

Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône- Alpes (26)

Etude réalisée pour le compte de :

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE VALENCE ROMANS SUD RHÔNE-ALPES



Rapport d'étude RA-120167-07-E
7 octobre 2015

Intervenants

Sara SAINZ-PARDO
Céline BOUTIN

Sommaire

Synthèse non technique	4
1. Introduction	6
1.1 Contexte réglementaire et local	6
1.2 Les principaux textes réglementaires	9
1.3 Généralités sur le bruit	9
1.4 Mots et notions clés des cartes de bruit	11
1.5 Définition des objectifs	13
2. Analyse des cartes de bruit stratégiques	14
2.1 Méthodologie et hypothèses	14
2.2 Principaux résultats	15
2.3 Détermination des zones à enjeux	16
3. Bilan des actions réalisées entre 2002 et 2012	19
3.1 Actions du ressort des communes	19
3.2 Actions du ressort des gestionnaires	21
4. Actions réalisées ou à réaliser entre 2012 et 2017	26
4.1 Actions du ressort des communes	26
4.2 Actions du ressort des gestionnaires	27
5. Documents d'orientations stratégiques existants	31
6. Zones calmes	39
6.1 Localisation des zones calmes	39
6.2 Proposition d'actions de préservation des zones calmes	42
7. Types d'actions curatives et de préservation dans le cadre du PPBE	43
7.1 Les grands types d'actions préventives possibles	43
7.2 Les grands types d'actions curatives possibles	43
8. Les objectifs et actions curatives de la Communauté d'Agglomération	46
8.1 Objectifs de la ville de Valence repris dans son PLU	46
8.2 Les actions préventives de la Communauté d'Agglomération	47
9. Suivi du PPBE	48

ANNEXES

Annexe 1.	Plan général de localisation des zones à enjeux	49
Annexe 2.	Fiches des zones à enjeux.....	51
Annexe 3.	Etablissements sensibles en situation de dépassement	74
Annexe 4.	Carte générale des zones calmes de la ville de Valence	76
Annexe 5.	Localisation des zones calmes et des zones à objectif calme de la ville de Valence	78
Annexe 6.	Plan des Zones Calmes de Bourg-lès-Valence	83

PLANCHES

Planche 1 - Axes routiers en dépassement des seuils réglementaires de Valence Agglo ...	7
Planche 2 - Axes routiers en dépassement des seuils réglementaires d'Etoile-sur-Rhône	7
Planche 3 - Axes routiers en dépassement des seuils réglementaires de Beauvallon	8
Planche 4 - Carte de multiexposition de Valence Agglo	14
Planche 5 - Tableau d'estimation des dépassements.....	15
Planche 6 - Localisation des 11 zones à enjeux	17
Planche 7 - Zones à enjeux retenues.....	18
Planche 8 - Localisation des zones de niveau sonore inférieur à 55dB(A).....	39
Planche 9 - Liste des zones calmes par commune.....	41
Planche 10 -Liste des zones à objectif calme par commune (>55dB(A))	42

	Ind	Date	Rédaction	Vérification	Approbation
Révisions	A	07.09.15	S. SAINZ-PARDO	C. BOUTIN	Non réalisée
	B	17.09.15	S. SAINZ-PARDO	C. BOUTIN	A. BIGOT
	C	18.09.15	S. SAINZ-PARDO	A. DAVID	Non réalisée
	D	30.09.15	S. SAINZ-PARDO	C. BOUTIN	A. BIGOT
	E	07.09.15	S. SAINZ-PARDO	C. BOUTIN	A. BIGOT



Synthèse non technique

La lutte contre les nuisances sonores est l'une des compétences transférées par les communes à la communauté d'agglomération Valence Romans Sud Rhône-Alpes

La Directive Européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit, dans un premier temps, la réalisation de cartes stratégiques de bruit (CBS). Les CBS et les statistiques d'exposition au bruit du territoire ont été produites et approuvées en 2013.

Dans un second temps, un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) doit être élaboré selon le Décret n°2006-361 du 24 mars 2006.

Le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

Depuis le 1^{er} janvier 2014, Valence Agglo est devenue la Communauté d'Agglomération Valence Romans Sud Rhône-Alpes, et a intégré les deux communes d'Etoile-sur-Rhône et Beauvallon, qui s'étaient associées à Valence Agglo dans le cadre d'un groupement de commande pour l'élaboration des CBS.

Le PPBE présenté ici est donc établi sous l'autorité de Valence Romans Sud Rhône Alpes. 5 de ses 13 communes (Valence, Bourg-lès-Valence, Portes-lès-Valence, Etoile et Beauvallon) sont concernées par l'obligation réglementaire. Cependant, par volonté de cohérence territoriale, la démarche d'élaboration du PPBE a été étendue aux 8 autres communes de son territoire (Saint-Marcel-lès-Valence, Montélier, Chabeuil, Malissard, Beaumont-lès-Valence, Montmeyran, La Baume-Cornillane et Upie), comme l'avait été celle des cartes de bruit.

L'analyse des cartes indique que les principales sources de bruit responsables des dépassements des seuils réglementaires sont liées au trafic routier et ferroviaire.

Les dépassements dus au bruit routier se concentrent principalement sur des routes départementales et des grandes avenues et boulevards des communes de Valence et Bourg-lès-Valence.

A l'échelle du territoire d'étude, de grands secteurs sont peu impactés par les bruits d'infrastructures de transport. Ces secteurs correspondent souvent à des sites d'intérêt communautaire qui pourraient être valorisés comme des espaces calmes.

Cas des infrastructures routières de Valence

La commune de Valence a élaboré en 2011, un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de ses infrastructures routières (PPBE 1^{ère} échéance), pour satisfaire à ses obligations réglementaires de gestionnaire de sa voirie communale (concernée par un trafic de plus de 16 400 véhicules/jour). Ce document doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans. Sa mise à jour est incluse dans le présent PPBE.

La résorption des Points Noirs de Bruit PNB¹ était l'un des axes principaux du PPBE de la Ville de Valence ; l'objectif étant d'aider les propriétaires éligibles à réaliser des travaux d'isolation phonique. Il est affirmé dans le présent PPBE.

Une étude acoustique aux abords des voies bruyantes a donc été menée. Elle a permis de déterminer des secteurs dépassant les limites réglementaires. Un inventaire définitif des bâtiments éligibles PNB a permis de proposer, à l'ensemble des propriétaires concernés, de réaliser une étude in situ de leur logement (diagnostic acoustique et thermique) afin de bénéficier le cas échéant, d'une subvention à hauteur de 80% des travaux d'isolation sur la façade exposée.

75 logements des 77 diagnostiqués (audits mixtes thermiques et acoustiques financés à 80% par l'ADEME et 20 % par l'agglo) ont été traités (financés à 80% par l'ADEME le restant à la charge du propriétaire) sur le parc public (avenue de Verdun). Pour le parc privé, 113 logements ont été recensés dont 39 logements diagnostiqués (audits mixtes thermiques et acoustiques financés à 80% par l'ADEME

¹ PNB : Point Noir Bruit (bâtiment en dépassement des seuils réglementaires et construit avant juillet 1978).

et 20 % par l'agglo) et 28 logements traités (financés à 80% par l'ADEME) pour les secteurs des avenues de Romans et de Verdun).

Ce bilan est positif et a permis de sensibiliser largement les différents acteurs à la problématique du bruit et notamment les artisans locaux intervenus pour le traitement acoustique (soirée de sensibilisation dédiée).

Enfin, les voies bruyantes communales (voir zones à enjeux - PPBE ci-dessous) doivent faire l'objet dès 2015 d'une étude acoustique pour déterminer de nouveaux secteurs pouvant dépasser les limites réglementaires et bénéficier également de cette mesure de résorption des PNB (2^{ème} phase).

Cas des infrastructures routières de Bourg-lès-Valence

La commune de Bourg-lès-Valence a élaboré en 2011, un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de ses infrastructures routières (PPBE 1^{ère} échéance), pour satisfaire à ses obligations réglementaires de gestionnaire de sa voirie communale (concernée par un trafic de plus de 16 400 véhicules/jour). Sa mise à jour est incluse dans le présent PPBE.

La prise en compte des PNB était l'un des axes principaux du PPBE, l'objectif étant d'aider les propriétaires éligibles, à réaliser des travaux d'isolation phonique.

Une étude acoustique aux abords des voies bruyantes a été menée. Elle a permis de déterminer des secteurs dépassant les limites réglementaires. Un inventaire définitif des bâtiments éligibles PNB a permis de proposer, à l'ensemble des propriétaires concernés, de réaliser une étude in situ de leur logement (diagnostic acoustique et thermique) afin de bénéficier le cas échéant, d'une subvention à hauteur de 80% des travaux d'isolation sur la façade exposée.

185 logements ont été recensés dont 48 logements diagnostiqués (audits mixtes thermiques et acoustiques financés à 80% par l'ADEME et 20 % par l'agglo) et 12 logements traités (financés à 80% par l'ADEME) pour le secteur de l'avenue Jean Jaurès. Certains propriétaires ont fait réaliser des audits mais n'ont pas souhaité donner suite car avaient déjà changé les menuiseries.

Néanmoins, cela a permis de sensibiliser largement les différents acteurs à la problématique du bruit et notamment les artisans locaux intervenus pour le traitement acoustique (soirée de sensibilisation dédiée).

Enfin, les voies bruyantes communales (voir zones à enjeux - PPBE ci-dessous) doivent faire l'objet dès 2015 d'une étude acoustique pour déterminer de nouveaux secteurs pouvant dépasser les limites réglementaires et bénéficier également de cette mesure de résorption des PNB.

Une mise à disposition de ce projet de PPBE, du 23 octobre au 23 décembre 2015 permet de recueillir les observations et les avis des usagers. Les remarques formulées à cette occasion seront analysées et présentées en annexe du PPBE finalisé.

Ce PPBE fera l'objet d'un bilan et d'une mise à jour quinquennale.

1. Introduction

1.1 Contexte réglementaire et local

La Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 et sa transposition dans le droit français (décret et arrêté d'application du 24 mars et du 4 avril 2006), rendent obligatoire la réalisation d'une cartographie stratégique du bruit ainsi qu'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sur le territoire de l'unité urbaine des grandes agglomérations.

Les communes de Valence, Bourg-lès-Valence, Portes-lès-Valence, Etoile-sur-Rhône et Beauvallon de la Communauté d'Agglomération Valence Romans Sud Rhône-Alpes sont concernées par la mise en œuvre des prescriptions de la Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 sur la gestion du bruit ambiant. Cependant, les 8 autres communes de Saint-Marcel-lès-Valence, Montélier, Chabeuil, Malissard, Beaumont-lès-Valence, Montmeyran, La Baume-Cornillane et Upie, de l'ex-agglomération Valence Agglo avaient été associées à cette démarche afin de trouver une cohérence territoriale, comme pour l'élaboration des cartes de bruit.

La cartographie stratégique du bruit a été réalisée en 2012-2013 et a fait l'objet d'une approbation en conseil communautaire en juillet 2013, après une présentation du dossier auprès de chacune des communes.

La vocation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des endroits remarquables. L'élaboration des PPBE s'appuie sur l'analyse affinée des cartes de bruit, et sur la connaissance des actions réalisées depuis 10 ans et programmées pour les 5 ans à venir.

Le PPBE prend en compte les objectifs majeurs suivants :

- Gérer le bruit au niveau de la planification urbaine.
- Agir sur les déplacements pour réduire les nuisances sonores.
- Agir sur l'aménagement pour réduire l'impact des infrastructures.
- Communiquer et sensibiliser les acteurs et le public.
- Echanger avec l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures impliqués sur le territoire (Communes, Conseil Départemental, DREAL, SNCF Réseau, ...).
- Réaliser des études complémentaires et un suivi de l'environnement sonore.

Le PPBE concerne l'ensemble des sources de bruit de la directive mentionnée ci-dessus, à savoir : tout axe routier, l'aéroport, le réseau ferré et les principales industries au sein des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à Autorisation (ICPE-A).

Les grands objectifs d'un PPBE sont de réduire le bruit dans les zones fortement exposées, de préserver les zones calmes et d'anticiper l'évolution de l'environnement sonore.

Des actions sont inscrites pour les axes dont les communes sont gestionnaires ainsi que pour des thématiques plus transversales pour lesquelles la Communauté d'Agglomération peut être pilote.

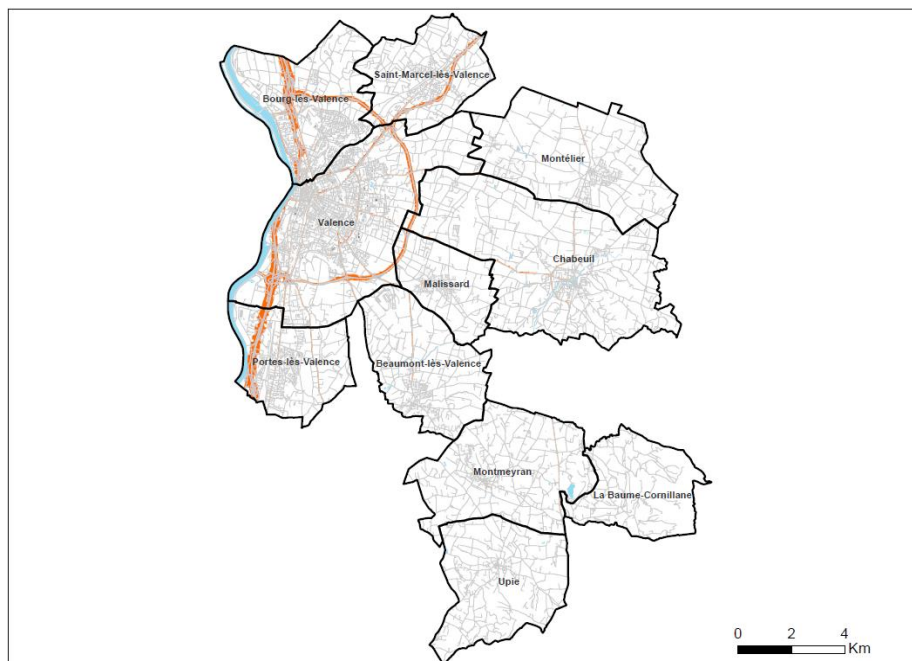
Les cartes page suivante, présentent les dépassements de seuils liés au bruit routier.

Planche 1 - Axes routiers en dépassement des seuils réglementaires de Valence Agglo

Zones exposées au bruit routier - carte de "type c" - LDEN

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden (Level day evening night) dépasse 68 dB(A)

VALENCE AGGLO
SUD RHÔNE-ALPES



Niveaux sonores

LDEN > 68 dB(A)



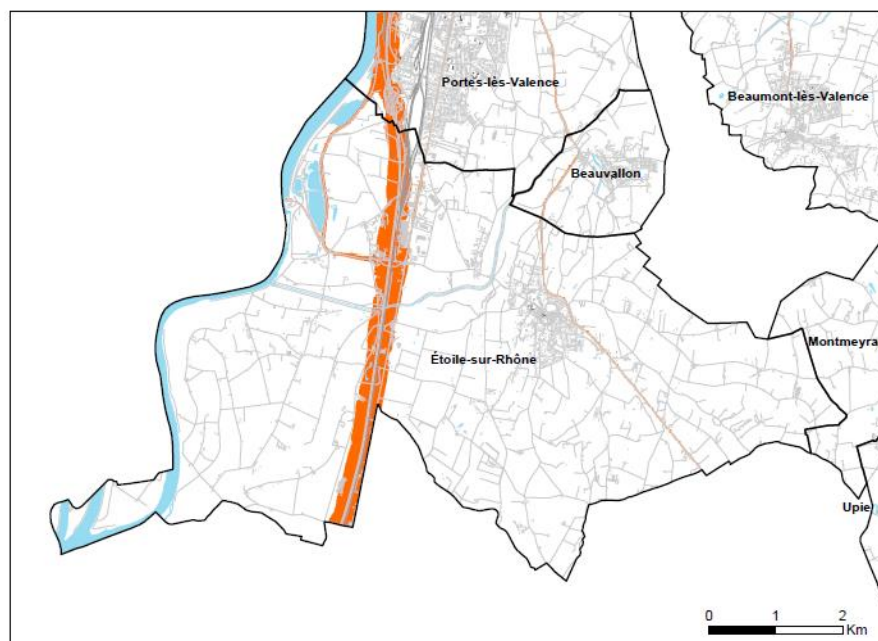
Echelle : 1 / 105 000
Format d'impression : A3

Cartographie : SolData Acoustic / Edition juin 2013 Sources : Valence Agglo - Acoucity - BD TOPO® @IGN - RFF - DREAL - DAC

Planche 2 - Axes routiers en dépassement des seuils réglementaires d'Etoile-sur-Rhône

Zones exposées au bruit routier - carte de "type c" - LDEN

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden (Level day evening night) dépasse 68 dB(A)



Niveaux sonores

LDEN > 68 dB(A)



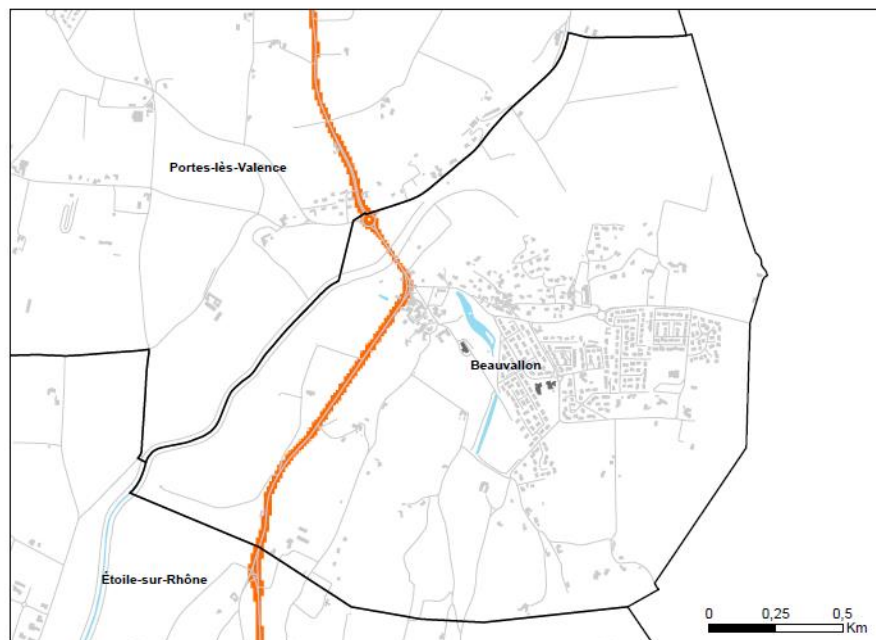
Echelle : 1 / 40 000
Format d'impression : A3

Cartographie : SolData Acoustic / Edition juin 2013 Sources : Valence Agglo - Acoucity - BD TOPO® @IGN - RFF - DREAL - DAC

Planche 3 - Axes routiers en dépassement des seuils réglementaires de Beauvallon

Zones exposées au bruit routier - carte de "type c" - LDEN

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden (Level day evening night) dépasse 68 dB(A)



Cartographie : SolData Acoustic / Edition juin 2013 Sources : Valence Agglo - Acoucity - BD TOPO® @IGN - RFF - DREAL - DAC



Niveaux sonores

LDEN > 68 dB(A)



Echelle : 1 / 10 000
Format d'impression : A3

L'élaboration du PPBE est menée en plusieurs étapes :

- Diagnostic des sources de bruit identifiées par la Directive Européenne, afin de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations, dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006 (cf chapitre 4.1.).
- Définition des actions à mettre en œuvre, en partenariat avec les gestionnaires des infrastructures, hiérarchisation des priorités de traitement et estimation de leurs coûts et identification des études complémentaires nécessaires.
- Homogénéisation du PPBE « agglomération » en fonction des PPBE « gestionnaires ».
- Diffusion aux différents gestionnaires.
- Consultation du public (2 mois).
- Rédaction du document définitif et vote en conseil communautaire de Valence Romans Sud Rhône-Alpes.

On rappelle que le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

Enfin, l'agglomération Valence Romans Sud Rhône-Alpes tient, à cette occasion, à remercier les différents acteurs qui ont participé à l'élaboration de ce PPBE, en particulier les communes gestionnaires, Valence Romans Déplacements, les services de l'État, du Conseil Départemental... Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'État en Drôme a été une source d'information précieuse pour la réalisation du PPBE de l'agglomération valentinoise. Un grand merci également à l'association ACOUCITE qui nous a guidés dans ce dossier complexe et nous a fait partager son expérience.

1.2 Les principaux textes réglementaires

Un premier texte fondateur de la réglementation sur le bruit est daté du **6 octobre 1978**, il concerne l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.

La réglementation en matière de lutte contre les nuisances sonores dues au bruit routier s'est étoffée depuis. Preuve de la préoccupation des législateurs sur cette gêne - source de véritable détérioration du cadre et de la qualité de vie au voisinage des grandes infrastructures routières - l'évolution de la réglementation ne la rend néanmoins pas forcément lisible et facile à appréhender.

Les textes les plus importants qui sont pris en compte pour la réalisation de ce PPBE sont les suivants :

- **25 juin 2002** : Directive européenne relative à la gestion et à l'évaluation du bruit dans l'environnement (2002/49/CE). Cette directive a vocation à définir une approche commune visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Elle s'applique aux émissions sonores dues aux transports et aux installations classées. Elle est basée sur la cartographie, l'information de la population et la mise en œuvre de plans de prévention.
- **26 octobre 2005** : Loi n°2005-1319 (Art. L572-1 à L572-11 du Code de l'Environnement). Cette loi précise les autorités compétentes pour l'évaluation du bruit. En particulier, les gestionnaires des infrastructures routières supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an sont tenus d'élaborer les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) correspondants à ces infrastructures.
- **24 mars 2006** : Décret relatif à l'établissement des Cartes de Bruit et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement et modifiant le code de l'urbanisme (n°2006-361).

1.3 Généralités sur le bruit

1.3.1 L'unité de mesure : le décibel

L'unité de mesure du niveau sonore est le décibel (dB) et l'instrument permettant de mesurer un niveau de bruit est le sonomètre. Le son se définit par plusieurs éléments : les fréquences (grave, medium, aigu), la pression acoustique (décibel/ volume sonore).

L'oreille humaine ne perçoit pas toutes les fréquences de la même manière. Pour prendre en compte ce qui est réellement perçu par l'oreille, on utilise la pondération fréquentielle A. On parle alors de décibel A ou **dB(A)**.

1.3.2 Les indicateurs utilisés



Indicateurs de bruit :

Le Lden caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « Lday, Levening, Lnight », niveaux sonores moyens sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.

Le Lnight (Ln) est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

1.3.3 L'échelle des décibels et quelques repères

A titre informatif, le schéma ci-dessous présente une correspondance entre l'échelle des niveaux sonores, un type d'ambiance en fonction d'une situation « agréable » ou « désagréable ».

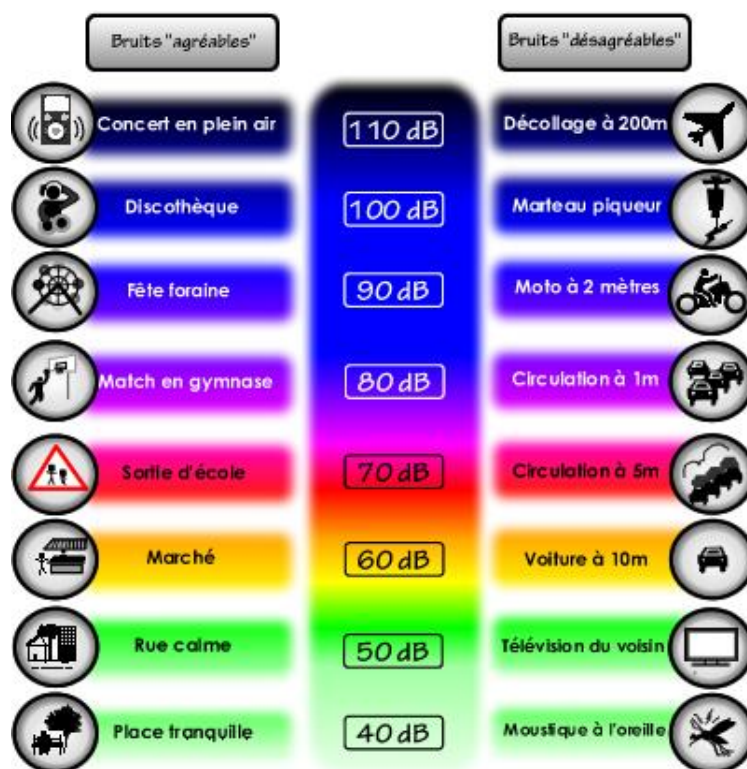
Ces éléments ne sont évidemment présentés qu'à titre indicatif, la perception du bruit ayant un fort aspect subjectif et dépendant du contexte local ou temporel.

Attention ! Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas de manière arithmétique mais logarithmique :

- Lorsque l'on ajoute deux bruits de même intensité, le niveau sonore ne double pas mais augmente seulement de +3 dB.
- Lorsque l'on ajoute un niveau de bruit faible à un niveau de bruit élevé (écart >10 dB), Le niveau sonore total est égal au niveau de bruit élevé.

Quelques repères :

- Une variation du niveau de bruit de 1 dB(A) est à peine perceptible.
- Une variation du niveau de bruit de 3 dB(A) est perceptible.
- Une variation du niveau de bruit de 10 dB(A) correspond à une sensation de bruit « deux fois plus fort ».



1.3.4 Le bruit et la santé

Les niveaux sonores générés chez les riverains par le trafic routier sont en général trop faibles pour entraîner des pertes auditives. Le risque est alors différent : une exposition prolongée à ce type de bruit peut provoquer fatigue, stress, anxiété, troubles de l'attention, troubles du sommeil, troubles cardiovasculaires, hypertension, etc.

En savoir plus : <http://www.sante.gouv.fr>

1.4 Mots et notions clés des cartes de bruit

Les cartes de bruit européennes sont le résultat d'une approche macroscopique et les décomptes de population présentés résultent d'estimations qui ne sont pas une restitution stricte de la réalité.

Mesurer le niveau sonore sur un vaste territoire est en effet impossible et il est nécessaire de recourir à des outils de calcul et de modélisation.

Les calculs s'effectuent à partir des données de topographie, de trafic, de la description du parc de véhicules roulant, des vitesses pratiquées, de qualité des revêtements, etc...

Lorsque les données ne sont pas connues avec suffisamment de précision, elles sont alors estimées selon des hypothèses. Ces valeurs, normalement surestimées, sont donc « forfaitaires ». Pour cette raison, il est possible qu'une voirie fasse moins de bruit dans la réalité que ne le laisse supposer la carte. L'objectif est d'être certain de ne pas sous-estimer la nuisance sonore.

Des cartes et des chiffres

Le contenu et le format de ces cartes répondent aux exigences réglementaires issues de la Directive Européenne 2002/49/CE sur la gestion du bruit dans l'environnement.

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 L_{den}) complété par un indicateur de nuit (L_n). Cet indicateur global sur 24 heures (L_{den}), 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 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. Les cartes de bruit comportent, conformément à la réglementation :

- Des cartes d'exposition au bruit (cartes dites de type a), faisant apparaître des courbes de niveau sonore équivalent sur le territoire. Elles représentent les courbes isophones de 5 dB(A) en 5 dB(A).
- Des cartes des zones affectées par le bruit liées au classement sonore des voies routières en vigueur (cartes de type b).
- Des cartes de dépassement des valeurs limites, représentant les zones où les niveaux sonores modélisés dépassent les seuils réglementaires (cartes de type c).

Outre ces éléments graphiques, les cartes de bruit permettent d'estimer la population dans les bâtiments d'habitation et de dénombrer deux types de bâtiments sensibles (établissement de santé et d'enseignement), exposés aux différents niveaux de bruit.

Qu'appelle-t-on bâtiments sensibles ?

Il s'agit des bâtiments à usage d'habitation ou d'enseignement et de santé. Ces bâtiments sont à protéger des nuisances sonores.

Quels sont les indicateurs utilisés dans les cartes ?

Les indicateurs de niveau sonore utilisés dans le cadre de la réglementation européenne sont exprimés en dB(A) mais ils traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé :

- Le **L_{DEN}** caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « L_{day}, L_{evening}, L_{night} », niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.
- Le **L_N** est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

Quels sont les seuils limites applicables à une infrastructure routière ?

Les seuils sont définis à l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 :

Lden	Ln
68 dB(A)	62 dB(A)

Comment ont été établies les cartes de bruit ?

Les cartes sont issues d'une modélisation acoustique en 3 dimensions suivant les recommandations du SETRA² et du CERTU³ selon une méthode de calcul conforme à la NF-S-31-133. Les niveaux sont évalués à 4 mètres de hauteur, à l'extérieur des bâtiments. Les cartes de bruit correspondent à une situation de référence.

Comment a été calculée l'exposition au bruit de la population ?

Le nombre d'habitants par commune étant connu, chaque bâtiment considéré comme habitation se voit affecter un nombre d'habitants en fonction de son volume. Les habitants d'un même bâtiment sont considérés comme étant exposés au niveau de bruit calculé sur la façade la plus bruyante, ce qui peut conduire à une surestimation des résultats d'exposition au bruit.

Définition d'un Point Noir du Bruit :

Un Point Noir du Bruit (PNB) est un bâtiment répondant à 3 critères :

- **Critère de destination des locaux** : habitation, établissement d'enseignement, de soins, de santé.
- **Critère acoustique** : les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser une des valeurs limites ci-dessous⁴ :

Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV et voie ferrée conventionnelle
L _{Aeq} (6h-22h)	70 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
L _{Aeq} (22h-6h)	65 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
L _{den}	68 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
L _{night}	62 dB(A)	65 dB(A)	65 dB(A)

² SETRA : Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, devenu CEREMA depuis janvier 2014

³ CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, devenu CEREMA depuis janvier 2014

⁴ L'arrêté du 4 avril 2006 applicable aux PPBE a retenu les mêmes valeurs de Lden et Ln que celles du tableau.

- **Critère d'antériorité :**

- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978, c'est-à-dire, antérieure à l'approbation de l'arrêté du 6 octobre 1978 relatif à « l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur ».
- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du décret n°95-22 du 9 janvier 1995, notamment lorsque cette date d'autorisation est antérieure à la date de la Déclaration d'Utilité Publique de l'Infrastructure concernée.
- Les locaux des établissements d'enseignement, de soins, de santé dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L.571-10 du code de l'environnement.

1.5 Définition des objectifs

Aussi bien pour les établissements sensibles que pour les populations, l'objectif principal du PPBE consiste à **réduire les nuisances sonores** et à ramener les niveaux de bruit **en deçà des valeurs limites** définis par les textes pour chacune des sources de bruit. Toutefois, ces seuils sont définis en façade extérieure des bâtiments. Dans certaines situations, il n'est pas possible techniquement ou économiquement d'abaisser les niveaux sonores de la source suffisamment pour permettre le respect des seuils extérieurs. Dans ce cas, des objectifs d'isolation des façades sont fixés pour permettre des niveaux sonores acceptables dans les bâtiments à défaut de les obtenir pour l'environnement extérieur.

Concernant **les zones calmes**, l'objectif est de les protéger. Pour cela, il convient de déterminer :

- Des critères acoustiques et qualitatifs afin de construire une définition de zone calme pérenne.
- Des localisations de zones avec descriptif montrant le respect des critères.
- Des actions de pérennisation des critères.

Enfin, le troisième objectif est **d'anticiper toute modification de l'environnement sonore** liée à des projets d'infrastructures nouvelles ou d'aménagement urbain, et de prendre en compte la problématique bruit le plus en amont possible des projets pour assurer leur bonne intégration au sein du territoire et minimiser les nuisances pour les populations.

2. Analyse des cartes de bruit stratégiques

2.1 Méthodologie et hypothèses

La cartographie stratégique du bruit routier, ferroviaire, industriel et aérien a été réalisée en 2012-2013 par Soldata Acoustic et a fait l'objet d'une approbation en conseil communautaire en juillet 2013, après une présentation du dossier auprès de chacune des communes.

L'exposé sommaire de la méthodologie utilisée pour réaliser les cartes de bruit et les **principales hypothèses** sont décrits dans le Résumé Non Technique accompagnant les cartes de bruit. Les calculs ont été réalisés via le logiciel CadnaA. Les données utilisées (topographie, bâti, trafics routiers, ferroviaires, localisation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, etc.) sont les données numériques les plus récentes disponibles au moment de la structuration des bases de données, exploitées en entrée du modèle cartographique. Néanmoins, ces données ont été complétées par des hypothèses ou valeurs forfaitaires en l'absence d'autres données utilisables (cas des trafics sur les voiries de l'agglomération par exemple). Le nombre d'habitants présents dans un bâtiment est estimé en fonction du volume des bâtiments habités et des données de recensement de la population INSEE (à l'Illet et datant de 2008). Les dates de référence retenues pour chaque source de bruit sont les suivantes :

- 2010 - 2013 pour le calcul du bruit routier.
- 2010 pour le bruit ferroviaire.
- 2012 pour le bruit industriel.
- Pour le bruit des aéronefs : les données du Plan d'Exposition au Bruit en vigueur pour l'aéroport de Valence-Chabeuil ainsi que des courbes complémentaires à 60 et à 65 dB(A) ont été fournies par la Direction Générale de l'Aviation Civile en pour la réalisation des cartes de bruit.

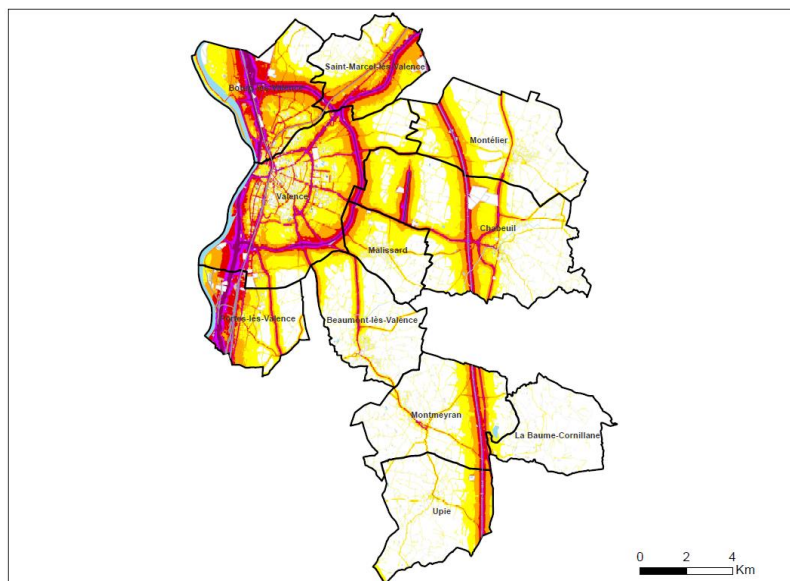
La carte de bruit global (représentant la somme des bruits routier, ferroviaire, industriel et aérien) permet de localiser des zones bruyantes en situation de multiexposition. Elle est présentée en planche 4.

Planche 4 - Carte de multiexposition de Valence Agglo

Carte de multiexposition - carte de "type a" - LDEN

Courbes isophones en Lden (Level day evening night) par pas de 5 en 5, de 55 dB(A) à supérieur à 75 dB(A)

VALENCE AGGLO
SUD RHÔNE-ALPES



Niveaux sonores

- De 55 à 60 dB(A)
- De 60 à 65 dB(A)
- De 65 à 70 dB(A)
- De 70 à 75 dB(A)
- Supérieurs à 75 dB(A)



Echelle : 1 / 105 000
Format d'impression : A3

Cartographie : SolData Acoustic / Edition juin 2013 Sources : Valence Agglo - Acouité - BD TOPO© IGN - RFF - DREAL - DAC

2.2 Principaux résultats

Les cartes de dépassements des seuils de bruit réglementaires (cartes de type C) identifient les secteurs les plus exposés pour chacune des sources de bruit.

Le tableau ci-dessous dénombre, pour chaque source de bruit et chaque période réglementaire, les personnes et établissements sensibles potentiellement exposés à des niveaux de bruit dépassant les valeurs seuils définies dans l'arrêté du 4 avril 2006. Les données des statistiques d'Etoile-sur-Rhône et Beauvallon ont été ajoutées aux données de Valence Agglo.

Planche 5 - Tableau d'estimation des dépassements

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit aérien
L_{DEN} : Valeurs limites en dB(A)	68	73	71	55
Nb d'habitants	30 100	2 500	0	100
Nb d'établissement d'enseignement	39	3	0	0
Nb d'établissements de santé	8	0	0	0

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit aérien
L_N : Valeurs limites en dB(A)	62	65	60	X
Nb d'habitants	12 800	3 400	0	X
Nb d'établissement d'enseignement	17	4	0	X
Nb d'établissements de santé	3	1	0	X

NOTA : Les données sont arrondies à la centaine près.

Commentaires (extrait adapté des résumés non techniques de Valence Agglo, Etoile-sur-Rhône et Beauvallon):

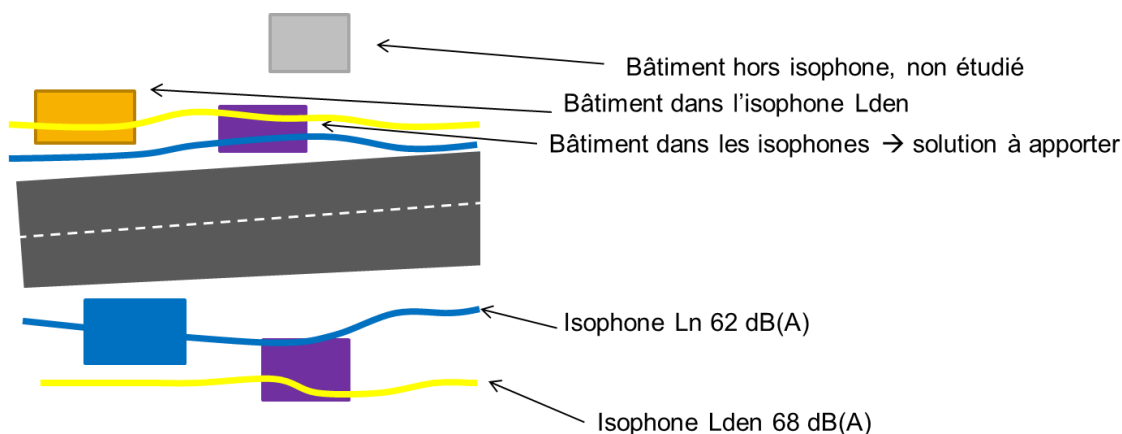
- Sur le territoire cartographié de la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes, le trafic routier est la principale source de bruit générant des dépassements des valeurs limites. En effet, près de 92% des dépassements sont liés au bruit routier suivant l'indicateur L_{den}. Ces dépassements concernent potentiellement un quart de la population et des établissements sensibles du territoire. Toutes les communes de la Communauté d'Agglomération sont concernées par ces dépassements hormis La Baume-Cornillane et Upie.
- Près de 2% de la population est potentiellement exposée à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires du bruit ferroviaire suivant l'indicateur L_{den}. Les 3 communes de Valence, Portes-lès-Valence et Bourg-lès-Valence, seules communes de la Communauté d'Agglomération concernées par les textes, sont concernées par les dépassements liés au bruit ferroviaire.
- Les statistiques liées au bruit aérien indiquent qu'une centaine de personnes est potentiellement exposée à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires. Cette population se concentre principalement sur la commune de Chabeuil.
- Peu de personnes (moins de 50 personnes par le jeu des arrondis) sont potentiellement exposées au bruit industriel au-delà des seuils réglementaires.
- Pour toutes les sources de bruit concernées, les communes de La Baume-Cornillane et Upie ne sont concernées par aucun dépassement.

2.3 Détermination des zones à enjeux

2.3.1 Méthodologie

Plusieurs critères sont pris en compte dans les étapes d'analyse qui permettent déterminer les zones à enjeux de bruit routier. Ces étapes sont décrites ci-dessous.

- **Etape 1 : Sélection des bâtiments qui sont soumis à des niveaux supérieurs aux seuils réglementaires par source de bruit.** La source de bruit qui impacte le plus dans le territoire est le bruit routier.



- **Etape 2 : Analyse de la présence de bâtiments d'habitation ou d'établissements sensibles :** information extraite de la BdTopo et des informations des services de la Communauté d'Agglomération et des communes.
- **Etape 3 : Détermination des Point Noirs de Bruit** à partir des données recensées par l'Agglomération.

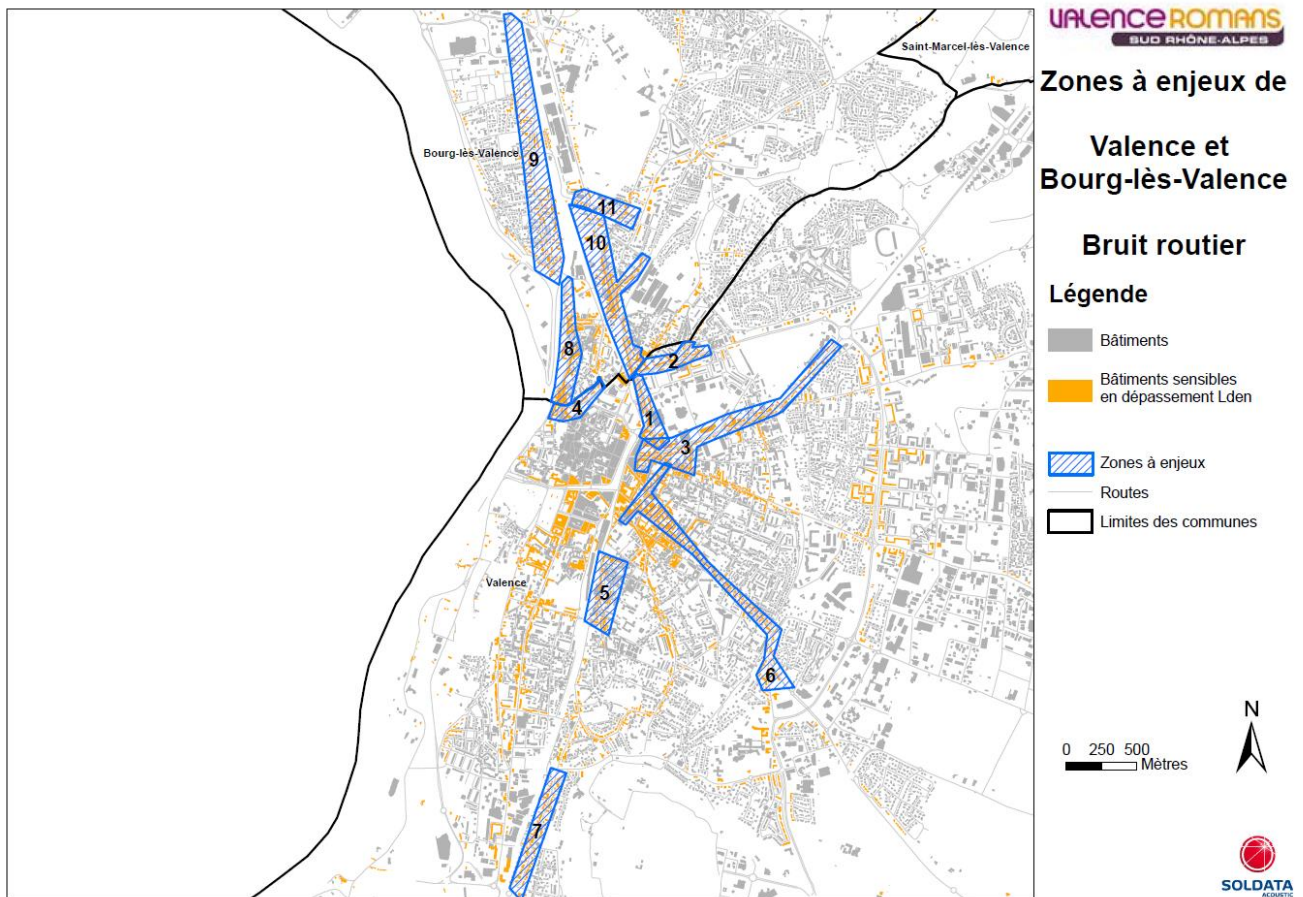
A partir de ces 3 étapes, et de l'appréciation des communes, qui possèdent un ressenti local, **11 zones à enjeux** ont été retenues à l'issue des analyses. La totalité des zones à enjeux est concernée par le bruit routier.

A noter que la délimitation de ces zones ne relève pas d'une analyse portée par un modèle mathématique mais d'une analyse cartographique des zones concentrant les nuisances les plus importantes et impactant des bâtiments sensibles.

2.3.2 Identification des zones à enjeux

La localisation des zones à enjeux retenues est présentée ci-dessous. Un plan est en annexe 1.

Planche 6 - Localisation des 11 zones à enjeux



Commentaires :

- A noter qu'uniquement les communes de Valence et Bourg-lès-Valence sont concernées par des zones à enjeux. Le reste des communes n'est pas considéré, soit parce qu'il n'y a pas de dépassement des seuils réglementaires, soit parce que le nombre des dépassements est très faible.
- L'analyse croisée des zones de dépassement et des bâtiments a permis de recenser **489 bâtiments sensibles dépassant le seuil L_{den}** : il peut s'agir d'habitations ou d'établissements de santé ou d'enseignement. Ces **bâtiments impactés** à étudier ont été regroupés en **11 zones à enjeux**.

Le tableau page suivante identifie les localisations des zones à enjeux. Les informations sur les dépassements en termes de nombre de bâtiments, population exposée et type de bâtiment sont aussi recueillies.

Planche 7 - Zones à enjeux retenues

Zone à enjeux	Commune	Nom de la zone	Nombre de bâtiments en dépassement		Population exposée		Nombre d'établissements sensibles en dépassement	
			L _{den}	L _n	L _{den}	L _n	Santé	Enseignement
1	Valence	Zone de la Marne	11	8	1102	839	0	0
2	Valence	Zone de Verdun	20	12	677	615	0	1
3	Valence	Zone Romans(**)	75	49	2116	1757	0	1
4	Valence	Zone Manutention	10	6	286	258	0	0
5	Valence	Zone Paul Bert	22	11	488	176	0	0
6	Valence	Zone Faventines / Dr Santy / Alpes	88	44	2470	1055	0	6
7	Valence	Zone Libération	47	12	403	171	0	1
8	Bourg-lès-Valence	Zone Thannaron / Libération	28	22	940	851	0	1
9	Bourg-lès-Valence	Zone Jean Bart	125	85	643	405	0	1
10	Bourg-lès-Valence	Zone Jean Jaurès(*) / Marc Urtin / Lyon (Bourg-lès-Valence)	52	33	1538	1300	0	1
11	Bourg-lès-Valence	Zone l'Ile Adam	30	16	188	124	0	0

(*) Les PNB de l'avenue Jean Jaurès à Bourg-lès-Valence ont déjà été traités

(**) La zone a été traitée en partie.

Commentaires :

- Les zones en vert sont des zones où des PNB ont déjà été traités par isolation de façade.
- Les différentes zones à enjeux déterminées présentent de fortes disparités en termes de superficie, du nombre d'habitants contenu ou du type d'habitat, cependant plusieurs similitudes sont notables : la source la plus importante de dépassement sonore est routière.

En annexe 2, les fiches de chaque zone à enjeux détaillent le trafic sur la zone, les dépassements en termes de bâtiments et de population, les actions passées, les actions prévues, prises de vue et des plans de localisation en format A4.

L'annexe 3 présente l'exposition au bruit des établissements d'enseignement et/ou de santé en situation de dépassement des valeurs seuils.

3. Bilan des actions réalisées entre 2002 et 2012

Comme spécifié dans l'arrêté du 4 avril 2006, le PPBE doit recenser l'ensemble des mesures réalisées entre 2002 et 2012, et programmées entre 2012 et 2017, pour l'ensemble des acteurs du territoire de la Communauté d'Agglomération.

Les 2 paragraphes suivants synthétisent les actions de réduction du bruit réalisées entre 2002 et 2012 par :

- Les communes (§3.1).
- Les gestionnaires d'infrastructures (§3.2).

3.1 Actions du ressort des communes

Les actions menées depuis 10 ans par les 13 communes appartenant à la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes sont listées ci-dessous.

Actions déjà menées entre 2002 et 2012				
N°	Intitulé	Descriptif de l'action	Montants des travaux	Date
Malissard				
1	Reprise rue du Stade	Enrobé sur 1 500m de voirie + limitation vitesse	/	2005
2	Reprise avenue Buzatte	Enrobé sur 1 000 m de voirie + limitation vitesse	/	2007
Montélier				
1	Création d'une zone 30 + aménagement de l'avenue du Vercors	Bourg de Montélier (voies principales et lotissements)	Vercors : 418776€ HT Signalisation : 9948€ HT (dont radar pédagogique)	2011-2012
2	Intégration au PLU des zones de bruit	Prescriptions adaptés pour les constructions impactées par le bruit provenant de la D538, du TGV et de l'aérodrome.	0	2002
Beaumont-lès-Valence				
1	Chemin des CHIRONES	Mise en place de chicanes avec des plateaux surélevés pour ralentir la vitesse.	/	/
2	Chemin des NOSTES	Mise en place de chicanes avec des plateaux surélevés pour ralentir la vitesse.	/	/
3	Ecole Pierre Mendès France	Cantine réfectoire en plafond de 2 locaux.	/	/
4	/	Insonorisation du plafond de la Grande salle.	/	/
Valence				
1	Réaménagement des Boulevards du Centre-ville	Diminution de la circulation, passant de ~40 000 V/J à ~25 000 V/J.	/	/
2	Réalisation de la Zone 30 du Centre-Ville	Secteur immédiat autour du centre ancien.	/	/
3	Réalisation de la Zone 30 du Faure-Papin	Secteur situé entre l'avenue M. FAURE et la rue D. PAPIN.	/	/
4	Développement des Modes Doux	Mise en œuvre des Libélo Action sous Maitrise VRD.	/	/
5	Actions mises en œuvre par le service voirie signalisation sur l'ensemble de la commune de Valence	- Acquisition de matériel électrique pour la mise en œuvre du marquage routier en régie. - Intégration dans les marchés de critère environnementaux notamment liés à la réduction du bruit sur les chantiers.	/	/

Actions déjà menées entre 2002 et 2012				
N°	Intitulé	Descriptif de l'action	Montants des travaux	Date
6	Actions mises en œuvre par le service propreté urbaine sur l'ensemble de la commune de Valence	- Organisation complète des circuits des balayeuses dans le centre-ville. - Modification régulière, en semaine, des organisations de tournées afin d'éviter de générer du bruit toujours à la même heure, au même endroit. - Equipement des balayeuses de balais en caoutchouc, afin d'atténuer les bruits de frottement. - Acquisition de 2 véhicules « Goupil G5 » hybrides bi-modes électriques/essence, pour la collecte des dépôts sauvages et vidage corbeilles en ville.	/	/
7	Actions mises en œuvre par le service Espace vert sur l'ensemble de la commune de Valence	- Acquisition du matériel électrique pour réduire le bruit. - Remplacement des souffleurs à feuilles thermique par des souffleurs électrique. Réduction de 95dB à 80dB en moyenne par appareil.	Surcoût de 2000€/appareil en moyenne soit 4000€/an.	/
Bourg-lès-Valence				
1	Rue du Moulin d'Albon.	Réalisation d'un sens unique avec piste cyclable.	/	2005-2006
2	Avenue Georges Brassens à hauteur du collège.	Réalisation d'un plateau traversant.	/	/
Etoile-sur-Rhône				
1	Place de la Peyrouse, Rue des écoles, rue de Montoisson, rue de Beauvallon, rue du Parquet.	Aménagement des espaces publics (changements de la géométrie des voies et trottoirs), création de trottoirs et plateaux traversants, réduction de vitesse.	/	2006-2009
2	Immeuble de la Cure, rue Vente cul et place du Théâtre, rue de la Roquette, immeubles dangereux, ...).	Réhabilitation sur des bâtiments du cœur du village.	/	/
3	Rue Cachonne et rue des Ecoles	- Engager l'aménagement. - Stratégiques pour la sécurité des dessertes piétonnes et automobiles du plateau scolaire.	/	/
4	/	Concentrer l'investissement sur des opérations de requalification des entrées de village et des espaces publics de l'agglomération au travers de toutes ces places et ces ruelles d'accès au cœur du village.	/	/
5	Place de la République	Repenser l'ensemble du stationnement et l'installation du marché, tout en réorganisant les accès aux terrains de tennis, boulodrome, salle des fêtes, gymnase, Pôle Petite Enfance et les commerces de l'esplanade.	/	/
6	RD 444 depuis la rue de Montoisson à l'Est, au Nord côté Beauvallon, et sur la RD 111 A à Ouest rue du Parquet	Aménager les entrées de l'agglomération du village afin de réduire la vitesse des automobilistes entrant dans l'agglomération.	/	/
7	Au niveau des panneaux d'agglomération.	Mise en place des plateaux traversant.	/	/
8	Route de Beauvallon et rue de Montoisson.	La construction de trottoirs limitant la largeur de la chaussée a été étudiée. La largeur des chaussées ont été ramenée à 5,50 m sur la route de Beauvallon et 5 m sur la rue de Montoisson.	/	/

Actions déjà menées entre 2002 et 2012				
N°	Intitulé	Descriptif de l'action	Montants des travaux	Date
9	Sur l'ensemble de l'agglomération	- Aménagements qui ont permis de mettre en place une zone à 30 km/h, de donner à toutes nos entrées un caractère urbain et d'accentuer la mise en sécurité de nos accès et sorties de nos différentes rues adjacentes. - Renouvellement des revêtements de chaussée. - Renforcer contrôles, durcir les sanctions et informer les usagers des deux-roues motorisés.	/	/
10	Route des Basseaux (Etablissement brioches Pasquier)	Zone à 50 km/h.	/	/
11	Chemin du Chez (Ecole)	Zone à 50 km/h.	/	/
12	Chemin de Montagnier	Zone à 70 km/h.	/	/
13	Chemin des Josserands	Zone à 70 km/h.	/	/
14	Hameau des Pécolets	Zone à 30 km/h.	/	/
15	Chemin de Clavel	Zone à 50 km/h.	/	/
16	RD 111 et RN7	Classement sonore des voies bruyantes.	/	/
17	Ecole de la Gare (haie vive en Bambou en limite de la RN 7 déviation de Portes les Valence).	Mise en place d'écran.	/	/

Commentaires :

- D'une manière générale, la création de zones à 30 km/h permet un gain de 1 à 2 dB(A) dans les zones concernées.
- Les réaménagements de voirie (modification des régimes de priorité, modification du tracé, aménagements en faveur des déplacements doux et points de rencontre, etc.) permettent un gain acoustique de l'ordre de 1 à 2 dB(A) selon les zones concernées par ces aménagements.

3.2 Actions du ressort des gestionnaires

3.2.1 DREAL⁵, DDT⁶ et DIR⁷

Au niveau de la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes, la DIR a en charge la gestion et l'entretien du réseau routier national, à savoir la RN7 à Bourg-lès-Valence (côté Nord) et à Portes-lès-Valence et Etoile-sur-Rhône (côté Sud) et la RN532 à Saint-Marcel-lès-Valence.

Les actions relatives à la gestion de l'environnement sonore entre 2002 et 2012 sont décrites dans le tableau ci-dessous.

Actions déjà menées entre 2002 et 2012				
N°	Intitulé	Descriptif de l'action	Estimation financière	Date
1	RN7 à Bourg-lès-Valence, sens sud-nord	Renouvellement des couches de roulement des chaussées	/	2007
2	RN 532 à St Marcel les Valence, sens sud-nord, (sur 280 m)	Renouvellement des couches de roulement des chaussées	/	2008
3	RN7 à Portes les Valence, dans les 2 sens, (sur 500m)	Renouvellement des couches de roulement des chaussées	/	2009

⁵ DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

⁶ DDT : Direction Départementale du Territoire

⁷ DIR : Direction Interdépartementale des Routes

Actions déjà menées entre 2002 et 2012				
N°	Intitulé	Descriptif de l'action	Estimation financière	Date
4	RN 532 à Saint Marcel les Valence, sens nord-sud, (sur 800m)	Renouvellement des couches de roulement des chaussées	/	2009

3.2.2 SNCF Réseau (anciennement Réseau Ferré de France RFF)

La SNCF Réseau a réalisé et envisage des actions sur son réseau dans les communes qui concernent cette étude.

Les actions relatives à la gestion de l'environnement sonore entre 2002 et 2012 sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

Actions déjà menées entre 2002 et 2012				
N°	Intitulé	Actions mise en place	Estimation financière	Date
2	Département du Rhône, dans la Vallée du Rhône	Etude de modélisation acoustique sur la voie ferrée	/	2010-2011
3	Portes-lès-Valence et Valence (là où sont envisagés des écrans acoustiques)	Etudes d'avant-projet	- Etoile-sur-Rhône : ZBC=7 ; Logements PNB=16 ; Pop=48	2012
			- Portes-lès-Valence : ZBC=2 ; Logements PNB=222 ; Pop=666 ; Bât sensibles=8 collectifs	
			- Valence : ZBC=3 ; Logements PNB=429 ; Pop=1287 ; Bât sensibles=49 collectifs et 4 enseignement	
			- Bourg-lès-Valence : ZBC=3 ; Logements PNB=319 ; Pop=957 ; Bât sensibles=23 collectifs et 2 enseignement	
4	Vallée du Rhône	Etude préliminaire de modélisation acoustique afin de définir les conditions de résorption des PNB. Identifier les bâtiments sensibles et le niveau d'exposition.	/	2011

3.2.3 Conseil Départemental de La Drôme

Les actions relatives à la gestion de l'environnement sonore entre 2002 et 2012 du Conseil Départemental de La Drôme sont indiquées dans les tableaux ci-dessous.

Le PPBE concernant les routes départementales a été approuvé le 4 mai 2015.

Actions déjà menées entre 2002 et 2012					
N°	Intitulé	Description (technique)	Motif (raison)	Estimation financière	Date de réalisation
1	Mise en Œuvre du Schéma d'Orientation des Déplacements Routiers (SODeR)	Définir et afficher les orientations du département en matière de politique routière	Entre autres participer à la lutte contre le bruit et les pollutions au travers des préconisations générales ou des avis sur les documents d'urbanismes.	Sans objet	2007
2	Réduction des d'Enduits Superficiels	Entre 2002 et 2012 la part des enduits superficiel sur le réseau routier départemental est passée de 53 % à 37, 6 % au profit des enrobés type BBSG (+ 4,4 %) et des enduits coulés à Froid (+ 10,8%)	La proportion d'ES a globalement diminuée au profit de techniques type ECF et BBSG moins bruyantes.	Non quantifiable	2002-2012
3	Financement des traverses d'agglomération	Chaque année le département finance une trentaine de dossiers communaux d'aménagement de routes départementales en travers de zone agglomérée	Faire accepter un meilleur partage de l'espace public en milieu urbain au bénéfice des cycles et des piétons, meilleur respect des limitations de vitesse dans un concept de routes apaisées.	Environ 8,5 M€ de travaux par an, financés en moyenne à 40 % par le Conseil Départemental	2002-2012
4	Schéma Bi-départemental du covoiturage	Réalisation d'une étude	Volonté de développer ce mode de déplacement et volonté de lui donner un cadre.	50 k€ (dont 13 K€ Conseil Départemental 26)	2010-2011
5	Réalisation de 4 aires de covoiturage aux entrées d'autoroute de l'A7	Création de 4 parkings aux abords des échangeurs autoroutiers de Loriol, Valence Nord , Tain L'Hermitage et Montélimar Sud	Offrir aux usagers de l'A7 qui covoiturent des structures plus confortables et sécurisées.	2 000 K€ (dont 527 K€ Conseil Départemental 26)	2011
6	Mise en service d'un site Internet bi-départemental de covoiturage www.ecovoiturage0726.fr	Mise en place d'une plateforme de mise en relation pour les personnes désirant covoiturer	Facilité la mise en relation des personnes désirant covoiturer sur le territoire Bi-départemental Drôme Ardèche et au-delà.	40 K€ (dont 16 K€ Conseil Départemental 26)	2012
7	Mise en œuvre d'un dispositif d'animation et d'outils de communication	Mise en place d'un plan d'action de communication et d'animation porté par les comcom.	Sensibiliser et développer la pratique du covoiturage.	50 K€ (dont 20 K€ Conseil Départemental 26)	2012-2013(*)
8	Mise en place d'aires de covoiturage au sein du Département de la Drôme	Labellisation de parkings existants ou de délaissés routiers pour permettre le RDV et le stationnement des covoitureurs. 25 aires ont été créées	Rendre visible le covoiturage sur le territoire et proposer des lieux de rencontre faciles d'accès et sécurisés.	20 K€	2012-2013(*)
9	Equipement des	Equiper environ 220 km de	Une meilleure mise en	111 K€	2009

Actions déjà menées entre 2002 et 2012					
N°	Intitulé	Description (technique)	Motif (raison)	Estimation financière	Date de réalisation
	bandes multifonctionnelles	RD de panneaux de signalisation et de marquage au sol pour inciter les 2 roues à utiliser les bandes multifonctionnelles.	valeur des surlargeurs multifonctionnelles afin qu'elles soient plus empruntées par les cyclistes.		
10	Plan de Déplacements des collèges	Développer les modes de transport alternatifs à la voiture particulière par la sécurisation des aires de dépose en cars départementaux et l'amélioration des cheminements piétonniers et cyclables	- Favoriser la pratique du vélo et de la marche à pieds pour les collégiens et leurs accompagnateurs.	650 K€ (invest.)	Lancement en juillet 2007
		Améliorer le cadre de vie des citoyens résidant à proximité direct des collèges par la réduction du sentiment d'insécurité et des nuisances sonores générées par les trafics de cars et de VL.			
		5 collèges actifs dans la démarche (aménagement + sensibilisation).	/		
11	Plan de Déplacements Administrations	Organiser et faciliter les déplacements pour les trajets domicile-travail et professionnels des 2800 agents et 160 sites du Département.	- Rationaliser les déplacements	35 K€	2013(*)
			- Apaiser la circulation autour des sites	(étude)	
			- Diminuer le stress dû à la conduite	/	
12	Action de formation et de sensibilisation	Former et sensibiliser les techniciens de BE à la problématique bruits dans les projets routiers et mettre en place des outils de suivi et de contrôle.	- Assurer un niveau de connaissance de l'enjeu « bruit » pour la prise en compte dans les dossiers de DUP. - S'assurer du respect de la réglementation. - Prendre en compte les remarques et souhaits exprimés lors de l'enquête publique. - Rendre compte des aménagements réalisés.	3000 € (formation)	2009-2012
13	VVV Via-Rhône	Réaliser la partie drômoise de la VVV ViaRhône : du Léman à la Méditerranée, sur la base d'une piste de 3 m de large revêtue en enrobé et sur un itinéraire d'environ 67 km.	Réaliser un itinéraire linéaire et continu, aménagé à destination quasi exclusive des déplacements non-motorisés, principalement des cyclistes. Cette infrastructure doit permettre de développer les modes de déplacements doux.	11,9 M€ (dont 6 Conseil Départemental 26)	2009-2013(*)
14	VVV de la vallée de l'Isère	Réaliser la partie drômoise de la VVV de la Vallée de l'Isère entre Saint Nazaire en Royans et Châteauneuf-sur-Isère., jonction avec la Via Rhône sur un itinéraire de 42 km environ.		9,5 M€ (dont 3 Conseil Départemental 26)	2012-2013(*)
15	Réduction des vitesses de 90 à 70 km/h RD143 : CHATEAUNEUF S/L., MONTELIER, ST MARCEL-LES-VALENCE RD206 : MONTELMAR.		Améliorer la sécurité réduire les vitesses et contribue à limiter le bruit	Sans objet	2002-2012

Actions déjà menées entre 2002 et 2012					
N°	Intitulé	Description (technique)	Motif (raison)	Estimation financière	Date de réalisation
	RD211 : BEAUVALLON. RD269 : PORTES-LES-VALENCE. RD444 : ETOILE-SUR-RHONE. RD533N : VALENCE. RD7 : ETOILE-SUR-RHONE, VALENCE.				

(*) La période de réalisation des actions est au-delà de la période 2012-2017.

3.2.4 ASF⁸

Les actions relatives à la gestion de l'environnement sonore entre 2002 et 2012 sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

Actions déjà menées entre 2002 et 2012				
N°	Intitulé	Description (technique)	Estimation financière	Date
1	Bourg-lès-Valence	Bâtiments étudiés	/	2008-2013(*)
2	Valence	Bâtiments étudiés	/	2008-2013(*)
3	Portes-lès-Valence	Bâtiments étudiés	/	2008-2013(*)
4	Etoile-sur-Rhône	Bâtiments étudiés	/	2008-2013(*)
5	Bourg-lès-Valence	Mise en place d'écrans acoustiques (17 PNB protégés).	/	2008-2013(*)
6	Portes-lès-Valence	Mise en place d'écrans acoustiques (17 PNB protégés).	/	2008-2013(*)

(*) La période de réalisation des actions est au-delà de la période 2012-2017.

⁸ ASF : Autoroute du Sud de la France

4. Actions réalisées ou à réaliser entre 2012 et 2017

Les 2 paragraphes suivants synthétisent les actions de réduction du bruit qui ont été réalisées, qui sont en cours de réalisation ou qui seront réalisées entre 2012 et 2017 par :

- Les communes (§4.1).
- Les gestionnaires d'infrastructures (§4.2).

4.1 Actions du ressort des communes

Des actions sont d'ores et déjà prévues par les 13 communes appartenant à la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes sont listées ci-dessous.

Actions réalisées ou à réaliser entre 2012-2017				
N°	Intitulé	Description (technique)	Estimation financière	Date
Malissard				
1	Pôle Sportif	Déplacement équipement sportifs	/	2014 à 2016
2	Route Trésorerie	Déplacement entrée aggro + aménagement de la route	/	2015 à 2016
Montélier				
1	Rue principale	Déplacement du trafic du centre vers la périphérie.	/	2013
2	Chemin de la Limaçole	- Elargissement - Déplacement du trafic de transit.	/	2013
Saint-Marcel-lès-Valence				
1	Avenue Privance	- Réduction de la vitesse 50 km/h - Aménagement	2 400 000 € TTC	2014
Valence				
1	Quartier Châteauvert	Extension de la zone 30 du centre-ville.	/	/
2	Sur les zones à enjeux de bruit de Valence	Résorptions des Points Noirs de Bruit - opération pilotée par Valence Romans Sud Rhône-Alpes et subventionnée par l'ADEME	/	1 ^{ère} tranche : 2013 – 2014 2 ^{ème} tranche 2015-2017
3	Avenue de la Libération	Réaménagement de la voie, rénovation chaussée, création d'une piste cyclable, 3 plateaux traversant avec une limitation à 30 km/h sur ces 3 zones	/	2016-2017
4	Avenue de Romans	Résorption PNB	/	2015
5	Avenue de Verdun	Résorption PNB	/	2015
6	Ville de Valence	Etude acoustique pour déterminer plus finement quels sont les PNB à traiter sur le territoire de Valence.	/	2015
Bourg-lès-Valence				
1	Route de Châteauneuf	Travaux de voirie, piste cyclable, rétrécissement de la chaussée, plateaux traversant, rond-point, cheminements piétons	/	2013
2	Sur les zones à enjeux de bruit de Bourg-lès-Valence	Résorptions des Points Noirs de Bruit - opération pilotée par Valence Romans Sud Rhône-Alpes et subventionnée par l'ADEME et piloté par Valence Romans Sud Rhône-Alpes	/	1 ^{ère} tranche : 2013 – 2014 2 ^{ème} tranche 2015-2017
3	Rue Roger Salengro	Aménagement d'une zone de rencontre à 20 km/h	/	/

Actions réalisées ou à réaliser entre 2012-2017				
N°	Intitulé	Description (technique)	Estimation financière	Date
4	Ville de Bourg-lès-Valence	Etude acoustique pour déterminer plus finement quels sont les PNB à traiter sur le territoire de Valence.	/	2015
Etoile-sur-Rhône				
1	- Entrée Nord RD444 - Entrée Ouest RD111 - Entrée Est RD444(*) - Hameau les Pecolets (*).	- Réduction de vitesse à 30 km/h. - Réorganisation de la circulation en périphérie du cœur du village. - (*) Mise en place de feux tricolores.	/	/
2	Route le Priourat	- Révision PLU - Suppression zone d'habitat en bord de la RD/zone de bruit	/	2014
Beauvallon				
1	Aménagement routier	Coussins berlinois sur la RD211	4 850 €	Eté 2014
2	Aménagement rue des Stades	Chicanes + Modes doux	220 000	2016

Commentaires :

- La prise en compte de critères d'isolation phonique pour l'habitat (neuf, rénovation ou réhabilitation) permettra un gain significatif à l'intérieur des logements.
- Les actions nouvelles envisagées portent sur des réaménagements de voirie, la création de zones 30 et de pistes cyclables et l'amélioration de la circulation : ces actions auront un impact bénéfique sur les niveaux de bruit.

4.2 Actions du ressort des gestionnaires

4.2.1 Etat

Les actions prévues par services de l'Etat sont listées ci-dessous.

Actions réalisées ou à réaliser entre 2012-2017				
N°	Intitulé	Description (technique)	Estimation financière	Date de réalisation
1	Echangeur RN7-RD119 à Montélier	Etude de l'aménagement de l'échangeur.	/	/
2	RN7/RN532/ RD432 à Valence	Etude de l'aménagement du giratoire des Couleures.	/	/
3	N7	PR : 78+200 à 80+600	/	2015
		PR : 91+900 à 91+1100		2015
		PR : 93+0 à 94+300		2015
		PR : 29+680 à 36+300		2016
		PR : 72+0 à 76+740		2016
		PR : 94+300 à 96+560		2016
		PR : 49+800 à 51+650		2017
		PR : 55+700 à 60+800		2017
		PR : 114+400 à 118+807		2017
		PR : 36+980 à 42+1200		2018(*)
		PR : 63+200 à 63+930		2018(*)

Actions réalisées ou à réaliser entre 2012-2017				
N°	Intitulé	Description (technique)	Estimation financière	Date de réalisation
		PR : 64+80 à 64+260		2018(*)
		PR : 66+230 à 66+450		2018(*)
		PR : 68+600 à 69+400		2018(*)
		PR : 48+400 à 49+400		2018(*)
4	N7	Réduction de vitesse sur le contournement de Valence (entre Valence Nord et Valence Sud)	/	Fin 2015

(*) L'action programmée hors la période concernée par ce PPBE mais l'information est également remarquable.

4.2.2 Aéroport de Chabeuil-Valence

Il faut noter que l'agglomération ne comporte pas de grands aéroports ou héliports dont l'activité relève de la Directive Européenne et dont le gestionnaire a obligation de réaliser un PPBE. La Communauté d'Agglomération a pris en compte la problématique du bruit généré par l'aéroport de Chabeuil-Valence dans les cartes de bruit.

L'aéroport de Chabeuil-Valence est géré par le Syndicat Mixte pour l'Exploitation, la Gestion et l'Entretien de l'Aérodrome de Valence Chabeuil. Situé sur la commune de Chabeuil et enregistrant plus de 25 000 mouvements par an, l'aéroport Valence-Chabeuil est ouvert au trafic national commercial et international, ainsi qu'aux avions privés, mais n'accueille plus de ligne régulière depuis l'arrêt de l'exploitation de la ligne Valence-Paris. Il est également occupé par une petite base militaire.

Lors de la récupération des données des actions relatives à la gestion de l'environnement sonore, réalisées et prévues, Soldata Acoustic n'a pas eu de retour du gestionnaire de l'aéroport. Toutefois, il ressort des cartes de bruit fournies par la Direction Générale de l'Aviation Civile que l'aéroport a un faible impact acoustique sur les populations.

La Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes souhaite malgré tout, que soient prises en compte les nuisances sonores ressenties par les riverains les plus proches de l'aéroport et renforcer le dialogue avec le gestionnaire et les habitants proches, afin de trouver des solutions réelles à cette problématique.

Un système d'alerte des pratiques nuisibles est déjà mis en place entre riverains, gestionnaires et entreprises.

4.2.3 SNCF Réseau

Les actions prévues par SNCF Réseau sont listées ci-dessous.

Actions réalisées ou à réaliser entre 2012-2017				
N°	Intitulé	Description (technique)	Estimation financière	Date de réalisation
1	16 communes de la Vallée du Rhône, dont Valence et Portes-lès-Valence	Programme prioritaire d'écrans acoustiques	/	/
2	Valence-Grenoble	Electrification du sillon Sud Alpin, reliant Valence à Grenoble en passant par Romans et Moirans.	/	Jusqu'à fin 2013
3	Nœud ferroviaire lyonnais et CFAL	Modification du nœud ferroviaire lyonnais et notamment la réalisation du CFAL (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise).	/	/
4	Possible solution logistique pour les chargeurs de la région de Valence	Développement des autoroutes ferroviaires et notamment de Bettembourg-Le Boulou (Nord-Sud) et Aiton-Orbassano (transalpine) peut permettre une meilleure compétitivité du fret ferroviaire et devenir une solution logistique pour les chargeurs de la région de Valence.	/	/

4.2.4 Conseil Départemental de La Drôme

Les actions prévues par le Conseil Départemental de la Drôme sont listées ci-dessous.

Actions réalisées ou à réaliser entre 2012-2017					
N°	Intitulé	Description (technique)	Motif (raison)	Estimation financière	Date de réalisation
1	Mise en place d'aires de covoiturage labellisées sur le territoire drômois	A terme, 80 aires de covoiturage devraient être identifiées sur le territoire drômois.	Mise en œuvre opérationnelle du Schéma Départemental de covoiturage. Développer la pratique du covoiturage	/	2014-2017
2	Poursuite de la mise en œuvre du dispositif d'animation et d'outils de communication en accompagnement de la réalisation des aires de covoiturage	Mise en place d'un plan d'action de communication et d'animation porté par les communautés de communes et d'agglomération	Sensibiliser et développer la pratique du covoiturage.	/	2014-2017
3	Centrale de mobilité	Mise en place d'un système d'information multimodale (SIM) sur le périmètre Drôme Ardèche.	Faciliter l'accès aux déplacements alternatifs à la voiture particulière.	1 000 K€	2015-2016
4	Plan de Déplacements des Collèges (PDC)	Accompagner et susciter de nouveaux PDC selon les opportunités	Permettre aux collèges de s'approprier les outils en internalisant la démarche et inscrire la démarche dans le temps et le projet éducatif.	400 K€ (invest.)	2014- 2016
5	Plan de Déplacements Administrations (PDA)	Organiser et faciliter les déplacements pour les trajets domicile-travail et professionnels des 2800 agents et 160 sites du Département.	- Diminuer considérablement la part modale de la voiture. - Favoriser le recours aux modes alternatifs	100 K€	2012-2019(*)
6	Schéma Directeur Cyclable Départemental de la Drôme	Proposer une politique générale en faveur des deux roues pour les aménagements cyclables mais aussi sur l'ensemble des actions en faveur de la pratique du vélo.	Soutenir, promouvoir et améliorer les conditions de l'usage des deux roues	50 K€ (étude)	2012-2014
7	Traitement des PNB dans le contexte de l'appel à projet ADEME	Isolation des façades des logements soumis aux nuisances sonores de la route PNB le long de la RD7 dans la traverse de Portes lès Valence	Résorption des PNB	485 k€ (dont 56 k€ Conseil Départemental 26)*	2014-2016
8	Traitements des zones à enjeux du PPBE	Selon priorité du PPBE Etat		Budget à définir	2015-2017

(*) La période de réalisation des actions est au-delà de la période 2012-2017.

4.2.5 ASF

Dans la réponse d'ASF à nos demandes d'informations, aucune action n'a été indiquée pour les 5 ans à venir. Cependant, une étude de faisabilité pour permettre l'enfouissement tout le long de l'autoroute A7 qui traverse la commune de Valence est en cours de réflexion. Cet avant-projet a un coût de 2 millions d'euros et est financé à 50% par Vinci Autoroutes.

Par ailleurs, le Maire de Valence, Président de Valence Romans Sud Rhône Alpes a demandé officiellement à Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie par courrier du 17 juillet 2015 de réduire la vitesse de 110 à 90 km/h sur le tronçon autoroutier valentinois, tronçon qui borde la partie agglomérée de la ville. Cette disposition est prévue pour fin 2015.

5. Documents d'orientations stratégiques existants

En tant que document stratégique d'agglomération, le PPBE a vocation à être mis en cohérence avec les autres documents stratégiques en vigueur, à savoir :

- Le SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale, en cours de réalisation.
- Le PCET : Plan Climat Energie Territorial (nouveau PCAET avec un volet « Air » en cours de réalisation).
- Le PLU : Plan Local d'Urbanisme de la ville de Valence.
- Le PDU : Plan de Déplacements Urbains.
- Le PPBE Etat.
- Le PPBE du Conseil Départemental de La Drôme.

En effet, les actions de planification urbaine sont inscrites dans les documents d'orientations stratégiques applicables sur le territoire. Ils constituent des outils privilégiés de prévention et rattrapage de situations de conflits habitat/bruit.

5.1.1 SCoT

Le SCoT est en cours de révision. Le diagnostic actualisé du projet, daté d'août 2015 et arrêté en septembre 2015, a été fourni par les services du schéma de cohérence territoriale.

En matière de bruit, le diagnostic prend en compte les objectifs suivants :

Enjeux du SCoT	Conséquence attendue en termes d'environnement sonore
Rendre plus performant les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et aux camions	
Développer un réseau de modes doux, transport collectif covoiturage.	Diminuer la part modale de la voiture, et les nuisances sonores qu'elle induit.
Renforcer les centralités et construire en priorité à proximité des gares / arrêts bus.	Diminution de nuisances dues aux réseaux. Favoriser l'usage des transports en commun.
Organiser la logistique urbaine, le fret ferroviaire et le transport fluvial.	Limitation de l'usage de la voiture. Favoriser l'usage des transports en commun.
Promouvoir les économies d'énergie	
Diminuer l'usage de la voiture individuelle.	Limitation de l'usage de la voiture.
Développer des formes urbaines et des habitats économes en énergie (favoriser l'émergence des éco-quartiers).	

En ce qui concerne le bruit, le SCoT remarque qu'il est un enjeu fort de l'aménagement urbain qui peut devenir prioritaire lorsque l'exposition de la population aux nuisances sonores risque d'entraîner une dégradation importante de ses conditions de vie et de santé.

Les objectifs principaux sont :

- Réduire les sources de nuisances sonores et de pollution atmosphérique

La mise en œuvre du projet du SCoT dans sa globalité repose sur les objectifs suivants :

- La réduction du trafic en durée et en distance en rapprochant habitat, emplois et équipements/commerces.

- Le développement des modes alternatifs à la voiture, orientation détaillée en partie 3, permettra de limiter la croissance de déplacements générés par la croissance démographique et économique attendue et à moyen et long terme de les réduire.
 - Le développement du pôle multimodal de Valence Euro Rhône permettra de réduire le nombre de poids lourds en transit sur les principaux axes à travers un report vers le fleuve ou le fer.
 - Lors de la réalisation ou la requalification d'infrastructure de transports générateurs de bruit, la mise en place d'équipement permettant de réduire les nuisances pour les riverains (merlons, murs anti-bruit, dispositifs végétalisés, couverture des axes...) doit accompagner les différents projets en veillant à une bonne intégration paysagère.
 - Les secteurs à traiter en priorité sont les espaces accueillant des établissements recevant des publics sensibles (scolaire, petite enfance, santé et médico-social...). Si les conditions d'amélioration sur place ne sont pas possibles, les conditions d'une délocalisation à proximité doivent être rendues possibles.
 - La réalisation d'une étude de faisabilité technique et financière visant à «l'effacement» de l'autoroute A7 dans sa traversée du centre-ville de Valence afin de déterminer les modalités d'aménagement permettant de limiter les nuisances liées à cet axe au droit de secteurs naturels et urbains existants et futurs, en rive gauche comme en rive droite du Rhône.
- Encadrer le développement de l'urbanisation à proximité des infrastructures de déplacements

Le SCoT souhaite réduire l'exposition des populations aux pollutions et nuisances issues des circulations ferroviaire et automobile. A ce titre, les objectifs suivants doivent être traduits dans les documents d'urbanisme :

- Les extensions urbaines le long des voies identifiées comme bruyantes de niveau 1 et 2 sont proscrites sauf aménagement urbain permettant d'en atténuer les nuisances (conception, végétalisation,...). Le renouvellement urbain, la réhabilitation, la densification et l'utilisation des gisements fonciers sont autorisés en zone urbaine. Ces restrictions concernent l'habitat et non l'activité.
 - Aux abords des axes routiers de niveaux 3 et 4, il convient d'inscrire dans les PLU, pour toutes opérations nouvelles les dispositions permettant des aménagements où la sécurité et le confort des usagers sont mis en avant.
 - L'intégration d'un volet sanitaire aux études d'impact relatives aux grands projets urbains, de développement ou d'infrastructures permettra de contribuer à la limitation des nuisances pour les populations et à l'amélioration du cadre et des conditions de vie.
- Encadrer le développement à proximité des activités génératrices de nuisances sonores

Le développement de l'habitat à proximité immédiate des zones d'activités générant des nuisances doit être encadré. Des aménagements de type zone-tampon végétalisée sont recommandés.

La distance idéale entre habitat et activités nuisantes doit être adaptée au contexte local.

5.1.2 CET

Le Plan Climat Energie Territorial a pour but de réduire les émissions de gaz à effet de serre, d'augmenter l'efficacité énergétique et d'augmenter la part d'énergie renouvelable dans la consommation d'énergie. Il a été approuvé en juin 2013. L'agglomération Valence Romans Sud Rhône Alpes est en train de réviser ce Plan qui devient **Plan Climat Air Energie Territorial**.

Toute action de réduction des nuisances due au trafic routier a un impact favorable à la fois sur la qualité de l'air et la qualité sonore.

5.1.3 PLU de la ville de Valence

Le PLU de la ville de Valence a été approuvé en décembre 2013.

En matière de bruit, le PLU prend en compte les tendances suivantes :

- Accroissement des déplacements en voiture : une augmentation de la population, du nombre de ménages, et du taux d'équipement en voiture des foyers.
- En raison de la périurbanisation des dernières années à la ville de Valence, les flux de déplacements quotidiens tendent à augmenter, que ce soit pour le travail, la formation, l'enseignement, les achats, les loisirs ou pour tout acte de la vie personnelle.

Dans ce contexte, les besoins en mobilité des habitants augmenteront et se diversifieront dans les années à venir. Il s'agit donc aujourd'hui pour Valence de tenir compte de ces tendances et de proposer des solutions alternatives à la voiture, notamment sur le centre-ville afin de le dynamiser davantage.

La ville de Valence prend comme enjeux les objectifs suivants :

- Amélioration de l'attractivité et de l'accessibilité de la ville.
- Développement de la mixité fonctionnelle dans les futures opérations afin de limiter les déplacements automobiles.
- Création de parkings deux roues à proximité des équipements et services, gares...
- Mise en place d'une offre de stationnement modérée dans les nouveaux quartiers.
- Amélioration des modes doux et du stationnement :
 - Développement des parcs-relais de périphérie.
 - Amélioration des liens interquartiers par la création ou le renforcement de la continuité des liaisons douces.
 - Création d'aménagements cyclables continus et sécurisés.
 - Mise en place d'une desserte des transports en commun optimale dans les futurs quartiers à l'échelle des quartiers et des futures extensions.
 - Réduire, en termes généraux, les nuisances sonores.

5.1.4 PDU de Valence-Romans

Le PDU a été arrêté en mai 2015 et fait le lien avec le SCoT, qui est en cours de réalisation, étant donné les enjeux globaux suivants :

- Réduction de la place de la voiture au profit des modes alternatifs.
- Accès de tous aux pôles de vie internes à Valence Romans Déplacements et facilité d'échange entre les trois pôles urbains du SCoT et l'extérieur.
- Maîtrise des coûts du système de déplacements.
- Connaissance des déplacements pour anticiper et évaluer.
- Amélioration de la coordination entre acteurs.

Les enjeux généraux en matière de bruit sont décrits selon les thématiques ci-dessous :

1. Interface urbanisme et déplacements

- Mettre en cohérence l'organisation des réseaux de transports collectifs avec les développements urbains prévisibles et réciproquement.
- Développer la coopération entre acteurs locaux à l'échelle du SCoT sur la question de l'interaction entre urbanisme et déplacements.
- Promouvoir un urbanisme durable favorisant les modes actifs.

2. Intermodalité

- Aboutir à une véritable offre multimodale.

3. Management de la mobilité

- Développer les actions en faveur de l'écomobilité.
- Améliorer le conseil en mobilité.

4. Transport collectif

- Améliorer la performance du réseau de transport collectif, notamment par la création d'axes haut niveau de service.
- Poursuivre la mise en cohérence de l'offre de transports collectifs avec le développement du territoire dans une logique de complémentarité des offres.
- Consolider les atouts du réseau unifié.

5. Accessibilité

- Améliorer l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite et Handicapées, sur l'ensemble de la chaîne de déplacements.
- Améliorer la qualité, l'agrément et le confort des cheminements piétons sur l'ensemble du territoire, notamment en termes de lisibilité pour l'ensemble des handicaps.

6. Modes actifs

- Développer la pratique cyclable sur l'ensemble du territoire et la rendre concurrentielle pour les déplacements domicile-travail.
- Développer les actions d'accompagnement à l'usage du vélo, la marche à pied et l'intermodalité

7. Stationnement

- Faire de la politique de stationnement, un levier du report modal.
- Développer de nouvelles formes de stationnement ou reconverter l'offre de stationnement vers des usages nouveaux (intermodalité, covoiturage, vélos, véhicules propres, stationnement mutualisé).
- Maîtriser le nombre de places publiques sur voirie en fonction des besoins, améliorer l'attractivité des parcs en ouvrage, hiérarchiser et organiser l'offre de stationnement en zone urbaine y compris pour la mobilité des marchandises.
- Améliorer la lisibilité et la cohérence des réglementations et améliorer le contrôle pour assurer l'efficacité de la politique.
- Améliorer et mettre en cohérence la rédaction des normes de stationnement dans les PLU du territoire et proposer une offre privée résidentielle en adéquation avec la demande.

8. Réseau, trafic routier et sécurité des déplacements

- Définir le réseau routier de demain, en développant les espaces pour les modes alternatifs à l'automobile (vélo, piétons...) et en améliorant la lisibilité du réseau pour chaque mode.
- Réaliser des aménagements cohérents avec les fonctions assignées à chaque voie définies dans la hiérarchisation de voirie actuelle et à définir demain.
- Limiter les nuisances sonores liées au trafic automobile, aux poids lourds et au trafic ferroviaire, la pollution atmosphérique et les impacts sur le climat.
- Contribuer à l'amélioration du cadre de vie et les conditions de vie de la faune.
- Améliorer la sécurité routière sur les axes les plus empruntés et dans les traversées de bourgs
- Développer la sensibilisation de tous les usagers de la route et améliorer la prise en compte des usagers vulnérables.

9. Mobilité des marchandises

- Organiser la coordination des acteurs (professionnels, pouvoirs publics, commerçants, riverains) pour améliorer le transport des marchandises et les livraisons.
- Développer l'usage de la multimodalité pour les entreprises basées sur le territoire et favoriser le report modal pour les transports de longue distance.
- Adapter, rendre lisible et compréhensible la réglementation marchandises et faciliter le contrôle de la réglementation.
- Rationnaliser les itinéraires d'accès aux pôles générateurs de flux marchandises et mutualiser les flux de marchandises à destination des centres.

10. Mise en œuvre et suivi du PDU

- Clarifier le rôle de chaque acteur dans la mise en œuvre des politiques de mobilité sur le territoire et s'assurer de la mise en œuvre coordonnée et cohérente des actions en faveur du report modal.
- Assurer le suivi de la mise en œuvre du PDU.
- Améliorer et partager les connaissances en matière de mobilité sur le territoire.

5.1.5 PPBE Etat

Le PPBE de l'Etat est en cours de consultation et sera approuvé fin 2015. Ce document concerne les réseaux routiers et ferroviaires gérés par l'Etat dans le département de La Drôme.

Pour la période 2015-2018, plusieurs actions sont prévues par les différentes maîtres d'ouvrages comme, la recherche d'un financement pour la réalisation d'études détaillées visant la résorption des points noirs du bruit ferroviaire, le renouvellement des couches de roulement des chaussées par des matériaux permettant une atténuation des nuisances sonores ou encore l'isolation de façades et la mise en place d'écrans acoustiques. Dans le tableau ci-dessous sont listées les actions par Maître d'ouvrage.

Actions/Maître d'ouvrage	Etat DREAL/DIRCE ⁹	ASF	SNCF - Réseau	AREA ¹⁰
Recherche de financement pour les études détaillées			X	
Résorption des PNB routiers (RN7)- isolation des façades + écrans acoustiques	X			
Résorption des PNB routiers par les renouvellements des couches de roulement (action DIRCE)	X			
Etude des demandes de traitement des PNB pour lesquels les propriétaires ont refusé les travaux jusqu'à présent		X		

Les mesures de protection détaillées dans le document sont :

- **Actions préventives :** Rechercher une diminution très forte des trafics routiers en privilégiant les transports collectifs et les déplacements actifs comme la marche et le vélo ainsi qu'à organiser l'aménagement du territoire de manière à ne pas construire de nouveaux bâtiments sensibles à proximité de sources bruyantes existantes.
- **Actions de préservation :**
 - Intégrer la préoccupation de lutte contre le bruit pour profiter de ces investissements pour réduire les nuisances sonores.
 - Etre attentifs à ce que les aménagements réalisés ne constituent une nouvelle source de nuisance sonore ou n'accroissent pas une nuisance existante.
 - Choisir des matériaux adaptés pour les dispositions constructives des bâtiments, leur aération et leur isolement acoustique.
 - Préoccupation à appliquer aussi aux aménagements de sécurité et aux aménagements de recherche de fluidité du trafic (carrefours à feu ; giratoires...).

Dans le programme d'actions 2015-2018, le PPBE recense les informations suivantes :

- **Classement sonore des infrastructures de transports terrestres :** Actualisation tous les 5 ans, ce qui pourrait permettre une révision conjointe avec la cartographie stratégique du bruit.
- **Résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaires :** Sur la ligne Paris-Lyon-Marseille, rechercher le financement des études détaillées préalables aux travaux dans le cadre de la politique nationale de résorption des PNS ferroviaire. Aucune action de traitement n'est prévue sur la période 2015-2018.
- **Résorption des Points Noirs du Bruit routiers :** Direction Interdépartementale des Routes du Centre Est, plusieurs programmes de travaux de renouvellement des couches de roulement des chaussées par matériaux permettant d'atténuer les nuisances sonores sont programmés sur la période 2015-2018.
- **Résorption des Points Noirs du Bruit autoroutiers :** Tous les propriétaires de PNB situés le long du réseau ASF ont été contactés et ont bénéficié de protection individuelle, à l'exception de ceux ayant refusé. Une étude au cas par cas sera réalisée pour ces derniers à leur demande durant la période du PPBE Etat.
Aucune action complémentaire n'est prévue dans le cadre du PPBE Etat.
- **Résorption des Points Noirs du Bruit routiers et autoroutiers (multiexposition) :** PPBE du Conseil Départemental de La Drôme.

⁹ DIRCE : Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est

¹⁰ AREA : Société des Autoroutes Rhône-Alpes

5.1.6 PPBE du Conseil Départemental de la Drôme

Le PPBE concernant les routes départementales a été approuvé le 4 mai 2015.

Les actions programmées dans le cadre du PPBE sont listées ci-dessous par étape :

Etape 1 : Réalisation d'une campagne de mesure de bruit et comptage trafic

Des mesures de bruit in situ ont été ou seront réalisées sur les 18 secteurs exposés. Ces mesures seront associées à des comptages de trafic. Ces mesures permettront de préciser les niveaux de bruit dans les zones identifiées sur les cartes et de confirmer les dépassements potentiels au niveau des bâtiments sensibles.

- Date réalisation prévisionnelle : 2014-2015.
- Budget estimé à : 25 000 €.

Etape 2 : Recherche de solutions de réduction du bruit

Dans le cadre de l'élaboration du PPBE, une recherche préliminaire de solutions a été effectuée. Il en ressort que :

- Selon les bonnes pratiques, des protections à la source doivent être privilégiées. Les zones concernées ne pouvant pas accueillir d'écran acoustique, les solutions envisageables sont du type réduction de vitesse et mise en place d'enrobés phoniques (suivant l'état de la route).
- La dernière mesure de protection consiste à isoler les façades des habitations concernées. Dans ce cadre, le Conseil Départemental a sollicité l'ADEME pour financer un programme d'aide à l'isolation.
- Date réalisation prévisionnelle : 2015-2016.

Etape 3 : Mise en place des solutions

- Pour le secteur considéré, le Conseil Départemental traitera notamment, a RD 7 dans la traversée de Portes-lès-Valence en tant que zone à enjeux prioritaire.

Les solutions envisagées et présentées ci-dessous sont fonctions des résultats de l'étape 1 et 2.

- **Réductions de vitesse :** Des zones 30 peuvent être créées. Gain attendu : 2 dB(A).
- **Changement d'enrobé :** Remplacement des BBSG par des BBTM ou des enrobés acoustiques. Dans un souci de bonne gestion économique, le nouveau revêtement sera appliqué **lorsque les routes nécessiteront des travaux de réfection**. Cependant, ces travaux ne pourront être effectués que sous certaines conditions (absence de déflexion,...), une étude préalable devra donc être menée par les services techniques.
 - Gain attendu : 2-3 dB(A).
 - Date réalisation prévisionnelle : 2016-2018.
 - Budget estimé à : 209 000 €.

Lorsque les solutions à la source ne sont pas applicables ou pertinentes :

- **Traitement des façades :** Les habitations répondant aux critères des points noirs bruit (PNB) dans les 4 zones à enjeux identifiées feront l'objet du programme d'isolation des façades lancé en 2014 avec la collaboration de l'ADEME. Pour le secteur de Valence, seule la RD 7 dans la traverse de Portes lès Valence entant, est concernée.
 - Gain attendu : >5 dB(A).
 - Date réalisation prévisionnelle : 2015-2018.
 - Budget estimé à : 865 000 € dont 448 000 € à charge du Conseil Départemental de la Drôme déduction faites des aides ADEME et des participations des propriétaires concernés. Les crédits seront inscrits en fonction des disponibilités budgétaires.

En ce qui concerne les zones calmes, le Département est favorable pour mener des actions en faveur de la protection de ces zones, en partenariat avec les communes et agglomérations que le solliciteront.

Le suivi du PPBE du Conseil Départemental de la Drôme est nécessaire dans le cadre de sa mise à jour quinquennale qui fait suite à celle des cartes de bruit. Il contiendra un bilan des actions menées.

6. Zones calmes

6.1 Localisation des zones calmes

Outre la localisation des zones bruyantes et la définition des actions à mettre en place pour réduire la nuisance, le PPBE a pour objectif de **préserver les zones calmes**. Sur la base des cartes de bruit, une pré-localisation des zones les moins bruyantes a été réalisée pour aider l'identification de lieux à préserver.

Les zones calmes sont définies dans le code de l'environnement (article L572-6) comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit (<55 dB(A) de bruit global), 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 ...).

La collectivité peut également identifier des **zones à objectif calme**, c'est-à-dire des zones dans 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.

En effet, la cartographie de l'agglomération montre que l'on peut rencontrer des parcs, zones de loisirs et espaces naturels de l'agglomération (ex. parc Jouvet à Valence) qui ne sont pas situés dans des zones où le seuil de bruit est inférieur à 55 dB(A). Ces secteurs sont même parfois localisés dans des zones « critiques » de bruit, car fréquemment situés aux abords des grandes infrastructures routières. Selon la définition de la collectivité, ces espaces sont des zones à objectif calme.

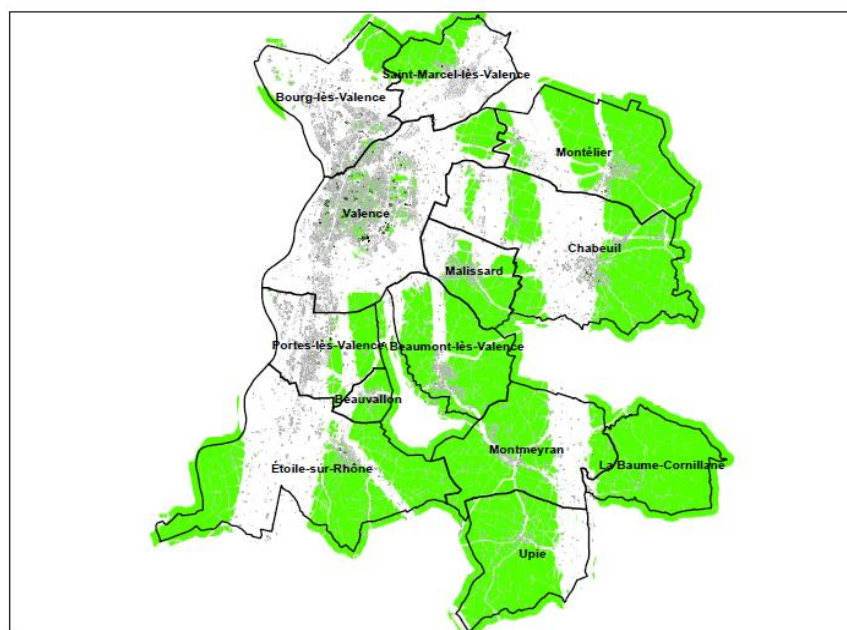
D'ailleurs, ces espaces fréquentés par les populations et impactés par une nuisance sonore forte n'entrent pourtant pas dans la définition des points noirs de bruit puisque qu'il ne s'agit ni d'habitations ni d'établissements sensibles.

La carte suivante présente les zones où le bruit ambiant reste inférieur à 55 dB(A) selon l'indicateur L_{den} .

Planche 8 - Localisation des zones de niveau sonore inférieur à 55dB(A)

Cartographie des Zones Calmes

Indicateur L_{den} < 55 dB(A) de bruit global



VALENCE ROMANS
SUD RHÔNE-ALPES

Légende

-  Bâtiments
-  Etablissements sensibles
-  L_{den} < 55 dB(A)
-  Limites communales

N

Echelle : 1 / 100 000
Format d'impression : A3

Commentaires :

- La carte permet de faire ressortir, en vert, les zones les plus préservées du territoire en termes de nuisances sonores dues aux bruits routier, ferroviaire, industriel et aérien.
- Ces zones sont relativement étendues et correspondent à des espaces agricoles ou naturels pour les communes concernées les plus éloignées de la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes. Même dans les secteurs les plus urbanisés, on note la présence d'espaces préservés du bruit, en cœur d'îlot, ou au niveau de parcs et jardins.
- Ces deux types d'espaces, en milieu urbain ou en milieu plutôt rural, sont intégrés de manière différenciée à la notion de zone calme.

Au-delà d'être des espaces remarquables par leur faible exposition au bruit, ces espaces définis comme zones calmes ont des fonctions de ressourcement, de bien-être et de lieux de loisirs pour les populations (vélo, promenade, jeux, tourisme). Un des objectifs sera de limiter les inégalités environnementales, et donc que les habitants des secteurs fortement impactés par le bruit aient la possibilité de se ressourcer à proximité.

Aussi les paramètres suivants doivent également être pris en compte :

- L'aspect fonctionnel :
 - Accessibilité – en véhicules, en transport en communs, à vélo, etc.
 - Commodités – présence de bancs, d'éclairage le soir.
 - Aménagements - pancartes de localisation, balisage des balades, etc.
- L'aspect humain / relationnel :
 - Convivialité : peut être favorisé par certains aménagements ou être propre au lieu.
- L'ambiance sensible :
 - Eléments naturels : présence de zones arborées, etc.
 - Ambiance sonore : ambiance végétale et animale, sons émanant d'un cours d'eau considérés comme agréables.
 - Esthétique : ambiance visuelle agréable et reposante.
- L'usage et le confort du lieu :
 - Activités : jeux pour enfants, parcours de santé.
 - Propreté : présence de poubelles avec ramassage régulier.
 - Sécurité : éclairage la nuit, éventuellement présence d'un gardien.
- La morphologie de l'espace :
 - Espace de bonne taille, etc.

Ainsi, les zones calmes et les zones à objectif calme recensées auprès des communes sont listées page suivante.

Planche 9 - Liste des zones calmes par commune

Commune	Zones calmes
Malissard	Bois de Saillant
	Les Terres Rouges
	Fond Chambonne
La Baume-Cornillane	Les Bois
	Le Champ de Rôle
	Les Bayettes
	Coli
	Le Barlet
	Bon Temps
Portes-lès-Valence	Parc Louis Aragon
	Parc Léo Lagrange
	Future zone verte (du bois de la Chaffine vers le Stade G. Coullaud à travers champs
	Neyremand
	Les Lacs
	Les Chaux
	Vidalon
	Tégenas
	Les Rebatières
Saint-Marcel-lès-Valence	Bois de Gothéron
	Marquet
	Sapière
	Conflan
	Les Reys
	Les Champs
	Plovier
	Les Oboussiers
	Rousset
	Les grandes terres
	Les debeaux
Etoile-sur-Rhône	Lîle du diable
	Les îles de champfort
	L'ove blanc
	Les îles
	Les îles du chiez
	Bois barbier
	Les chassans
	Les bogros
	Ronchamint
	Les fôrets
	Le Parc du château
Beauvallon	Marsauze
	Donay
	La Roue
	Gréolon
	Les gros pays
	Vichерolle (zone naturelle)
	Zone du lac de Beauvallon
	Zone du Château

Commune	Zones calmes
Valence	Parc Perdrix
	Parc Delessert
	Parc de la Grande Marquise
	Parc Chamfort
Bourg-lès-Valence	Chemin de Valentin et Parc de Valentin
	Parc de la Cartoucherie
	Bois des Chanalets
	Vallon de la Barberolle

Planche 10 - Liste des zones à objectif calme par commune (>55dB(A))

Commune	Zones à objectif calme
Valence	Parc du Polygone
	Stade des Baumes
	Parc Saint Ruff
	Parc Jouvet
	Parc Saint-Victor
	Parc des Trinitaires
	Parc Marcel Paul
	Chemin des Contrebandiers / Chemin de Robinson
Bourg-lès-Valence	L'île de Girodet

Les plans de localisation des zones calmes et des zones à objectif calme de la ville de Valence sont en annexe 4. Les plans de localisation des zones calmes de Bourg-lès-Valence sont en annexe 5.

6.2 Proposition d'actions de préservation des zones calmes

L'objectif inhérent au PPBE consiste à préserver l'environnement sonore de ces lieux de qualité.

Cela se traduit par des actions relatives à la prévention de l'environnement sonore, en lien avec les projets d'infrastructures ou d'aménagements qui pourront impacter sur ces zones, mais également par des actions relatives à l'attractivité de ces lieux pour la population. Les actions de préservation seront orientées pour, à minima, s'assurer du respect durable des critères acoustiques et de cadre de vie.

Les mesures envisageables visant à préserver une qualité acoustique du lieu consisteraient à :

- Dans le cadre de projets :
 - Intégrer la prise en compte des zones calmes dans le cadre des projets d'aménagements, d'infrastructures ou dans le cadre du développement d'activités économiques, notamment via le référentiel d'aménagement.
 - Impliquer les services Environnement lors des projets d'aménagements situés dans un rayon de 1 km autour du lieu à préserver.
 - Sensibiliser en amont les services de la Communauté d'Agglomération et les communes.
- Réaliser un suivi de l'environnement sonore via les cartes de bruit, ou via des mesures de bruit régulières.
- Mener une réflexion sur l'usage de la zone, et les possibles conflits d'usage, à l'intérieur du lieu ou vis-à-vis de l'environnement extérieur.
- Informer et sensibiliser les services, les scolaires voire le public (communications, articles, expositions, enquêtes).

7. Types d'actions curatives et de préservation dans le cadre du PPBE

7.1 Les grands types d'actions préventives possibles

Les actions préventives habituelles sont :

- La réduction de l'intensité du trafic.
- L'éloignement du flux des zones urbanisées.
- L'évitement de l'urbanisation à proximité des voies circulées.
- Sensibilisation du respect de la réglementation routière.

7.2 Les grands types d'actions curatives possibles

Les principales actions qui peuvent être mises en place afin de diminuer l'impact sonore d'une route sont les suivantes :

- Actions à la source : réduction de la vitesse, mise en place d'un enrobé acoustique.
- Actions sur la propagation : écrans acoustiques ou merlons.
- Actions au niveau du récepteur : isolation acoustique des bâtiments.

Pour chacun des types d'action étudiés, l'analyse des avantages et inconvénients, des conditions de mise en œuvre, ainsi que des gains acoustiques moyens attendus constituent autant d'éléments d'aide à la décision pour la mise en place d'actions de réduction dans des secteurs impactés par les nuisances sonores.

L'étude de ces paramètres conduit ainsi parfois à l'impossibilité de mettre en place un type de solution sur un secteur étudié.

Les actions à la source (action sur la vitesse, les revêtements) permettent de réduire les niveaux de bruit pour l'ensemble des bâtiments situés de part et d'autre de la chaussée traitée. Le gain va donc au-delà des seuls bâtiments dépassant les seuils de Points Noirs de Bruit.

Réduction de la vitesse (action à la source)

Cette action est généralement très efficace en termes de réduction des niveaux de bruit, et peut s'accompagner généralement d'un gain en terme de sécurité routière, lorsqu'elle est mise en place sur des portions de routes adaptées.

Une diminution de la vitesse réglementaire doit toutefois s'accompagner de divers aménagements incitant les usagers à respecter cette limitation de vitesse : ralentisseurs, réduction de la largeur de voirie, aménagements de stationnement de part et d'autre de la chaussée (réduction du champ de vision), radars de contrôle de vitesse, affichage au sol etc.

En pratique, lorsqu'une diminution de la vitesse réglementaire est appliquée, elle est de l'ordre de 20 km/h, conduisant à un gain acoustique de l'ordre de 1 à 3 dB(A). Ce gain est variable selon la part de poids-lourds dans le trafic, et selon le bruit lié aux autres voiries.

La mise en œuvre d'une telle mesure ne peut donc s'envisager d'une façon systématique, et doit être précédée d'une analyse détaillée des aménagements qu'elle nécessitera.

En agglomération, la limitation de la vitesse réglementaire relève du pouvoir de police du maire ; une concertation avec la commune concernée sera alors nécessaire.

Mise en place d'un enrobé acoustique (action à la source)

La réponse acoustique suite au changement du revêtement de chaussée sur une route est déterminée en fonction de la vitesse de roulement. Ainsi, plus la vitesse de roulement est élevée, plus le gain acoustique apporté par le changement de revêtement sera important. En effet, au-delà de 30 km/h, le bruit de roulement devient prépondérant sur le bruit moteur.

Les gains acoustiques attendus suite au changement de revêtement par un revêtement acoustique sont indiqués ci-dessous.

Vitesse pratiquée sur la route	Atténuation suite au changement du revêtement
50 km/h	de l'ordre de 3 dB(A)
70 - 90 km/h	de 3 à 5 dB(A)
110 - 130 km/h	supérieur à 5 dB(A)

NOTA : Ces données sont valides uniquement pour le remplacement par du revêtement acoustique.

Pour les secteurs où la mise en place d'un enrobé acoustique est préconisée, pour une bonne efficacité, on considère que l'enrobé doit être renouvelé sur une longueur de 200 m de part et d'autre des bâtiments à traiter. Afin d'estimer le coût de cette solution, un calcul de surface est donc réalisé.

Les revêtements de chaussée étant soumis de façon régulière aux intempéries ainsi qu'à l'agression et à l'usure liées au trafic, leurs performances acoustiques évoluent au cours du temps.

Réalisation d'une isolation de façade (action sur le récepteur)

L'isolation de la façade consiste à traiter les voies de transmission d'un logement (fenêtres, coffres de volets roulants, éléments de toiture, murs). Ainsi l'atténuation apportée par l'isolation d'un logement est estimée à 15 dB(A) environ, à l'intérieur des logements. Ce gain peut-être supérieur pour des isolations renforcées. Ce type de solution est efficace uniquement à l'intérieur des logements, et ne permet pas de traiter les espaces extérieurs (jardins, terrasses).

Mise en place d'un écran antibruit ou merlon (action sur la propagation)

La mise en place d'un écran ou d'un merlon permet une diminution des niveaux de bruit en façade des bâtiments de l'ordre de 5 à 15 dB(A) en fonction de la géométrie (hauteur, longueur) et des propriétés techniques de l'écran.

L'efficacité de ce type de solution dépend de :

- La distance de l'écran/merlon à la source de bruit, sachant que plus l'écran/le merlon est proche de la route, plus il sera efficace.
- La topographie du terrain.
- Des caractéristiques géométriques des bâtiments à traiter : un écran/merlon ne suffira pas à traiter les immeubles de grande hauteur (plus de 5 étages).
- La longueur et la hauteur de l'écran/merlon.
- Des caractéristiques de l'écran : écran absorbant, réfléchissant, présence d'une casquette, écran incliné ...

Les solutions de type écran ou merlon ne sont pas proposées dans les cas suivants : habitat isolé, secteur urbain très dense (type rue en U), habitat surplombant la voie (efficacité limitée).

Les éventuelles contraintes supplémentaires de l'installation d'un écran ou merlon, à vérifier par une étude de faisabilité, pourront être : la nécessité de prévoir une voie d'accès pour l'entretien de l'écran, l'existence d'une continuité écologique à l'endroit de l'écran projeté, les caractéristiques géophysiques du sol (solidité et stabilité des fondations), les contraintes liées au Plan Local d'Urbanisme (hauteur maximale d'un mur), l'intégration paysagère.

8. Les objectifs et actions curatives de la Communauté d'Agglomération

La Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes se fixe les objectifs généraux suivants dans le cadre du PPBE :

- Répondre à un objectif général de résorption des PNB dans les zones à enjeux retenues.
- Réaliser les études complémentaires nécessaires, pour les zones bruyantes les plus exposées en termes de niveaux sonores, dans une seconde étape.
- Mettre en œuvre des mesures préventives visant à éviter l'apparition de nouvelles situations de nuisances sonores critiques.

Les deux premiers objectifs ci-dessous visent la réduction du bruit au niveau des zones à enjeux identifiées par les cartes de bruit.

- Le **1^{er} objectif** vise à effectuer une étude acoustique préalable pour l'ensemble des zones à enjeux conformément à la norme NF S 31085 (« caractérisation et mesurage du bruit du trafic routier » de novembre 2002), pour valider les niveaux sonores déduits de la cartographie. Le nombre et la répartition des mesures devront assurer une représentation pertinente de l'ambiance sonore de ces zones.
- Le **2^{ème} objectif** vise à traiter les PNB complémentaires dans les communes de Valence et de Bourg-lès-Valence au travers l'avenant de convention de l'ADEME.
- Le **3^{ème} objectif** que se donne la Communauté d'Agglomération est de mettre en œuvre une série de mesures préventives ; elles sont développées ci-après.

8.1 Objectifs de la ville de Valence repris dans son PLU

La ville de Valence prend comme enjeux les objectifs suivants :

- Amélioration de l'attractivité et de l'accessibilité de la ville.
- Développement de la mixité fonctionnelle dans les futures opérations afin de limiter les déplacements automobiles.
- Création de parkings deux roues à proximité des équipements et services, gares...
- Mise en place d'une offre de stationnement modérée dans les nouveaux quartiers.
- Amélioration des modes doux et du stationnement :
 - Développement des parcs-relais de périphérie.
 - Amélioration des liens interquartiers par la création ou le renforcement de la continuité des liaisons douces.
 - Création d'aménagements cyclables continus et sécurisés.
 - Mise en place d'une desserte des transports en commun optimale dans les futurs quartiers à l'échelle des quartiers et des futures extensions.
- Réduire, en termes généraux, les nuisances sonores.

8.2 Les actions préventives de la Communauté d'Agglomération

Outre les actions curatives, qui permettent de résorber une situation critique existante, la Communauté d'Agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes engage d'ores et déjà des actions préventives pour éviter l'apparition de nouvelles situations conflictuelles en termes de nuisances sonores.

- Prévention du risque de création de nouvelles situations critiques.
- Communication auprès des administrés et riverains.
- Travail collaboratif avec les agglomérations et les gestionnaires d'infrastructures.

9. Suivi du PPBE

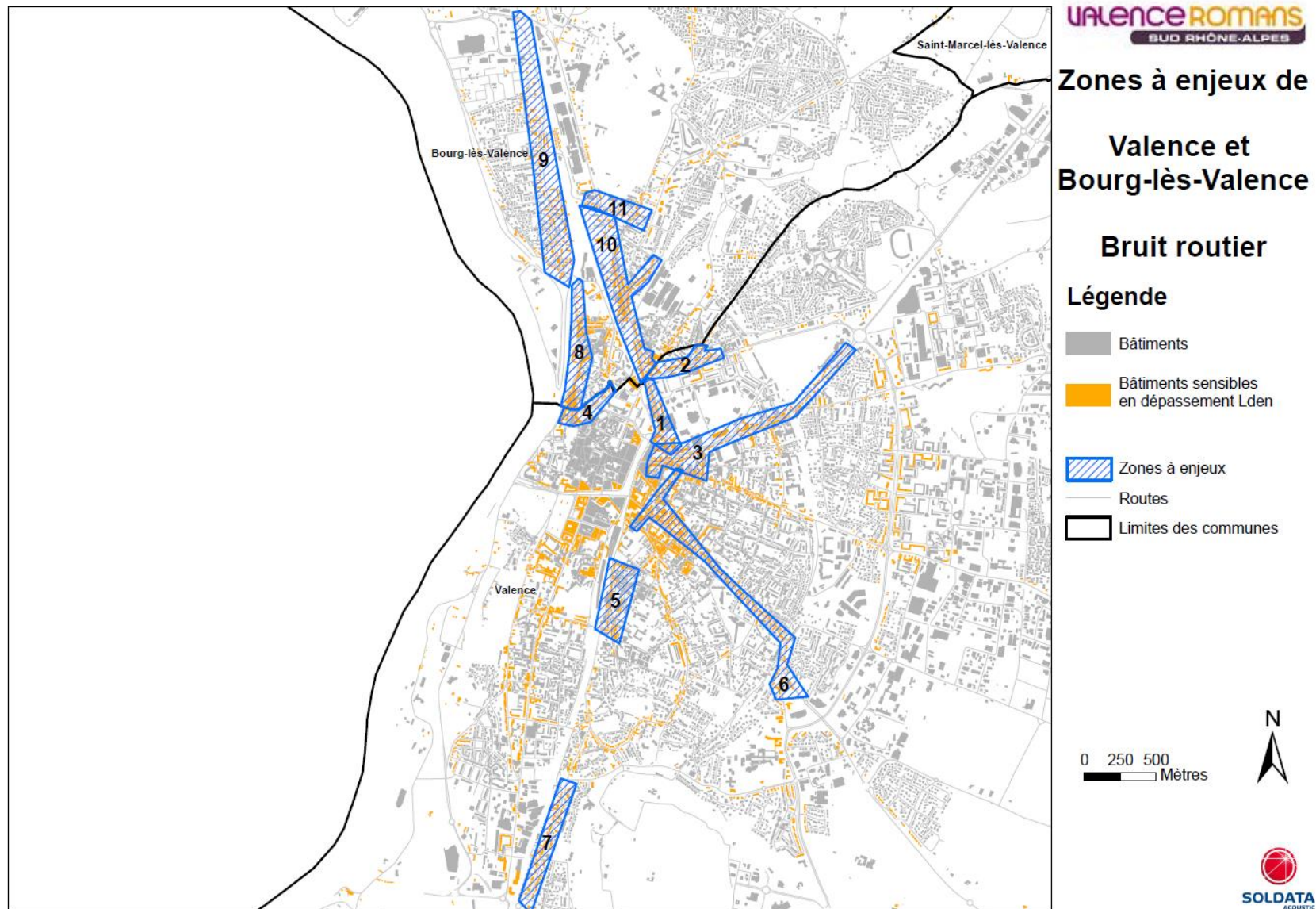
Le suivi d'un PPBE est nécessaire dans le cadre de la mise à jour quinquennale du PPBE, qui fait suite à celle des cartes de bruit. Il contiendra un bilan des actions menées.

Valence et la commune de Bourg-lès-Valence, gestionnaires des infrastructures de transport, réaliseront les actions correctives déjà mentionnées avec des propositions d'actions transversales dont l'impact sur la population est difficilement quantifiable :

- Sensibilisation des aménageurs publics de son territoire.
- Préservation des zones calmes définies.

De plus, les PPBE des gestionnaires du territoire ne sont pas encore tous publiés. L'agglomération de Valence Romans Sud Rhône-Alpes souhaite s'assurer que les zones à enjeux détectées dans le diagnostic seront bien prises en considération et traitées par les gestionnaires.

Annexe 1. Plan général de localisation des zones à enjeux



Annexe 2. Fiches des zones à enjeux

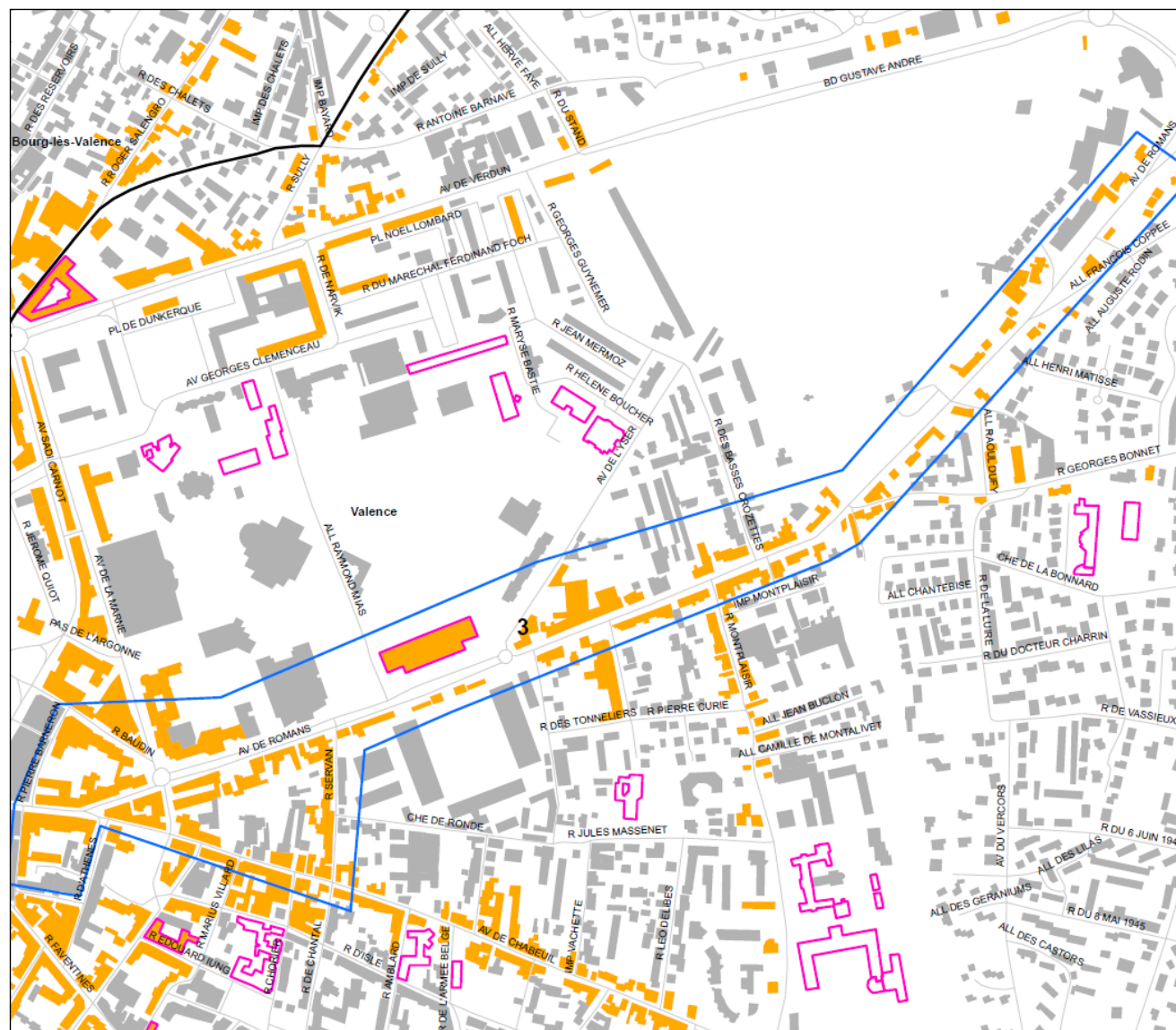
ZONE 1	Zone de la Marne		Commune : Valence		TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
					8 000 véh/jour	4,2/4,2/6,9
Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments		Type d'habitation	
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	>1978		Petits collectifs, immeubles, pavillons	
Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires		
L _{DEN}	L _N	L _{DEN}	L _N	Santé	Enseignement	
11	8	1102	839	0	0	
Actions à entreprendre						
- 2 ^{ème} phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et des mesures acoustiques seront effectués afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.						
<u>Repérage visuel :</u>						
						



ZONE 2	Zone de Verdun		Commune : Valence		TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
					9 000 véh/jour	10,6/10,6/15
Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments		Type d'habitation	
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	>1978		Petits collectifs, immeubles, pavillons	
Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires		
L _{DEN}	L _N	L _{DEN}	L _N	Santé	Enseignement	
20	12	677	615	0	1	
Actions réalisées						
- Résorptions des Points Noirs de Bruit : diagnostics acoustiques et thermiques + travaux d'isolation. Pilotage Valence Romans Sud Rhône-Alpes en partenariat financier avec l'ADEME.						
Repérage visuel :						
						



ZONE 3	Zone de Romans		Commune : Valence		TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
					14 500 véh/jour	4,3/4,3/5,8
Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments	Type d'habitation		
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978	Petits collectifs, immeubles		
Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires		
L _{DEN}	L _N	L _{DEN}	L _N	Santé	Enseignement	
75	49	2116	1757	0	1	
Actions réalisées						
- Résorptions des Points Noirs de Bruit : diagnostics acoustiques et thermiques + travaux isolation. Pilotage Valence Romans Sud Rhône-Alpes en partenariat financier avec l'ADEME et sous pilotage diagnostics acoustiques + travaux d'isolation (de la rue Montplaisir au rond-point Kennedy).						
Actions à entreprendre						
- 2 ^{ème} phase de résorption des PNB : des nouveaux comptages de trafic et des mesures acoustiques seront effectués afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.						
<u>Repérage visuel :</u>						
						



VALENCE ROMANS
SUD RHÔNE-ALPES

Zones à enjeu n°3

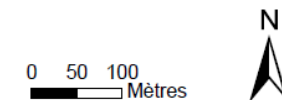
Zone de Romans

Valence

Bruit routier

Légende

- Bâtiments
- Etablissements de santé et d'enseignement
- Bâtiments sensibles en dépassement Lden**
 - Bâtiments sensibles
 - Etablissements de santé et d'enseignement
- Zones à enjeux
- Routes
- Limites des communes



ZONE 4	Zone de la Manutention		Commune : Valence		TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
					16 000 véh/jour	4,3/4,3/6,1
Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments	Type d'habitation		
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978	Petits collectifs, immeubles, pavillons		
Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires		
L _{DEN}	L _N	L _{DEN}	L _N	Santé	Enseignement	
10	6	286	258	0	0	
Actions à entreprendre						
- 2 ^{ème} phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et de mesures acoustiques seront effectués dans le cadre de la résorption des PNB afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.						
<u>Repérage visuel :</u>						
						



VALENCE ROMANS
SUD RHÔNE-ALPES

Zones à enjeu n°4

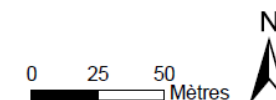
Zone Manutention

Valence

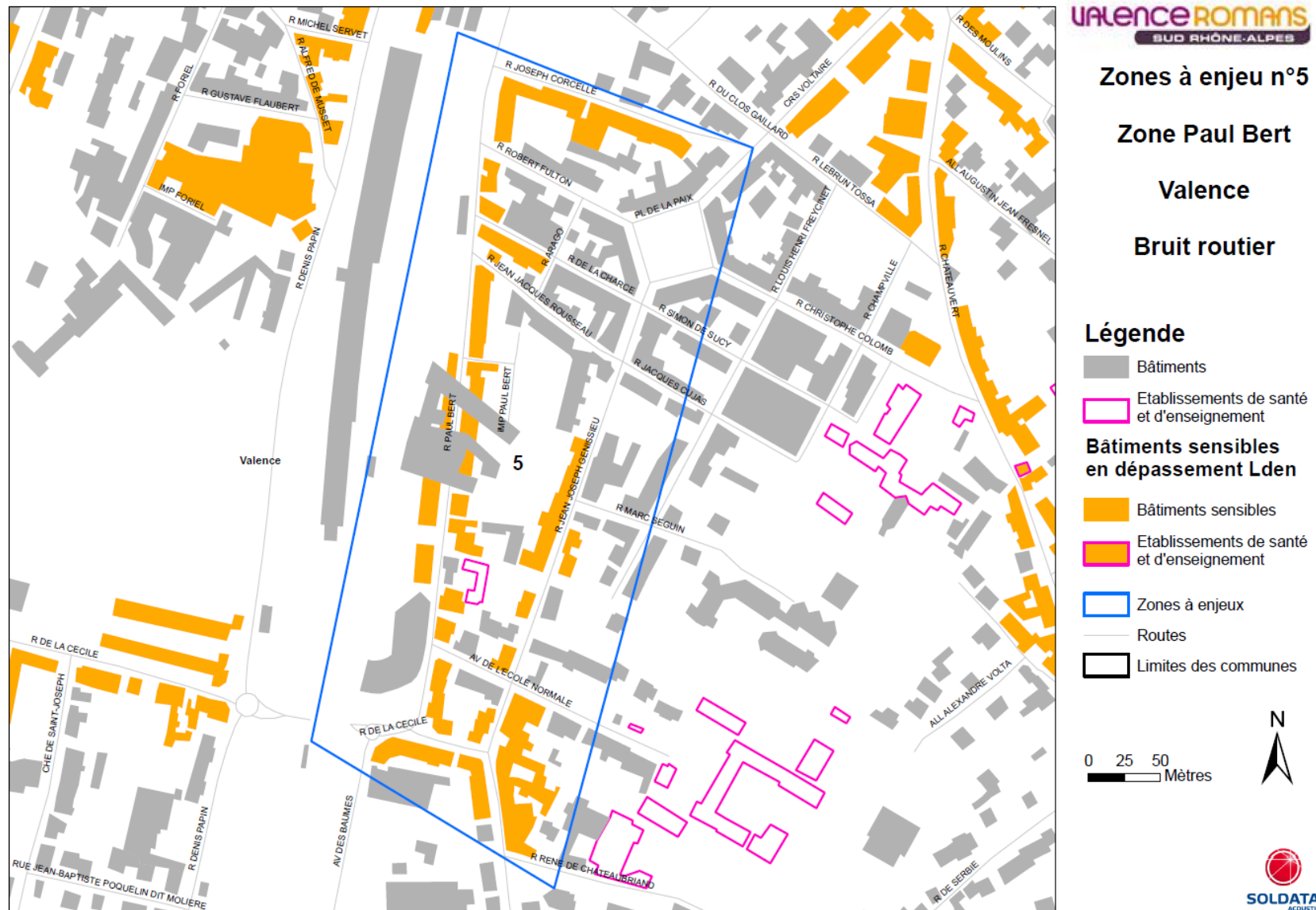
Bruit routier

Légende

- Bâtiments
- Etablissements de santé et d'enseignement
- Bâtiments sensibles en dépassement Lden**
 - Bâtiments sensibles
 - Etablissements de santé et d'enseignement
- Zones à enjeux
- Routes
- Limites des communes

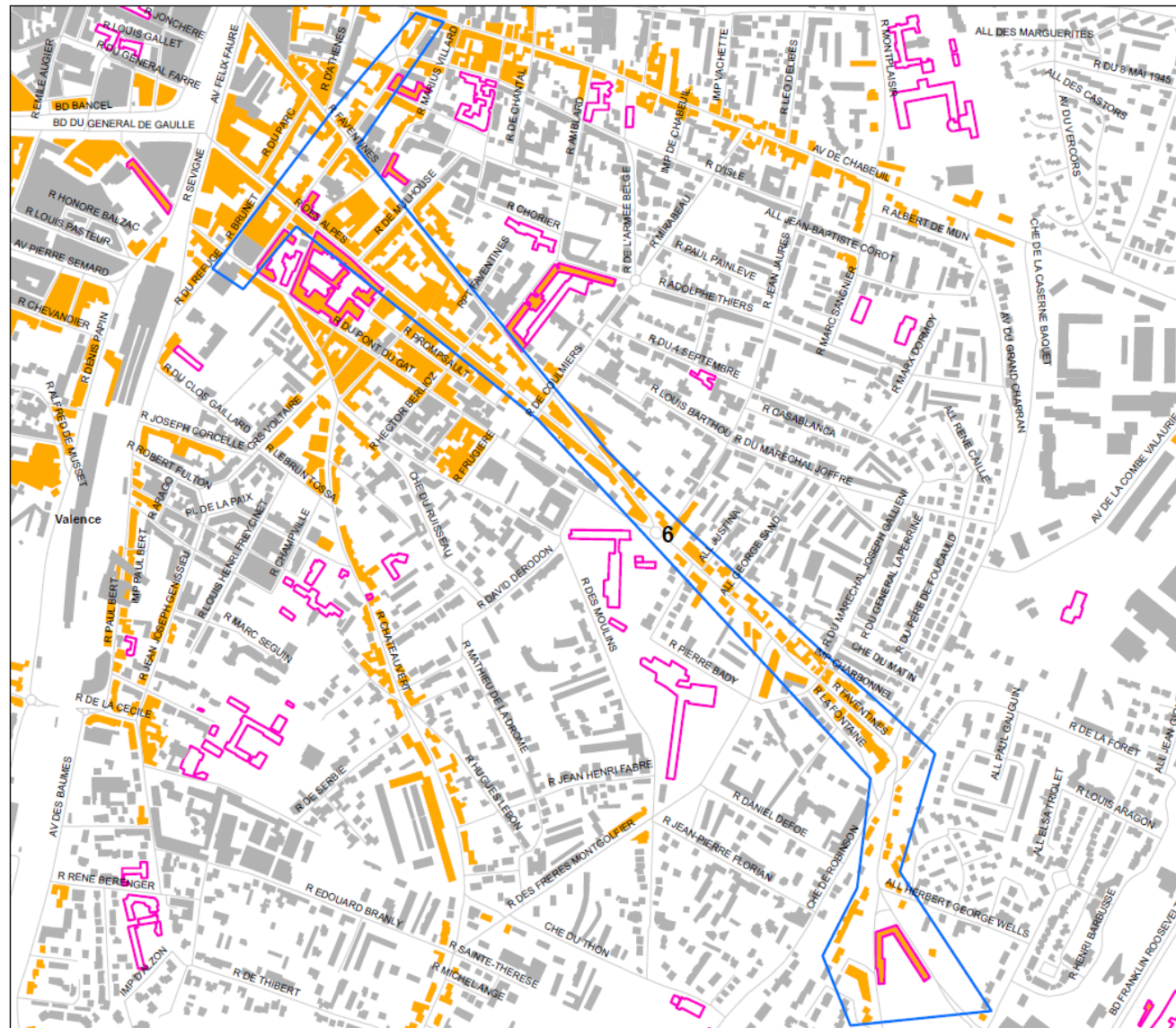


ZONE 5	Zone Paul Bert		Commune : Valence		TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
					7 800 véh/jour	4,3/4,3/5,5
Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments		Type d'habitation	
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978		Petits collectifs, immeubles	
Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires		
L _{DEN}	L _N	L _{DEN}	L _N	Santé	Enseignement	
22	11	488	176	0	0	
Actions à entreprendre						
- 2 ^{ème} phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et mesures acoustiques seront effectués dans le cadre de la résorption des PNB afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.						
Repérage visuel :						
						



ZONE 6	Zone Faventines / Dr Santy / Alpes	Commune : Valence	TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)		
			11 000 véh/jour	3,2/3,2/5,1		
Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments		Type d'habitation	
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978		Petits collectifs, immeubles	
Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires		
L _{DEN}	L _N	L _{DEN}	L _N	Santé	Enseignement	
88	44	2470	1055	0	6	
Actions à entreprendre						
- 2 ^{ème} phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et mesures acoustiques seront effectués dans le cadre de la résorption des PNB afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.						
Repérage visuel :						





VALENCE ROMANS
SUD RHÔNE-ALPES

Zones à enjeu n°6

**Zone Faventines /
Dr Santy / Alpes**

Valence

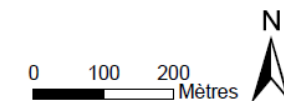
Bruit routier

Légende

- Bâtiments
■ Etablissements de santé et d'enseignement

Bâtiments sensibles en dépassement Lden

-  Bâtiments sensibles
 Établissements de santé et d'enseignement
 Zones à enjeux
 Routes
 Limites des communes



ZONE 7	Zone Libération		Commune : Valence		TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
					11 000 véh/jour	4,2/4,2/6,3
Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments	Type d'habitation		
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978	Petits collectifs, immeubles, maisons individuelles		
Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires		
LDEN	LN	LDEN	LN	Santé	Enseignement	
47	12	403	171	0	1	
Actions à entreprendre						
- Réaménagement de la voie, rénovation chaussée, création d'une piste cyclable, 3 plateaux traversant avec une limitation à 30 km/h sur ces 3 zones. Réalisation entre 2016-2017. - 2^{ème} phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et mesures acoustiques seront effectués dans le cadre de la résorption des PNB afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.						
Repérage visuel :						
						



VALENCEROMANS
SUD RHÔNE-ALPES

Zones à enjeu n°7

Zone Libération

Valence

Bruit routier

Légende

Bâtiments

☐ Etablissements de santé
et d'enseignement

Bâtiments sensibles en dépassement Lden

 Bâtiments sensibles

 Etablissements de santé
et d'enseignement

☐ Zones à enjeux

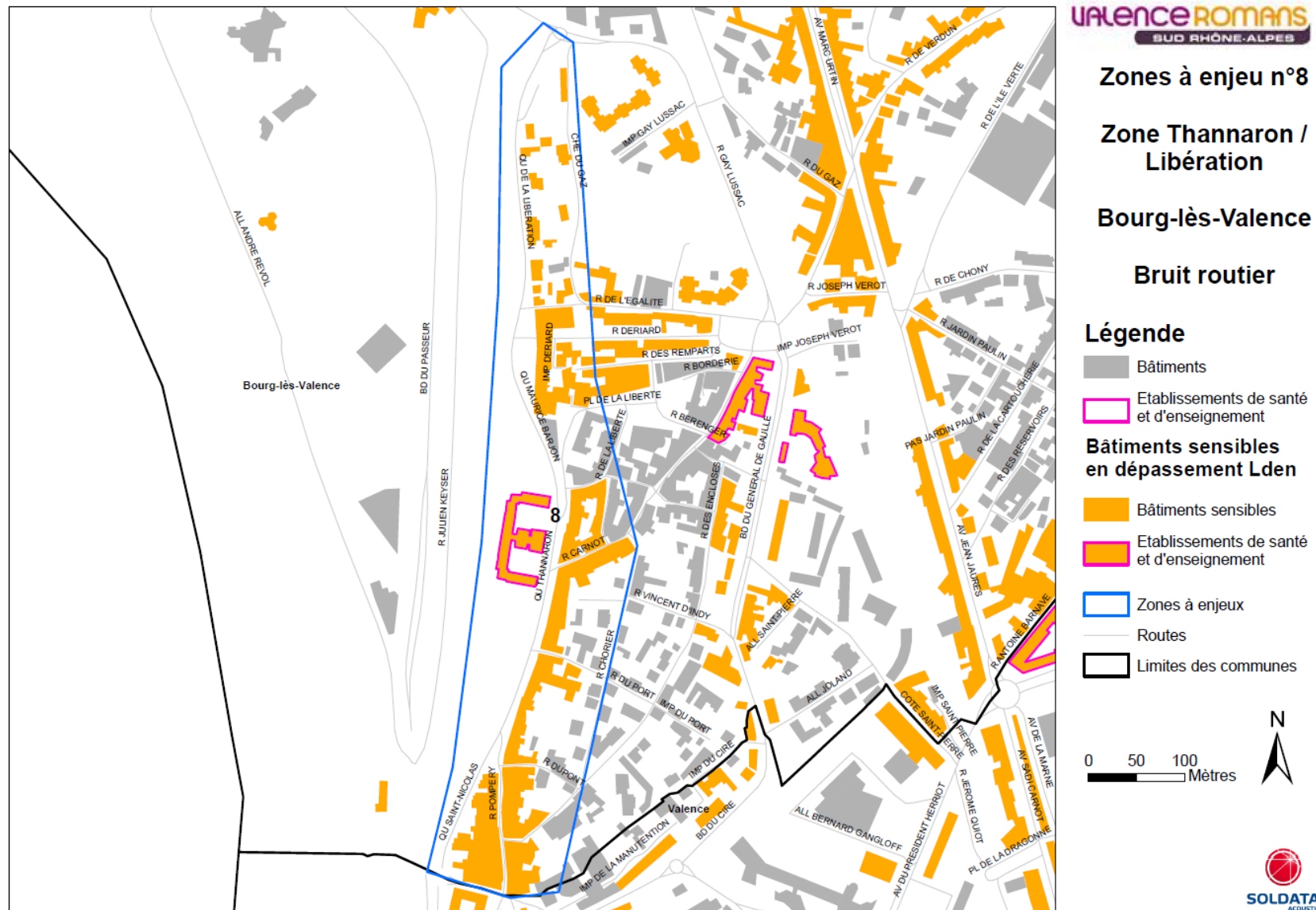
Routes

 Limites des communes

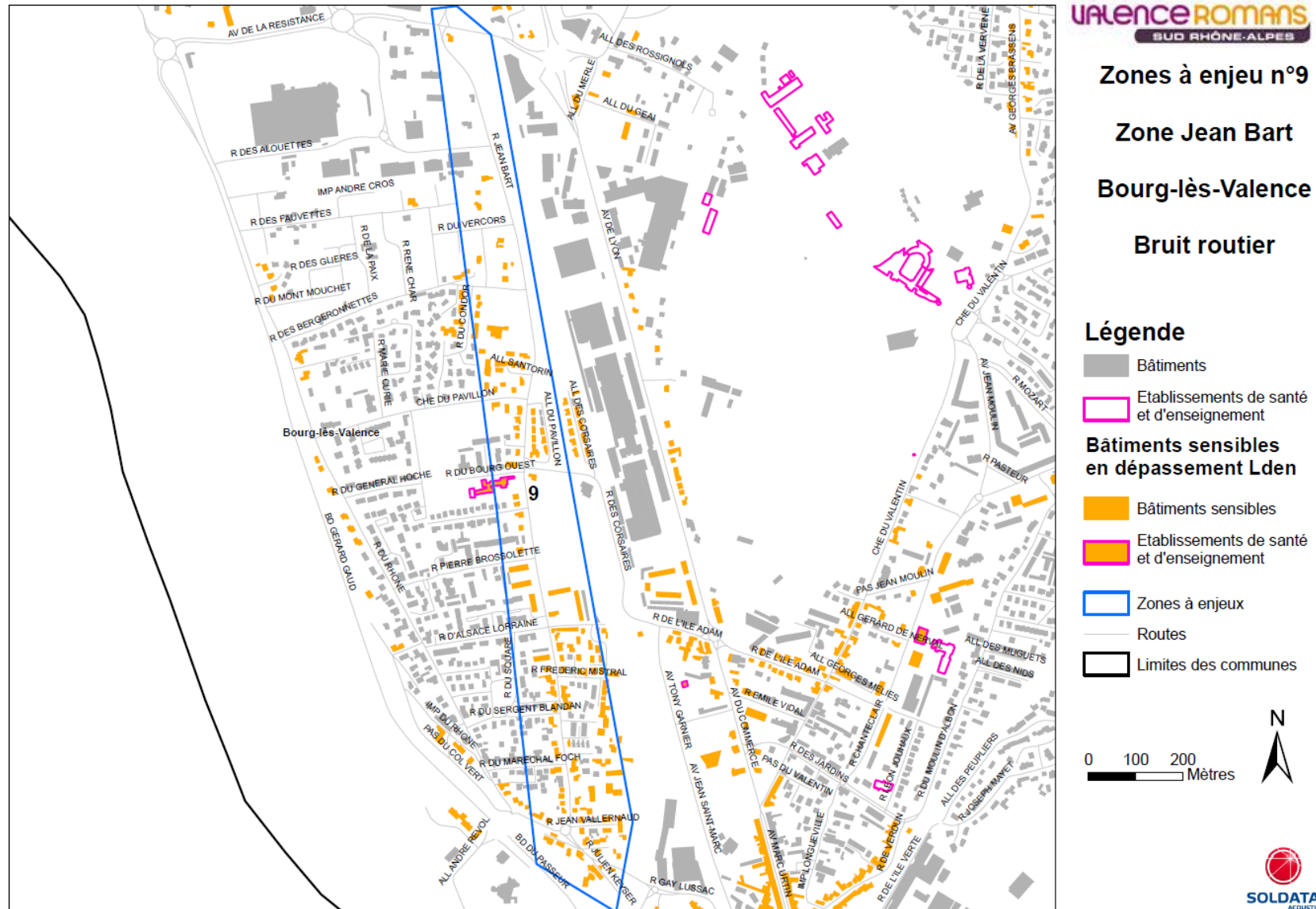
0 50 100 Mètres



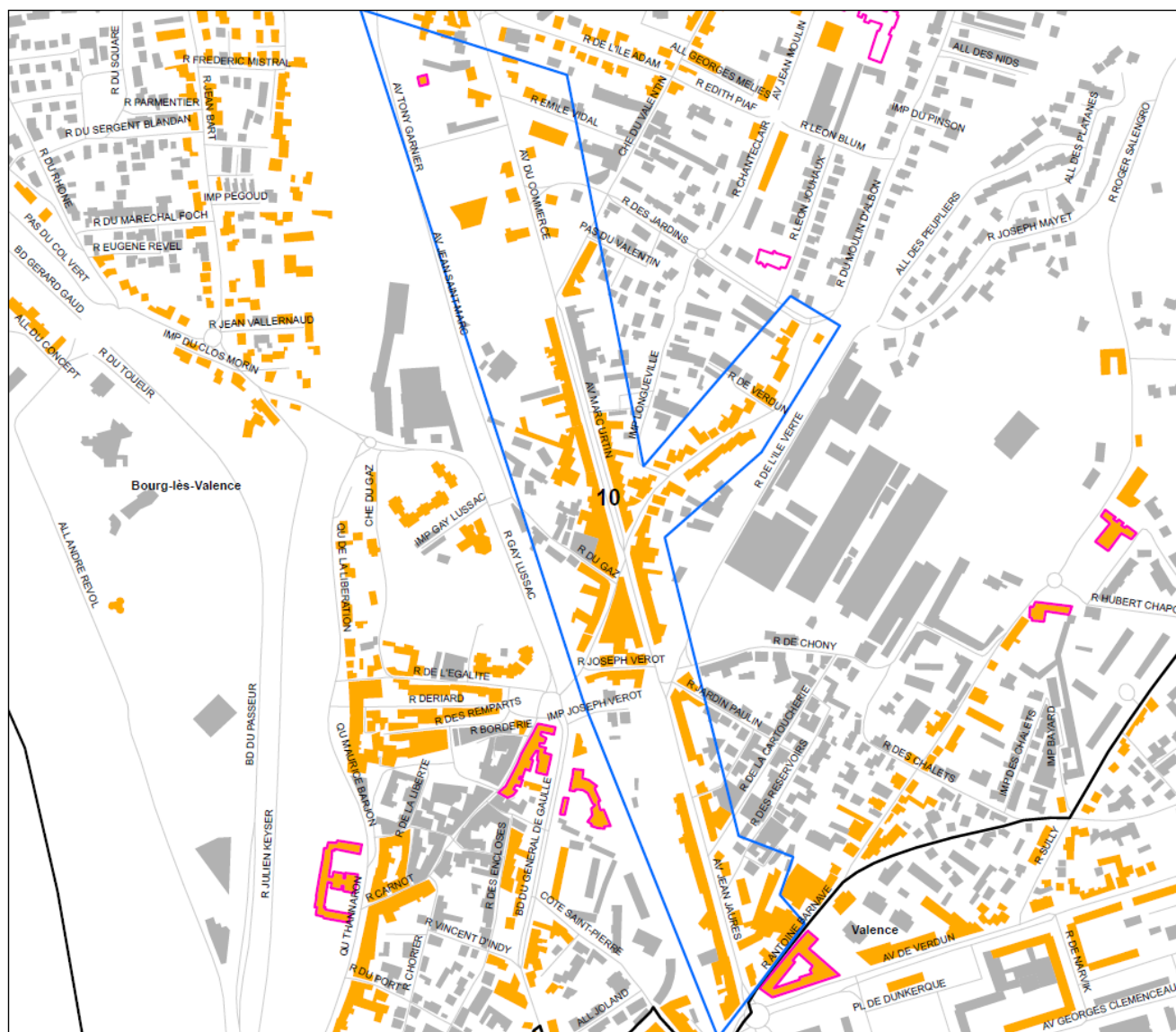
ZONE 8	Zone Thannaron / Libération		Commune : Bourg-lès-Valence		TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
					6 000 véh/jour	3/2/1
Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments		Type d'habitation	
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978		Petits collectifs, immeubles	
Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires		
L _{DEN}	L _N	L _{DEN}	L _N	Santé	Enseignement	
28	22	940	851	0	1	
Actions à entreprendre						
- 2 ^{ème} phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et mesures acoustiques seront effectués dans le cadre de la résorption des PNB afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.						
Repérage visuel :						
						



ZONE 9	Zone Jean Bart		Commune : Bourg-lès-Valence		TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
					7 000 véh/jour	3,2/3,2/4,1
Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments		Type d'habitation	
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978		Petits collectifs, maisons individuelles	
Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires		
L _{DEN}	L _N	L _{DEN}	L _N	Santé	Enseignement	
125	85	643	405	0	1	
Actions à entreprendre						
- 2 ^{ème} phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et mesures acoustiques seront effectués dans le cadre de la résorption des PNB afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.						
Repérage visuel :						
						



ZONE 10	Zone Jean Jaurès / Marc Urtin / Lyon (Bourg-lès-Valence)	Commune : Bourg-lès-Valence		TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
				14 722 véh/jour	10,6/10,6/14,7
Vitesse	Ecoulement	Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments	Type d'habitation	
50 km/h	Pulsé indifférencié	Enrobé Bitume	<1978	Petits collectifs, immeubles	
Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires		Nb habitants dépassant les seuils réglementaires		Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires	
L _{DEN}	L _N	L _{DEN}	L _N	Santé	Enseignement
52	33	1538	1300	0	1
Actions réalisées					
- Dans le cadre du PPBE 1 ^{ère} échéance de la ville : Résorptions des Points Noirs en partenariat avec l'ADEME et sous pilotage diagnostics acoustiques + travaux d'isolation sur l'avenue Jean Jaurès.					
Actions entreprendre					
- 2 ^{ème} phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et des mesures acoustiques seront effectués afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.					
Repérage visuel :					
					



VALENCE ROMANS
SUD RHÔNE-ALPES

Zones à enjeu n°10

**Zone Jean Jaurès /
Marc Urtin / Lyon**

Bourg-lès-Valence

Bruit routier

Légende

 Bâtiments

☐ Etablissements de santé
et d'enseignement

Bâtiments sensibles en dépassement Lden

Bâtiments sensibles

 Etablissements de santé
et d'enseignement

☐ Zones à enjeux

Routes

 Limites des communes

0 50 100 Mètres



ZONE 11		Zone l'Ile Adam		Commune : Bourg-lès-Valence		TMJA moyen	%PL (jour/soir/nuit)
						8 500 véh/jour	6,4/6,4/9,7
Vitesse	Ecoulement		Type d'enrobé	Etat visuel des bâtiments		Type d'habitation	
50 km/h	Pulsé indifférencié		Enrobé Bitume	<1978		Petits collectifs, maisons individuelles	
Nb bâtiments dépassant les seuils réglementaires			Nb habitants dépassant les seuils réglementaires			Etablissements d'enseignement et de santé dépassant les seuils réglementaires	
L _{DEN}		L _N		L _{DEN}		L _N	
30		16		188		124	
						Santé	
						Enseignement	
						0	
						0	
Actions à entreprendre							
- 2 ^{ème} phase de résorption des Points Noirs de Bruit : des nouveaux comptages de trafic et mesures acoustiques seront effectués dans le cadre de la résorption des PNB afin de vérifier si les bâtiments sont éligibles.							
Repérage visuel :							
							



VALENCE ROMANS
SUD RHÔNE-ALPES

Zones à enjeu n°11

Zone l'Ile Adam

Bourg-lès-Valence

Bruit routier

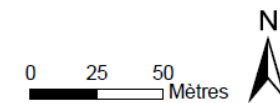
Légende

-  Bâtiments
-  Etablissements de santé et d'enseignement

Bâtiments sensibles en dépassement Lden

-  Bâtiments sensibles
-  Etablissements de santé et d'enseignement

-  Zones à enjeux
-  Routes
-  Limites des communes

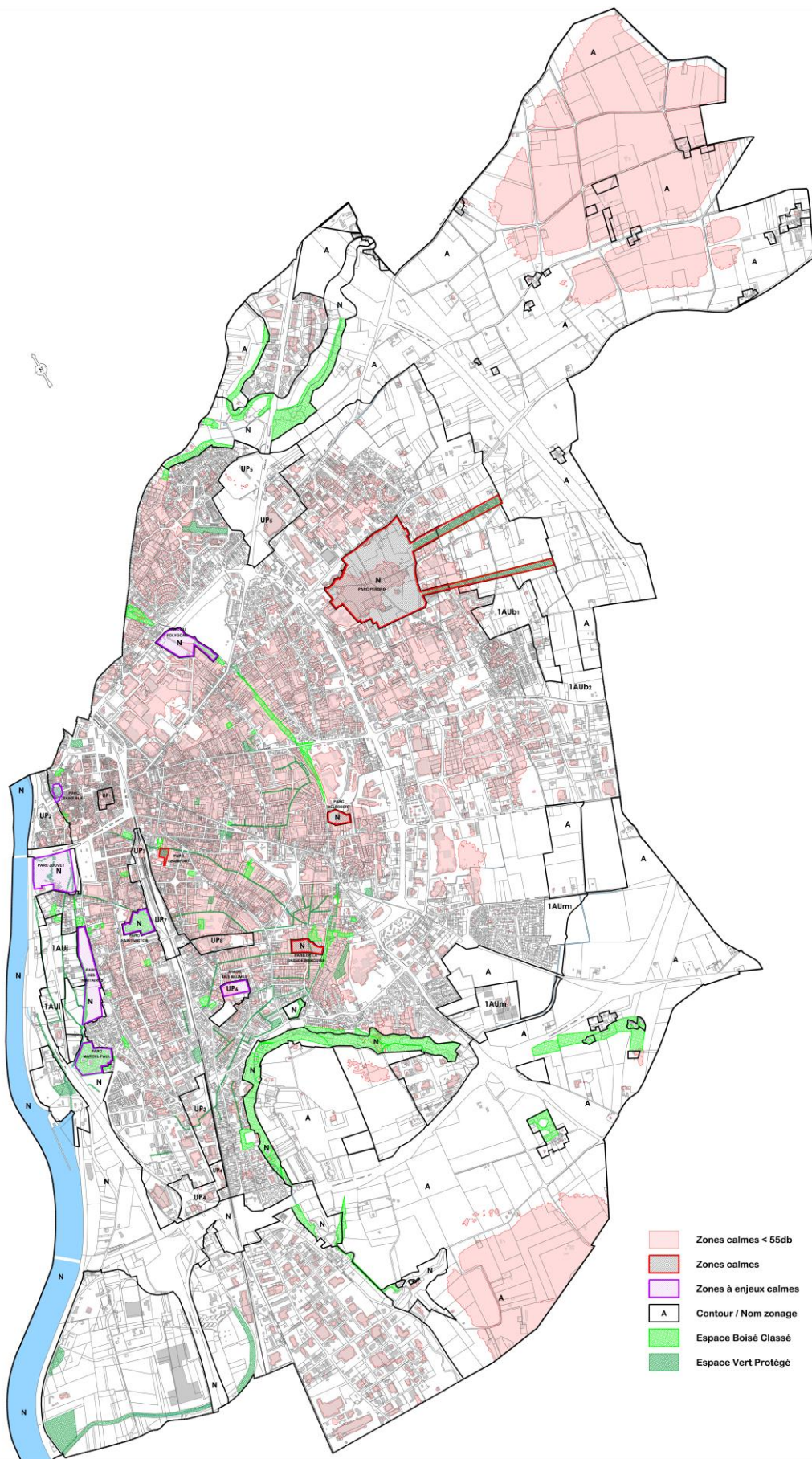


Annexe 3. Etablissements sensibles en situation de dépassement

Nom de l'établissement sensible	Zone à enjeux concernée	Source	Bruit routier en dB(A)	
			L _{den}	L _n
EPSECO	2	Bruit routier	74,8	66,2
Université Latour Maubourg	3	Bruit routier	73,1	62,8
IME Les Colombes	5	Pas de dépassement réglementaire	En dessous de la limite réglementaire	En dessous de la limite réglementaire
Groupe scolaire E. Renan	6	Bruit routier	72,1	61,3
Lycée technique Amblard	6	Bruit routier	68,1	57,4
Collège Paul Valéry	6	Bruit routier	70,6	59,9
Ecole Léon Archimbaud	6	Bruit routier	79,2	69,9
Ecole Saint Apollinaire	6	Bruit routier	73,4	62,9
Groupe scolaire Paul Langevin	7	Bruit routier	71,2	62,7
Groupe scolaire Emile Barthelon	8	Bruit routier	74,5	66,8
Ecole primaire de Chirouzes	9	Bruit routier	70,8	62,8
Pôle Petite Enfance	10	Bruit routier	74,7	66,9

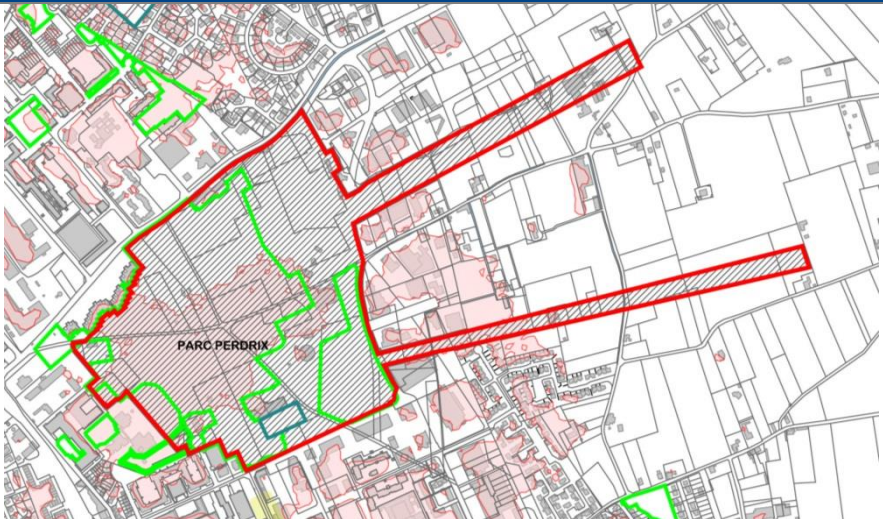
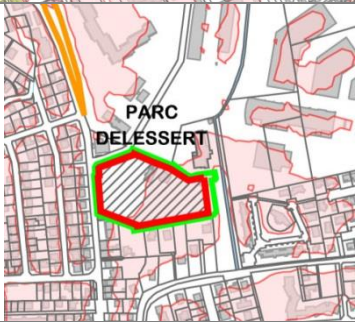
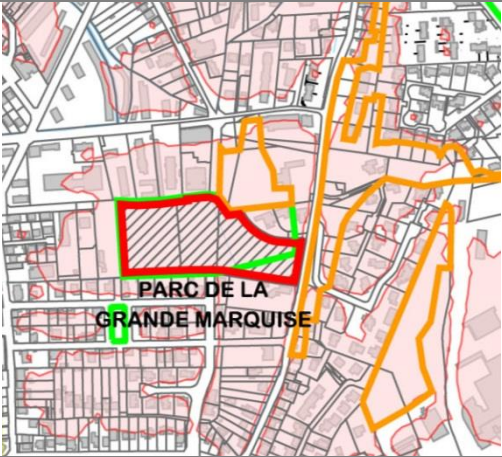
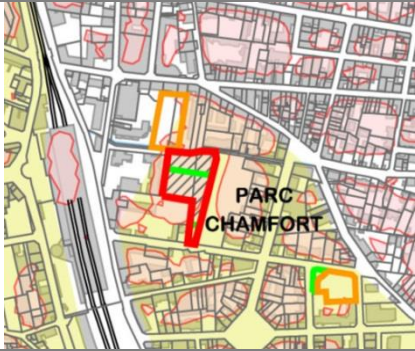
Annexe 4. Carte générale des zones calmes de la ville de Valence

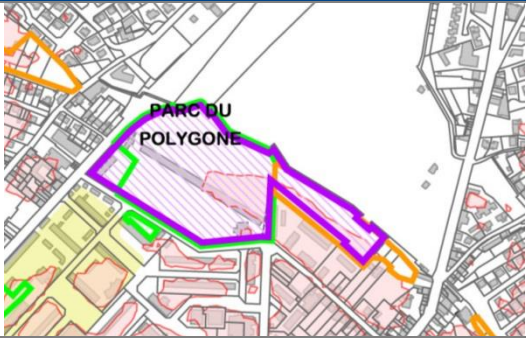
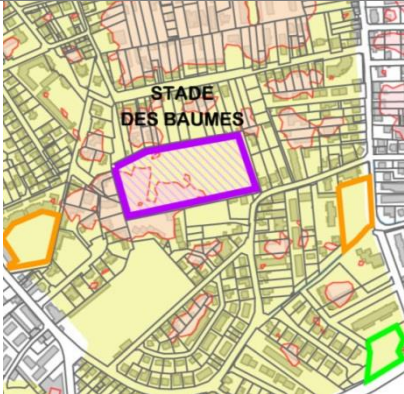
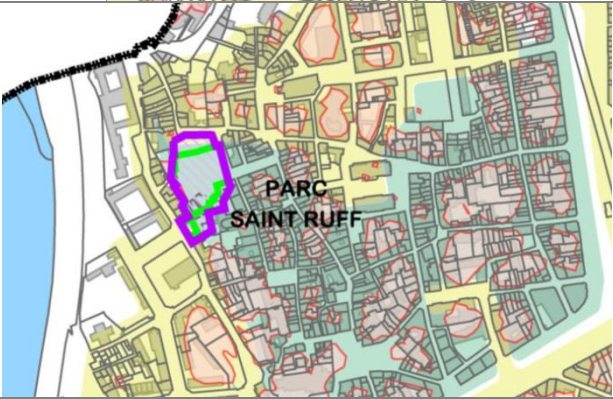
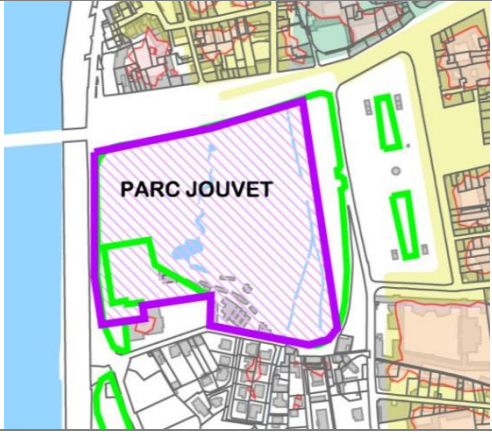
Zones calmes
Carte 1

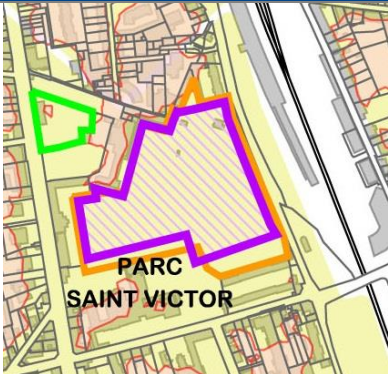
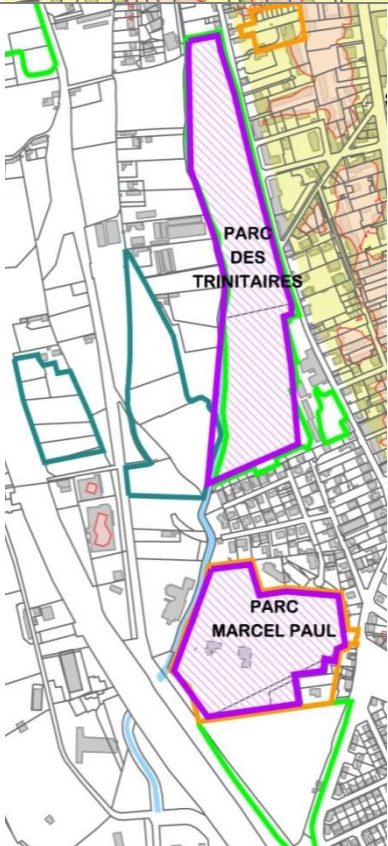


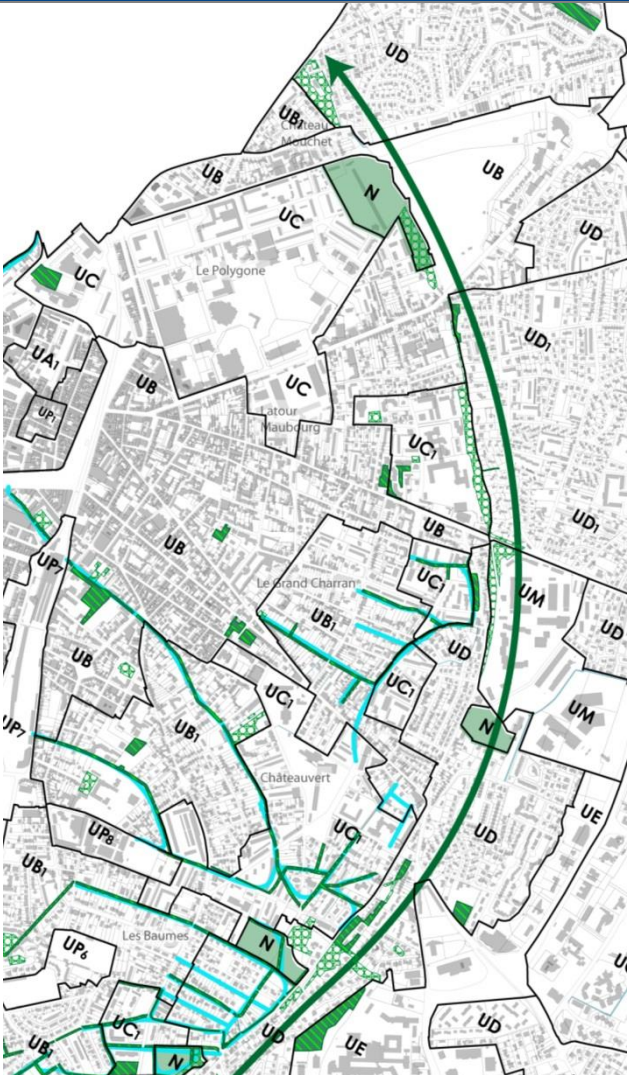
Le 10-06-2014

Annexe 5. Localisation des zones calmes et des zones à objectif calme de la ville de Valence

Nom de la zone calme	Plan de localisation
Parc Perdrix	
Parc Delessert	
Parc de la Grande Marquise	
Parc Chamfort	

Nom de la zone à objectif calme	Plan de localisation
Parc du Polygone	
Stade de Baumes	
Parc Saint Ruff	
Parc Juvet	

Nom de la zone à objectif calme	Plan de localisation
Parc Saint Victor	
Parc des Trinitaires et Parc Marcel Paul	

Nom de la zone à objectif calme	Plan de localisation
Chemin des Contrebandiers / Chemin de Robinson	

Annexe 6. Plan des Zones Calmes de Bourg-lès-Valence

ZONES CALMES fond de plan cadastral



DATE : 10/09/2015

■ zone calme
■ zone à objectif calme

ECHELLE : 1 / 25 000 e

