

Délibération du Conseil Municipal Séance du 16 décembre 2019 à 18 heures 00

Présent(e)s :

Nicolas DARAGON, Véronique PUGÉAT, Franck SOULIGNAC, Hélène BELLON, Michel PONSARD CHAREYRE, Annie-Paule TENNERONI, Jacques BONNEMAYRE, Flore DA COSTA FERNANDES, Lionel BRARD, Gisèle MARCEL, Laurent MONNET, Annie KOULAKSEZIAN-ROMY, Franck DIRATZONIAN-DAUMAS, Renaud POUTOT, Françoise MOUNIER, Pierre VIGER, Sylvain PREVOST, Anne JUNG, Denis MAURIN, Nancie MASSIN, Laurence DALLARD, Lorette NORMANT, Jean-Luc CHAUMONT, Gisèle BENISTANT, Sylvain FAURIEL, Georges RASTKLAN, Brice RUEL, Cécile PAULET, Louis PENOT, Céline PONCELET, Thomas BLACHE, Kérha AMIRI, Nathalie ILIOZER, Adem BENCHELLOUG, Pascale LEONARD, Françoise CASALINO, Khadra YAHIA BENATTIA, Pascal GIRARD, Zabida NAKIB-COLOMB, Pierre-Jean VEYRET, Bernard SIRONNEAU, Michèle RAVELLI

Excusé(e)s représenté(e)s :

Anne-Laure THIBAUT par Nathalie ILIOZER
Martine PERALDE par Jean-Luc CHAUMONT
Anne-Valérie PINET par Anne JUNG
Jean-Charles FAIVRE-PIERRET par Françoise MOUNIER

Absent(e)s :

Gérard BOUCHET, Patrick ROYANNEZ, Michèle RIVASI

Objet :	Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) - 3ème échéance - Mise à jour du PPBE des axes routiers communaux de Valence - Approbation suite à la consultation du public pour le territoire de Valence
Direction :	Direction Santé Publique

Monsieur le Maire expose :

Pour répondre à la directive européenne 2002/49/CE du 25 Juin 2002 (transcrite dans le Code de l'Environnement articles L 572-1 à L 572-11), la ville de Valence, en tant que gestionnaire d'infrastructures supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (+ de 8000 véhicules/jour) est concernée par cette 3ème échéance. Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la 2^{ème} échéance publiée en 2016 doit être réexaminé et réactualisé.

Pour rappel, Valence Romans Agglo avait également réalisé un PPBE lors de la 2^{ème} échéance pour les communes de l'ex. Valence Agglo (13 communes) mais cette obligation a été abrogée par arrêté du 14 avril 2017 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L. 572-2 du code de l'environnement. Ce territoire ne fait plus partie de cette liste.

Concernant les actions réalisées et mentionnées dans les précédents PPBE (1ère et 2ème échéance), on note que l'aide aux propriétaires éligibles à réalisation de travaux d'isolation phonique avait permis de traiter les Points Noirs du Bruit (de 2011 à 2017) sur 152 logements dont 83 logements à caractère social. Cette disposition a donc pris fin avec les aides financières octroyées par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

Les efforts entrepris par la commune pour réduire les nuisances occasionnées par les sources de bruit affectant le territoire communal vont se poursuivre pour les 5 années à venir avec notamment :

- Aménagements de réduction de vitesse : nouvelles zones 30
- Amélioration de l'attractivité des transports en commun
- Création de parcs relais en entrée de ville
- Véhicules en auto partage
- Modification de tarification des parkings centre-ville
- La promotion des déplacements en vélo ou à pied : prise en compte des recommandations de l'étude PARCOURA menée par l'Observatoire National de l'Activité Physique et de la Sédentarité ; Amélioration des parcours piétonniers et cyclables, mieux les faire connaître, et valoriser les avantages des déplacements quotidiens à pied et/ou à vélo ; Création de 5 nouvelles stations en libre-service (Libelo) ; Jalonnement de 3 axes cyclables structurants intercommunaux ; Création de 4 Parcours verts, à pied/et ou vélo devant faire l'objet d'un guide des parcours.

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures routières communales de plus de 8000 véhicules/jours de la ville de Valence, a été mis à disposition du public pendant quatre mois conformément à l'article R. 572-9 du Code de l'Environnement, du 3 juin au 3 octobre 2019.

Durant cette période, un registre a été mis à disposition du public pour recueillir les remarques des habitants au Pôle Santé de la ville (service Santé-Environnement) sis 4 rue du Clos Gaillard à Valence de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h00 et sur le site internet de la ville : www.valence.fr

A l'issue de la période de consultation du PPBE, 5 observations ou témoignages ont été consignés. La synthèse de ces observations et les réponses apportées sont intégrées dans le présent PPBE, ci-annexé.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement sera publié et diffusé aux habitants sous forme électronique sur le site internet de la ville de Valence jusqu'à la prochaine révision et la synthèse remontée au niveau européen conformément à la directive européenne sus-citée.

En conséquence, après consultation de ses commissions compétentes, le Conseil Municipal décide :

- d'approuver la mise à jour du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Ville de Valence – 3^{ème} échéance – Axes routiers communaux,

Est annexé à la présente délibération le document : plan de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures communales de la ville de Valence, supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (+ de 8000 véhicules/jour) - 3^{ème} échéance.

« Et ont les délibérants signé »

Publié le : 23 décembre 2019

Pour extrait certifié conforme
Par délégation du Maire,
La Directrice Générale Adjointe,



Véronique DEBEAUMONT

VALENCE (26) 2019

PROJET

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Ville de Valence -



Version du 16/12/2019

Photo : Eric CAILLET – Ville de VALENCE

Préambule

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) – 3^{ème} échéance

Les gestionnaires concernés sont ceux, ayant des **infrastructures supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an** (+ de 8000 véhicules/jour). La commune de Valence est donc concernée par cette 3^{ème} échéance. Sur le territoire valentinois, il existe d'autres voies concernées par des PPBE mais dont la gestion est assurée par d'autres concessionnaires (Etat, Conseil Départemental,...).

➔ **A noter que, l'agglomération de Valence** (La définition d'une agglomération retenue dans le cadre du présent document est celle de l'unité urbaine définie par l'Insee.) a été retirée de la liste des agglomérations ayant obligation de réaliser ou réviser les cartes de bruits stratégique et PPBE.

Les 2 premières échéances sont passées, une actualisation des cartes par les services de l'Etat (DDT) a récemment eu lieu et vient d'être approuvée par arrêté préfectoral de la Drôme n°26-2018-06-29-006.

La version actualisée des cartes de bruit est consultable à l'adresse :

http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=CBS&service=DDT_26

La ville de Valence se doit donc de réviser son PPBE, correspondant à la 3^{ème} échéance de la directive 2002/49/CE et qui concerne ses infrastructures de transports terrestres dont le **trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules**. Le PPBE 3^{ème} échéance consiste en la révision du PPBE 2^{ème} échéance, approuvé par délibération municipale du 4 juillet 2016 et consultable sur le site internet de la ville de Valence.

<http://www.valence.fr/fr/re-decouvrir-la-ville/ville-verte/actions-pour-l-environnement/prevention-des-risques-sonores.html>

A noter que, depuis l'approbation du PPBE 2^{ème} échéance, approuvée en 2016 et au regard des cartes de bruit stratégiques (CBS) réalisées par la Direction Départementale des Territoires (DDT), pas de changement concernant le nombre de voiries concernées.

Références réglementaires:

Directive 2002/49/CE du 25 Juin 2002 : Cette directive européenne vise dans un premier temps une évaluation harmonisée dans tous les états membres de l'exposition au bruit dans l'environnement et pour cela, impose la réalisation de cartes de bruit stratégiques (CBS). Dans un deuxième temps, la directive prescrit une prévention et une réduction des bruits excessifs et pour cela, la réalisation d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Ces rapports doivent être mis à la disposition du public.

Arrêté préfectoral n°26-2018-06-29-006 portant approbation des cartes de bruit stratégiques des grandes infrastructures 2^{ème} étape, établies en application de la directive relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement sur les infrastructures terrestre de la Drôme



VALENCE (26) 2019

Modalités et synthèse de la consultation du public

La consultation du projet de PPBE s'est déroulée du 3 juin 2019 au 3 octobre 2019.

Le projet de PPBE était également consultable à partir de cette date sur le site internet de la Ville : www.ville-valence.fr et mis à la disposition du public de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h du lundi au vendredi au Pôle Santé de la ville à la Direction Santé Publique sis 4 rue du Clos Gaillard à Valence où un registre était ouvert pour recueillir les observations et avis des usagers..

Conformément aux dispositions réglementaires, un avis est paru 15 jours avant le début de la consultation, soit le 20 mai 2019 sur 2 journaux locaux.

Les remarques formulées à cette occasion sont présentées en annexe 2 du présent PPBE.

VALENCE (26) 2019

SOMMAIRE

1– Bruit et Santé.....	7
1.1 – Généralités sur le bruit	
1.1.1 – Le son	
1.1.2 – Le bruit	
1.1.3 – Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement	
1.2 – Les effets du bruit sur la santé	
2– Contexte.....	14
2.1 – Cadre réglementaire	
2.2 – Pilotage	
2.3 – Objectifs du PPBE	
2.4 – Moyens mis en œuvre	
3 – Identification des zones bruyantes et de la population exposée	15
3.1 – Rappel des définitions techniques	
3.1.1 – Zone bruyante – Axe routier bruyant	
3.1.2 – Point Noir de Bruit (PNB)	
3.2 – Zones bruyantes de la commune (CBS)	
3.2.1 – Zone de bruit gênant	
3.2.2 – Zone de bruit dépassant les limites légales	
3.3 – Population et bâtiments sensibles exposés à une nuisance sonore	
3.3.1 – Courbes isophones des zones exposées et décompte de la population	
3.3.2 – Segmentation de la population exposée	
3.3.3 – Bâtiments sensibles exposés	
4 – Détail du plan d'actions.....	18
4.1 – Rappel des mesures prises ces 10 dernières années à la diminution des nuisances sonores	
4.1.1- Élargissement de la zone 30 dans un périmètre défini	
4.1.2 – Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes :	
4.1.3 – Intégration de la dimension acoustique dans des outils de planification existants	
4.1.4 – Prise en compte des PNB	
4.1.5 – Amélioration de l'attractivité des transports en commun	
4.1.6 – Création d'un réseau des bornes de recharges électriques	
4.1.7 - Réalisation d'aménagements en faveur des modes actifs sur des arrêts de transports collectifs prioritaires	
4.1.8 – Favorisation des déplacements à vélo ou à pied	
4.2 – Plan d'action des 5 prochaines années	
4.2.1– Aménagements de réduction de vitesse	
4.2.2 – Amélioration de l'attractivité des transports en commun	
4.2.3 Création de parcs relais en entrée de ville	
4.2.4 Développement de l'auto partage	
4.2.5 Modification de tarification des parkings centre-ville :	
4.2.6– Favorisation des déplacements en vélos ou à pied	
5 – Résumé non technique.....	23
ANNEXE 1	24
ANNEXE 2.....	24

VALENCE (26) 2019

1- Bruit et Santé

1.1 - Généralités sur le bruit

1.1.1 Le son

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donnée. Celui-ci est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air. Ce phénomène vibratoire est caractérisé par sa force ; sa hauteur ; sa durée.

Perception	Echelles	Grandeurs physiques
Force sonore → <i>pression acoustique</i>	Fort Faible	Intensité : I Décibel : dB(A)
Hauteur → <i>son pur</i>	Aigu Grave	Fréquence : f Hertz : Hz
Timbre → <i>son complexe</i>	Aigu Grave	Spectre
Durée	Longue Brève	Laeq : niveau moyen équivalent

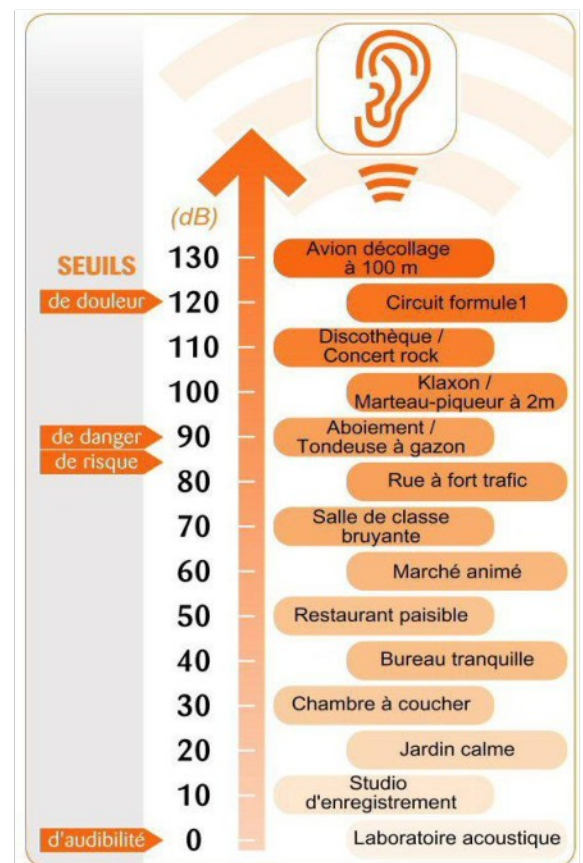
Dans l'échelle de l'intensité, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB – correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20 μ Pa) – et 120 dB – correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves – de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) – et les sons très aigus – de fréquence supérieure à 20 kHz (ultrasons) – ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

1.1.2 - Le bruit

Passer du son au bruit, c'est prendre en compte la représentation d'un son pour une personne donnée à un instant donné. Il ne s'agit plus seulement de la description d'un phénomène avec les outils de la physique, mais de l'interprétation qu'un individu fait d'un événement ou d'une ambiance sonore.

L'ISO – organisation internationale de normalisation – définit le bruit comme « un phénomène acoustique [qui relève donc de la physique] produisant une "sensation" [dont l'étude concerne la physiologie] généralement considérée comme désagréable ou gênante [notions que l'on aborde au moyen des sciences humaines – psychologie, sociologie]. »



VALENCE (26) 2019

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est, dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB).

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique : un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB.

Ainsi, le passage de 2 voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (l'augmentation est alors de 10 dB environ).

Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

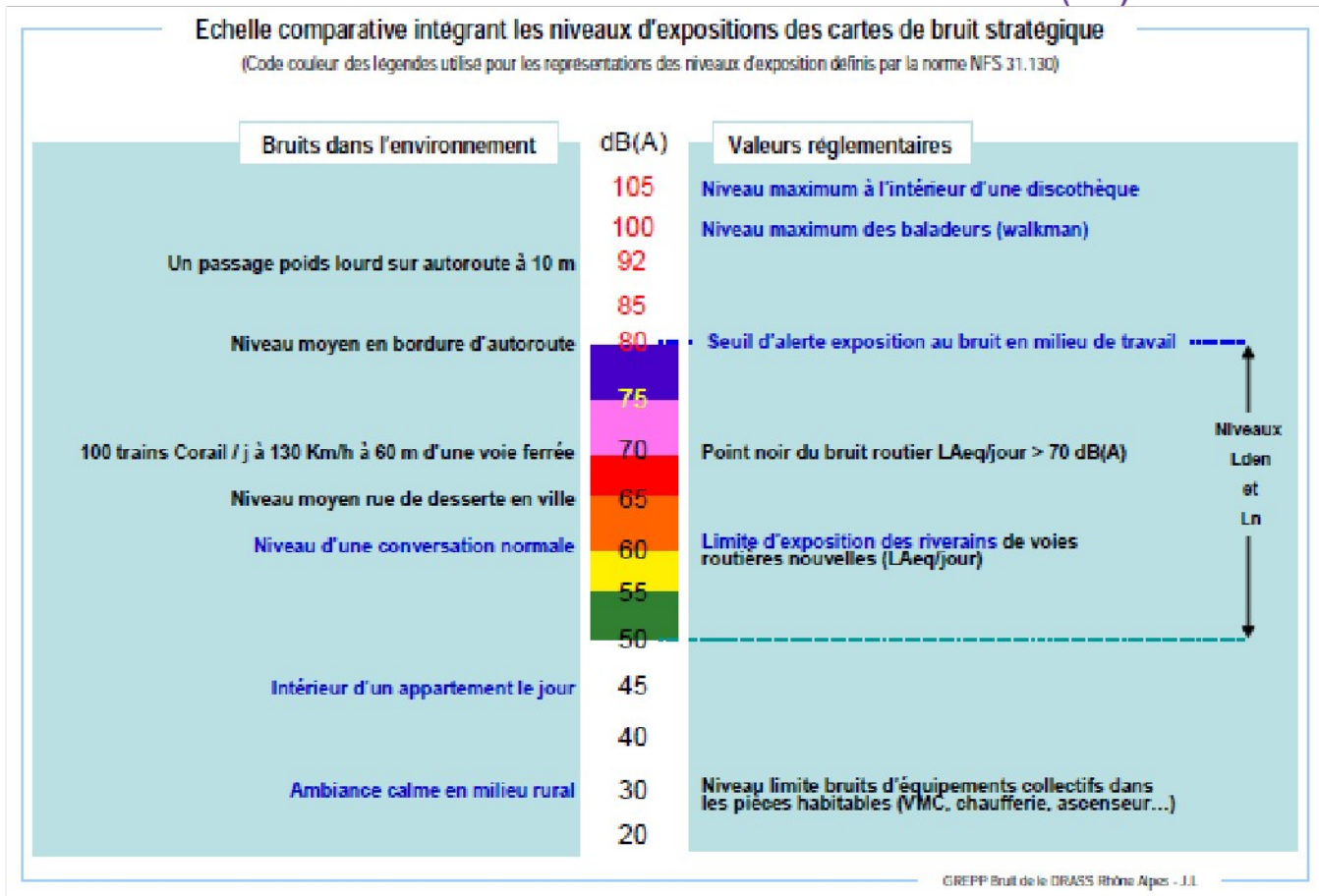
Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement...

Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	c'est augmenter le niveau sonore de	c'est faire varier l'impression sonore
2	3 dB	très légèrement : on fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB
4	6 dB	nettement : on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB
10	10 dB	de manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100.000	50 dB	comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB (A).

Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés (cartographies des agglomérations) et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans la plage des ambiances sonores couramment observées dans ces situations, entre 50 dB(A) et 80 dB(A).

VALENCE (26) 2019



1.1.3 - Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement

Source : Évaluation de la gêne due à l'exposition combinée au bruit routier et ferroviaire, rapport n°242 de l'INRETS.

La perception de la gêne reste variable selon les individus. Elle est liée à :

- la personne : âge, niveau d'étude, actif / inactif, présence / absence au domicile, propriétaire / locataire, opinion personnelle quant à l'opportunité de la présence d'une source de bruit donnée...
- son environnement : région, type d'habitation, situation ou antériorité par rapport à l'infrastructure ou de l'activité, isolation de façade...

Les infrastructures routières (objet de ce plan) : Le bruit de la route est un *bruit permanent*.

Il est perçu plus perturbant pour les activités à l'extérieur, pour l'ouverture des fenêtres, et la nuit.

Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique ont conduit à la mise en évidence de la contribution de plus en plus importante du bruit dû au contact pneumatiques-chaussée dans le bruit global émis par les véhicules en circulation à des vitesses supérieures à 60 km/h.

L'audition trie les informations contenues dans les ambiances sonores qui nous environnent. Si ces informations (changement de niveau sonore ou émergence d'une tonalité) ne sont pas subjectivement justifiées, elles provoquent chez l'individu une attention particulière qui peut se transformer en réaction de gêne.

VALENCE (26) 2019

1.2- Les effets du bruit sur la santé :

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. C'est la première nuisance à domicile citée par 54 % des personnes, résidant dans les villes de plus de 50 000 habitants.

Les effets sur la santé sont de 2 types :

- 1) atteinte de l'oreille interne et risque d'altération de l'audition par des expositions plus longues, à des bruits intenses (>90 dB) => « surdité » lors de traumatisme sonore ou surdité de perception par exposition de type professionnelle ou musicale.
- 2) Nuisance et atteinte à la qualité de vie par des bruits de tous niveaux et une perception subjective différente d'une personne à l'autre : stress, irritabilité, insomnie, dépression.

Les bruits de l'environnement, générés par les routes, voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisir sont à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées.

La première fonction affectée par l'exposition à des niveaux de bruits excessifs est le sommeil.

Les expositions au bruit peuvent être cumulées avec d'autres types de nuisances :

- bruit et agents chimiques toxiques pour le système auditif dans le milieu de travail ouvrier ;
- bruit et températures extrêmes – chaudes ou froides dans les habitats insalubres ;
- bruit et pollution atmosphérique dans les logements à proximité des grands axes routiers ou des industries.

Ce cumul contribue à une mauvaise qualité de vie qui se répercute sur leur état de santé.

Perturbations du sommeil - à partir de 30 dB(A)

L'audition est en veille permanente, l'oreille n'a pas de paupières ! Pendant le sommeil la perception auditive demeure : les sons parviennent à l'oreille et sont transmis au cerveau qui interprète les signaux reçus. Si les bruits entendus sont reconnus comme habituels et acceptés, ils n'entraîneront pas de réveils des personnes exposées. Mais ce travail de perception et de reconnaissance des bruits se traduit par de nombreuses réactions physiologiques, qui entraînent des répercussions sur la qualité du sommeil.

Occupant environ un tiers de notre vie, le sommeil est indispensable pour récupérer des fatigues tant physiques que mentales de la période de veille. Le sommeil n'est pas un état unique mais une succession d'états, strictement ordonnés : durée de la phase d'endormissement, réveils, rythme des changements de stades (sommeil léger, sommeil profond, périodes de rêves). Des niveaux de bruit élevés ou l'accumulation d'événements sonores perturbent cette organisation complexe de la structure du sommeil et entraînent d'importantes conséquences sur la santé des personnes exposées alors même qu'elles n'en ont souvent pas conscience.

Perturbations du temps total du sommeil :

- Durée plus longue d'endormissement : il a été montré que des bruits intermittents d'une intensité maximale de 45 dB(A) peuvent augmenter la latence d'endormissement de plusieurs minutes ;
- Éveils nocturnes prolongés : le seuil de bruit provoquant des éveils dépend du stade dans lequel est plongé le dormeur, des caractéristiques physiques du bruit et de la signification de ce dernier (par exemple, à niveau sonore égal, un bruit d'alarme réveillera plus facilement qu'un bruit neutre). Des éveils nocturnes sont provoqués par des bruits atteignant 55 dB(A) ;
- Éveil prématuré non suivi d'un ré-endormissement : aux heures matinales, les bruits peuvent éveiller plus facilement un dormeur et l'empêcher de retrouver le sommeil.

VALENCE (26) 2019

Modification des stades du sommeil : la perturbation d'une séquence normale de sommeil est observée pour un niveau sonore de l'ordre de 50 dB(A) même sans qu'un réveil soit provoqué ; le phénomène n'est donc pas perçu consciemment par le dormeur. Ces changements de stades, souvent accompagnés de mouvements corporels, se font au détriment des stades de sommeil les plus profonds et au bénéfice des stades de sommeil les plus légers.

A plus long terme : si la durée totale de sommeil peut être modifiée dans certaines limites sans entraîner de modifications importantes des capacités individuelles et du comportement, les répercussions à long terme d'une réduction quotidienne de la durée du sommeil sont plus critiques. Une telle privation de sommeil entraîne une fatigue chronique excessive et de la somnolence, une réduction de la motivation de travail, une baisse des performances, une anxiété chronique. Les perturbations chroniques du sommeil sont sources de baisses de vigilance diurnes qui peuvent avoir une incidence sur les risques d'accidents.

L'organisme ne s'habitue jamais complètement aux perturbations par le bruit pendant les périodes de sommeil: si cette habitude existe sur le plan de la perception, les effets, notamment cardiovasculaires, mesurés au cours du sommeil montrent que les fonctions physiologiques du dormeur restent affectées par la répétition des perturbations sonores.

Interférence avec la transmission de la parole – à partir de 45 dB(A)

La compréhension de la parole est compromise par le bruit. La majeure partie du signal acoustique dans la conversation est située dans les gammes de fréquences moyennes et aigües, en particulier entre 300 et 3 000 hertz. L'interférence avec la parole est d'abord un processus masquant, dans lequel les interférences par le bruit rendent la compréhension difficile voire impossible. Outre la parole, les autres sons de la vie quotidienne seront également perturbés par une ambiance sonore élevée : écoute des médias et de musique, perception de signaux utiles tels que les carillons de porte, la sonnerie du téléphone, le réveille-matin, des signaux d'alarmes.

La compréhension de la parole dans la vie quotidienne est influencée par le niveau sonore, par la prononciation, par la distance, par l'acuité auditive, par l'attention mais aussi par les bruits interférents. Pour qu'un auditeur avec une audition normale comprenne parfaitement la parole, le taux signal/bruit (c.-à-d. la différence entre le niveau de la parole et le niveau sonore du bruit interférent) devrait être au moins de 15 dB(A). Puisque le niveau de pression acoustique du discours normal est d'environ 60 dB(A), un bruit parasite de 45 dB(A) ou plus, gêne la compréhension de la parole dans les plus petites pièces.

La notion de perturbation de la parole par les bruits interférents provenant de la circulation s'avère très importante pour les établissements d'enseignement où la compréhension des messages pédagogiques est essentielle. L'incapacité à comprendre la parole a pour résultat un grand nombre de handicaps personnels et de changements comportementaux. Particulièrement vulnérables sont les personnes souffrant d'un déficit auditif, les personnes âgées, les enfants en cours d'apprentissage du langage et de la lecture, et les individus qui ne dominent pas le langage parlé.

Effets psycho physiologiques – 65-70 dB(A)

Chez les travailleurs exposés au bruit, et les personnes vivant près des aéroports, des industries et des rues bruyantes, l'exposition au bruit peut avoir un impact négatif sur leurs fonctions physiologiques. L'impact peut être temporaire mais parfois aussi permanent. Après une exposition prolongée, les individus sensibles peuvent développer des troubles permanents, tels que de l'hypertension et une maladie cardiaque ischémique.

VALENCE (26) 2019

Les travailleurs exposés à un niveau élevé de bruit industriel pendant 5 à 30 ans peuvent souffrir de tension artérielle et présenter un risque accru d'hypertension. Des effets cardio-vasculaires ont été également observés après une exposition de longue durée aux trafics aérien et automobile avec des valeurs de LAeq 24h de 65-70db(A). Bien que l'association soit rare, les effets sont plus importants chez les personnes souffrant de troubles cardiaques que pour celles ayant de l'hypertension. Cet accroissement limité du risque est important en termes de Santé Publique dans la mesure où un grand nombre de personnes y est exposé.

Effets sur les performances

Il a été montré, principalement pour les travailleurs et les enfants, que le bruit peut compromettre l'exécution de tâches cognitives. Bien que l'éveil dû au bruit puisse conduire à une meilleure exécution de tâches simples à court terme, les performances diminuent sensiblement pour des tâches plus complexes. La lecture, l'attention, la résolution de problèmes et la mémorisation sont parmi les fonctions cognitives les plus fortement affectées par le bruit. Le bruit peut également distraire et des bruits soudains peuvent entraîner des réactions négatives provoquées par la surprise ou la peur.

Dans les écoles autour des aéroports, les enfants exposés au trafic aérien, ont des performances réduites dans l'exécution de tâches telles que la correction de textes, la réalisation de puzzles difficiles, les tests d'acquisition de la lecture et les capacités de motivation. Il faut admettre que certaines stratégies d'adaptation au bruit d'avion, et l'effort nécessaire pour maintenir le niveau de performance ont un prix. Chez les enfants vivant dans les zones plus bruyantes, le système sympathique réagit davantage, comme le montre l'augmentation du niveau d'hormone de stress ainsi qu'une tension artérielle au repos élevée. Le bruit peut également produire des troubles et augmenter les erreurs dans le travail, et certains accidents peuvent être un indicateur de réduction des performances.

Effets sur le comportement avec le voisinage et gêne

Le bruit peut produire un certain nombre d'effets sociaux et comportementaux aussi bien que des gênes. Ces effets sont souvent complexes, subtils et indirects et beaucoup sont supposés provenir de l'interaction d'un certain nombre de variables auditives. La gêne engendrée par le bruit de l'environnement peut être mesurée au moyen de questionnaires ou par l'évaluation de la perturbation due à des activités spécifiques. Il convient cependant d'admettre qu'à niveau égal des bruits différents, venant de la circulation et des activités industrielles, provoquent des gênes de différente amplitude. Ceci s'explique par le fait que la gêne des populations dépend non seulement des caractéristiques du bruit, y compris sa source, mais également dans une grande mesure de nombreux facteurs non-acoustiques, à caractère social, psychologique, ou économique. La corrélation entre l'exposition au bruit et la gêne générale, est beaucoup plus haute au niveau d'un groupe qu'au niveau individuel. Le bruit au-dessus de 80 dB(A) peut également réduire les comportements de solidarité et accroître les comportements agressifs. Il est particulièrement préoccupant de constater que l'exposition permanente à un bruit de niveau élevé peut accroître le sentiment d'abandon chez les écoliers.

On a observé des réactions plus fortes quand le bruit est accompagné des vibrations et contient des composants de basse fréquence, ou quand le bruit comporte des explosions comme dans le cas de tir d'armes à feu. Des réactions temporaires, plus fortes, se produisent quand l'exposition au bruit augmente avec le temps, par rapport à une exposition au bruit constante. Dans la plupart des cas, LAeq, 24h et Ldn sont des approximations acceptables d'exposition au bruit pour ce qui concerne la gêne éprouvée. Cependant, on estime de plus en plus souvent que tous les paramètres devraient être individuellement évalués dans les recherches sur l'exposition au bruit, au moins dans les cas complexes. Il n'y a pas de consensus sur un modèle de la gêne totale due à une combinaison des sources de bruit dans l'environnement.

VALENCE (26) 2019

Effets biologiques extra-auditifs : le stress

Les effets biologiques du bruit ne se réduisent pas uniquement à des effets auditifs : des effets non spécifiques peuvent également apparaître. Du fait de l'étroite interconnexion des voies nerveuses, les messages nerveux d'origine acoustique atteignent de façon secondaire d'autres centres nerveux et provoquent des réactions plus ou moins spécifiques et plus ou moins marquées au niveau de fonctions biologiques ou de systèmes physiologiques autres que ceux relatifs à l'audition.

Ainsi, en réponse à une stimulation acoustique, l'organisme réagit comme il le ferait de façon non spécifique à toute agression, qu'elle soit physique ou psychique. Cette stimulation, si elle est répétée et intense, entraîne une multiplication des réponses de l'organisme qui, à la longue, peut induire un état de fatigue, voire d'épuisement. Cette fatigue intense constitue le signe évident du « stress » subi par l'individu et, au-delà de cet épuisement, l'organisme peut ne plus être capable de répondre de façon adaptée aux stimulations et aux agressions extérieures et voir ainsi ses systèmes de défense devenir inefficaces.

Effets subjectifs et comportementaux du bruit

La façon dont le bruit est perçu a un caractère éminemment subjectif. Compte tenu de la définition de la santé donnée par l'Organisation Mondiale de la Santé en 1946 (« un état de complet bien-être physique, mental et social et pas seulement l'absence de maladies »), les effets subjectifs du bruit doivent être considérés comme des événements de santé à part entière. La gêne « sensation de désagrément, de déplaisir provoquée par un facteur de l'environnement (exemple : le bruit) dont l'individu ou le groupe connaît ou imagine le pouvoir d'affecter sa santé » (OMS, 1980), est le principal effet subjectif évoqué.

Le lien entre gêne et intensité sonore est variable ; la mesure physique du bruit n'explique qu'une faible partie, au mieux 35%, de la variabilité des réponses individuelles au bruit. L'aspect « qualitatif » est donc également essentiel pour évaluer la gêne. Par ailleurs, la plupart des enquêtes sociales ou socio-acoustiques ont montré qu'il est difficile de fixer le niveau précis où commence l'inconfort.

Un principe consiste d'ailleurs à considérer qu'il y a toujours un pourcentage de personnes gênées, quel que soit le niveau seuil de bruit. Pour tenter d'expliquer la gêne, il faut donc aller plus loin et en particulier prendre en compte des facteurs non acoustiques :

- De nombreux facteurs individuels, qui comprennent les antécédents de chacun, la confiance dans l'action des pouvoirs publics et des variables socio-économiques telles que la profession, le niveau d'éducation ou l'âge ;
- Des facteurs contextuels : un bruit choisi est moins gênant qu'un bruit subi, un bruit prévisible est moins gênant qu'un bruit imprévisible, etc ;
- Des facteurs culturels : par exemple, le climat, qui détermine généralement le temps qu'un individu passe à l'intérieur de son domicile, semble être un facteur important dans la tolérance aux bruits.

En dehors de la gêne, d'autres effets du bruit sont habituellement décrits : les effets sur les attitudes et le comportement social (agressivité et troubles du comportement, diminution de la sensibilité et de l'intérêt à l'égard d'autrui), les effets sur les performances (par exemple, dégradation des apprentissages scolaires), l'interférence avec la communication.

Déficit auditif dû au bruit - 80 dB(A) seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu de travail

Les bruits de l'environnement, ceux perçus au voisinage des infrastructures de transport ou des activités économiques, n'atteignent pas des intensités directement dommageables pour l'appareil auditif. Par contre le bruit au travail, l'écoute prolongée de musiques amplifiées à des niveaux élevés et la pratique d'activités de loisirs tels que le tir ou les activités de loisirs motorisés exposent les personnes à des risques d'atteinte grave de l'audition.

VALENCE (26) 2019

Le déficit auditif est défini comme l'augmentation du seuil de l'audition. Des déficits d'audition peuvent être accompagnés d'acouphènes (bourdonnements ou sifflements). Le déficit auditif dû au bruit se produit d'abord pour les fréquences aiguës (3 000-6 000 hertz, avec le plus grand effet à 4 000 hertz). La prolongation de l'exposition à des bruits excessifs aggrave la perte auditive qui s'étendra aux fréquences les plus graves de 2000 Hz et moins, qui sont indispensables pour la communication et compréhension de la parole.

Partout dans le monde entier, le déficit auditif dû au bruit est le plus répandu des dangers professionnels.

L'ampleur du déficit auditif dans les populations exposées au bruit sur le lieu de travail dépend de la valeur de LAeq, 8h, du nombre d'années d'exposition au bruit, et de la sensibilité de l'individu. Les hommes et les femmes sont de façon égale concernés par le déficit auditif dû au bruit. Le bruit dans l'environnement avec un LAeq 24h de 70 dB(A) ne causera pas de déficit auditif pour la grande majorité des personnes, même après une exposition tout au long de leur vie. Pour des adultes exposés à un bruit important sur le lieu de travail, la limite de bruit est fixée aux niveaux de pression acoustique maximaux de 140 dB, et l'on estime que la même limite est appropriée pour ce qui concerne le bruit dans l'environnement. Dans le cas des enfants, en prenant en compte leur habitude de jouer avec des jouets bruyants, la pression acoustique maximale ne devrait jamais excéder 120 dB.

La conséquence principale du déficit auditif est l'incapacité de comprendre le discours dans des conditions normales, et ceci est considéré comme un handicap social grave.

2 - Contexte

2.1 – Cadre réglementaire

Le contexte législatif et réglementaire s'inscrit dans la parution de 3 articles majeurs.

La directive 2002/49/CE du 25 Juin 2002 : Cette directive européenne vise dans un premier temps une évaluation harmonisée dans tous les états membres de l'exposition au bruit dans l'environnement et pour cela, impose la réalisation de cartes de bruit stratégiques (CBS). Dans un deuxième temps, la directive prescrit une prévention et une réduction des bruits excessifs et pour cela, la réalisation d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Ces rapports doivent être mis à la disposition du public.

L'article L. 572-6 du code de l'environnement : Cet article définit les PPBE comme des documents qui « tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes ». Le PPBE comporte une évaluation du nombre de personnes exposées à un bruit excessif et identifie les sources de bruits dont les niveaux devraient être réduits. Il recense les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit stratégiques particulièrement lorsque les valeurs limites sont dépassées.

Le décret n°2006-361 du 24 Mars 2006 : Ce décret reconnaît que les PPBE relatifs aux infrastructures routières, autres que celles mentionnées dans le cadre d'un PPBE global à une agglomération de plus de 250 000 habitants, sont établis par les collectivités territoriales dont relèvent ces infrastructures.

La ville de Valence se charge donc d'établir la révision de ce PPBE des routes communales supportant plus à 3 millions de véhicules par an (+ de 8000 véhicules/jour).

VALENCE (26) 2019

2.2 – Pilotage

La rédaction du PPBE de la Ville de Valence a été confiée à sa Direction Santé Publique - Pôle Santé-Environnement. Le PPBE est effectué à partir des cartes de bruit stratégiques publiées par la Direction Départementale des Territoires de la Drôme.

Le projet de PPBE a été présenté en Comité Exécutif du 13 mai 2019 pour validation des élus et avant consultation du public.

2.3 – Objectifs du PPBE

La révision du PPBE a pour objectif de présenter les mesures mises en œuvre au cours des 10 dernières années et le plan d'action des 5 prochaines années afin de résorber le bruit excessif particulièrement dans les zones dépassant les limites légales.

Le précédent PPBE avait pour action phare, la **résorption des points noirs du bruit**, projet qui a été piloté par l'agglomération Valence Romans Agglo et dont les résultats sont rappelés dans le présent document.

La modération des vitesses est également un moyen d'intervention. Pour un véhicule léger circulant à moins de 50 km/h, le bruit moteur est prépondérant ; au-delà de 60 km/h, c'est le bruit de roulement qui devient prépondérant.

Aussi, la réduction de la vitesse sur les grandes infrastructures (généralement de - 20 km/h), qui a pour objectifs primaires de fluidifier le trafic et de sécuriser les usagers, est aussi un facteur déterminant en termes d'émissions sonores. L'étude de l'abaissement de la vitesse de l'autoroute A7 au droit de Valence a montré que cette disposition permettait de réduire très sensiblement la pollution de l'air, objectif de cette disposition. Cette mesure a également, un effet sur le niveau sonore émis.

3 - Identification des zones bruyantes et de la population exposée

3.1 – Rappel des définitions techniques

3.1.1 – Zone bruyante – Axe routier bruyant

Une zone bruyante est assimilée à une zone couvrant un axe routier lui-même bruyant. En effet, le PPBE ne concerne **que les axes routiers où le trafic est dense**.

On distingue deux types de zones : les zones où le bruit est gênant et les zones où le bruit dépasse les valeurs limites. Les valeurs ci-dessous sont prises comme repère.

	Zones de bruit gênant	Zones de bruit en dépassement des valeurs limites
Lden	> 55 dB*	> 68 dB
Ln	> 50 dB*	> 62 dB

* Les zones de bruit gênant sont distinguées par tranches de 5 dB

Notons que les zones de bruit gênant incluent les zones de bruit en dépassement des valeurs limites.



VALENCE (26) 2019

Ces valeurs limites sont définies en fonction des indicateurs réglementaires actuels [L_{Aeq} (6h-22h), L_{Aeq} (22h-6h)] évalués à 2 mètres en avant des façades, fenêtres fermées, ils sont mesurables selon les normes NF S 31-085.

3.1.2 – Point Noir de Bruit (PNB)

La notion de point noir de bruit est importante. La définition d'un PNB est européenne. Il s'agit d'une zone d'habitation qui répond à deux critères : le critère acoustique et le critère d'antériorité.

- **Le critère acoustique** : Un bâtiment est qualifié de point noir si L_{den} > 68 dB ou L_{night} > 62 dB. Cela correspond aux zones de bruit où les valeurs limites sont dépassées. Notons qu'il suffit que l'une des deux valeurs soit dépassée.

- **Le critère d'antériorité** : Ce critère a été défini par l'annexe 1 de la circulaire du 12 Juin 2001 ainsi qu'à l'article 3 de l'arrêté du 3 Mai 2002.

Les locaux qui répondent au critère d'antériorité sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 Octobre 1978;
- 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 et concernant les infrastructures des réseaux routier et ferroviaire nationaux auxquelles ces locaux sont exposés;
- les locaux des établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale 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.

3.2 – Zones bruyantes de la commune (CBS)

Dans cette partie, sont identifiées les zones bruyantes de la commune à l'aide des Cartes de Bruit Stratégiques réalisées par les services de l'Etat. Puis, sont exposées dans un premier temps les zones autour des axes routiers où le bruit est gênant et dans un second temps les zones où le bruit est excessif et dépasse les limites légales.

Il est rappelé que les zones identifiées sont exclusivement le long des routes où le trafic est supérieur à 8500 véhicules/jours et que ces axes routiers s'inscrivent dans un recensement plus large du trafic routier mais correspondent aux **infrastructures gérées par la ville**.

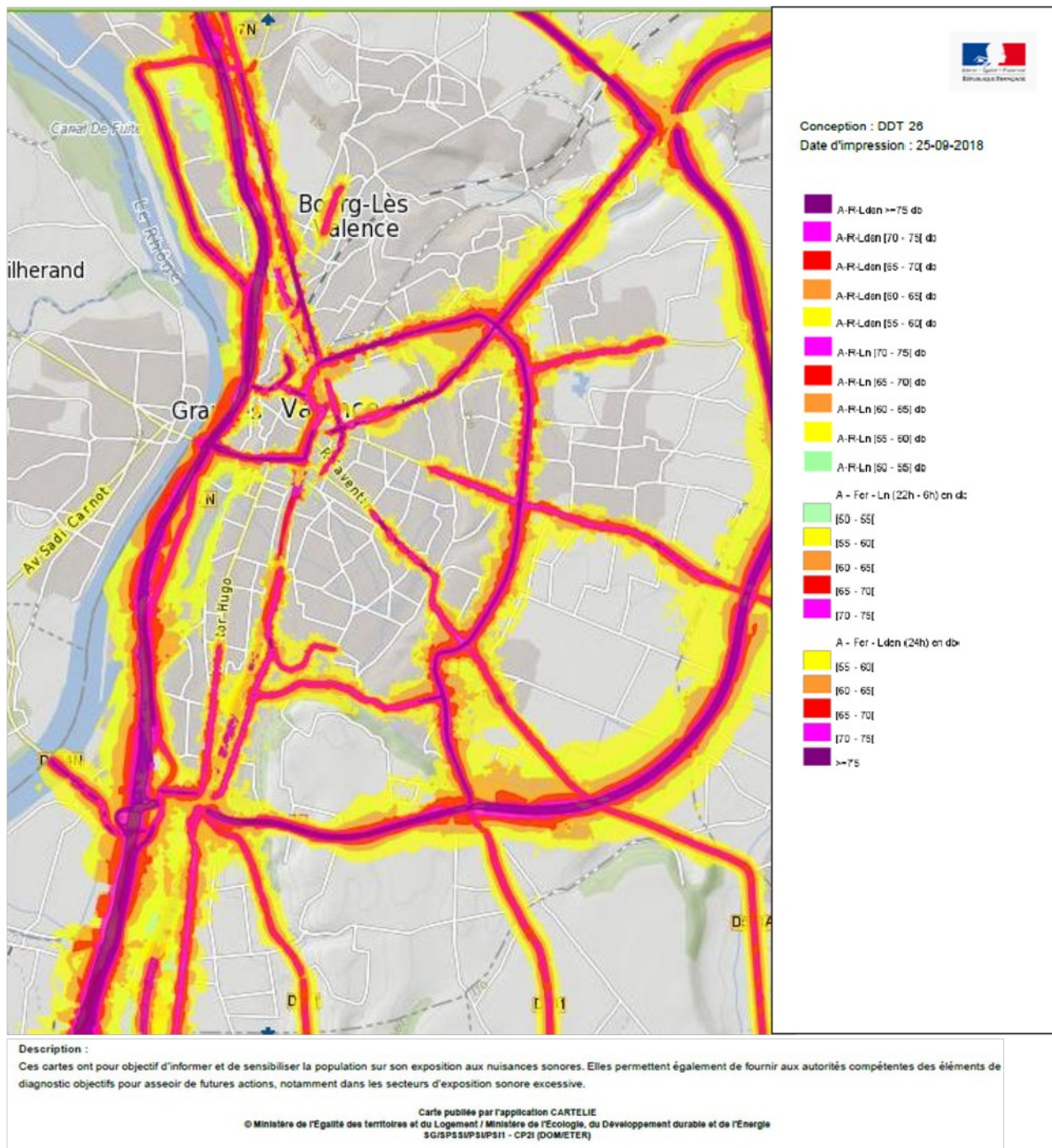
Les cartes de bruit stratégiques sont publiées en détail sur le site de la DDT Drôme

Ces données sont consultables sur le site :

http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=CBS&service=DDT_26

VALENCE (26) 2019

La carte suivante permet de visualiser globalement la concentration de bruit gênant à Valence avec l'indicateur Lden.



4 – Détail du plan d'actions

Des efforts entrepris par la commune pour réduire les nuisances occasionnées par les sources de bruit affectant le territoire communal, ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement réalisées ou arrêtées au cours des dix dernières années.

Les actions relevant de la commune Valence sont financées directement par celle-ci mais d'autres sont pilotées par Valence Romans Déplacements, notamment pour ce qui concerne le développement des transports en commun et la mobilité active.

Les mesures proposées par la commune relevant des champs de compétence planification et urbanisme ou sensibilisation et communication, il n'est pas possible d'en chiffrer précisément leur impact en termes de personnes protégées. Il en va de même de certains projets d'aménagement dont la justification n'est pas purement acoustique et pour lesquels il est difficile de quantifier a priori leur effet en termes d'amélioration de l'ambiance sonore.

4.1 – Rappel des mesures prises ces 10 dernières années à la diminution des nuisances sonores : 2008 à 2018

4.1.1- Élargissement progressif de la zone 30 dans les secteurs résidentiels : par l'avenue de Romans, l'avenue de Chabeuil, le boulevard Churchill et le boulevard Kennedy. En annexe une carte des quartiers en zones 30 (mars 2019) : Centre-ville ; Chabeuil/Romans ; Faure/Papin, Chateaufort/Baumes ; Alpes/Romans ; Fontbarlettes et une partie du Polygone et de Valensolles.

4.1.2 – Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes :
 Le classement sonore des infrastructures de l'ensemble du département de la Drôme été approuvé par six arrêtés préfectoraux du 2 mars 1999. Depuis cette date, des évolutions sont apparues avec la construction de nouvelles voies, des niveaux de trafic ou des limitations des vitesses modifiées. Il a donc été actualisé par un arrêté de révision daté du 20 novembre 2014. La réglementation prévoit son actualisation tous les 5 ans donc en 2019.

4.1.3 – Intégration de la dimension acoustique dans des outils de planification existants
Plan de déplacements urbains (PDU) : l'enjeu est de répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population, tout en respectant un équilibre durable avec l'environnement. Pour cela, le PDU prend en compte l'ensemble des déplacements quel que soit leur mode : à pied, à vélo, en bus, en car, en train, en voiture, en camionnettes, encore en poids-lourds... Certaines des actions ont un impact positif sur la réduction des nuisances sonores car visent à réduire la part modale des véhicules à moteurs.
http://valenceromansdeplacements.fr/wp-content/uploads/2016/04/Doc1_PDU-ProgEstimationFinanciere-bdef.pdf

4.1.4 – Prise en compte des PNB de 2011 à 2017
 La résorption des points noirs du bruit (PNB) était l'un des axes principaux du PPBE (1^{ère} échéance) de la ville de Valence ; l'objectif étant d'aider les propriétaires éligibles à réaliser des travaux d'isolation phonique.

Suite à une étude acoustique aux abords des voies bruyantes, un inventaire des bâtiments éligibles PNB a permis de proposer, à l'ensemble des propriétaires concernés, de réaliser un diagnostic mixte (thermique et

VALENCE (26) 2019

acoustique) de leur logement afin de bénéficier le cas échéant, d'une subvention à hauteur de 80% des travaux d'isolation sur la façade exposée.

1^{ère} phase :

Pour le parc public, 75 logements diagnostiqués (audits mixtes thermiques et acoustiques financés à 80% par l'ADEME et 20 % par l'agglo) **ont bénéficiés d'une isolation phonique** (financés à 80% par l'ADEME le restant à la charge du propriétaire).

Pour le parc privé, 39 logements diagnostiqués (audits mixtes thermiques et acoustiques financés à 80% par l'ADEME et 20 % par l'agglo) **et 28 logements ont bénéficiés d'une isolation phonique** (financés à 80% par l'ADEME) pour les secteurs des avenues de Romans et de Verdun.

2^{ème} phase : en 2015, notification d'un avenant à la convention entre l'ADEME et la communauté agglomération Valence Romans Agglo a permis de traiter de nouveaux logements. Les voies bruyantes communales de plus de 8 500 véhicules/jours ont fait l'objet, d'une étude acoustique pour déterminer de nouveaux secteurs pouvant dépasser les limites réglementaires et bénéficier également de cette mesure de résorption des PNB.

Bilan de l'opération :

☛ **152 logements traités dont 83 logements à caractère social** (75 logements du parc public et 8 logements d'un foyer SONACOTRA).

Le cout total de l'opération est de 676 976,59 €.

4.1.5 – Amélioration de l'attractivité des transports en commun

1- Mise en fonctionnement, en septembre 2014, des Cars à Haut Niveau de Service sur la ligne InterCitéa afin de faciliter les voyages des usagers par un cadencement sur-mesure et des correspondances assurées à des points stratégiques.

2- Poursuivre la réalisation du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Valence Ville et Rovaltain avec la mise en place de couloirs bus, de systèmes de priorisation des bus aux carrefours à feux, mise en accessibilité des stations, acquisitions de bus qualitatifs. Plusieurs composantes du BHNS sont réalisées (priorité bus aux carrefours, accessibilité des arrêts, bus qualitatifs). Les couloirs bus sont prévus à ce stade aux études de réaménagement de la route de Romans.

(Source : feuille de route air – 2018)

Acteurs : Valence Romans Déplacements et Ville de Valence

2- Réduction tarifaire des abonnements bus à partir de septembre 2018 ce qui a « boosté » le nombre d'abonnés

4.1.6 – Création d'un réseau des bornes de recharges électriques

22 points de recharge installés fin 2018 sur les communes de Valence et Bourg-lès-Valence

Acteur : Territoire d'Énergie Drôme

(Source : feuille de route air – 2018)

4.1.7 Réalisation d'aménagements en faveur des modes actifs :

Stationnement vélo : il s'agit plus largement de renforcer le nombre de places en consignes sécurisées Vélobox (74 places depuis 2014) > Action 28 du PDU

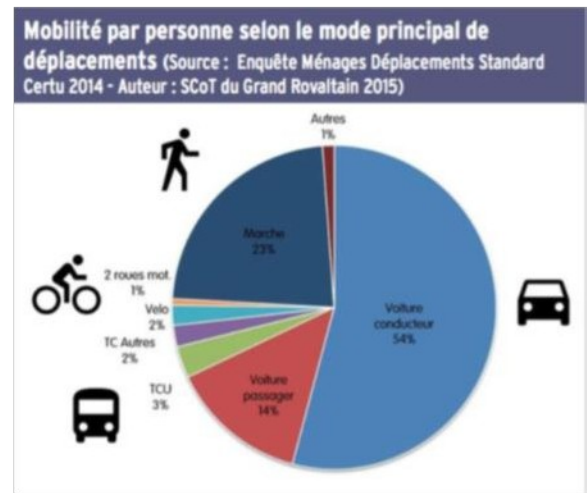
Notamment, des consignes vélos sécurisées ont été implantées à proximité immédiate des gares ferroviaires de Valence-Ville

VALENCE (26) 2019

4.1.8 – Favorisation des déplacements à vélo ou à pied : offrir une alternative à la voiture

Au cours des dix dernières années, les distances parcourues sont plus importantes. Ainsi, la part modale du vélo est passée de 5 à 2% entre 1990 et 2014 (Rovaltain, 2015). De même la fréquentation des gares ferroviaires de Romans et de Valence Ville est en diminution depuis 2010.

Figure 26 : Mode principal de déplacement SCOT Rovaltain



1- **Déploiement du schéma cyclable**, préalablement concerté avec l'association Roullons En Ville à Vélo (à travers des temps d'échanges trimestriels), à hauteur de 20 000 € annuels pour améliorer la qualité des voies, des aménagements du marquage dans le cadre du schéma directeur cyclable de la Ville et de Valence Romans Déplacements. (Source rapport DD ville de Valence 2017)

2- **Réalisation en 2018 d'une carte cyclable disponible sur :**

<http://valenceromansdeplacements.fr/wp-content/uploads/2018/05/PLAN-CYCLABLE-VALENCE-2018.pdf>

3- Promotion, par le CCAS, des moyens de déplacement doux (par exemple avec les cyclopoisses, qui sont des vélos-taxis), en partenariat avec l'association Cycloteam. L'objectif global est de faire connaître ce produit écologique, flexible à coût modéré et d'inciter les personnes âgées valentinoises à l'utiliser dans leurs déplacements.

4- **Service Libelo Véhicule en Libre-Service (VLS), entièrement renouvelé en 2018** (4 nouvelles stations sur Valence, nouveau matériel, application mobile,...)

5- Mise à disposition de **50 vélos à assistance électrique en 2018** sur le territoire de la ville

6- Réalisation de l'étude expérimentale « Parcoura » (parcours urbains actifs) visant à améliorer les parcours piétonniers et cyclables et à favoriser l'adoption de modes de déplacements doux. Etude visant à contribuer à la promotion des mobilités douces en ville et donc réduire la présence de véhicules bruyants.

http://www.onaps.fr/data/documents/Rapport-intermediaire-Parcoura_Valence_vf.pdf

VALENCE (26) 2019

4.1.9 Développement de l'auto partage : 4 véhicules en auto partage déployés de 2017 à 2018



4.2 – Plan d'action des 5 prochaines années

4.2.1– Aménagements de réduction de vitesse

- Mises en place de nouvelles zones 30 d'ici 2020 : quartier Chamberlière
(cf. feuille de route air - 2018)
- Réalisation de comptages de vitesses et mise en œuvre d'aménagements visant à réduire les vitesses dans les rues faisant l'objet de signalement par les riverains.

4.2.2 – Amélioration de l'attractivité des transports en commun

1- Passer au bus électrique dans le centre de Valence avec l'achat par VRD de 13 bus électriques, affectés à la ligne Citéa 1 d'ici fin 2018/début 2019 + Acquisitions des bus full électriques et des transformateurs lancées par VRD, avec une réception prévue au printemps 2019. *(cf. feuille de route air - 2018)*

2- Achever le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Valence Sud et Rovaltain
(cf. feuille de route air – fiche action 17 - 2018)

3- Poursuite de l'extension du parc de bus GNV sur Valence (de 20 actuellement à 40 d'ici fin 2024) et mise en place de ces véhicules sur le réseau de Romans avec la création d'un nouveau dépôt équipé d'une station de compression GNV. Environ 5 bus sont fléchés à ce stade.
 Les véhicules GNV sont moyens bruyants que les diesels.

Acteurs : Valence Romans Déplacements et Ville de Valence

4.2.3 Création de parcs relais en entrée de ville : action 4 du PDU (volet intermodal)

Les parcs relais permettront une modification des parts modales au bénéfice des transports en communs et modes doux. Par conséquent, les nuisances sonores seront réduites. De même les émissions de polluants et GES seront en baisse.

↳ **Création de 2 parcs relais en périphérie de l'agglomération** : parc relais Pompidou mis en service en avril 2019, un 2^{ème} est en cours d'étude et prévue fin 2019/début 2020.

Le PDU et le PCAET prévoient la création de 6 parcs d'ici à 2025 sur le territoire de Valence Romans Aggo

Acteurs : Valence Romans Déplacements

4.2.4 Développement de l'auto partage : 1 véhicule supplémentaire a été déployé (total 5 véhicules déployés à ce jour) début 2019

4.2.5 Modification de tarification des parkings centre-ville : pour rendre les parkings en ouvrage moins chers que le stationnement sur voirie au-delà de la première heure

VALENCE (26) 2019

- Information sur les places disponibles à l'aide de panneaux sur voirie.
- Mise en œuvre du nouveau schéma directeur du stationnement et de la réforme portant dépenalisation du stationnement payant visant à favoriser la rotation des véhicules et le stationnement de courte durée et à limiter le temps de recherche de places. (Limitation des émissions polluantes et réduction du bruit)

(cf. feuille de route air - 2018)

Acteurs : ville de Valence

Échéancier : 2019

4.2.6– Promotion des déplacements en vélo ou à pied

1- **Mobilités actives** (en lien avec le Plan de Déplacement Urbain Valence Romans déplacements et la feuille de route Qualité de l'Air) prise en compte des recommandations de l'étude PARCOURA menée avec l'Observatoire National de l'Activité Physique et la Sédentarité (ONAPS) et l'Observatoire de la Santé (ORS) Auvergne Rhône Alpes. : poursuivre la mise en œuvre de fiches actions et priorisation à moyen et long terme. Actions très transversales (espaces verts, voiries, déplacements, santé publique, communication,...) destinées à améliorer les parcours piétonniers et cyclables, à mieux les faire connaître, et à valoriser les nombreux avantages des déplacements quotidiens à pied et/ou à vélo.

2- **Création de 5 nouvelles stations libelo** prévues d'ici 2019

3- **Jalonnement de 3 axes cyclables structurants intercommunaux** passant par Valence

4- **Aménagement de 4 Parcours verts**, à pied/et ou vélo devant faire l'objet d'un guide des parcours.

Echéance : avant 2020



VALENCE (26) 2019

5 – Résumé non technique

Le PPBE est destiné à prévenir les effets du bruit et à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit. Il recense les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par la carte de bruit élaborée par les services de l'Etat et notamment lorsque des valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être.

Pour rappel, 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 a été réexaminé et réactualisé en juillet 2016 (Inclus dans le PPBE de Valence Romans Agglo – 2^{ème} échéance – trafic de + de 8000 véhicules/jour).

Dans le cadre de la 3^{ème} échéance de la directive 2002/49/CE, la ville de Valence en tant que gestionnaire d'infrastructures supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (+ de 8000 véhicules/jour) doit mettre à jour son document et le soumettre à **consultation du public** pour une durée de 2 mois minimum. L'exécutif a souhaité étendre cette période à 4 mois, **soit du 3 juin au 3 octobre 2019**.

Le PPBE donne suite aux Cartes de Bruit Stratégiques (CBS), établies par le préfet dans le but de recenser les nuisances sonores à l'échelle du département. Elles sont publiées en détail sur le site de la DDT Drôme et consultables : http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=CBS&service=DDT_26

Le PPBE présente les mesures mises en œuvre au cours des 10 dernières années et le plan d'actions des 5 prochaines années afin de résorber le bruit excessif particulièrement dans les zones dépassant les limites légales. Ces actions relevant de la commune de Valence sont financées directement par celle-ci, notamment concernant celles permettant la réduction de la vitesse dans les zones résidentielles et le stationnement. D'autres sont pilotées par Valence Romans Déplacements, notamment les actions liées au développement des transports en commun et à la mobilité active.

Concernant les actions réalisées et mentionnées dans les précédents PPBE (1^{ère} et 2^{ème} échéance), on note que l'aide aux propriétaires éligibles à réalisation de travaux d'isolation phonique a permis de traiter les Points Noirs du Bruit (de 2011 à 2017) sur 152 logements dont 83 logements à caractère social.

Les efforts entrepris par la commune pour réduire les nuisances occasionnées par les sources de bruit affectant le territoire communal vont se poursuivre pour les 5 années à venir avec :

- **Aménagements de réduction de vitesse : nouvelles zones 30**
- **Amélioration de l'attractivité des transports en commun**
- **Création de parcs relais en entrée de ville**
- **Véhicules en Auto partage**
- **Modification de tarification des parkings centre-ville**
- **La Promotion des déplacements en vélo ou à pied :**

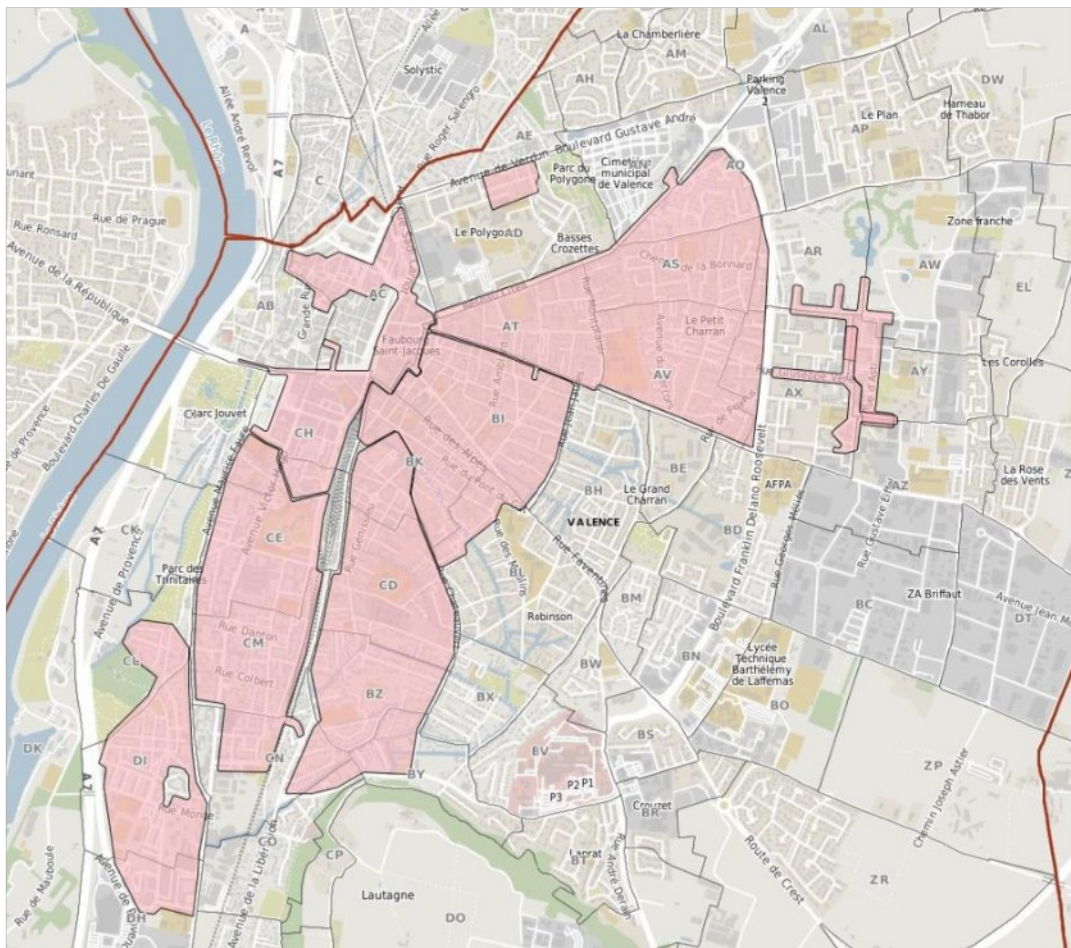
Prise en compte des recommandations de l'étude PARCOURA menée par l'Observatoire National de l'Activité Physique et de la Sédentarité ; Amélioration des parcours piétonniers et cyclables, mieux les faire connaître, et valoriser les avantages des déplacements quotidiens à pied et/ou à vélo ; Création de 5 nouvelles stations en libre-service (Libelo) ; Jalonnement de 3 axes cyclables structurants intercommunaux ; Création de 4 Parcours verts, à pied/et ou vélo devant faire l'objet d'un guide des parcours.

Concernant l'ensemble de ces mesures, il n'est pas possible d'en chiffrer précisément leur impact en termes de personnes protégées. Pour certains projets d'aménagement dont la justification n'est pas purement acoustique, il est en effet difficile de quantifier a priori leur effet en termes d'amélioration de l'ambiance sonore.

Enfin, ce Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est un document d'orientation à consulter au préalable à tout projet d'urbanisme ou d'infrastructures routières.

VALENCE (26) 2019

Annexe 1 - Plan des zones 30 – mars 2019



Annexe 2 – Retours de la consultation publique

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures routières communales de plus de 8000 véhicules/jours de la ville de Valence, a été mis à disposition du public pendant quatre mois conformément à l'article R. 572-9 du Code de l'Environnement, du 3 juin au 3 octobre 2019.

Durant cette période, un registre a été mis à disposition le public pour recueillir les remarques du public 3 juin 2019 au 3 octobre 2019 au Pôle Santé de la ville sis 4 rue du Clos Gaillard à Valence de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h00 et sur le site internet de la ville : www.valence.fr

Conformément aux dispositions réglementaires, un avis est paru au minimum, 15 jours avant le début de la consultation, soit le 20 mai 2019 sur 2 journaux locaux.

A l'issue de la période de consultation du PPBE, 5 consultations du PPBE ont été consignées.

Le tableau suivant présente une synthèse de chacune des observations ou témoignages consignés, afin de mettre en évidence les sources de nuisances évoquées par le public dans le cadre de cette consultation et d'apporter, dans la mesure du possible, des éléments de réponse.

VALENCE (26) 2019

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
1	20/09/2019	localisation non indiquée : habitant résidant à proximité de voies ferrées	Bruit ferroviaire	Nuisances sonores liées aux passages des trains de marchandises notamment la nuit. Demande qu'une réflexion soit menée autour de cette problématique.	Ce type de nuisances ne fait pas l'objet du présent PPBE. L'Etat doit également réactualiser son PPBE en lien avec ses gestionnaires (autoroutes, Lacra, réseau RFF). Cela donnera lieu à une consultation du public.
2	30/09/2019	Habitant du lotissement sis Eugène POITOUX	Bruit routier	Demande d'aménagements en vue de réduire le niveau sonore du Boulevard Roosevelt à hauteur du lotissement de l'allée Eugène POITOUX	Lors du PPBE 1 ^{ER} échéance, Valence Agglo Sud Rhône Alpes a fait réaliser une étude acoustique pour déterminer plus finement quels sont réellement les points noirs restant à traiter sur le territoire valentinois, étude qui s'est portée notamment sur les sections des Boulevards Est. Au vu de l'étude acoustique réalisée, les résultats faisait apparaître sur le boulevard Est (Bld T. Roosevelt) : 0 Point Noir du Bruit. Cette étude n'a pas permis d'obtenir des aides de l'ADEME pour l'isolation de ces bâtiments dans ce cadre, d'autant que les habitations ont été construites après 1978. En outre, le fossé longeant le boulevard a pour fonction de collecter les eaux pluviales, on ne peut donc pas le supprimer pour faire une butte de terre à la place. De plus, les aménagements proposés par cet habitant, ne garantissent pas une réduction significative du bruit et la pose d'un écran serait à la charge des riverains dans ce contexte.
3	1/10/2019	Parent d'élèves de l'école Louise Michel	Bruit routier	Ecole Louise Michel apparaît sur la carte de bruit stratégique établie par le préfet dans une zone où le seuil des 70 décibels est dépassé (boulevard Churchill). Cette école n'étant pas isolée, les fenêtres sont souvent ouvertes pour aérer et le bruit subi est important. Or, cette école n'apparaît pas dans les zones à enjeux où des mesures sont prévues pour réduire le bruit, ni la crèche qui est voisine. Du coup, je vous demande de placer cette école en zone à enjeux avec des travaux d'isolation du bâtiment, comme cela a été fait sur certains logements suite au premier PPBE.	Lors du PPBE 1 ^{ER} échéance, Valence Agglo Sud Rhône Alpes a fait réaliser une étude acoustique pour déterminer plus finement quels sont réellement les points noirs restant à traiter sur le territoire valentinois, étude qui s'est portée notamment sur les sections des Boulevards Est. Au vu de l'étude acoustique réalisée, les résultats faisait apparaître sur le boulevard Est (Bld Churchill) : 0 PNB. Cette étude n'a pas permis d'avoir des aides de l'ADEME pour l'isolation de ces bâtiments. Cependant, des améliorations ont été réalisées lors du 1 ^{er} PPBE, à savoir sur cette section de voirie, la vitesse a été réduite de 70 à 50km/h (réduction estimée à 2,6 dBA) ainsi qu'une régulation de la circulation au niveau des feux tricolores (onde verte, réduction estimée à 1,5 dBA). Les menuiseries de l'école ont été changées en 2013-2014.
4	1/10/2019	Parent d'élèves de l'école Louise Michel	Bruit routier	Ecole Louise Michel idem	Boulevard Churchill idem
5	2/10/2019	Parent d'élèves de l'école Louise Michel	Bruit routier	Ecole Louise Michel idem	Boulevard Churchill idem



Envoyé en préfecture le 20/12/2019
Reçu en préfecture le 20/12/2019
Affiché le 
ID : 026-212603625-20191216-20191216_46-DE

VALENCE (26) 2019

Retrouver ce document sur le site internet de la ville : www.valence.fr