (klaxons intempestifs, rodéos, excès de vitesse) relève des pouvoirs de police des Maires ; il est pris en compte dans la fiche action « **contrôle des véhicules** » de la page 29 du PPBE.

▫ Certains contributeurs se plaignent également du bruit des sirènes, dits « avertisseurs sonores spéciaux ».

Ces dispositifs répondent à des impératifs de sécurité du public et font l'objet d'une réglementation nationale pour ce qui concerne les volumes sonores émis. Les services de la Préfecture seront toutefois informés de ce retour des contributeurs.

▫ S'agissant des bruits liés aux activités de nettoyage des rues ou de collecte des déchets, un rappel des consignes d'interventions sur l'intramuros (procédures et horaires de passage des véhicules) a été effectué par l'élue de la Ville déléguée à « la Qualité de la Ville », auprès de l'EPCI et du délégataire en charge du ramassage des déchets ainsi que du service propreté de la Ville.

## 2- Bruits liés aux infrastructures transports

• Une part importante des contributions concerne également le bruit émis par les péniches qui stationnent sur le Rhône, le long du quai des allées de l'Oulle (20%), qui laissent tourner leurs moteurs/générateurs la nuit pour produire de l'électricité.

Nuisances dénoncées par les résidents des immeubles situés entre la rue Velouterie et la rue du rempart Saint-Dominique en IM.



Le règlement de cette nuisance sonore ne relève pas de la mise en œuvre des pouvoirs de police du Maire mais de la Direction des ports maritimes et des voies navigables au ministère de l'Équipement dans le cadre de l'exécution de l'arrêté du 20 mai 1966 relatif aux mesures destinées à lutter contre les bruits produits par les bateaux de navigation intérieure.

Ce dernier précise dans son article 4, que le bruit produit par un bateau ou tout engin flottant muni d'un moteur mesuré à vingt-cinq mètres ne doit pas dépasser 75 décibels A. Les services du préfet de Vaucluse seront à nouveau saisis sur la question.

Par ailleurs, la ville d'Avignon et la CNR se sont rapprochés pour qu'une solution soit apportée sur cette question.

L'électrification des pontons des allées de l'Oulle a en effet fait l'objet d'une première étude de faisabilité, qui doit être retravaillée en raison des coûts très élevés liés aux contraintes techniques (amener la forte puissance via un transformateur), hydrauliques (zone inondable) et patrimoniales (UNESCO).

Néanmoins, la Ville et la CNR sont confiants pour qu'une solution émerge des études actuellement menées sur la requalification des allées de l'Oulle en parc de l'Oulle (ou parc des 4 rives).

Celles-ci s'imbriquent également avec le projet d'extension du réseau Tramway en direction du parking Piot, dont la mise en service, votée par l'agglomération du Grand Avignon est prévue à ce jour pour 2026.

En fonction du choix du Maître d'ouvrage, les contributions par subvention pourront varier. Il est probable que le plan Rhône (CNR) puisse être sollicité pour un financement partiel de l'électrification des pontons.

L'étude approfondie à mener devra comprendre cette optimisation financière et déterminer un calendrier.

- Sont également cités de manière plus anecdotique, les bruits issus des véhicules de transports en commun :
  - Tram (6%) - Trains (6%)
  - Autobus (3%) - Poids lourds (3%)

Ces signalements localisés géographiquement feront l'objet d'une saisie des autorités compétentes en la matière d'organisation des transports (Grand Avignon, RFF/SNCF).

### 3- Bruits de voisinage

4 contributions concernent les bruits de voisinage :

- 2 relatifs au bruit des moteurs de climatisation
- 1 relatif au bruit lié aux activités d'une aire de jeux pour enfants (parc verger urbainV)
- 1 relative à l'activité d'une discothèque

Ces bruits liés au fonctionnement d'équipements sortent du cadre de la Directive Européenne mais seront traités dans le cadre de la lutte contre les bruits de voisinage par les services de la Ville compétents (pouvoir de Police du Maire), comme rappelé dans la fiche action « **Gestion des bruits de voisinage et de comportement** » figurant pages 69-70 du présent document.



## 8 Bibliographie

ADEME-MEDDAT, Guide pour l'élaboration des Plans de prévention du bruit dans l'environnement à destination des Collectivités Locales ; juillet 2008

Etat, Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement des grandes infrastructures de transports terrestres de l'État dans le département de Vaucluse, 17 octobre 2019

Département du Vaucluse, Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, 2013

Université Paris XII/Val de Marne-MEDDAT ; Guide national pour la définition et la création des zones calmes : Synthèse du référentiel national ; 2008

CeLyA-IFSTTAR-Joel Lelong ; Les caractéristiques sonores des véhicules en usage urbain ; octobre 2014



# ANNEXES

## Annexe 1 : Les cartes de bruit du réseau routier communal

Les cartes de bruit des seconde et troisième échéances portent sur le **réseau routier communal dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an**.

Trois types de cartes sont établies :

- Les cartes de type A, qui localisent les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones,
- Les cartes de type B, qui représentent les secteurs affectés par le bruit de part et d'autre des voies identifiées dans le classement sonore des infrastructures de transports terrestres,
- Les cartes de type C, qui localisent les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées.

➤ Elles sont consultables sous :

- **Pour la 2ème échéance :**

[Les cartes de bruit du réseau routier communal - L'ETAT dans le Vaucluse - Préfecture d'Avignon \(84\)](#)

- Cartes type A et C : [Cartes-Avignon\\_cle5761a2.pdf \(vaucluse.gouv.fr\)](#)
- Cartes de type B : [Cartes-typeB-avignon.pdf \(vaucluse.gouv.fr\)](#)

- **Pour la 3ème échéance :**

[Cartes de bruit des réseaux routiers et ferroviaires - L'ETAT dans le Vaucluse - Préfecture d'Avignon \(84\)](#)

- Cartes type A :  
<https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=f3fff273-5152-4b08-beef-3046674552eb>
- Cartes de type B :  
<https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=280e93ad-d971-4b50-bb0e-9e12c0763edb>
- Cartes type C :  
<https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=f79f5427-93dd-47f1-ae46-5d0bfce379ac>

## Annexe 2 : populations, établissements sensibles et surfaces exposés

### Dénombrement des populations exposées

Exposition Lden

| Itinéraire  | Nombre de personnes exposées - Lden |         |         |         |          |          |
|-------------|-------------------------------------|---------|---------|---------|----------|----------|
|             | [55-60[                             | [60-65[ | [65-70[ | [70-75[ | [75-...[ | [68-...[ |
| C1_avignon  | 121                                 | 113     | 83      | 19      | 0        | 40       |
| C2_avignon  | 272                                 | 412     | 943     | 56      | 0        | 316      |
| C3_avignon  | 22                                  | 5       | 10      | 16      | 0        | 18       |
| C4_avignon  | 0                                   | 4       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C5_avignon  | 125                                 | 50      | 56      | 56      | 0        | 91       |
| C6_avignon  | 470                                 | 745     | 573     | 569     | 0        | 1030     |
| C7_avignon  | 486                                 | 709     | 511     | 487     | 543      | 1123     |
| C8_avignon  | 178                                 | 33      | 120     | 98      | 80       | 259      |
| C9_avignon  | 10                                  | 109     | 149     | 14      | 3        | 147      |
| C10_avignon | 145                                 | 305     | 82      | 1       | 0        | 1        |
| C11_avignon | 296                                 | 75      | 265     | 395     | 2        | 398      |
| C12_avignon | 71                                  | 48      | 29      | 24      | 0        | 53       |
| C13_avignon | 85                                  | 13      | 140     | 231     | 95       | 437      |
| C14_avignon | 163                                 | 249     | 817     | 136     | 0        | 800      |
| C15_avignon | 149                                 | 61      | 55      | 250     | 34       | 313      |
| C16_avignon | 245                                 | 136     | 195     | 0       | 0        | 120      |
| C17_avignon | 65                                  | 321     | 286     | 0       | 0        | 96       |
| C18_avignon | 30                                  | 27      | 238     | 0       | 0        | 219      |
| C19_avignon | 310                                 | 31      | 239     | 0       | 0        | 199      |
| C20_avignon | 156                                 | 455     | 54      | 12      | 0        | 30       |
| C21_avignon | 163                                 | 59      | 11      | 0       | 0        | 1        |
| C22_avignon | 3252                                | 1318    | 1192    | 2548    | 0        | 3158     |
| C23_avignon | 479                                 | 89      | 142     | 444     | 0        | 485      |
| C24_avignon | 530                                 | 185     | 383     | 246     | 28       | 409      |
| C25_avignon | 138                                 | 358     | 61      | 808     | 0        | 868      |
| C26_avignon | 660                                 | 196     | 246     | 148     | 5        | 368      |
| C27_avignon | 431                                 | 137     | 411     | 327     | 27       | 431      |
| C28_avignon | 78                                  | 49      | 12      | 0       | 0        | 2        |
| C29_avignon | 145                                 | 1234    | 134     | 68      | 12       | 42       |

Exposition Ln

| Itinéraire  | Nombre de personnes exposées - Ln |         |         |         |          |          |
|-------------|-----------------------------------|---------|---------|---------|----------|----------|
|             | [50-55[                           | [55-60[ | [60-65[ | [65-70[ | [70-...[ | [62-...[ |
| C1_avignon  | 113                               | 83      | 19      | 0       | 0        | 0        |
| C2_avignon  | 454                               | 891     | 56      | 0       | 0        | 0        |
| C3_avignon  | 7                                 | 10      | 16      | 0       | 0        | 3        |
| C4_avignon  | 4                                 | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C5_avignon  | 44                                | 56      | 56      | 0       | 0        | 20       |
| C6_avignon  | 745                               | 632     | 509     | 0       | 0        | 226      |
| C7_avignon  | 687                               | 581     | 435     | 585     | 0        | 942      |
| C8_avignon  | 33                                | 120     | 98      | 80      | 0        | 91       |
| C9_avignon  | 109                               | 145     | 14      | 3       | 0        | 3        |
| C10_avignon | 305                               | 82      | 1       | 0       | 0        | 1        |
| C11_avignon | 102                               | 265     | 395     | 2       | 0        | 12       |
| C12_avignon | 48                                | 24      | 29      | 0       | 0        | 10       |
| C13_avignon | 13                                | 140     | 242     | 85      | 0        | 286      |
| C14_avignon | 242                               | 813     | 148     | 0       | 0        | 0        |
| C15_avignon | 61                                | 55      | 250     | 34      | 0        | 169      |
| C16_avignon | 140                               | 195     | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C17_avignon | 356                               | 286     | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C18_avignon | 27                                | 238     | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C19_avignon | 31                                | 239     | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C20_avignon | 455                               | 54      | 12      | 0       | 0        | 0        |
| C21_avignon | 63                                | 11      | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C22_avignon | 2400                              | 1022    | 2718    | 0       | 0        | 700      |
| C23_avignon | 69                                | 140     | 439     | 0       | 0        | 75       |
| C24_avignon | 191                               | 383     | 221     | 54      | 0        | 174      |
| C25_avignon | 358                               | 61      | 808     | 0       | 0        | 169      |
| C26_avignon | 197                               | 280     | 148     | 5       | 0        | 152      |
| C27_avignon | 114                               | 447     | 333     | 27      | 0        | 310      |
| C28_avignon | 55                                | 20      | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C29_avignon | 1352                              | 112     | 64      | 3       | 0        | 2        |



## Les établissements sensibles exposés

Les tableaux suivants recensent de manière spécifique l'exposition au bruit des établissements de santé, puis d'enseignement, selon la même méthodologie que pour la population générale.

### 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_avignon  | 1                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C2_avignon  | 1                                                           | 2       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C3_avignon  | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C4_avignon  | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C5_avignon  | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C6_avignon  | 0                                                           | 1       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C7_avignon  | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C8_avignon  | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C9_avignon  | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C10_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C11_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C12_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C13_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C14_avignon | 1                                                           | 3       | 3       | 1       | 0        | 2        |
| C15_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C16_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C17_avignon | 0                                                           | 0       | 1       | 0       | 0        | 1        |
| C18_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C19_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C20_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C21_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C22_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C23_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C24_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C25_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C26_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C27_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C28_avignon | 0                                                           | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C29_avignon | 0                                                           | 0       | 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_avignon  | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C2_avignon  | 3                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C3_avignon  | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C4_avignon  | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C5_avignon  | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C6_avignon  | 1                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C7_avignon  | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C8_avignon  | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C9_avignon  | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C10_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C11_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C12_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C13_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C14_avignon | 2                                                         | 4       | 1       | 0       | 0        | 1        |
| C15_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C16_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C17_avignon | 0                                                         | 1       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C18_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C19_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C20_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C21_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C22_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C23_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C24_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C25_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C26_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C27_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C28_avignon | 0                                                         | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C29_avignon | 0                                                         | 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_avignon  | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C2_avignon  | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C3_avignon  | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C4_avignon  | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C5_avignon  | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C6_avignon  | 0                                                     | 0       | 0       | 1       | 0        | 1        |
| C7_avignon  | 2                                                     | 0       | 2       | 0       | 0        | 2        |
| C8_avignon  | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C9_avignon  | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C10_avignon | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C11_avignon | 1                                                     | 0       | 1       | 1       | 0        | 1        |
| C12_avignon | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C13_avignon | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C14_avignon | 1                                                     | 0       | 1       | 0       | 0        | 0        |
| C15_avignon | 0                                                     | 0       | 1       | 0       | 0        | 1        |
| C16_avignon | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C17_avignon | 0                                                     | 0       | 1       | 0       | 0        | 1        |
| C18_avignon | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C19_avignon | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C20_avignon | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C21_avignon | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C22_avignon | 4                                                     | 5       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C23_avignon | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C24_avignon | 0                                                     | 0       | 0       | 1       | 0        | 1        |
| C25_avignon | 0                                                     | 0       | 0       | 2       | 0        | 2        |
| C26_avignon | 0                                                     | 0       | 1       | 0       | 0        | 1        |
| C27_avignon | 0                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C28_avignon | 1                                                     | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C29_avignon | 0                                                     | 1       | 1       | 2       | 0        | 2        |

## Établissements d'enseignement – Exposition Ln

NB : fourni à titre indicatif, sachant que ces établissements sont non fréquentés la nuit.

| Itinéraire  | Nombre d'établissements d'enseignement exposés - Ln |         |         |         |          |          |
|-------------|-----------------------------------------------------|---------|---------|---------|----------|----------|
|             | [50-55[                                             | [55-60[ | [60-65[ | [65-70[ | [70-...[ | [62-...[ |
| C1_avignon  | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C2_avignon  | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C3_avignon  | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C4_avignon  | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C5_avignon  | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C6_avignon  | 0                                                   | 0       | 1       | 0       | 0        | 1        |
| C7_avignon  | 2                                                   | 0       | 2       | 0       | 0        | 0        |
| C8_avignon  | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C9_avignon  | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C10_avignon | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C11_avignon | 1                                                   | 1       | 1       | 0       | 0        | 0        |
| C12_avignon | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C13_avignon | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C14_avignon | 0                                                   | 1       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C15_avignon | 0                                                   | 1       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C16_avignon | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C17_avignon | 0                                                   | 1       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C18_avignon | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C19_avignon | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C20_avignon | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C21_avignon | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C22_avignon | 7                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C23_avignon | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C24_avignon | 0                                                   | 0       | 1       | 0       | 0        | 0        |
| C25_avignon | 0                                                   | 0       | 2       | 0       | 0        | 2        |
| C26_avignon | 0                                                   | 1       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C27_avignon | 0                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C28_avignon | 1                                                   | 0       | 0       | 0       | 0        | 0        |
| C29_avignon | 1                                                   | 1       | 1       | 1       | 0        | 2        |

## Les superficies exposées

Les surfaces du territoire avignonnais exposées au bruit ont également été calculées pour les indices Lden en retirant la plateforme des routes.

| Itinéraire  | Surfaces exposées – en km <sup>2</sup> |            |            |
|-------------|----------------------------------------|------------|------------|
|             | > 55 dB(A)                             | > 65 dB(A) | > 75 dB(A) |
| C1_avignon  | 0,31                                   | 0,06       | 0          |
| C2_avignon  | 0,23                                   | 0,14       | 0          |
| C3_avignon  | 0,3                                    | 0,09       | 0          |
| C4_avignon  | 0,1                                    | 0,02       | 0          |
| C5_avignon  | 0,1                                    | 0,02       | 0          |
| C6_avignon  | 0,14                                   | 0,03       | 0          |
| C7_avignon  | 0,38                                   | 0,12       | 0,02       |
| C8_avignon  | 0,06                                   | 0,02       | 0          |
| C9_avignon  | 0,27                                   | 0,07       | 0,01       |
| C10_avignon | 0,22                                   | 0,07       | 0          |
| C11_avignon | 0,35                                   | 0,09       | 0,01       |
| C12_avignon | 0,2                                    | 0,06       | 0          |
| C13_avignon | 0,03                                   | 0,01       | 0          |
| C14_avignon | 0,19                                   | 0,08       | 0,01       |
| C15_avignon | 0,04                                   | 0,01       | 0          |
| C16_avignon | 0,33                                   | 0,08       | 0          |
| C17_avignon | 0,1                                    | 0,04       | 0          |
| C18_avignon | 0,02                                   | 0          | 0          |
| C19_avignon | 0,03                                   | 0,01       | 0          |
| C20_avignon | 0,16                                   | 0,02       | 0          |
| C21_avignon | 0,32                                   | 0,06       | 0          |
| C22_avignon | 3,19                                   | 0,74       | 0,08       |
| C23_avignon | 0,31                                   | 0,08       | 0          |
| C24_avignon | 0                                      | 0          | 0          |
| C25_avignon | 0,03                                   | 0,01       | 0          |
| C26_avignon | 0,71                                   | 0,14       | 0          |
| C27_avignon | 0,34                                   | 0,09       | 0          |
| C28_avignon | 0,12                                   | 0,02       | 0          |
| C29_avignon | 1,01                                   | 0,29       | 0          |

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE acte publié le : 07 10 2022

DÉPARTEMENT DE VAUCLUSE

Mairie D'AVIGNON

DIRECTION DES AFFAIRES  
JURIDIQUES ET DES ASSEMBLÉESEXTRAIT  
DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance publique du : 24 septembre 2022

**ETAIENT PRESENTS A L'OUVERTURE DE LA SEANCE :**

Mme le Maire, Présidente,

M. NAHOUM, Mme GAY, M. GONTARD, Mme MINNSEN, M. MARTINEZ - TOCABENS, Mme HADDAOUI, M. FOURNIER, Mme LEFEVRE, M. TUMMINO, Mme CORCORAL, M. GIORGIS, M. DE BENITO, M. DESHAYES, Mme PORTEFAIX, M. BELHADJ, Mme CLAVEL, Adjoints au Maire.

Mme MAGDELEINE, M. SIMELIERE, Mme LEPAGE, Mme GAGNIARD, M. PEYRE, M. QUENNESSON, M. BEYNET, Mme BERTRAND, Mme LICHIERE, M. ROCCI, M. VALLEJOS, Mme WALDER, Mme RIGAULT, M. RUAT, Mme BAREL, M. RENOUARD, M. CERVANTES, Mme ROSENBLATT, M. REZOUALI, Mme LAGRANGE, Mme ROCHELEMAGNE, Conseillers Municipaux.

**ETAIENT REPRESENTES :**

Mme LABROT par Mme LEFEVRE  
Mme MAZARI - ALLEL par Mme CLAVEL  
M. BLUY par M. GONTARD  
Mme GAILLARDET par Mme LICHIERE  
Mme TEXTORIS par M. MARTINEZ - TOCABENS  
M. PETITBOULANGER par Mme HADDAOUI  
Mme MAZZITELLI par Mme CORCORAL  
M. HOKMAYAN par M. SIMELIERE  
M. AUTHEMAN par M. NAHOUM  
Mme BOUHASSANE par M. DESHAYES  
M. PRZYBYSZEWSKI par Mme RIGAULT  
Mme MONTAGNAC par M. RENOUARD  
M. BISSIERE par Mme ROCHELEMAGNE

**ETAIENT ABSENTS :**

Mme ABEL RODET

Mme PERSIA

X X X

M. BELHADJ se retire au cours de la présentation du rapport N°8, donnant son pouvoir à Mme MINNSEN. Mmes CORCORAL et BERTRAND quittent l'assemblée durant les débats relatifs au rapport N°36, donnant respectivement pouvoir à MM. FOURNIER et QUENNESSON. Mmes LAGRANGE et LABROT se retirent lors des débats relatifs au rapport N°49.



**CONSEIL MUNICIPAL DU 24 SEPTEMBRE 2022**

**5**

**AMÉNAGEMENT MOBILITÉ : Sollicitation du fonds de concours du Grand Avignon pour la réalisation d'aménagements cyclables.**

**M. MARTINEZ - TOCABENS**

**Mes chères Collègues, mes chers Collègues,**

Le Grand Avignon a mis en place par délibération du 9 mars 2018 un fonds de concours permettant de soutenir la réalisation d'aménagements cyclables dans le cadre des objectifs du Plan de Déplacements Urbains.

Depuis l'adoption en 2016 du Plan pour le développement des modes de déplacements doux et actifs, complété en 2018 par le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC), la Ville d'Avignon engage de nombreux projets cyclables et piétons afin de compléter le maillage cyclable du territoire visant à connecter entre eux les différents pôles d'emploi, d'habitat et de loisirs.

La crise sanitaire de 2020 et ses impacts sur les finances communales ont conduit au réajustement de certains projets ayant déjà fait l'objet de subventions du fonds de concours du Grand Avignon en 2019 et 2020.

Par ailleurs, la Ville d'Avignon souhaite candidater aux éditions 2021 et 2022 du fonds de concours du Grand Avignon. Pour information, la subvention au titre du fonds de concours 2021 a déjà été attribuée par le Grand Avignon à la Ville d'Avignon lors du Conseil Communautaire du 6 décembre 2021 mais n'avait pas fait l'objet de délibération de la part de la Ville d'où son intégration à la présente délibération.

Cette délibération vise donc à proposer une réorientation des subventions déjà obtenues en 2019 et 2020, et à solliciter le Grand Avignon en conséquence, et à également proposer des projets au titre du fonds de concours du Grand Avignon pour les années 2021 et 2022.

Il est proposé de réorienter la subvention obtenue en 2019 (sur une traversée sécurisée pour les modes actifs de la porte du Rocher) sur la réalisation d'une piste cyclable sur l'avenue Monclar sur un linéaire de 860 m. Cet aménagement a été réalisé en 2021 et constitue actuellement un itinéraire majeur du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables de la ville d'Avignon.

Il est aussi proposé de réajuster la subvention obtenue en 2020 (sur un projet initial d'itinéraire cyclable de 2 km aménagé sur la totalité de l'avenue de l'Amandier), sur un périmètre réduit englobant un aménagement linéaire de 672 m au nord, empruntant la rue Chabrol et l'avenue de l'Amandier, et un aménagement ponctuel de plateau traversant au carrefour Grand Riban/Amandier, au bénéfice des modes actifs. Ces aménagements ont été réalisés entre 2021 et 2022.

Ce projet réajusté s'inscrit pleinement dans le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables de la ville d'Avignon, en créant des aménagements sécurisés connectant les itinéraires cyclables majeurs de la Viarhona, de la voie verte de Réalpanier, du Chemin des Canaux et du Grand Riban.

Il est également proposé de déposer au titre du fonds de concours 2021 un projet d'itinéraire sécurisé pour les modes actifs de 1642 m de longueur sur les avenues de l'Arrousaire et des Sources, pleinement inséré dans le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables de la ville d'Avignon. La réalisation de cet itinéraire s'échelonne entre 2021 et 2023.

Enfin, il est proposé de déposer au titre du fonds de concours 2022 un projet d'itinéraire sécurisé pour les modes actifs de 1585 m de longueur, sur les avenues de la Trillade et de la Croix des Oiseaux, pleinement inséré dans le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables de la ville d'Avignon. La réalisation de cet itinéraire s'échelonne entre 2021 et 2023.

Il est rappelé que le règlement du fonds de concours du Grand Avignon subventionne les aménagements linéaires à 35% du kilomètre, sur un montant plafonné à 150.000€ du kilomètre, et qu'il subventionne les aménagements ponctuels à hauteur de 35%.

Les plans de financements s'établissent ainsi :

| <b>Opérations</b>                                           | <b>Montant total prévisionnel de l'opération (en € HT)</b> | <b>Périmètre éligible et clé de subvention GA</b>        | <b>Financement sollicité (en € HT)</b> | <b>Soit en %</b> |
|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------|
| Edition 2019 : piste cyclable Monclar                       | 129 000                                                    | 860 m (35% plafonné)                                     | 45 150                                 | 35 %             |
| Edition 2020 : itinéraire cyclable Amandier révisé          | 194 077                                                    | 672 m (35% plafonné) + plateau traversant ponctuel (35%) | 61 042                                 | 31 %             |
| Edition 2021 : itinéraire modes actifs Sources - Arrousaire | 240 000                                                    | 1 642 m (35% plafonné)                                   | 84 000                                 | 35 %             |
| Edition 2022 : itinéraire Trillade - Croix des Oiseaux      | 237 750                                                    | 1 585 m (35% plafonné)                                   | 83 212,50                              | 35 %             |

**Vu le code général des collectivités territoriales** et notamment l'article L2121-29

**Considérant l'avis favorable de la ou des :**

Commission Ville en Transition(s)

**Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré :**

- **APPROUVE** les opérations et plans de financement prévisionnels mentionnés,
- **SOLLICITE** conformément aux plans de financement présentés une participation financière auprès du fonds de concours du Grand Avignon pour les itinéraires et aménagements cyclables suscités,
- **IMPUTE** la recette à intervenir sur le chapitre 13, compte 13251,
- **AUTORISE** Madame le Maire ou l'Elu(e) Délégué(e) à signer toutes pièces à intervenir.

**ADOPTE**

Pour le Maire,  
Le 1<sup>er</sup> Adjoint,  
Claude NAHOUM



Le Secrétaire de Séance,  
Marie-Anne BERTRAND

DATE DE RECEPTION PREFECTURE :  
29 SEP. 2022



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DE VAUCLUSE

Mairie D'AVIGNON

DIRECTION DES AFFAIRES  
JURIDIQUES ET DES ASSEMBLÉES

EXTRAIT  
DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance publique du : 24 septembre 2022

**ETAIENT PRESENTS A L'OUVERTURE DE LA SEANCE :**

Mme le Maire, Présidente,

M. NAHOUM, Mme GAY, M. GONTARD, Mme MINSEN, M. MARTINEZ - TOCABENS, Mme HADDAOUI, M. FOURNIER, Mme LEFEVRE, M. TUMMINO, Mme CORCORAL, M. GIORGIS, M. DE BENITO, M. DESHAYES, Mme PORTEFAIX, M. BELHADJ, Mme CLAVEL, Adjoints au Maire.

Mme MAGDELEINE, M. SIMELIERE, Mme LEPAGE, Mme GAGNIARD, M. PEYRE, M. QUENNESSON, M. BEYNET, Mme BERTRAND, Mme LICHIERE, M. ROCCI, M. VALLEJOS, Mme WALDER, Mme RIGALT, M. RUAT, Mme BAREL, M. RENOUARD, M. CERVANTES, Mme ROSENBLATT, M. REZOUALI, Mme LAGRANGE, Mme ROCHELEMAGNE, Conseillers Municipaux.

**ETAIENT REPRESENTES :**

Mme LABROT par Mme LEFEVRE  
Mme MAZARI - ALLEL par Mme CLAVEL  
M. BLUY par M. GONTARD  
Mme GAILLARDET par Mme LICHIERE  
Mme TEXTORIS par M. MARTINEZ - TOCABENS  
M. PETITBOULANGER par Mme HADDAOUI  
Mme MAZZITELLI par Mme CORCORAL  
M. HOKMAYAN par M. SIMELIERE  
M. AUTHEMAN par M. NAHOUM  
Mme BOUHASSANE par M. DESHAYES  
M. PRZYBYSZEWSKI par Mme RIGALT  
Mme MONTAGNAC par M. RENOUARD  
M. BISSIERE par Mme ROCHELEMAGNE

**ETAIENT ABSENTS :**

Mme ABEL RODET

Mme PERSIA

XXX

M. BELHADJ se retire au cours de la présentation du rapport N°8, donnant son pouvoir à Mme MINSEN. Mmes CORCORAL et BERTRAND quittent l'assemblée durant les débats relatifs au rapport N°36, donnant respectivement pouvoir à MM. FOURNIER et QUENNESSON. Mmes LAGRANGE et LABROT se retirent lors des débats relatifs au rapport N°49.



**CONSEIL MUNICIPAL 24 SEPTEMBRE 2022**

**6**

**MOBILITÉ : Fonds d'aide municipal « Tous à Vélo ».**

**M. MARTINEZ - TOCABENS**

**Mes chères Collègues, mes chers Collègues,**

Par délibération n°23 du Conseil Municipal en date du 17 juillet 2020, l'octroi de subvention pour l'acquisition ou la réparation de vélos d'occasions a été approuvé au titre du Plan Local de Déconfinement.

Par délibération n°28 du Conseil Municipal en date du 18 décembre 2021, ce dispositif a été prolongé et étendu à l'achat de vélo neuf et à l'achat d'équipements vélos (de sécurité, pièces détachées...). Par ailleurs, cette subvention est octroyée dans la limite d'une par personne et par an.

Il est ainsi prévu de subventionner 50% des frais d'acquisition ou de réparation, pour un montant subvention compris entre 15€ et 50€. Cette aide est cumulative aux autres dispositifs de subventions.

Il est proposé d'accorder aux 43 bénéficiaires ci-après désignés, une aide pour l'acquisition ou la réparation de leur vélo. Pour rappel, d'autres délibérations seront régulièrement présentées au fur et à mesure des dossiers de subventions déposés.

| Nom des bénéficiaires | Adresse                               | Nature de la prestation effectuée                | Montant total de la prestation effectuée | Montant de la subvention |
|-----------------------|---------------------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------|
| PERSIA Alexandre      | 2 place Esclamonde<br>84000 AVIGNON   | Achat d'un vélo neuf et d'équipement de sécurité | 686,00                                   | 50,00                    |
| BISSON Philippe       | 2 rue Claude Grenier 84000<br>AVIGNON | Achat d'un vélo neuf                             | 1099,00                                  | 50,00                    |
| HUSMANN Maryke        | 5 impasse des Fleurs 84000<br>AVIGNON | Achat d'un vélo d'occasion                       | 65,00                                    | 32,50                    |

|                         |                                                        |                                                                 |         |       |
|-------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------|-------|
| PAQUEREAU<br>Marine     | 10 avenue Saint-Ruf<br>84000 AVIGNON                   | Achat d'un vélo<br>d'occasion et<br>d'équipement<br>de sécurité | 88,00   | 44,00 |
| LASGORCEUX<br>Florian   | 16 rue du 14 juillet<br>84000 AVIGNON                  | Achat d'un vélo<br>d'occasion                                   | 250,00  | 50,00 |
| MERGEZ Raphaël          | 16 avenue Louis Barthou<br>84000 AVIGNON               | Achat d'un vélo<br>d'occasion                                   | 450,00  | 50,00 |
| CALERO Ana              | 14 rue Sureau<br>84000 AVIGNON                         | Achat d'un vélo<br>euf                                          | 439,00  | 50,00 |
| GEORGET<br>Yannick      | 2 avenue de Saint-Jean<br>84000 AVIGNON                | Réparation<br>d'un vélo<br>d'occasion                           | 47,50   | 23,75 |
| BOUDIN Françoise        | 16 rue de la Bouquerie 84000<br>AVIGNON                | Réparation<br>d'un vélo<br>d'occasion                           | 135,45  | 67,73 |
| FORNIER<br>Cannelle     | 82 avenue du Moulin de<br>Notre Dame<br>84000 AVIGNON  | Achat d'un vélo<br>neuf                                         | 5000,00 | 50,00 |
| FAYARD Nicolas          | 51 B avenue Monclar 84000<br>AVIGNON                   | Achat d'un vélo<br>d'occasion                                   | 107,00  | 50,00 |
| KADRI Karim             | 4 rue des Platanes<br>84000 AVIGNON                    | Achat d'un vélo<br>euf                                          | 382,80  | 50,00 |
| MAURY Caroline          | 32 avenue du Pasteur Rey<br>84000 AVIGNON              | Achat d'un vélo<br>d'occasion                                   | 70,00   | 35,00 |
| AZIZA Kamel             | 1 place Alexandre de Rhodes<br>84000 AVIGNON           | Achat<br>d'équipement<br>de sécurité                            | 50,00   | 25,00 |
| CHIFFRE René            | 310 rue Jean Joseph<br>Balechon<br>84140 MONTFAVET     | Achat d'un vélo<br>neuf                                         | 3329,00 | 50,00 |
| JOFFRE Yvan             | 6 bd du Midi<br>84000 AVIGNON                          | Achat d'un vélo<br>d'occasion                                   | 45,00   | 22,50 |
| ESPERANDIEU<br>Thymiane | 6 place Saint-Lazare<br>84000 AVIGNON                  | Réparation d'un<br>vélo d'occasion                              | 30,00   | 15,00 |
| CHABANE<br>Hamoud       | 179 chemin des Amants<br>d'Avignon<br>84000 AVIGNON    | Réparation d'un<br>vélo d'occasion                              | 30,00   | 15,00 |
| MALAQUIN Pascal         | 1 place Borodine, Res Les<br>Tilleuls<br>84000 AVIGNON | Achat d'un vélo<br>neuf                                         | 1279,00 | 50,00 |
| CLEMENT Daniel          | 14 avenue des Lierres<br>84000 AVIGNON                 | Achat d'un vélo<br>neuf                                         | 1650,00 | 50,00 |

|                             |                                              |                                                                 |         |       |
|-----------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------|-------|
| PETIT Pascale               | 1 boulevard Jacques Monod<br>84000 AVIGNON   | Achat d'un vélo<br>d'occasion                                   | 65,00   | 32,50 |
| CISS Amadou<br>Augustin     | 15 impasse Pouchelon<br>84000 AVIGNON        | Achat d'un vélo<br>d'occasion                                   | 70,00   | 35,00 |
| OLIVIERO Quentin            | 52 bis avenue Bonaventure<br>84000 AVIGNON   | Achat d'un vélo<br>neuf                                         | 799     | 50,00 |
| MULHEIM Laurent             | 5 rue des Papalines<br>84000 AVIGNON         | Achat d'un vélo<br>neuf                                         | 2316    | 50,00 |
| BELLIDO Ludovic             | 30 avenue St Ruf<br>84000 AVIGNON            | Achat d'un vélo<br>d'occasion                                   | 250     | 50,00 |
| SIMELIERE Marc              | 17 bis impasse Pignotte<br>84000 AVIGNON     | Achat d'un vélo<br>neuf                                         | 3089,98 | 50,00 |
| PINCHE SALINAS<br>Charlotte | 5 rue Lanterne<br>84000 AVIGNON              | Achat d'un vélo<br>d'occasion                                   | 58      | 29,00 |
| AVAKIAN Maëlen              | 24 ter rue Guillaume Puy<br>84000 AVIGNON    | Achat d'un vélo<br>d'occasion                                   | 60      | 30,00 |
| FRANCES Xavier              | 113 boulevard de la 1ère DB<br>84000 AVIGNON | Achat d'un vélo<br>d'occasion                                   | 110,00  | 50,00 |
| FERNANDEZ<br>Marie-Josée    | 10 boulevard de la Liberté<br>84000 AVIGNON  | Achat d'un vélo<br>d'occasion                                   | 60,00   | 30,00 |
| MORENO<br>Sébastien         | 9 rue Neuve<br>84000 AVIGNON                 | Réparation d'un<br>vélo d'occasion                              | 156,00  | 50,00 |
| DELAMOTTE<br>Arnaud         | 11 rue du Genévrier<br>84000 AVIGNON         | Achat d'un vélo<br>neuf                                         | 928,00  | 50,00 |
| DELOGET Adrien              | 2 bis place Nicolas Saboly<br>84000 AVIGNON  | Achat d'un vélo<br>neuf                                         | 2865,00 | 50,00 |
| SIMBOLOTTI<br>Aggie         | 14 rue Guillaume Puy 84000<br>AVIGNON        | Achat d'un vélo<br>d'occasion                                   | 50,00   | 25,00 |
| FOURNIER<br>Jacques         | 23 rue Jean Arnaud<br>84000 AVIGNON          | Achat d'un vélo<br>neuf                                         | 2984,00 | 50,00 |
| BREFFI Ferdinand            | 39 rue Carnot<br>84000 AVIGNON               | Achat d'un vélo<br>d'occasion et<br>d'équipement de<br>sécurité | 80,00   | 40,00 |
| LINTINGRE Eric              | 96 rue Joseph Vernet 84000<br>AVIGNON        | Réparation d'un<br>vélo d'occasion                              | 72,39   | 36,20 |
| GLINPHRATUM<br>Meladee      | 7 rue Pommier<br>84000 AVIGNON               | Achat<br>d'équipement de<br>sécurité                            | 103,00  | 50,00 |
| GRAS Chantal                | 27 rue Le Lauzon<br>84000 AVIGNON            | Achat d'un vélo                                                 | 1099,00 | 50,00 |

|                       |                                              |                                    |         |       |
|-----------------------|----------------------------------------------|------------------------------------|---------|-------|
|                       |                                              | neuf                               |         |       |
| HASSE Marie-Christine | 56 boulevard Jules Ferry<br>84000 AVIGNON    | Achat d'un vélo<br>neuf            | 1699,00 | 50,00 |
| BRUNEAU Kévin         | 333 chemin de la Roquette<br>84140 MONTFAVET | Achat d'un vélo<br>neuf            | 831,00  | 50,00 |
| FREMONT Mathilde      | 96 rue Joseph Vernet 84000<br>AVIGNON        | Réparation d'un<br>vélo d'occasion | 57,69   | 28,85 |
| NACEUR Samia          | 53 avenue Monclar<br>84000 AVIGNON           | Achat d'un vélo<br>d'occasion      | 70,00   | 35,00 |

Le montant total de la présente délibération s'élève à 1802,03 €.

**Vu le code général des collectivités territoriale** et notamment l'article L2121-29

Vu la délibération n°28 du Conseil Municipal du décembre 2021 concernant la prolongation et l'élargissement du champ d'application du fonds d'aide municipal de 30 000 € baptisé « Tous à vélos ».

Vu la délibération n°23 du Conseil Municipal du 17 juillet 2020 concernant la mise en place d'un fonds d'aide municipal de 30 000 € baptisé « Tous à vélo »

**Considérant l'avis favorable de la ou des :**  
Commission Ville en Transition(s)

**Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré :**

- **APPROUVE** le versement des subventions aux bénéficiaires concernés,
- **IMPUTE** les dépenses sur le chapitre 65, compte 6574,
- **AUTORISE** Madame le Maire et l'Élu(e) Délégué(e) à signer toutes les pièces à intervenir.

**ADOPTE**

Ne prend pas part au vote : M. SIMELIERE.

**PARVENU A LA PREFECTURE LE**

**- 4 OCT. 2022**

Le Maire,  
Cécile HELLE



Le Secrétaire de Séance,  
Marie-Anne BERTRAND

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DE VAUCLUSE

Mairie D'AVIGNON

DIRECTION DES AFFAIRES  
JURIDIQUES ET DES ASSEMBLÉES

EXTRAIT  
DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance publique du : 24 septembre 2022

**ETAIENT PRESENTS A L'OUVERTURE DE LA SEANCE :**

Mme le Maire, Présidente,

M. NAHOUM, Mme GAY, M. GONTARD, Mme MINSEN, M. MARTINEZ - TOCABENS, Mme HADDAOUI, M. FOURNIER, Mme LEFEVRE, M. TUMMINO, Mme CORCORAL, M. GIORGIS, M. DE BENITO, M. DESHAYES, Mme PORTEFAIX, M. BELHADJ, Mme CLAVEL, Adjoints au Maire.

Mme MAGDELEINE, M. SIMELIERE, Mme LEPAGE, Mme GAGNIARD, M. PEYRE, M. QUENNESSON, M. BEYNET, Mme BERTRAND, Mme LICHIERE, M. ROCCI, M. VALLEJOS, Mme WALDER, Mme RIGALT, M. RUAT, Mme BAREL, M. RENOUARD, M. CERVANTES, Mme ROSENBLATT, M. REZOUALI, Mme LAGRANGE, Mme ROCHELEMAGNE, Conseillers Municipaux.

**ETAIENT REPRESENTES :**

Mme LABROT par Mme LEFEVRE  
Mme MAZARI - ALLEL par Mme CLAVEL  
M. BLUY par M. GONTARD  
Mme GAILLARDET par Mme LICHIERE  
Mme TEXTORIS par M. MARTINEZ - TOCABENS  
M. PETITBOULANGER par Mme HADDAOUI  
Mme MAZZITELLI par Mme CORCORAL  
M. HOKMAYAN par M. SIMELIERE  
M. AUTHEMAN par M. NAHOUM  
Mme BOUHASSANE par M. DESHAYES  
M. PRZYBYSZEWSKI par Mme RIGALT  
Mme MONTAGNAC par M. RENOUARD  
M. BISSIERE par Mme ROCHELEMAGNE

**ETAIENT ABSENTS :**

Mme ABEL RODET

Mme PERSIA

X X X

M. BELHADJ se retire au cours de la présentation du rapport N°8, donnant son pouvoir à Mme MINSEN. Mmes CORCORAL et BERTRAND quittent l'assemblée durant les débats relatifs au rapport N°36, donnant respectivement pouvoir à MM. FOURNIER et QUENNESSON. Mmes LAGRANGE et LABROT se retirent lors des débats relatifs au rapport N°49.



**CONSEIL MUNICIPAL 24 SEPTEMBRE 2022**

**7**

**ATTRACTIVITÉ ECONOMIQUE : Zone Franche Urbaine - Territoire Entrepreneur  
: Soutien au dispositif « CitésLab ».**

**M. TUMMINO**

**Mes chères Collègues, mes chers Collègues,**

La Ville d'Avignon soutient depuis son lancement le programme « Entrepreneuriat pour Tous », qui favorise la création d'entreprises dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Ce programme est porté par l'organisme BPI France et a été lancé à Avignon le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Le soutien de la Ville d'Avignon a ainsi permis, notamment, l'installation d'un chargé de mission dans les locaux dédiés à ce dispositif, au cœur des quartiers prioritaires et en Zone Franche Urbaine.

Le développement de l'activité économique et de l'emploi dans les Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville est en effet une priorité des Contrats de Ville et un enjeu primordial du NPNRU et la Ville, notamment grâce à un développement du soutien actif à l'entrepreneuriat.

La création d'entreprise est un moyen efficace, pour les habitants des quartiers prioritaires, de reprendre en main leur trajectoire de vie professionnelle mais ils doivent pour cela, pouvoir se sentir soutenus dans leurs différentes démarches (constitution d'une demande de prêt, d'un business-plan, etc...).

Le programme « Entrepreneuriat pour Tous » a donc été mis en place pour permettre aux candidats à la création d'entreprise de trouver les soutiens dont ils ont besoin.

Ce programme, porté par BPI France, prévoit notamment le dispositif : « CitésLab – Révélateurs de Talents ».



Ce dispositif a trois objets :

- Détecter (identifier des « talents » dans les QPV grâce à une action de proximité),
- Préparer (préparer et sécuriser les projets des entrepreneurs),
- Orienter (orienter les entrepreneurs vers les solutions locales d'accompagnement à l'entrepreneuriat).

CitésLab est porté localement par la plateforme d'initiative locale « Initiative Terres de Vaucluse » et est cofinancé par le Conseil Départemental, l'État et le Grand Avignon dans le cadre du Contrat de Ville.

Il est animé par un chargé de mission dont l'accueil, dans des locaux situés au cœur de la Zone Franche Urbaine – Territoire Entrepreneur, idéalement situé par rapport aux quartiers prioritaires, a été rendu possible grâce à la subvention versée par la Ville d'Avignon qui soutient ce dispositif depuis son lancement.

Depuis sa création le CitésLab d'Avignon a obtenu des résultats remarquables ; il est régulièrement sollicité pour permettre l'essaimage de ce dispositif sur d'autres territoires. Ainsi en 2021, 276 personnes ont pu être accompagnées et parmi elles, 61 ont créé leur entreprise et 23 ont pu retrouver un emploi. Les autres participants sont tous en formation ou en cours d'accompagnement ou en recherche active d'emploi.

Il est donc demandé d'approuver la poursuite du soutien de la Ville d'Avignon à ce dispositif.

**Vu le code général des collectivités territoriales** et notamment l'article L2121-29

**Considérant l'avis favorable de la ou des :**  
Commission Ville Attractive et Dynamique

**Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré :**

- **APPROUVE** la contribution au développement du dispositif CitésLab par le versement d'une subvention de 3 000 €,
- **IMPUTE** cette subvention sur le chapitre 65, compte 6574,
- **AUTORISE** Madame le Maire ou l'Élu(e) Délégué(e) à signer toutes les pièces à intervenir.

**ADOPTE**

PARVENU A LA PREFECTURE LE

- 4 OCT. 2022

Le Maire,  
Cécile HELLE



Le Secrétaire de Séance,

Marie-Anne BERTRAND

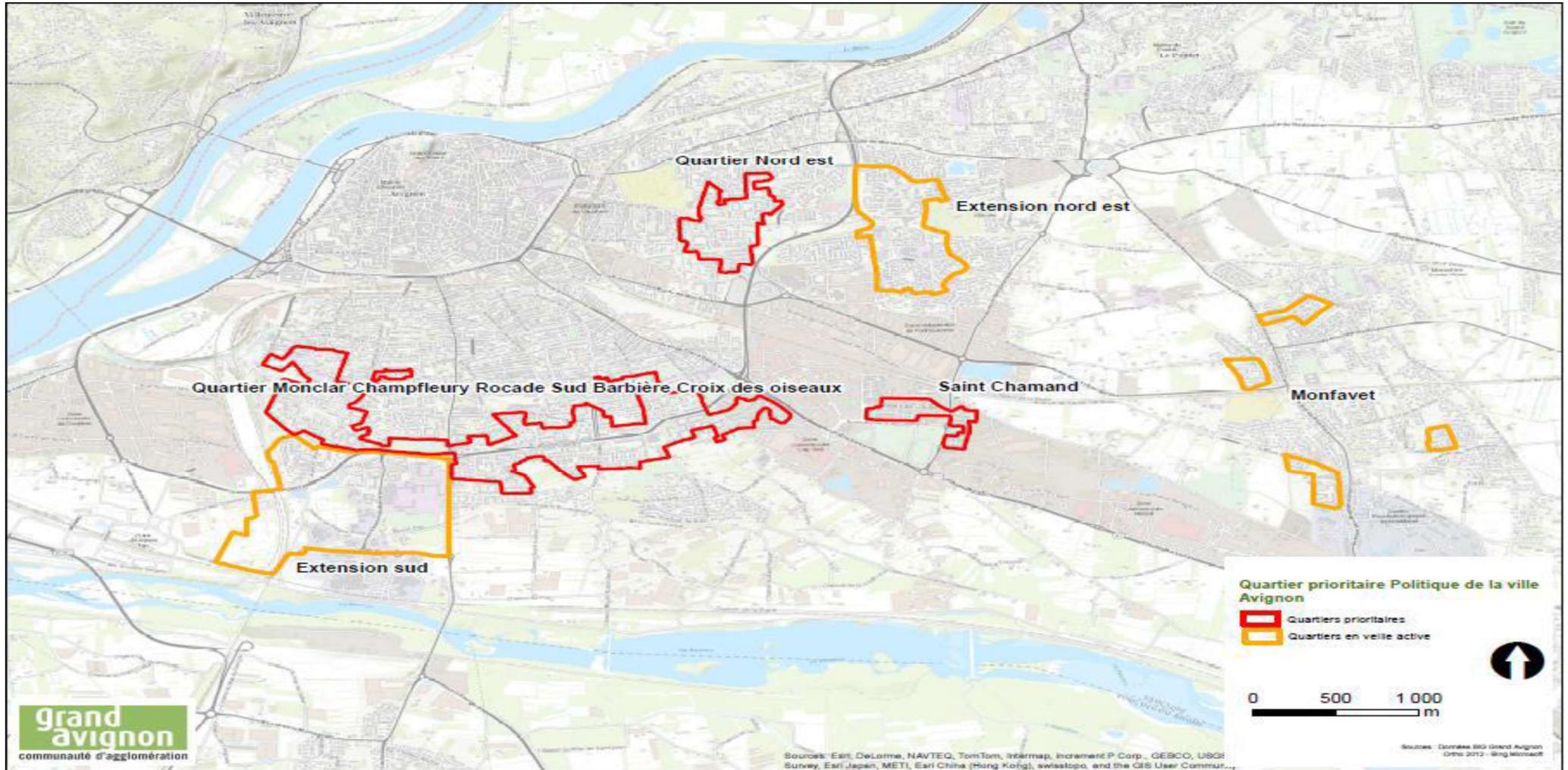


# Bilan d'activité 2021 du CitésLab Grand Avignon



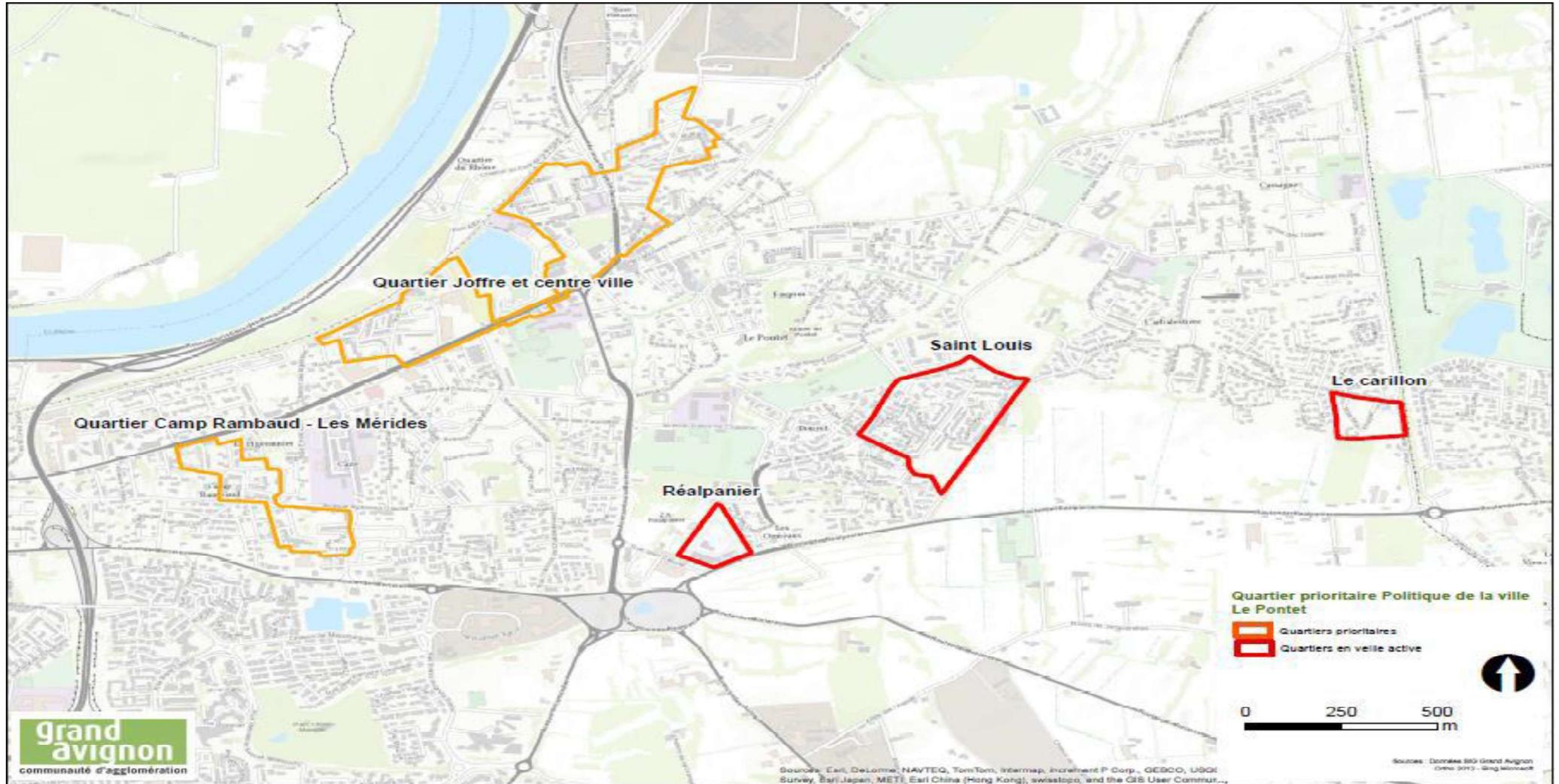
# QPV AVIGNON

2



# QPV LE PONTET

3



# Actions de sensibilisation et actions terrain

- Permanences au 94 Monclar (centre social quartier Ouest)
- Animations des Bornes BPI chez Pole Emploi Avignon
- Participation aux Comités ZFU
- Collaboration sur la Cité de l'emploi, dispositif national porté par la Mission local et Insercall
- Intervention sur les chantiers d'insertions et chez Avenir 84
- Sensibilisation sur les marchés
- Participation au forum emploi EEI sur ST CHAMAND et St Jean : 82 personnes sensibilisées
- 12 interventions avec le Bus de l'entrepreneuriat: 92 personnes sensibilisées
- 5 Animations d'atelier et sensibilisation chez la RTSA et Soif d'apprendre : 48 personnes sensibilisées (95% femmes)
- Participation à la «journée contre les violences faites aux femmes» sur la ville du Pontet, animation d'ateliers : 25 personnes sensibilisées
- Participation au colloque «voyez votre avenir» organisé par la Mission Locale : Animation d'un atelier : 35 personnes sensibilisées et 17 personnes accueillies au stand

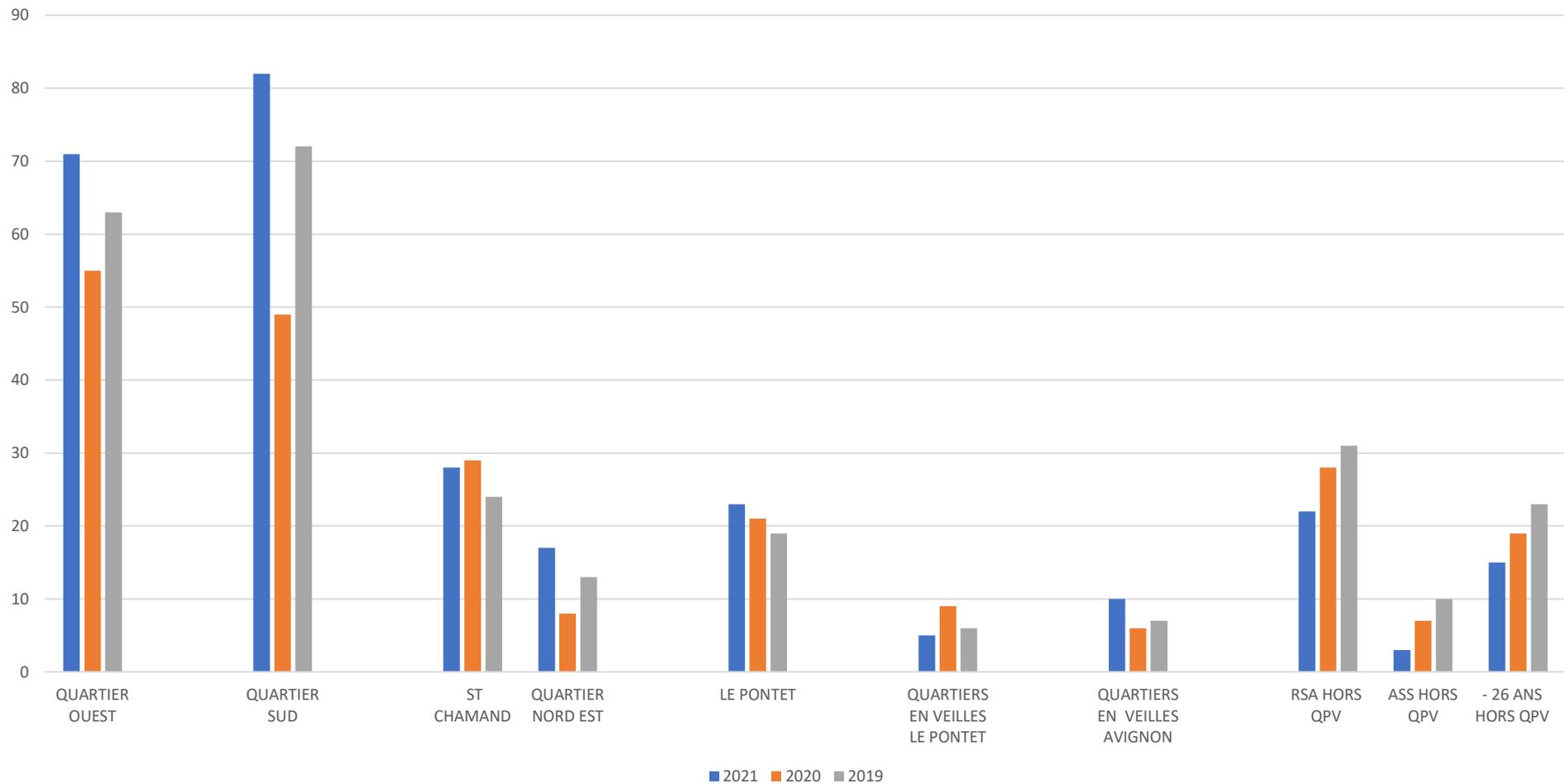


# Origine géographique

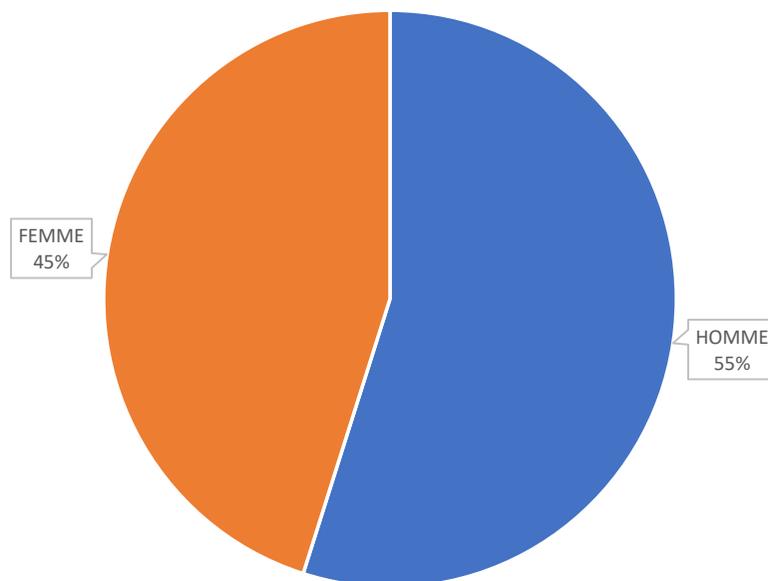
5

|                                | 2021       | %             | 2020 | 2019 |
|--------------------------------|------------|---------------|------|------|
| QUARTIER OUEST                 | 71         | 25,72%        | 55   | 63   |
| QUARTIER SUD                   | 82         | 29,71%        | 49   | 72   |
| ST CHAMAND                     | 28         | 10,14%        | 29   | 24   |
| QUARTIER NORD EST              | 17         | 6,16%         | 8    | 13   |
| LE PONTET                      | 23         | 8,33%         | 21   | 19   |
| QUARTIERS EN VEILLES LE PONTET | 5          | 1,81%         | 9    | 6    |
| QUARTIERS EN VEILLES AVIGNON   | 10         | 3,62%         | 6    | 7    |
| <b>SOUS TOTAL QPV</b>          | <b>236</b> | <b>85,51%</b> | 177  | 204  |
| RSA HORS QPV                   | 22         | 7,97%         | 28   | 31   |
| ASS HORS QPV                   | 3          | 1,09%         | 7    | 10   |
| - 26 ANS HORS QPV              | 15         | 5,43%         | 19   | 23   |
| <b>TOTAL accompagnées</b>      | <b>276</b> | <b>100%</b>   | 231  | 268  |

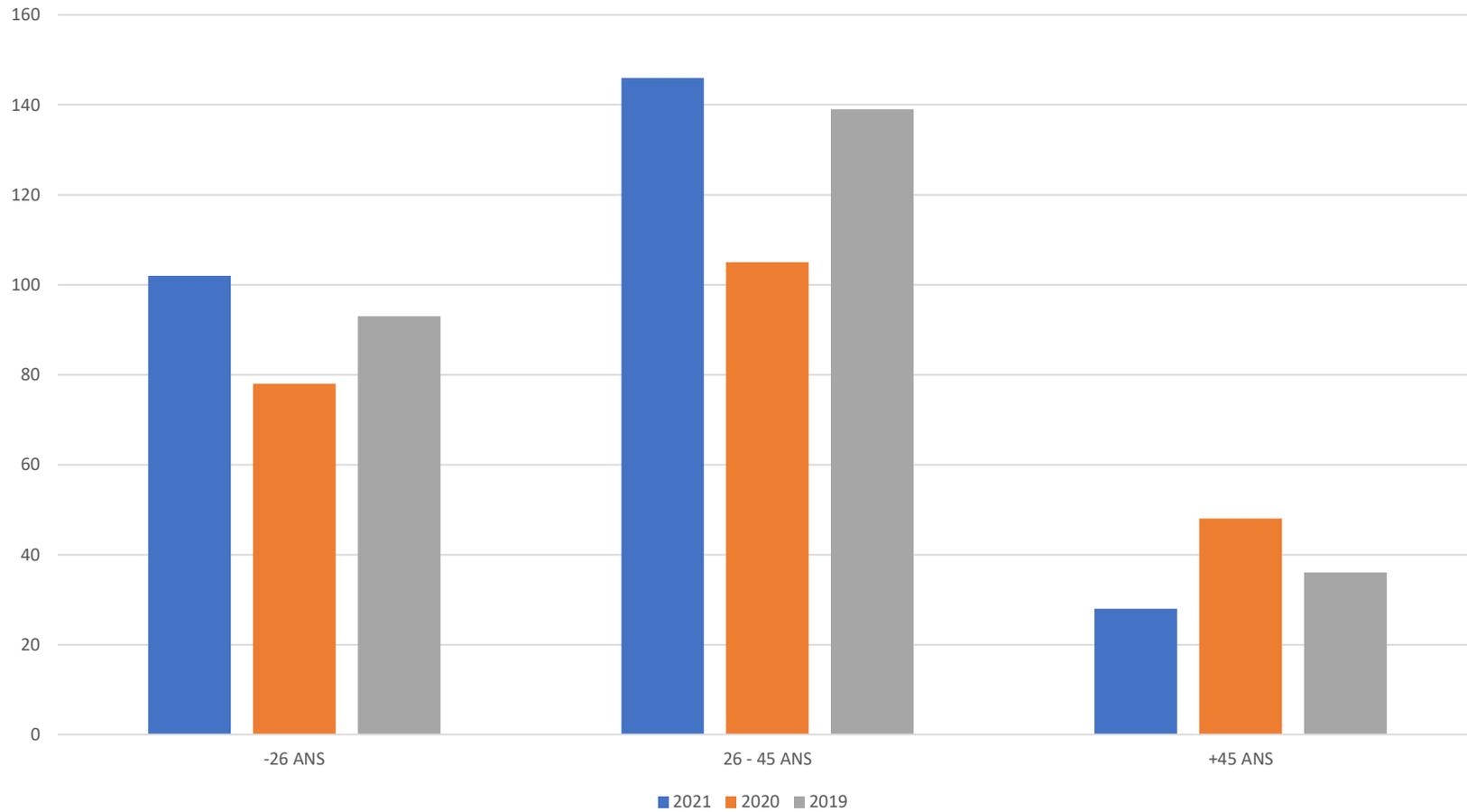
# Origine géographique



## Répartition Homme / Femme

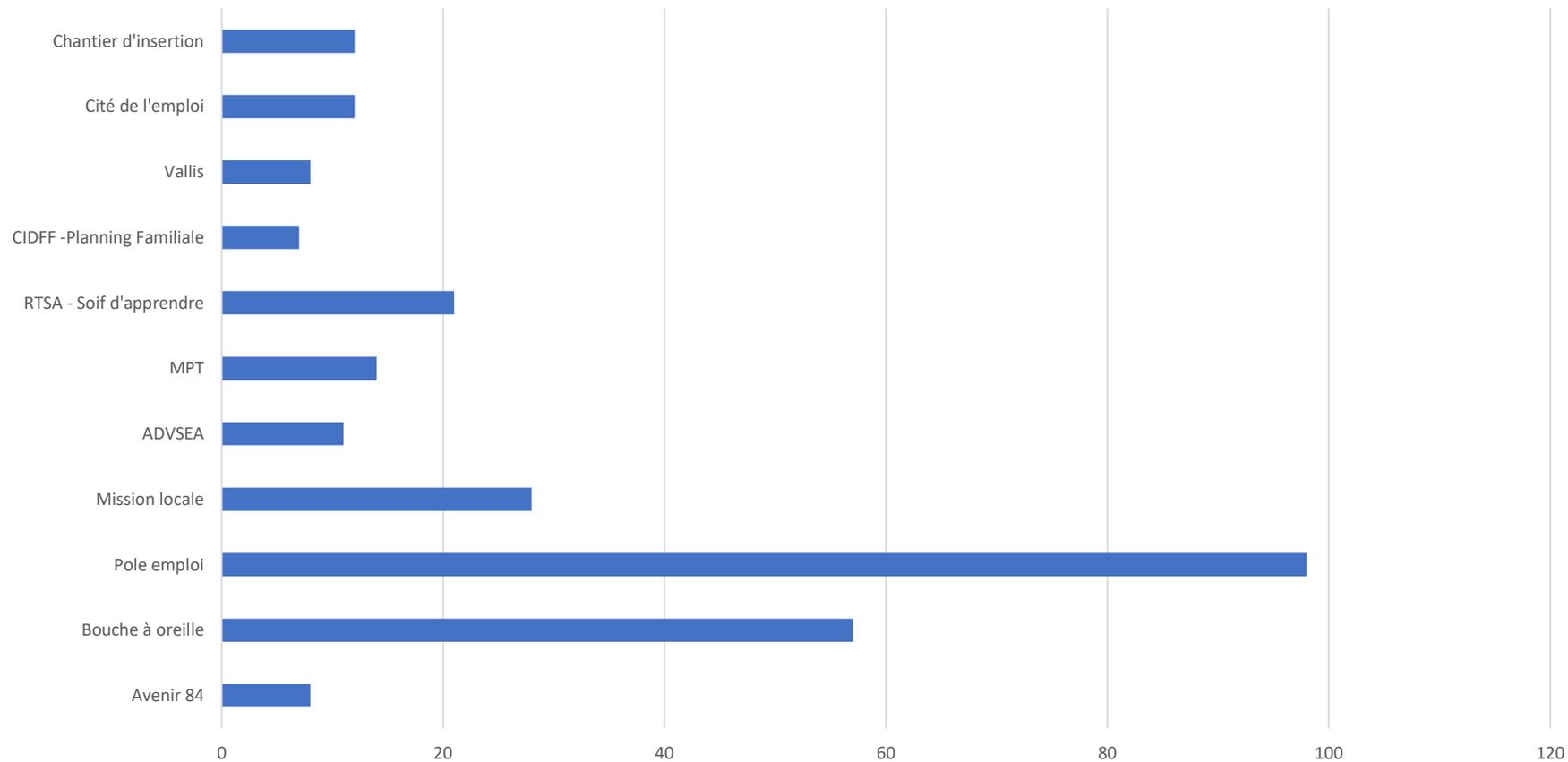


# Répartition par âge

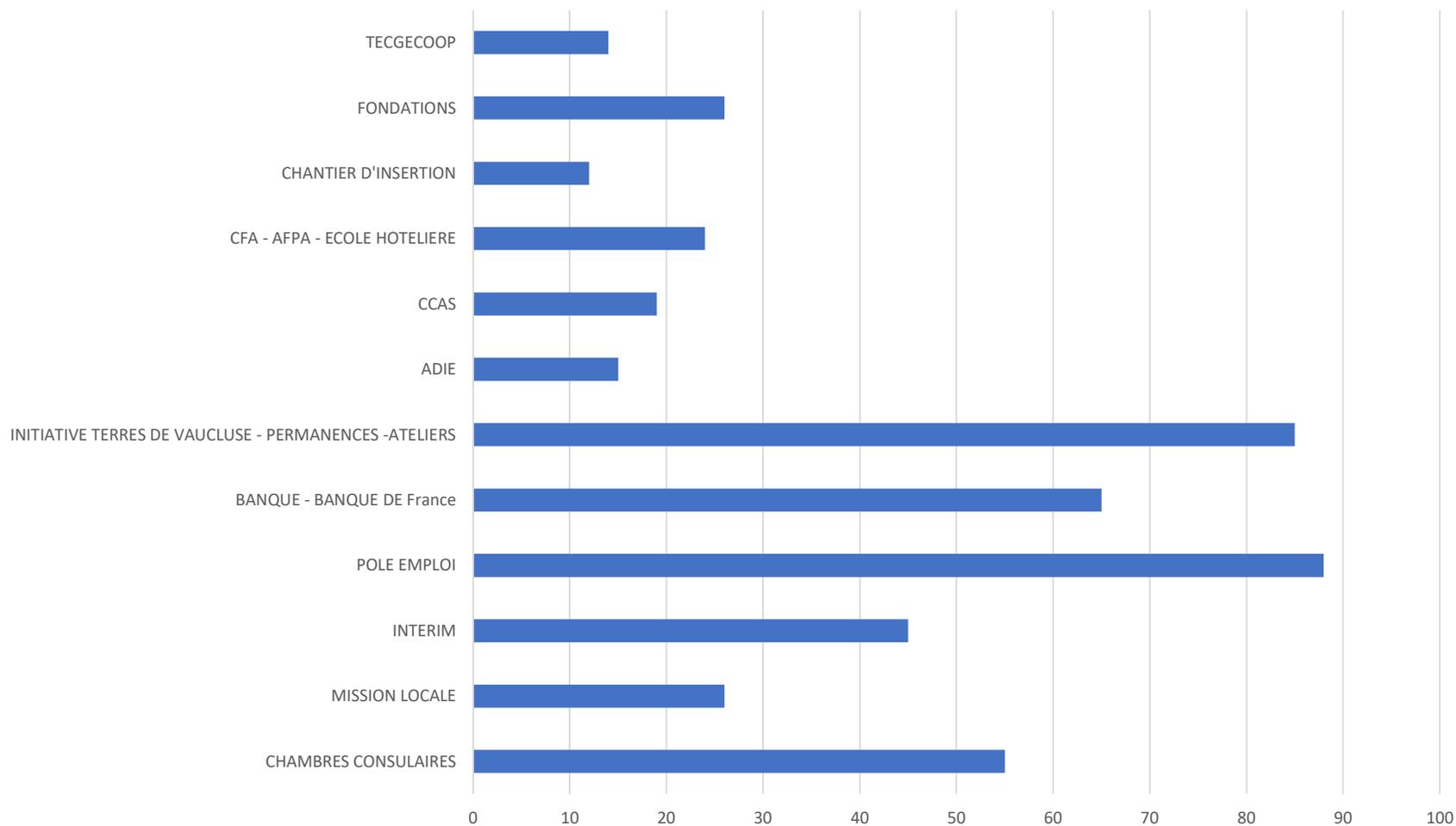


# Prescripteurs

9



# Orientations



## Situation en accompagnement

|                                                                                               | <b>2021</b> | 2020 | 2019 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------|------|
| <b>Personne ayant crée une entreprise</b>                                                     | <b>61</b>   | 52   | 57   |
| <b>Personne ayant retrouvée un emploi suite à une orientation CitésLab et via Pôle emploi</b> | <b>23</b>   | 33   | 25   |
| <b>En Formation</b>                                                                           | <b>15</b>   | 9    | 12   |
| <b>En cours d'accompagnement</b>                                                              | <b>55</b>   | 48   | 69   |
| <b>Retour à une recherche active d'emploi</b>                                                 | <b>118</b>  | 89   | 105  |
| <b>TOTAL</b>                                                                                  | <b>276</b>  | 231  | 268  |

# Statut et activité des entreprises créées

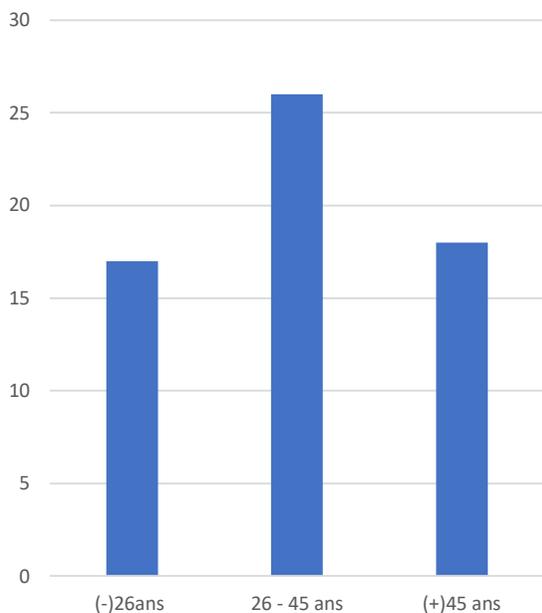
12

| Société                                           | Micro-entreprise                                        |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Déstockage                                        | Maçon                                                   |
| VTC                                               | Electricien                                             |
| Restauration rapide                               | Nettoyage                                               |
| Garage auto                                       | Jointeur                                                |
| Torréfacteur                                      | Mécanicien                                              |
| Fibre optique                                     | Prêt a porter                                           |
| Société de transport                              | Dépannage informatique                                  |
| Nettoyage de bâtiment                             | Fibre optique                                           |
| Prestataire de service événementiel               | Plomberie                                               |
| Maçonnerie Générale                               | Carreleur                                               |
| Plaquiste                                         | Bien être                                               |
| Menuisier                                         | Bazar                                                   |
| Boucherie                                         | Evènementiel                                            |
| Cuisiniste                                        | Esthéticienne                                           |
| Crêperie                                          | Professeur à domicile                                   |
| Installateur thermique sanitaire et climatisation | Nettoyage auto                                          |
| Restaurant                                        | Coaching sportif                                        |
| Concept store                                     | Food truck                                              |
|                                                   | Conciergerie                                            |
|                                                   | Livraison à vélo                                        |
|                                                   | Couturière                                              |
|                                                   | Coiffeur                                                |
|                                                   | Peintre en bâtiment                                     |
|                                                   | Primeur                                                 |
|                                                   | Plomberie                                               |
|                                                   | Esthéticienne                                           |
|                                                   | Location de robe de soirée                              |
|                                                   | Import-export, vente en gros de produit non alimentaire |

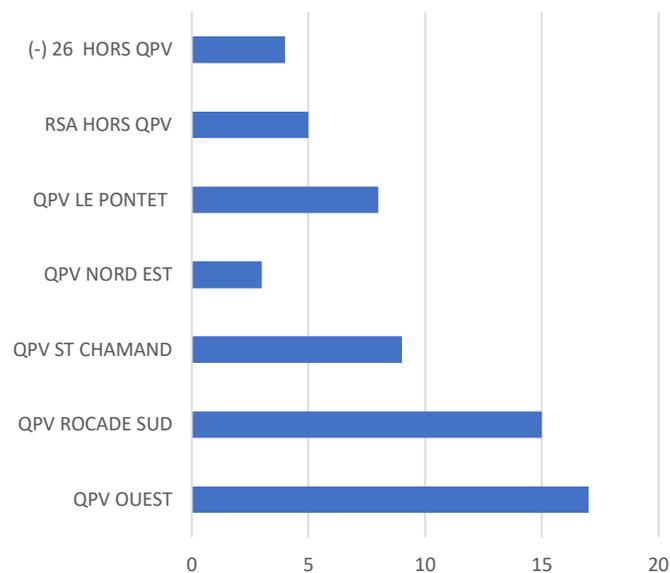
# Statistiques sur les créations d'entreprises

13

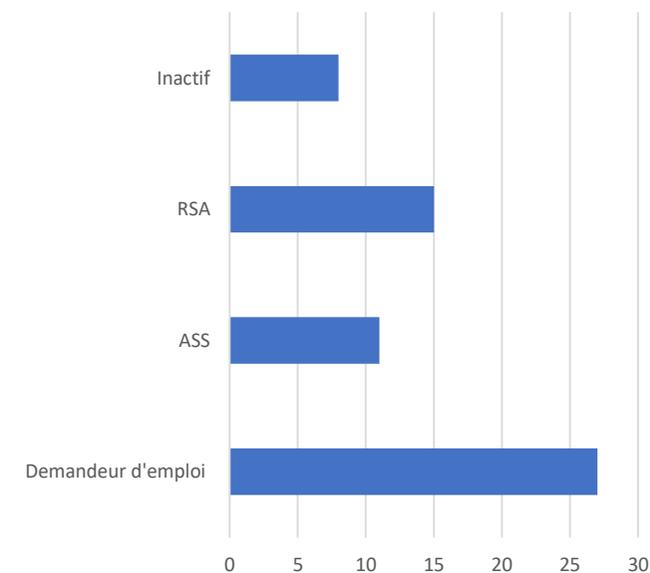
## Répartition par âges des personnes ayant créés



## Origines géographique des personnes ayant créés (nombres de personnes)



## Statut social avant création



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DE VAUCLUSE

Mairie D'AVIGNON

DIRECTION DES AFFAIRES  
JURIDIQUES ET DES ASSEMBLÉES

EXTRAIT  
DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance publique du : 24 septembre 2022

**ETAIENT PRESENTS A L'OUVERTURE DE LA SEANCE :**

Mme le Maire, Présidente,

M. NAHOUM, Mme GAY, M. GONTARD, Mme MINSEN, M. MARTINEZ - TOCABENS, Mme HADDAOUI, M. FOURNIER, Mme LEFEVRE, M. TUMMINO, Mme CORCORAL, M. GIORGIS, M. DE BENITO, M. DESHAYES, Mme PORTEFAIX, M. BELHADJ, Mme CLAVEL, Adjoint au Maire.

Mme MAGDELEINE, M. SIMELIERE, Mme LEPAGE, Mme GAGNIARD, M. PEYRE, M. QUENNESSON, M. BEYNET, Mme BERTRAND, Mme LICHIERE, M. ROCCI, M. VALLEJOS, Mme WALDER, Mme RIGAULT, M. RUAT, Mme BAREL, M. RENOUARD, M. CERVANTES, Mme ROSENBLATT, M. REZOUALI, Mme LAGRANGE, Mme ROCHELEMAGNE, Conseillers Municipaux.

**ETAIENT REPRESENTES :**

Mme LABROT par Mme LEFEVRE  
Mme MAZARI - ALLEL par Mme CLAVEL  
M. BLUY par M. GONTARD  
Mme GAILLARDET par Mme LICHIERE  
Mme TEXTORIS par M. MARTINEZ - TOCABENS  
M. PETITBOULANGER par Mme HADDAOUI  
Mme MAZZITELLI par Mme CORCORAL  
M. HOKMAYAN par M. SIMELIERE  
M. AUTHEMAN par M. NAHOUM  
Mme BOUHASSANE par M. DESHAYES  
M. PRZYBYSZEWSKI par Mme RIGAULT  
Mme MONTAGNAC par M. RENOUARD  
M. BISSIERE par Mme ROCHELEMAGNE

**ETAIENT ABSENTS :**

Mme ABEL RODET

Mme PERSIA

X X X

M. BELHADJ se retire au cours de la présentation du rapport N°8, donnant son pouvoir à Mme MINSEN. Mmes CORCORAL et BERTRAND quittent l'assemblée durant les débats relatifs au rapport N°36, donnant respectivement pouvoir à MM. FOURNIER et QUENNESSON. Mmes LAGRANGE et LABROT se retirent lors des débats relatifs au rapport N°49.



**CONSEIL MUNICIPAL 24 SEPTEMBRE 2022**

**8**

**DÉVELOPPEMENT ECONOMIQUE : Soutien à l'Artisanat - Partenariat avec la  
Chambre des Métiers et de l'Artisanat Régionale.**

**M. TUMMINO**

**Mes chères Collègues, mes chers Collègues,**

Dans la continuité de la mise en place du plan d'action stratégique pluriannuel pour le commerce de proximité et l'artisanat, approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 26 avril 2017, la Ville d'Avignon et la Chambre des Métiers et de l'Artisanat Régionale ont mis en place un partenariat qui s'est traduit par la conclusion d'une convention triennale le 6 mars 2018 corrélée à la signature de la charte de soutien à l'activité économique de proximité.

Cette convention a permis de déployer un certain nombre d'actions en direction des artisans, notamment au cours des différents projets de réaménagement des espaces publics, à savoir la réalisation de DEAR (Diagnostics des Entreprises Artisanales Régionales) et la conduite de dispositif de labellisation « Ecodéfis », et de manière générale une collaboration constructive et permanente entre les services de la Ville d'Avignon et la Chambre des Métiers et de l'Artisanat Régionale (CMAR-CND84). Cette collaboration a notamment permis une réactivité très forte au moment de la crise des gilets jaunes et l'obtention d'une subvention exceptionnelle de l'Etat de 300 000 euros.

Cette convention est arrivée à son terme le 6 mars 2022 et il apparait pertinent de la renouveler dans un contexte de crise sanitaire et économique, accentué par la crise ukrainienne actuelle qui rend plus que jamais incontournable la poursuite et le renforcement de la politique de soutien à l'artisanat de proximité portée par la Ville et la CMAR-CND84.

**Projet de convention cadre de partenariat avec la CMAR - CND84 :**

Les services de la Ville et de la CMAR-CND84 ont travaillé conjointement en fin d'année 2021 à la rédaction d'un projet de convention aujourd'hui soumis à l'approbation du Conseil Municipal.



Dans la continuité de la convention initiale, plusieurs axes de travail et des actions opérationnelles ont ainsi été identifiés :

- Accompagnement à la professionnalisation des artisans dans les périmètres de chantiers de requalification des espaces publics menés à l'échelle de la Ville (dispositif DEAR),
- Renforcement de la visibilité des offres de services de la Ville et de la CMAR-CND84 auprès des artisans (démarches d'installation et de développement)
- Accompagnement au développement numérique,
- Développement de l'attractivité de la Ville, notamment en lien avec la nouvelle stratégie touristique,
- Développement de l'artisanat d'art,
- Accompagnement à la transition écologique,
- Accessibilité/livraisons.

### **Modalités financières :**

Cette convention est conclue à titre gracieux. Certaines actions susceptibles de prendre la forme de prestation de service (DEAR notamment) feront l'objet, le cas échéant, d'une convention spécifique venant préciser les détails liés à leur mise en œuvre (description de la mission, rôle des acteurs, calendrier, conditions techniques et financières).

**Vu le code général des collectivités territoriales** et notamment l'article L2121-29,

Vu la délibération du 29 novembre 2017 approuvant la convention de partenariat Ville / CMAR / DT84

Vu la délibération n°1 du 26 avril 2017 approuvant la mise en place et les orientations d'un plan d'action stratégique pluriannuel pour le commerce de proximité et l'artisanat

**Considérant l'avis favorable de la ou des :**  
Commission Ville Attractive et Dynamique

**Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré :**

- **APPROUVE** la convention cadre de partenariat à intervenir avec la Chambre des Métiers et de l'Artisanat Régionale (CMAR-CND84) dans le cadre du soutien à l'artisanat de proximité,
- **AUTORISE** Madame le Maire ou l'Elu(e) Délégué(e) à signer toutes les pièces à intervenir.

**ADOPTE**

**PARVENU A LA PREFECTURE LE - 4 OCT. 2022**

Le Maire,  
Cécile HELLE



Le Secrétaire de Séance,  
Marie-Anne BERTRAND