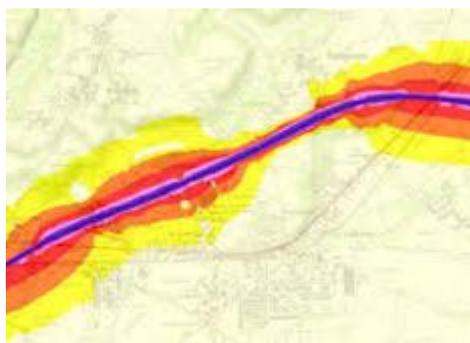


Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de Commune d'Arles

PPBE

4^{ème} échéance 2024-2029



Projet soumis à la consultation du public
du 20 Février au 20 Avril 2025.

Directive n°2002/49/CE

relative à l'évaluation et à la gestion
du bruit dans l'environnement

SOMMAIRE

Résumé non technique	3
1. Rapport de présentation	4
1.1 Le bruit et la santé	4
1.1.1. Son ou bruit ?	4
1.1.1.1. L'échelle des décibels :	4
1.1.1.2. Les principales sources de bruit dans notre environnement :	4
1.1.2. Les effets du bruit sur la santé	5
2.1. <i>Les infrastructures concernées</i>	6
2.1.1. <i>Synthèse des résultats de la cartographie</i>	8
2.1.2. Analyse des cartes de type c	10
2.1.3. Evaluation des effets nuisibles	11
3. Prise en compte des « zones calmes »	11
4. Objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées	13
5. Bilan des actions entreprises sur les dix dernières années	14
6. Programme d'action de prévention et de réduction des nuisances pour les cinq années à venir	17
7. Bilan de la consultation du public	19
8. Annexe	Erreur ! Signet non défini.

Résumé non technique

Dans le cadre de l'application de la Directive Européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, les grandes agglomérations et grandes infrastructures de transports terrestres doivent faire l'objet de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

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

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

Les textes de transposition de la directive ont été codifiés aux articles L.572-1 et suivants, R.572-1 et suivants, ainsi qu'à 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. Sont notamment visées par les textes, les infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, les cartes de bruit stratégiques de quatrième échéance du département Bouches-du Rhône ont été approuvées et publiées le 31 octobre 2023.

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 10 ans et citées dans le cadre du précédent PPBE.

La troisième et dernière étape a consisté à recenser une liste d'actions permettant d'abaisser l'exposition sonore de nos concitoyens et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2024-2029.

A cette fin, la commune d'Arles, envisage de mener des opérations de requalifications et de réaménagements de plusieurs de ces axes principaux et secondaires dans le cadre d'un plan pluriannuel ambitieux en cours de déploiement.

Dans le cadre de ce plan, plusieurs axes de travail guident les réflexions et projets d'aménagements qui visent à une réduction du trafic routier, une amélioration de la qualité des revêtements routiers employés, une augmentation significative de la part des modes de transport en commun (plus de fréquence, voie dédiée, accessibilité aux PMR et du confort au niveau des arrêts de bus) ainsi que du développement des mobilités douces avec une plus large place accordée aux piétons et aux vélos par le réaménagement de trottoirs et de pistes et bandes cyclables.

De plus une large part est donnée aux plantations et aménagements d'espaces verts.

Enfin, dans certains secteurs en complément de ces aménagements une diminution des vitesses autorisées sera mise en place limitant en fonction des lieux les vitesses à 30 ou 20 Km/heure.

L'ensemble de ses réaménagements produiront des effets sur la qualité de vie des habitants de la commune et plus particulièrement des riverains en proximité des axes identifiés comme

broyants. L'augmentation de la sécurité, la diminution des pollutions, et les réductions de nuisances sonores seront parmi d'autres des conséquences des plus positives la population arlésienne.

Il a été mis en consultation du public du 20 février au 20 avril 2025.

Le PPBE a été approuvé par le conseil municipal le 20 juin 2025, et est publié sur le site internet de la ville d'Arles à l'adresse suivante : www.arles.fr.

1. Rapport de présentation

1.1 Le bruit et la santé

1.1.1. Son ou bruit ?

Il n'y a pas de différence physique entre un son émis par la parole, la musique ou le bruit ; le phénomène physique se produisant est le même. Il s'agit d'une variation de la pression régnant dans l'atmosphère. Ce phénomène vibratoire est caractérisé par trois grandeurs physiques : la fréquence (mesurée en Hertz), l'intensité (mesurée en Décibel) et la durée. Le son devient un bruit lorsqu'il produit une sensation auditive considérée comme désagréable, gênante ou dangereuse pour la santé. Lorsque l'on parle de bruit, il est important de prendre en compte la perception humaine, qui varie avec le niveau sonore et la fréquence mais qui intègre également une dimension qualitative et subjective. En effet, le bruit se perçoit différemment selon le lieu, le moment, la sensibilité et les préoccupations des personnes.

1.1.1.1. L'échelle des décibels :

L'intensité des bruits c'est-à-dire le niveau sonore d'un bruit est exprimé en décibel dB(A). Cette échelle des décibels permet de prendre en compte la sensibilité auditive c'est-à-dire ce que notre oreille humaine perçoit. Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter et 120 dB correspondant au seuil de la douleur.

Notre oreille humaine n'a pas une sensibilité auditive dite « linéaire » mais « logarithmique ». Cela signifie concrètement qu'un doublement du niveau de bruit dans notre environnement sonore n'engendre pas un bruit perçu comme deux fois plus fort pour une personne se trouvant à proximité de cette source sonore. Mathématiquement, cela se traduit par une augmentation du niveau sonore de 3 dB(A).

1.1.1.2. Les principales sources de bruit dans notre environnement :

Le bruit est une nuisance majeure au quotidien pour un grand nombre de concitoyens. Un sondage Ifop (institut d'études opinion et marketing en France et à l'international) de 2014 a rappelé que 86 % des Français se déclarent gênés, à des degrés divers, par le bruit à leur

domicile dû en l'occurrence au bruit des transports. Celui-ci représente 70 % du bruit présent dans l'environnement.

Le bruit de la route, bruit prédominant dans le bruit des transports est considéré comme un bruit « collectif » du flux routier, conséquence du flux régulier de véhicules en circulation mais aussi comme un bruit « individuel » généré par le comportement du conducteur et le véhicule qui crée une gêne momentanée.

L'émission sonore d'un véhicule est formée :

1/ du bruit provenant du moteur et des équipements annexes du véhicule (boîte de vitesse, échappement, transmission, etc.) appelé généralement « bruit moteur », prépondérant en dessous de 50 km/h

2/ par le bruit de contact pneumatique-chaussée également appelé « bruit de roulement », prépondérant au-dessus de 50 km/h. Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique ont conduit à la mise en évidence de la contribution de plus en plus importante du bruit dû au contact pneumatique-chaussée.

Ainsi, le véhicule, la chaussée de l'infrastructure et les bruits de roulement constituent les principales composantes du bruit routier. Par ailleurs, les bruits émis par le véhicule sont démultipliés en fonction des caractéristiques du flux routier (circulation fluide ou intense, embouteillage, travaux, etc.). Aujourd'hui, en France, sept millions de personnes, soit 12 % de la population, sont exposées à des niveaux de bruit extérieur excédant le seuil de 65 dB(A) de jour et subissent une forte gêne. Environ les trois-quarts sont des riverains d'infrastructures de transports terrestres, routières notamment. Ces expositions à des niveaux sonores élevés ne sont pas sans conséquence sur la santé des riverains.

1.1.2. Les effets du bruit sur la santé

Le bruit représente le second facteur environnemental provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe (OMS, 2018), derrière la pollution atmosphérique : de l'ordre de 20% de la population européenne (soit plus de 100 millions de personnes) se trouve ainsi exposée de manière chronique à des niveaux de bruit préjudiciables à la santé humaine. Les bruits de l'environnement, générés par les routes, les voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisir sont à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées. La première fonction affectée par l'exposition à des niveaux de bruits excessifs est le sommeil.

Si l'exposition à des niveaux sonores élevés peut entraîner des lésions du système auditif, il est aujourd'hui avéré qu'une exposition régulière à des niveaux sonores dès 40 dB (A) peut être à l'origine de pathologies cardiovasculaires, de perturbation de sommeil, de stress, de retard dans les apprentissages...

Face à ce constat, l'OMS a élaboré de nouvelles lignes directrices qui ont pour objectif principal de donner des recommandations susceptibles de protéger la population humaine de l'exposition au bruit provenant de différentes sources environnementales dont le bruit des transports. Cela procure aux Etats-membres dont la France des orientations compatibles avec les indicateurs de bruit mentionnés dans la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

2.1. Les infrastructures concernées

Le présent PPBE concerne les voies routières communales supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules.

Ainsi, le réseau concerné est le suivant. Les données présentées ci-dessus sont issues de la transmission effectuée par la DREAL PACA / Mission Bruit:

Nom de la route	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur
Chemin marcel Sembat *	Avenue de Alyscamps (831727,46-6287386,77)	Impasse (831524,1-6287162,1)	314 m
Avenue des Alyscamps	Boulevard des Lices (831665,3-6287573,4)	Chemin Marcel Sembat (831727,46-6287386,77)	239 m
Boulevard des Lices	Boulevard Clémenceau (831181,4-6287572,1)	Boulevard Victor Hugo (831682,9-6287583,0)	509 m
Boulevard Georges Clémenceau	Boulevard des Lices (831181,4-6287572,1)	Quai de la Roquette (830587,06-6287600,67)	545 m
Quai de la Roquette *	Boulevard Georges Clémenceau (830587,06-6287600,67)	Quai Marx Dormoy (830964,81-6287925,63)	493 m
Quai Max Dormoy*	Quai de la Roquette (830964,81-6287925,63)	Rue du Grand Pireuré (831161,9-6288005,1)	215 m
Place Constantin*	Rue du Grand Pireuré (831161,9-6288005,1)	Quai Marx Dormoy (831203,2-6288034,6)	45 m
Rue du Pont*	Rue de la République (831008,63-6287832,77)	Quai Marx Dormoy (830971,7-6287923)	103 m
Avenue Victor Hugo	Boulevard des Lices (831693,9-6287584,1)	Route de Crau (832160,3-6287528,5)	468 m
Boulevard Emile Combes	Avenue des Alyscamps (831674,4-3287596,9)	Place Lamartine (831657,8-6288289,9)	762 m
Place Lamartine	Place Lamartine (831657,8-6288289,9)	Avenue Stalingrad (831620,6-6288380,7)	224 m
Avenue de Stalingrad	Avenue Stalingrad (831620,6-6288380,7)	Rond Point de la Résistance (832429,1-6290175,0)	1965 m
Avenue Maréchal Juin	Ferdinand de Lesseps (831848,5-6286882,8)	Rue Jean Voortcamp (832045,8-6286475,7)	509 m
Avenue des Arches++	Rond Point de la Première Armée Française Rhin et	Avenue du Maréchal Juin (832045,8-6286475,7)	980 m

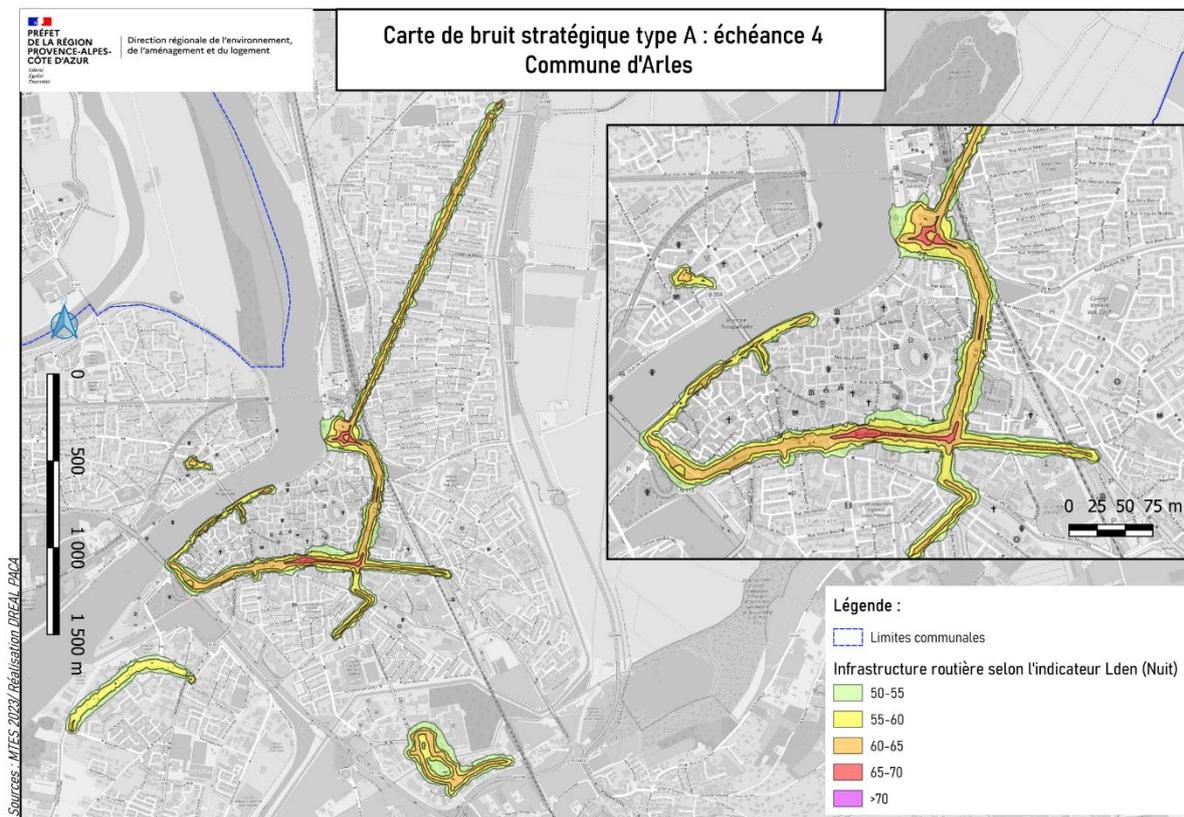
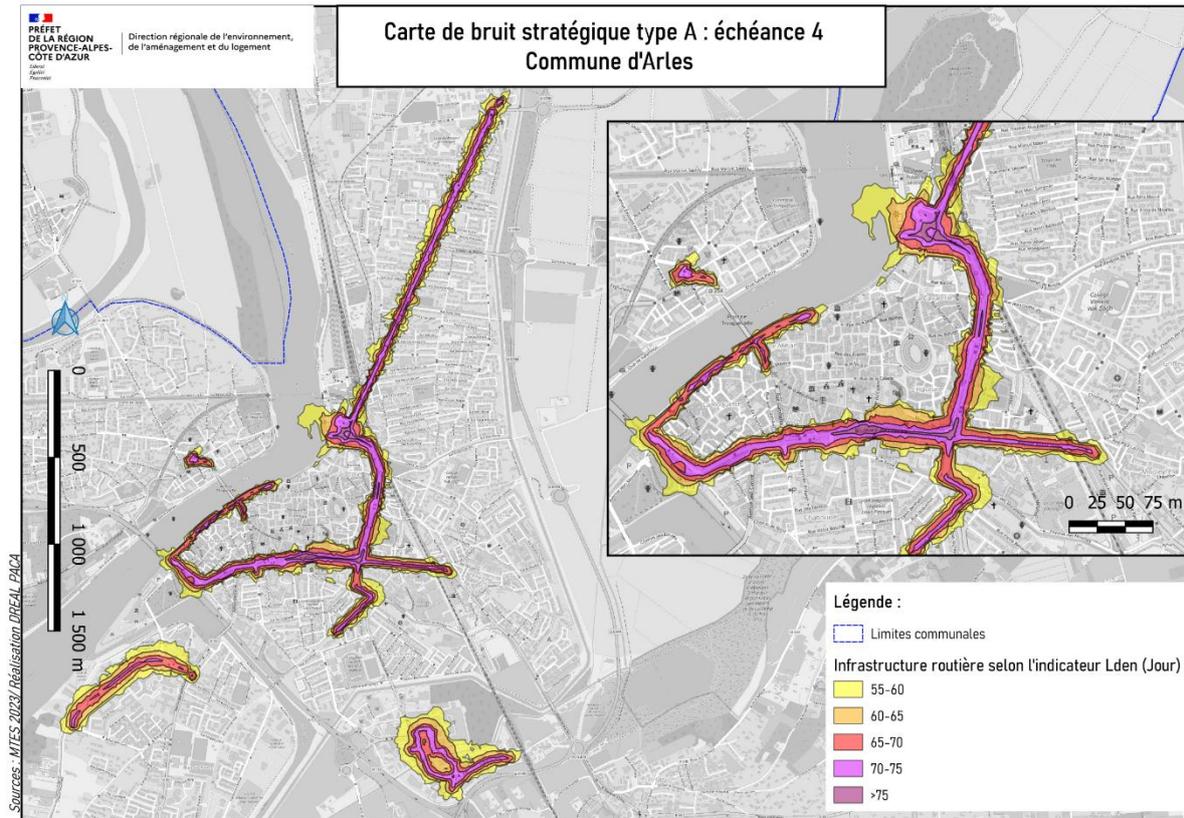
Nom de la route	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur
	Danube (832864,3-6286516,4)		
Avenue Président Allende++	Rue Henri Satre (830032,7-6286627,5)	Avenue du Bachaga Saïd Boualem (830669,33-6286955,31)	831 m
Parcelle EH 419			

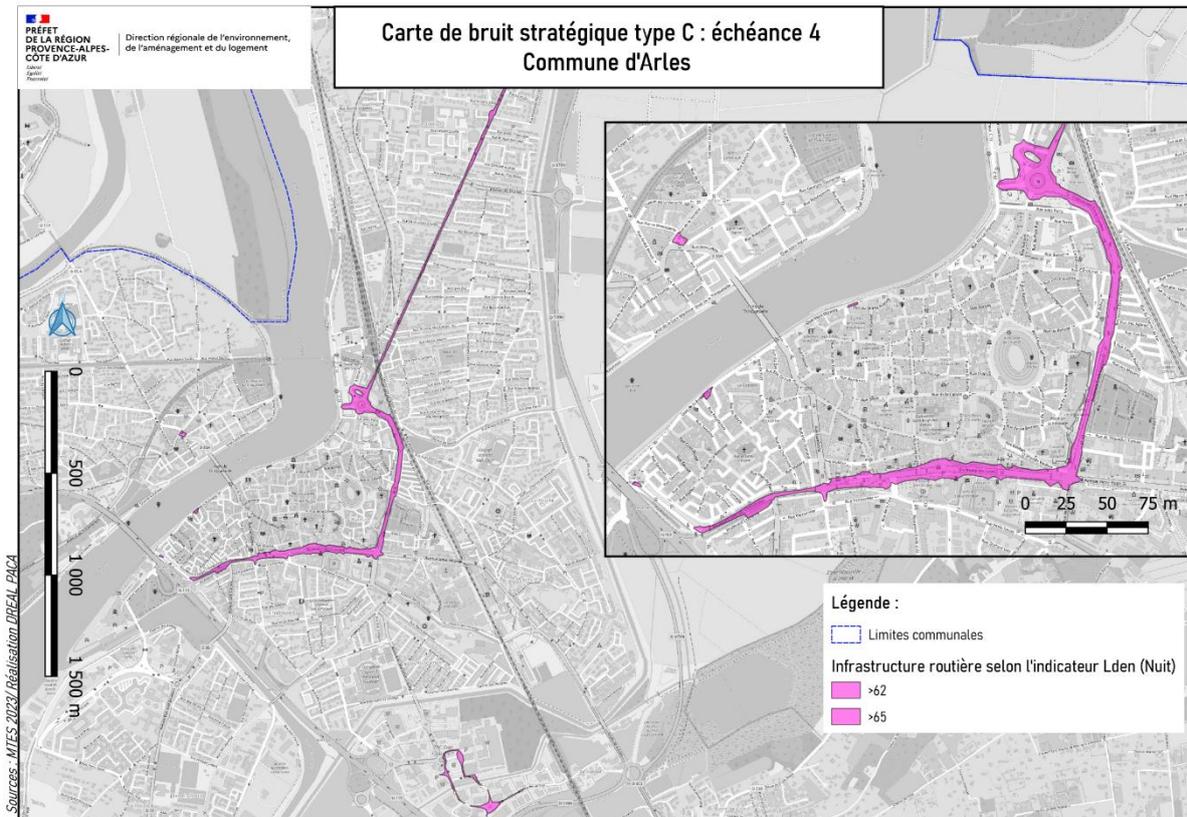
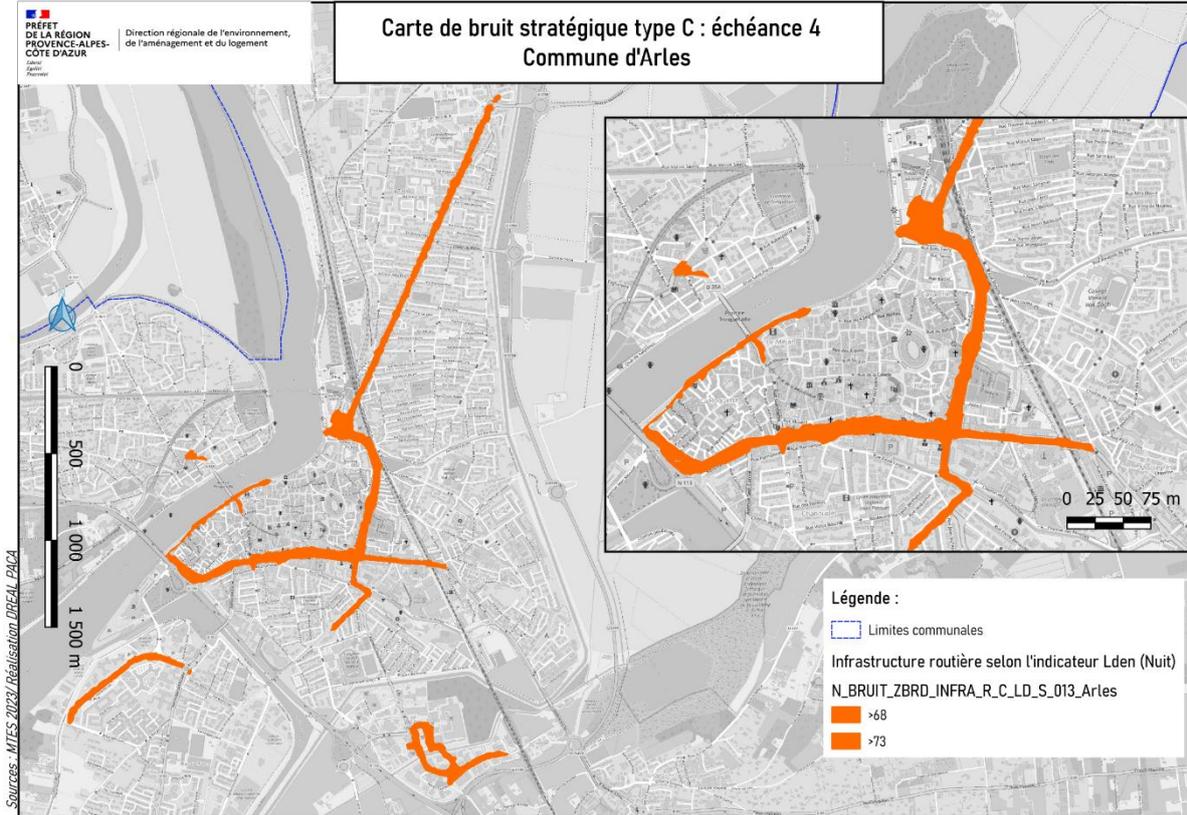
* Ces rues reçoivent un flux de circulation très inférieur à 8200 véhicules/jours

++ Avenues dont la compétence en termes d'aménagements incombe à la communauté d'agglomération Arles-Crau-Camargue Alpilles (ACCM).

Parcelle EH 419 parcelle privée voies intérieures d'un parking de supermarché

2.1.1. Synthèse des résultats de la cartographie





L'analyse des cartes de type a, représentant l'exposition aux différents niveaux de bruit, a permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux suivants. Ces tableaux indiquent, selon

les indicateurs Lden et Ln, la répartition de la population exposée ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement potentiellement impactés par tranche de niveau de bruit.

Exposition aux routes de la commune d'Arles > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
55 à 60	2046	0	10
60 à 65	1021	2	8
65 à 70	573	0	9
70 à 75	204	0	0
>75	5	0	0
Total >55	3849	2	27

Exposition aux routes de la commune d'Arles > 3 millions véh/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
50 à 55	929	2	17
55 à 60	542	0	10
60 à 65	197	2	8
65 à 70	5	0	9
>70	0	0	0
Total >50	1673	4	44

Ln : nuit ; Lden : diurne

2.1.2. Analyse des cartes de type c

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

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

Exposition aux routes de la commune d'Arles > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 68	344	0	5

Exposition aux routes de la commune d'Arles > 3 millions véh/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 62	61	2	16

2.1.3. Evaluation des effets nuisibles

Publiées en 2018, des informations statistiques provenant des Lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sur le bruit dans l'environnement mettent en avant les relations dose-effet des effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. L'arrêté du 4 avril 2006 modifié, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement introduit une méthode de quantification des personnes exposées à trois de ces effets nuisibles : la cardiopathie ischémique (correspondant aux codes BA40 à BA6Z de la classification internationale ICD-11 de l'OMS), la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil.

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

Axe	Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles		
Voie	Cardiopathie ischémique	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
Commune d'Arles	10	652	109

3. Prise en compte des « zones calmes »

3.1 Objectifs de préservation des zones calmes

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

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

3.2 Détermination des zones calmes

Les zones dites calmes sur la commune ne sont pas situées dans les secteurs où des voies brillantes de propriété communale sont localisées.

Toutefois, que ce soit directement dans le programme pluriannuel de requalification de voirie, par le réaménagement d'espaces en secteurs sauvegardés ou aux cœurs de quartiers résidentiels la commune s'emploie à proposer des espaces verts et ombragés apaisés, à la réalisation de ou à la remise en services de fontaines. Aux abords de ces espaces, la primauté des piétons et la réduction quand cela est possible des vitesses pratiquées est mis en place.

La commune dispose en outre de plus d'une vingtaine de zones où s'applique une protection naturelle à divers degrés et soutient les structures et associations qui en ont la gestion soit par un soutien financier direct, soit à travers une participations dans les instances de décisions et de gestions de ces espaces comme par exemple au parc régional de Camargue mais également par la prise en compte dans ces documents d'urbanismes de règles limitant les constructions nouvelles, la création de voies nouvelles ainsi que par l'utilisation et la mise en place de réglementations d'urbanismes visant notamment à sanctuariser certains espaces et alignements d'arbres et de haies.

Enfin, par une réglementation des vitesses maximums autorisées elle assure non seulement la sécurité des usagers mais concourt à la réduction des nuisances sonores.

Enfin, la commune s'est donnée pour mission de réhabiliter un espace vert comprenant un marais et une zone Natura 2000 aux portes de l'agglomération sur le site des marais du petit Clar dit de « Beauchamp ».

Ce projet de poumon vert aux portes de la ville d'Arles comprendra la mise en accessibilité à l'ensemble de la population d'un espace de plus de 50 Ha où vont être aménagés un jardin nature, une aire de pique-nique ainsi que des circuits de balades autour du marais du petit Clar.



Vue aérienne site de Beauchamp en fond marais du petit Clar

4. Objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées

Au regard des résultats de la cartographie du bruit d'échéance 4, aucun objectif de réduction du bruit n'est fixé par la collectivité.

Toutefois, les actions menées et à venir comme présentées ci-dessous, contribuent à réduire le trafic routier, à diminuer les vitesses, à favoriser les déplacements alternatifs aux véhicules motorisés voir à limiter au strict nécessaire l'accès aux véhicules dans certains secteurs notamment en centre ancien.

Un travail important de réduction des consommations énergétiques est mené et doit se poursuivre dans le temps avec un objectif minimal de réduction de 30% des consommations d'énergies.

Ce travail et ces travaux d'isolations, de remplacement des vitrages par du double vitrage contribue également à diminuer fortement les nuisances dues au bruit dans les 39 établissements d'enseignement en charge de la plus grande commune de France.

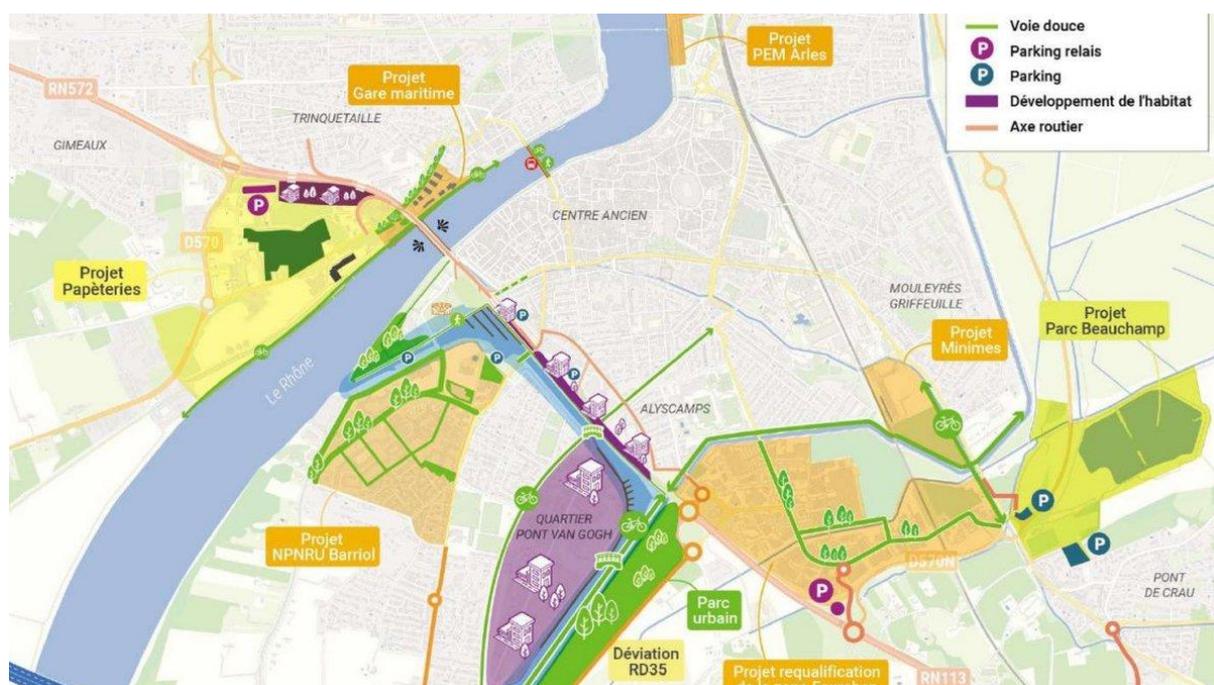


Schéma expliquant les différents projets d'aménagement du territoire dans le cadre de l'aménagement de la RN113 - Crédit : Ville d'Arles

Ainsi par voie de conséquence directe, une diminution importante des nuisances sonores sont attendues aussi bien de jour comme de nuit sur les secteurs identifiés comme problématiques où sont prévus des aménagements. Les prochains relevés après réalisation de ces projets seront l'occasion de faire la démonstration de l'efficacité de ces démarches.

5. Bilan des actions entreprises sur les dix dernières années

Chemin marcel Sembat:		
Objectif :		
Actions réalisées	Date	Budget
Entretien annuel sans modification du profil de voirie		
Pas de projet d'aménagement depuis 10 ans		

Avenue des Alyscamps :		
Objectif :		
Actions réalisées	Date	Budget
Entretien annuel sans modification du profil de voirie		
Pas de projet d'aménagement depuis 10 ans		

Boulevard des Lices:		
Objectif :		
Actions réalisées	Date	Budget
Entretien annuel sans modification du profil de voirie		
Pas de projet d'aménagement depuis 10 ans		

Boulevard Georges Clémenceau:		
Objectif :		
Actions réalisées	Date	Budget
Entretien annuel sans modification du profil de voirie		
Pas de projet d'aménagement depuis 10 ans		

Quai de la Roquette:		
Objectif :		
Actions réalisées	Date	Budget
Entretien annuel sans modification du profil de voirie		
Pas de projet d'aménagement depuis 10 ans		

Quai Max Dormoy: Piétonisation centre historique		
Objectif : limiter l'accès aux véhicules au strict nécessaire		
Actions réalisées	Date	Budget

Entretien annuel sans modification du profil de voirie		
Pose de borne rétractable automatisée pour limiter le trafic dans la zone de rencontre	2018	53 400 €

Place Constantin: Piétonisation centre historique		
Objectif : limiter l'accès aux véhicules au strict nécessaire		
Actions réalisées	Date	Budget
Entretien annuel sans modification du profil de voirie		
Pas de projet d'aménagement pour cette voie située dans la zone réglementée par le dispositif de bornes rétractables automatisées et centralisées		

Rue du Pont:		
Objectif :		
Actions réalisées	Date	Budget
Entretien annuel sans modification du profil de voirie		
Pas de projet d'aménagement depuis 10 ans		

Avenue Victor Hugo: Requalification boulevard urbain		
Objectif :diminuer la place de la voiture au profit des déplacements doux actifs		
Actions réalisées	Date	Budget
Entretien annuel sans modification du profil de voirie		
Aménagement voirie partie Est	2020/2021	1 500 000 €
Aménagement voirie partie Ouest	2024	1 850 000 €

Boulevard Emile Combes:		
Objectif :		
Actions réalisées	Date	Budget
Entretien annuel sans modification du profil de voirie		
Pas de projet d'aménagement depuis 10 ans		

Place Lamartine:		
Objectif :		

Actions réalisées	Date	Budget
Entretien annuel sans modification du profil de voirie		
Pas de projet d'aménagement depuis 10 ans		

Avenue de Stalingrad:		
Objectif :		
Actions réalisées	Date	Budget
Entretien annuel sans modification du profil de voirie		
Pas de projet d'aménagement depuis 10 ans		

Avenue Maréchal Juin:		
Objectif :		
Actions réalisées	Date	Budget
Entretien annuel sans modification du profil de voirie		
Pas de projet d'aménagement depuis 10 ans		

Avenue des Arches: Sécurisation		
Objectif : abaisser la vitesse et réduire les nuisances dû aux passages de véhicules		
Actions réalisées	Date	Budget
Entretien annuel sans modification du profil de voirie		
Pose de ralentisseurs pour baisser la vitesse des usagers. Travaux ACCM	2023	18 k€

Avenue Président Alliende:		
Objectif :		
Actions réalisées	Date	Budget
Entretien annuel sans modification du profil de voirie		
Pas de projet d'aménagement depuis 10 ans		

6. Programme d'action de prévention et de réduction des nuisances pour les cinq années à venir

6.1 Description des actions prévues ou en cours de réalisation

Axe 1 : Développement des voies vertes		
Objectif : maillage territoire de la ville d'Arles de voies vertes pour favoriser les déplacements en mode doux		
Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
Chemin Marcel Sembat : Projet aménagement voie verte sur l'ancienne voie ferrée avec réfection de la voirie du ch. Marcel Sembat sur la portion longeant cette voirie	2025/2026	50K€
Avenue des Alyscamps : Projet création voie vélos avec réduction des voies véhicules de 2*2 à 2*1	2026/2027	100K€

Axe 2 : Voie TCSP		
Objectif : Réaménagement avenue principale d'entrée de ville favoriser les déplacements en mode doux et bus		
Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
Avenue Stalingrad : Requalification de l'avenue - création voie TCSP, voie vélos et réduction voiries dédiés aux véhicules - Etudes en cours	2026 -2031	4 000 K€/tranches

Axe 3 : Réduction vitesse et favoriser les déplacements en mode doux		
Objectif : Réaménagement axe structurant desserte zone commerciale, favoriser les déplacements en mode doux et bus		
Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
Avenue Marechal Juin : Requalification de l'avenue - voie vélos et réduction voiries dédiés aux véhicules – Projet ACCM Etudes en cours	2026 -2031	3 600K€

Axe 4 : Requalification Quartier de Barriol
--

Objectif : Réaménagement et requalification du quartier de Barriol (quartier politique de la ville), réductions des largeurs de voies, favoriser les déplacements en mode doux, Bus et reconnexion avec les quartiers centraux		
Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
Avenue Salvador Allende : Partie intégrante du projet de NPNRU du quartier de Barriol, axe structurant : études en cours	2026/2031	En cours d'analyse

Axe 5 : Création d'un poumon vert		
Objectif : Création d'une zone Blanche par la requalification d'un espace autour du marais du petit Clar aux portes d'Arles, rond-point des arches, quartier de Pont de Crau		
Actions prévues ou en cours de réalisation	Date	Budget
Aménagement d'un espace de respiration de détente et d'activités en extérieur à destination de l'ensemble de la population	2024/2025	1000K€

6.2 Motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et analyse des coûts/avantages attendus

A ce jour est au regard des relevés de bruits à notre disposition une action spécifique sur le bruit ne semble pas pertinente si l'on envisage une approche coût/ bénéfice pour la collectivité.

Une approche plus globale qui induira une diminution des nuisances a été privilégiée

6.3 Estimation du nombre de personnes concernées par une diminution du bruit suite aux mesures prévues dans le PPBE

Le nombre de personnes concernées par une diminution du bruit ne peut être estimée car aucune action visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement n'est directement inscrite dans le PPBE afin de réduire les risques liés aux bruits.

De plus, la quantification des personnes exposées reste d'autant plus ardue puisqu'il faudrait non seulement prendre en compte les personnes résident dans les zones identifiées précédemment mais également les personnes travaillant à proximité et les personnes empruntant ces axes à pied, à vélo ou en véhicules.

Même si les risques évalués par la cartographie ci-dessus présentés restent faibles voire très faible en nombre d'habitants directement impactés, la diminution de l'intensité de l'ambiance sonore par une requalification et une réorganisation fonctionnelle des voies identifiées et prévues dans les années à venir pourrait avoir un impact significatif sur la qualité du cadre de vie de l'ensemble des usagers de ces voies

7. Bilan de la consultation du public

7.1 Modalités de la consultation

En application de l'article R.572-9 du code de l'environnement, la consultation du public s'est déroulée du 20 février au 20 avril 2025. Elle a fait l'objet d'un avis préalable par voie de presse dans le journal « La Provence » dans son édition du 12 février 2025.

Le projet de PPBE a été mis à la consultation du public par voie électronique sur le site internet de la collectivité : www.arles.fr

Une adresse mail permettait le recueil des observations. Cette adresse électronique avait été diffusée dans l'avis de presse pour recueillir les observations du public.

7.2 Remarques du public

Cette consultation n'a recueilli lors de cette mise à disposition pour consultation du public qu'une seule contribution.

Celle-ci n'interroge pas le projet de plan de préservation du bruit dans l'environnement des infrastructures routières en gestion par la commune d'Arles mais formule une demande de construction d'un mur anti-bruit aux-abords de la RN 113.

7.3 Réponses aux observations

L'observation sera transmise au gestionnaire de l'infrastructure mentionnée par le riverain de la N113.

7.4 Prise en compte des remarques dans le PPBE de la collectivité

Considérant que les réponses ont été intégrées dans le PPBE, le PPBE a été approuvé par le conseil municipal le 20 juin 2025.

Il est publié sur le site internet de la collectivité à l'adresse suivante : www.arles.fr