

Ville de Bourg-lès-Valence



**PLAN DE PRÉVENTION
DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT
Phase 3 : 2019 – 2023**

SOMMAIRE

1 - Synthèse non technique	P 3
2 - Introduction	P 5
2.1 Contexte réglementaire et local	P 5
2.2 Les principaux textes réglementaires	P 5
2.3 Généralités sur le bruit	P 6
2.4 Mots et notions clés des cartes de bruit	P 7
2.5 Définition des objectifs	P 9
3 – Analyse de la carte de bruit stratégique	P 10
4 - Bilan des actions réalisées entre 2015 et 2018	P 12
5 - Actions programmées entre 2019 et 2023	P 13
6 - Prise en compte des zones calmes	P 13

1 - SYNTHÈSE NON TECHNIQUE

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) a pour objectif d'améliorer au quotidien le cadre de vie et la santé des habitants par la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement.

La Directive Européenne n°2002/49/CE du 25/06/02 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). La dernière carte de la Drôme a été approuvée par arrêté préfectoral en date du 29 juin 2018 ;
 - dans un second temps, l'élaboration d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) par chaque gestionnaire de voie, selon le Décret n°2006-361 du 24 mars 2006.
- Le PPBE, comme les CBS, doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

Les principales sources de bruit responsables des dépassements des seuils réglementaires sont le bruit lié au trafic routier annuel supérieur à 3 millions de véhicules et un trafic ferroviaire annuel supérieur à 30 000 trains.

Le territoire de Bourg-lès-Valence est donc impacté par les nuisances générées par plusieurs infrastructures et concerné par plusieurs PPBE :

- l'autoroute A7, RN7 et les voies ferrées : ces infrastructures font l'objet d'un PPBE État ;
- la route départementale RD2007N, qui fait l'objet d'un PPBE porté par le Conseil départemental de la Drôme ;
- les avenues Jean Jaurès, Marc Urtin, Lyon et Jean Moulin, qui font l'objet d'un PPBE porté par la ville de Bourg-lès-Valence.

Le présent PPBE – 3ème échéance - expose le bilan 2013-2018 et le plan d'actions 2019-2023 porté par la ville de Bourg-lès-Valence, en tant que gestionnaire des voies communales de plus de 3 millions de véhicules par an, soit 8000 véhicules par jour, cela concerne les avenues Jean Jaurès, Marc Urtin, Lyon et Jean Moulin.

Bilan des PPBE 1ere et 2eme échéance

- 2011 : PPBE 1ère échéance

Bourg-lès-Valence a établi un PPBE pour l'avenue Jean Jaurès et la partie sud de Marc Urtin, comptabilisant un trafic de plus de 16 400 véhicules/jour. Les travaux de requalification de l'avenue Marc Urtin ont contribué à une décélération des vitesses et un recul de la chaussée par rapport aux pieds d'immeubles. Les immeubles particulièrement exposés au bruit, appelés Points Noirs de Bruit ou PNB, ont été identifiés grâce à une étude acoustique menée par la communauté d'agglomération. Un diagnostic acoustique gratuit a été proposé aux propriétaires ainsi que des préconisations de travaux financés à hauteur de 80 % par l'ADEME.

- 2015 : PPBE 2ème échéance

Ce document a été réexaminé et réactualisé dans le cadre d'un groupement de commande avec la communauté d'agglomération Valence Romans Agglo. La prise en compte des Points Noirs de Bruit était l'un de ses axes principaux. Le secteur d'étude acoustique a été étendu aux secteurs jugés particulièrement bruyants : rue Jean Bart, anciens quais du Rhône, rue Ponsoye, avenues Marc Urtin et Lyon, rues Île Adam et en partie Valentin. Un inventaire définitif des bâtiments éligibles PNB a permis de proposer, à l'ensemble des propriétaires concernés, de réaliser une études 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. 193 logements ont été recensés, un courrier a été envoyé à chaque propriétaire, dont 36 logements diagnostiqués (audits mixtes thermiques et acoustiques financés à 80% par l'ADEME et 20 % par l'agglo) et 17 logements traités (financés à 80% par l'ADEME).

PPBE 3ème échéance : plan d'actions 2019 - 2023

- RD 2007N : dévoiement de 900ml le long de l'A7 de manière à éloigner la voie du parc Girodet / rétrécissement de la chaussée avec aménagement d'une noue centrale plantée / réduction de la vitesse de circulation (2019)
- Girodet : aménagement d'un parc de 12ha favorisant une zone calme malgré son abord avec l'autoroute (2019)
- Avenue de Lyon : requalification sur 2kms avec l'aménagement de cheminements piétons / cycles et de dispositifs incitant au ralentissement / permettre l'extension du réseau de transport en commun sur cet axe (2022/23)
- Route de Talavard : requalification de 900ml avec l'aménagement d'un cheminement piéton / cycle et de dispositifs incitant au ralentissement et à la sécurité des intersections (2021/22).

Note exposant les résultats de la consultation du public

En application de l'article R.572-9 du code de l'environnement, le projet de PPBE a été soumis à la consultation du public entre 1^{er} octobre et le 2 décembre 2019. Une mention est parue dans le quotidien du Dauphiné Libéré le 13 septembre 2019 et des affichages ont été réalisés sur les supports de communication de la ville. Le dossier était consultable sur le site internet de la Ville et à l'accueil de la Direction de l'Aménagement Urbain aux heures habituelles d'ouverture du public.

Une seule observation a été transmise par courriel et consignée au registre, elle fait état de vitesses de circulation excessives sur l'avenue de Lyon et cela malgré la présence du radar pédagogique, ce qui renforce les nuisances sonores.

La requalification de l'avenue de Lyon étant fléchée au plan d'actions 2019-2023, le volet bruit sera pris en compte, un nouvel aménagement réduisant la part de la circulation automobile au profit du développement de pistes cyclables, de cheminements piétons et de plantations devraient favoriser la réduction de la vitesse de cette avenue large et linéaire.

2 – INTRODUCTION

2.1 - 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.

La commune de Bourg-lès-Valence est concernée par la mise en œuvre des prescriptions de la Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 sur la gestion du bruit ambiant.

La cartographie stratégique du bruit a été approuvée par arrêté préfectoral en date du 29 juin 2018.

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 :

- La gestion du 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 ;
- Échanger avec l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures impliqués sur le territoire (Communes, CD, DREAL, SNCF RESEAUX, ...) ;
- Réaliser des études complémentaires et un suivi de l'environnement sonore.

Le PPBE concerne l'ensemble des sources de bruit concernées par la directive mentionnée ci-dessus, à savoir : tout axe routier, aéroport, réseau ferré et principales industries classées pour la protection de l'environnement soumis à autorisation de type A (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.

L'élaboration d'un 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 ;
- Consultation du public (2 mois) ;
- Rédaction du document définitif et vote en conseil municipal de Bourg-lès-Valence.

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

2.2 - 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 pour ce qui est du bruit et 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 (P.P.B.E.) 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).

2.3 - Généralités sur le bruit

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)**.

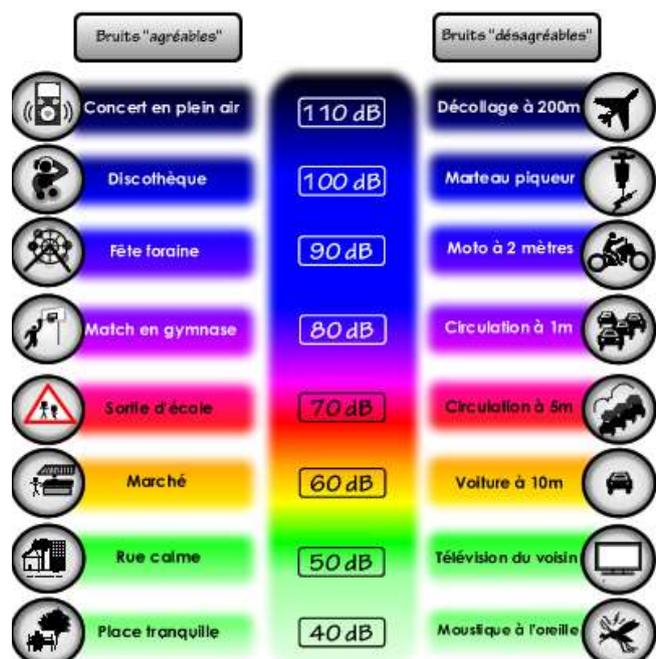
Les indicateurs utilisés

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 ».

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>

2.4 - 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 nécessite 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 Lden) complété par un indicateur de nuit (Ln). Cet indicateur global sur 24 heures (Lden), pondère la contribution du bruit en soirée et de nuit pour être mieux corrélé avec la gêne ressentie en moyenne par les habitants.

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

Les 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 :

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.

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 SETRA¹ et du CERTU² 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-dessous³ :

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)
Lden	68 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
Lnight	62 dB(A)	65 dB(A)	65 dB(A)

1

2

3

- **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 (annexe 1), 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.

2.5 - 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.

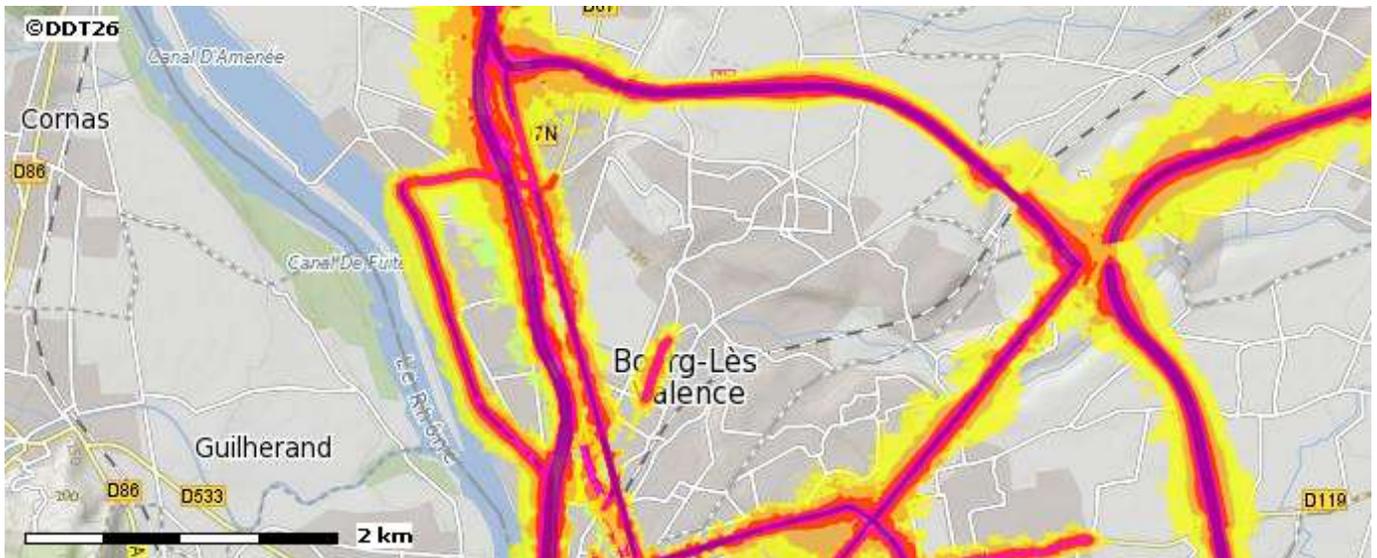
Concernant **les zones calmes**, l'objectif est de les protéger. Pour cela, il convient de déterminer :

- 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.

3 – ANALYSE DES CARTES DE BRUIT

Les cartes de bruit des grandes infrastructures routières sur le département de la Drome ont été approuvées par l'arrête préfectoral n° 26-2018-06-29-006 en date du 29 juin 2018. Elles concernent les voies et tronçons de voies supportant plus de 3 millions de véhicules par an, ainsi que les voies ferrées supportant plus de 30 000 trains par an.



En application des articles L572-1 à L572-11 et R572-1 et R572-11 du code de l'environnement, ces cartes stratégiques de bruit sont destinées à permettre une évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement, elles tentent de représenter un niveau de gêne.

Elles sont établies, avec les indicateurs harmonisés Lden et Ln. Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent le bruit et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'évaluer la population exposée.

Les zones de niveau de bruit décrivent une situation d'exposition sonore en fonction d'un indicateur de bruit ou un secteur affecté par le bruit. Les niveaux de bruit émis par une infrastructure donnée au cours d'une journée moyenne sont évalués au moyen de modèles numériques produisant des courbes isophones traduites en zones de bruit, selon l'indice recommandé pour tous les modes de transport au niveau européen, à savoir l'indice Lden et l'indice Ln.

Lden : indicateur représentatif du niveau moyen sur l'ensemble des 24 heures de la journée

Ln : indicateur représentatif du niveau sonore moyen pour la période 22 h - 6h

Les niveaux de bruit sont exprimés en Lden (jour, soir, nuit), indicateur de gêne donnant un poids plus important le soir (+ 5dB(A)) et la nuit (+ 10 dB(A)) au niveau de bruit. Ce n'est donc pas un niveau de bruit réel ou mesuré (comme le Laeq) mais une indication pondérée. Il s'agit de mettre en évidence des situations de forte nuisance et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures.

Pour chacune des infrastructures, la carte indique :

- la représentation des zones exposées au bruit selon les indicateurs Lden allant de 55dB(A) à 75 dB(A) et plus;
- la représentation des zones exposées au bruit de nuit selon les indicateurs Ln allant de 50dB(A) à 70 dB(A) et plus ;
- la représentation des zones où l'indicateur Lden dépasse 68 dB(A)
- la représentation des zones où l'indicateur Ln dépasse 62 dB(A)

Une représentation est disponible à la consultation par internet sur le site de la DDT26 :
http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=CBS&service=DDT_26

Le territoire de Bourg-lès-Valence est concerné sur les tronçons d'infrastructures suivantes :

- **l'autoroute A7**
- **Voie ferrée Lyon Marseille**
- **la RN7 : section comprise entre Tain l'Hermitage et le giratoire nord de Bourg-lès-Valence**
- **la RN7 : déviation nord de l'agglomération**
- **la RD 2007**
- **l'ex RD7 comprenant les avenues Lyon, Marc Urtin et Jean Jaurès**
- **la rue Ponsoye**
- **une section de l'avenue Jean Moulin**

Chacune de ces infrastructures doit faire l'objet d'un PPBE, établi par le gestionnaire de la voie.

Infrastructures	Gestionnaire de la voie	Autorités compétentes PPBE
Autoroute A7	Domaine concédé au ASF	Préfet
Voie ferrée Lyon Marseille	SNCF réseaux	Préfet
RN7	DIR Centre Est	Préfet
RD2007	Conseil Départemental 26	Conseil Départemental 26
Avenues Lyon, Marc Urtin et Jean Jaurès Rue Ponsoye Avenue Jean Moulin	Commune de Bourg-lès-Valence	Commune de Bourg-lès-Valence

4 – BILAN DES ACTIONS REALISEES ENTRE 2013 ET 2018

Comme spécifié dans l'arrêté du 4 avril 2006, le PPBE doit recenser l'ensemble des mesures réalisées entre 2013 et 2018 sur les axes impactés dont la gestion est de la compétence de la commune.

Actions déjà menées entre 2012 et 2018				
Bourg-lès-Valence				
1	RD67	Travaux de voirie, piste cyclable, rétrécissement de la chaussée, plateau traversant, rond-point, cheminements piétons	2 000 000 €	2013
2	Projet urbain	Elaboration d'un projet urbain avec prise en compte de l'impact des infrastructures lacérantes du territoire et identification des secteurs parcs		2014 - 2015
3	Rue Salengro	Aménagement d'une zone de rencontre	260 000 €	2016
4	Avenue de Lyon	Mise en place d'un plateau traversant et plantations latérales	350 000 €	2017
5	Rue Marcel Vivier	Sécurisation, mise en place de feux pour circulation alternée et bande cyclable		2017
6	Rues Jean Bart / Ile Adam Quais du Rhône Avenue Marc Urtin Rue Ponsoye	Repérage des Points Noirs de Bruits (PNB) = 193 Diagnostics phoniques = 36 Projets non recevables = 3 Projets sans suite = 20 Travaux d'isolation phoniques des logements = 17 (14 propriétaires bailleurs et 3 propriétaires occupants) Montant des travaux = 54 954 € Montant subvention ADEME = 43 878 € Coût moyen travaux / logement = 3233€ Subvention moyenne /logement = 2581 € Taux moyen de subvention = 80 %		2015 - 2017
7	Autoroute A7	Mise en place d'un mur anti-bruit pour protéger le quartier d'habitation des Chirouzes		2018
8	Révision du Plan local d'Urbanisme (PLU)	Prise en compte des secteurs affectés par le bruit par une restriction de la constructibilité		2015 - 2018

D'une manière générale, la création de zones à 30 km/h a permis 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.

L'opération de réduction des « Points Noirs de Bruits » (PNB)

Cette opération a été menée entre 2015 et 2017 dans le cadre d'une convention entre Valence Romans Agglomération (VRA) et l'ADEME signée en janvier 2015. Son objectif était de faire réaliser des travaux d'isolation phonique dans les logements situés dans des secteurs identifiés comme « bruyants ». L'ADIL a été missionnée par VRA pour mettre en œuvre cette action et ARCADIS pour effectuer les diagnostics sonores.

Lors de la première phase (2012 - 2013) le périmètre portait sur l'avenue Jean Jaurès et la partie nord de Marc Urtin.

Lors de cette deuxième phase (2015 - 2017) le périmètre s'est étendu sur les voies suivantes : rue Jean Bart, anciens quais du Rhône, rue Ponsoye, avenues Marc Urtin et Lyon, rues Île Adam et en partie Valentin.

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.

- 193 logements ont été recensés, un courrier a été envoyé à chaque propriétaire ;

- 36 logements ont été diagnostiqués (audits mixtes thermiques et acoustiques financés à 80% par l'ADEME et 20 % par l'agglo)

- 17 logements ont été traités (financés à 80% par l'ADEME).

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 : 34 entreprises sont intervenues sur l'ensemble de l'opération comprenant Valence dont 22 drômoises et 6 ardéchoises.

5 - ACTIONS PROGRAMMÉES ENTRE 2019 ET 2023

Actions programmées entre 2019 - 2023				
N°	Intitulé	Description (technique)	Estimation financière	Date
Bourg-lès-Valence				
1	RD 2007N	Dévoisement de 900ml le long de l'A7 de manière à éloigner la voie du parc Girodet / rétrécissement de la chaussée avec aménagement d'une noue centrale plantée / réduction de la vitesse de circulation	1 500 K€	2019
2	Avenue de Lyon	Requalification sur 2kms avec l'aménagement de cheminements piétons / cycles et de dispositifs incitant au ralentissement / permettre l'extension du réseau de transport en commun sur cet axe	En étude	2022 - 23
3	Route de Talavard	Requalification de 900ml avec l'aménagement d'un cheminement piéton / cycle et de dispositifs incitant au ralentissement et à la sécurité des intersections	700 K€	2021 - 22

Les actions nouvelles envisagées portent sur des réaménagements de voirie, la création de pistes cyclables et l'amélioration de la circulation : ces actions auront un impact bénéfique sur les niveaux de bruit.

6 - PRISE EN COMPTE DES ZONES CALMES

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

La notion de zone calme est définie dans le code de l'environnement (article L 572-6) qui précise qu'il s'agit *Une zone calme est définie 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 ...).

Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE : de ce fait, les zones calmes ne sont pas définies par un seuil. La collectivité peut donc également identifier des zones à enjeux calme, c'est-à-dire des zones qui, en raison de leur contexte, sont un enjeu de qualité et de développement durable du territoire.

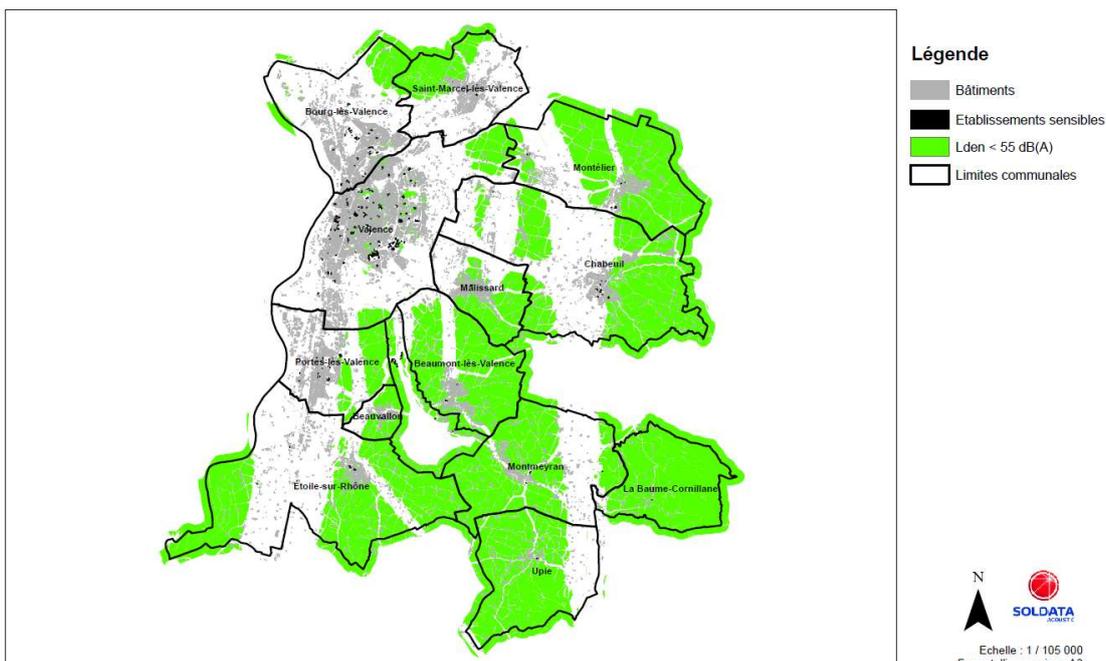
Outre la localisation des zones bruyantes et la définition des actions à mettre en place pour réduire la nuisance, le PPBE a pour objectif de **préserver les zones calmes**. **Le repérage des « zones calmes » est de la compétence du PPBE des agglomérations**. Aussi en 2015, sur la base des cartes de bruit, une pré-localisation des zones les moins bruyantes a été réalisée par la communauté d'agglomération Valence Romans Agglo pour aider l'identification de lieux à préserver.

En effet, la cartographie de l'agglomération présente les zones où le bruit ambiant reste inférieur à 55 dB(A) selon l'indicateur Lden, elle montre aussi 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. 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 de bâtiments sensibles.

Cartographie des Zones Calmes

Indicateur Lden < 55 dB(A) de bruit global

VALENCE AGGLO
SUD RHÔNE-ALPES



La carte permet de faire ressortir, en vert, les zones les plus préservées du territoire intercommunal en termes de nuisances sonores dues aux bruits routier, ferroviaire, industriel et aérien. Ces zones correspondent à des espaces agricoles ou naturels. 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.

L'agglomération, dans le cadre du PPBE qu'elle a établi en 2015, tient l'objectif de 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 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, dans le cadre de projets, à :

- 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 le service 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).

Concernant Bourg-lès-Valence,

La carte de l'agglomération ne fait pas ressortir de zones calmes majeures dans l'espace urbanisé, son territoire étant lacéré par les infrastructures routières et ferroviaires. Pour autant la municipalité tient à développer des espaces en cœur de ville, des espaces de respiration, de ressourcement, de bien-être et des lieux de loisirs pour les populations (vélo, promenade, jeux, tourisme).

Dans le cadre de l'élaboration du projet urbain en 2015, un certain nombre d'espaces ont été identifiés pour ces fonctions sur la carte ci-après. La ville tient à protéger ces espaces des nuisances et à lancer un programme de requalification.

Sur la période 2019 – 2023, deux projets phares sont programmés :

- 2019 aménagement de l'île parc Girodet : parc urbain de 12 ha en bordure de Rhône
Maîtrise d'ouvrage : Ville de Bourg lès Valence
Budget travaux du parc = 4,5 millions d'€
Le dévoiement et l'abaissement de la RD2007N longeant cet espace a permis de réduire nettement l'impact sonore et de créer des espaces calmes au cœur du parc ;
- 2020 aménagement du parc de la Cartoucherie : parc urbain de 3ha dans l'enceinte de l'ancienne Cartoucherie Nationale
Maîtrise d'ouvrage : Valence Romans Agglo
Budget travaux du parc = 3 millions d'€

Valoriser le cadre de vie en développant des lieux de rencontre entre habitants et avec l'environnement

-  Parcs urbains communaux et d'agglomération
Restructuration ou création
-  Squares et terrains de jeux de proximité
Rénovation ou création
-  Jardins familiaux ou partagés
Consolidation et développement

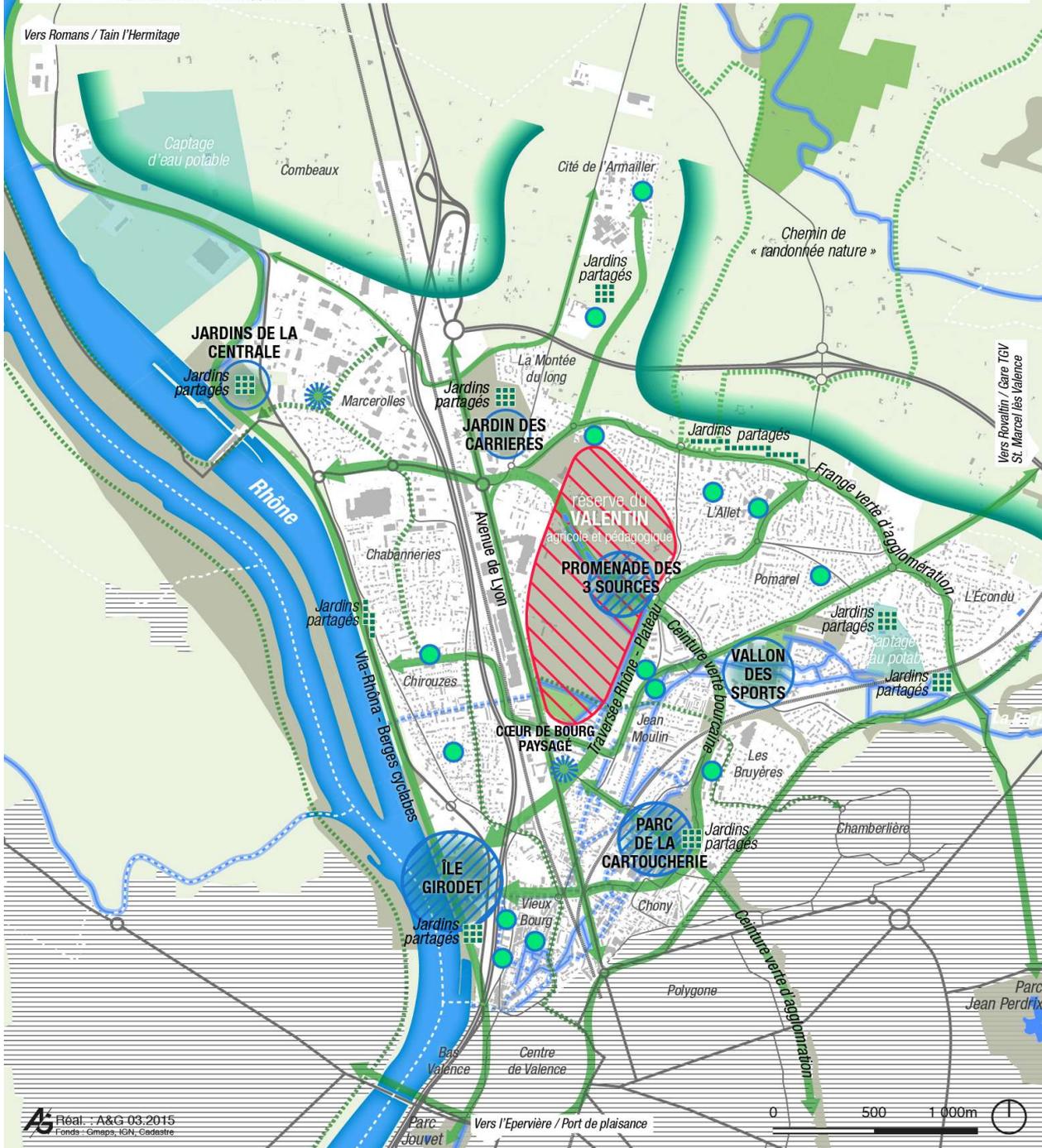
Améliorer les déplacements dans la commune et ses environs en s'appuyant sur la valorisation de la trame verte et bleue

Axe de cheminement doux :

-  Cheminement principal
-  Cheminement secondaire
-  Rivières et canaux

Préserver les ressources naturelles et économiques du territoire communal

-  Le Valentin :
Réserve agricole et pédagogique
-  Combeaux / Tourtelle :
Zones de captage d'eau potable
-  Front agricole et naturel
Préserver le tissu naturel et économique des zones agricoles



A5 Réal. : A&G 03.2015
Fonds : Gmaps, IGN, Gedeastre

